



CLASSIQUES
GARNIER

BIVORT (Olivier), « Les locomotives abandonnées du premier Romantisme », *La Revue des lettres modernes*, n° 5, 2024 – 4, *Les Romantismes de Rimbaud*

DOI : [10.48611/isbn.978-2-406-16734-1.p.0083](https://doi.org/10.48611/isbn.978-2-406-16734-1.p.0083)

La diffusion ou la divulgation de ce document et de son contenu via Internet ou tout autre moyen de communication ne sont pas autorisées hormis dans un cadre privé.

© 2024. Classiques Garnier, Paris.
Reproduction et traduction, même partielles, interdites.
Tous droits réservés pour tous les pays.

BIVORT (Olivier), « Les locomotives abandonnées du premier Romantisme »

RÉSUMÉ – Dans la lettre à Paul Demeny du 15 mai 1871, Rimbaud utilise une image frappante pour illustrer la force et les limites du premier romantisme. Elle participe d'un imaginaire propre au XIX^e siècle, fondé sur une invention qui, dès 1830, voit s'opposer partisans et détracteurs du chemin de fer au nom du Progrès. Dans le contexte de la lettre du 15 mai, les “locomotives abandonnées, mais brûlantes” sont à la fois le constat d'une expérience en partie infructueuse, mais aussi potentiellement productrice : parce qu'il assigne au Poète une fonction sociale, Rimbaud regrette que les premiers romantiques n'aient pas été en mesure de s'engager complètement dans la “marche au Progrès”.

MOTS-CLÉS – chemin de fer (dans la littérature), progrès, romantisme

BIVORT (Olivier), « The abandoned locomotives of early Romanticism »

ABSTRACT – In his letter to Paul Demeny dated 15 May 1871, Rimbaud uses a striking image to illustrate the strength and limits of early Romanticism. It is part of a nineteenth-century imagination, based on an invention that, from 1830 onwards, has seen supporters and detractors of the railway clash in the name of Progress. In the context of the letter of 15 May, the “abandoned but burning locomotives” are at once the acknowledgement of a partly unsuccessful experiment, but also potentially productive: because he assigns a social function to the Poet, Rimbaud regrets that the early Romantics were unable to commit themselves fully to the “march to Progress”.

KEYWORDS – railways (in literature), progress, romanticism

LES LOCOMOTIVES ABANDONNÉES DU PREMIER ROMANTISME

Cela représentait la République, ou le Progrès, ou la Civilisation, sous la figure de Jésus-Christ conduisant une locomotive, laquelle traversait une forêt vierge.

Gustave FLAUBERT, *L'Éducation sentimentale*, III, 1.

Les éditeurs de la lettre du 15 mai 1871 font peu de cas de ces « locomotives abandonnées, mais brûlantes, que prennent quelque temps les rails¹ » par lesquelles Rimbaud exprime les potentialités latentes du premier Romantisme. Comme Musset qui n'a « rien su faire » des visions qui s'offraient à ses yeux, les premiers romantiques n'auraient libéré leur énergie créatrice qu'instinctivement, sans avoir eu pleinement conscience de leurs capacités, et se seraient arrêtés à la superficialité des choses faute d'avoir suffisamment « cultivé » leur âme. Seuls deux poètes ont l'honneur de figurer au palmarès rimbaldien de cette première modernité visionnaire : Lamartine et Hugo. Mais les qualités du dernier, trop « cabochard », ne se seraient révélées que dans ses derniers volumes, *Les Châtiments* (1853) et *Les Misérables* (1862), bien loin de ses œuvres flamboyantes des années vingt et trente. Passent ensuite à la trappe les Belmontet, Lamennais et Musset, bête noire des « générations douloureuses » déjà maltraitée par la postérité², et que Rimbaud malmène à son tour.

1 OC, p. 347.

2 Voyez la lettre de Baudelaire à Armand Fraisse du 18 février 1860 : « Excepté à l'âge de la première communion, c'est à dire à l'âge où tout ce qui a trait aux filles publiques et aux échelles de soie fait l'effet d'une religion, je n'ai jamais pu souffrir *ce maître des gandins*, son

Ce tableau lacunaire et expéditif est à la fois tourné vers le passé et lié au présent : relégués au dépôt de l'histoire littéraire, les chefs de file ne sont plus en mesure de convoier le train de la modernité, même si celle-ci leur laisse encore de temps à autre la voie libre.

L'image saisissante d'une machine sous pression, mais à l'arrêt, associée à un mouvement poétique dont l'élan a fini par retomber, avait également sollicité l'imagination d'Isidore Ducasse, dans un contexte similaire à celui de Rimbaud et à propos des mêmes auteurs :

Les intelligences de deuxième ordre, comme Alfred de Musset, peuvent pousser rétivamente une ou deux de leurs facultés beaucoup plus loin que les facultés correspondantes des intelligences de premier ordre, Lamartine, Hugo. Nous sommes en présence du déraillement d'une locomotive surmenée. C'est un cauchemar qui tient la plume³.

Cette coïncidence ne laisse pas d'étonner, bien qu'elle soit probablement fortuite⁴. Le train, au début des années 1870, fait désormais partie de la vie quotidienne et la littérature en a traduit l'expérience depuis une quarantaine d'années, y compris en poésie. Comme la réalité qu'il représente, le vocabulaire du chemin de fer est entré dans l'usage courant. Rimbaud a lui-même évoqué le monde du rail dans ses textes, timidement il est vrai dans ses vers (*Rêvé pour l'hiver, Michel et Christine*), plus fréquemment dans la prose pré-moderniste des *Illuminations* (« Villes I et II », « Promontoire », « Mouvement », et peut-être « Ville »). Or l'évocation de la locomotive dans la lettre du 15 mai 1871 et dans les *Poésies* de Ducasse n'est pas seulement liée à l'existence d'un engin moderne, quoique déjà banalisé : elle se rattache

impudence d'enfant gâté qui invoque le ciel et l'enfer pour des aventures de table d'hôte, son torrent bourbeux de fautes de grammaire et de prosodie, enfin son impuissance totale à comprendre le travail par lequel une rêverie devient un objet d'art » (*Correspondance*, Claude Pichois (éd.), Jean Ziegler (collab.), Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1973, t. I, p. 675).

3 Isidore Ducasse, *Poésies I* [1870], *Œuvres complètes*, Jean-Luc Steinmetz (éd.), Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 2009, p. 269.

4 Suggérée par Steve Murphy, *Le Premier Rimbaud ou l'apprentissage de la subversion*, Lyon-Paris, Presses universitaires de Lyon-Cnrs, 1991, p. 135, n. 8. Voir Jean-Louis Cornille, « Le Rimbaldo-Lautréamontisme », *Cahiers Lautréamont*, 2007, repris dans *Plagiat et créativité (treize enquêtes sur l'auteur et son autre)*, Amsterdam – New York, Rodopi, 2008, p. 115-166 et Gérard Touzeau, « Trois nouvelles lectures d'Isidore Ducasse », *Cahiers Lautréamont*, n° 2, 2020, p. 53.

à l'histoire du romantisme, tant d'un point de vue chronologique que poétique, et elle témoigne, de la part de Rimbaud, d'une prise de position d'ordre littéraire et idéologique.

Il faut rappeler que la première ligne française empruntée par une locomotive à vapeur fut inaugurée en octobre 1830 et que c'est à un poète romantique, Antoni Deschamps, que revient la primeur d'avoir mentionné le chemin de fer dans une pièce en vers, déplorant, déjà, la perte de l'idéal poétique face à l'utilitarisme de la société industrielle⁵. Ce sentiment antiprogressiste qui verra dans le chemin de fer un risque d'aliénation du monde ancien et, pour les poètes, un obstacle à la rêverie et à l'imagination, va se développer pendant les deux décennies suivantes⁶. Il implique entre autres Musset dès 1833, ce Musset de *Rolla* que Rimbaud voue aux gémonies dans la lettre du 15 mai :

Vous vouliez faire un monde. – Eh bien ! vous l'avez fait ;
 Votre monde est superbe, et votre homme est parfait !
 Les monts sont nivelés, la plaine est éclaircie ;
 Vous avez sagement taillé l'arbre de vie ;
 Tout est bien balayé sur vos chemins de fer ;
 Tout est grand, tout est beau, mais on meurt dans votre air⁷.

On sait que c'est Vigny qui, dans « La Maison du berger », a cristallisé cette pensée, en opposant la nature bucolique au machinisme du train, la variété du paysage naturel aux tracés ferroviaires, la lenteur des déplacements traditionnels en diligence à la vitesse générée par la vapeur, la liberté du vagabondage au « progrès » de la ligne droite, tout en déplorant le mercantilisme lié au développement du réseau ferré⁸. La critique a généralement considéré ce poème, justement célèbre, comme une source des passages ferroviaires dans l'œuvre de Rimbaud, y compris

5 « À M. Alphonse Pepin » [décembre 1830], *Dernières paroles*, Paris, Ed. Guérin, 1835, p. 165.

6 « L'opposition [au chemin de fer] se situe dans le climat du romantisme. Elle relève plus précisément des tendances individualistes d'un certain romantisme, celui des *Jeunes France* » (Marc Baroli, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Éditions N. M., 3^e éd. revue, 1969, p. 54).

7 *Poésies complètes*, Frank Lestringant (éd.), Paris Le Livre de poche, coll. « Classique », 2006.

8 Écrit suite au terrible accident de chemin de fer du 8 mai 1842 advenu sur la ligne Versailles-Paris, cet épisode fut ajouté au poème en cours de rédaction (voir le *Journal d'un poète* en date du 11 juin 1842). « La Maison du berger » fut publié pour la première fois dans *La Revue des deux mondes* le 15 juillet 1844.

de celui de la lettre du 15 mai⁹. Si Rimbaud semble se référer au poème de Vigny dans « Nocturne vulgaire » (*Illuminations*), – en le dépréciant toutefois quelque peu – sa réflexion, en 1871, participe à mon sens d'un mouvement de pensée opposé aux réactions des détracteurs du chemin de fer que sont, parmi d'autres, Musset et Vigny. Point de regret, chez lui, pour un monde idyllique préindustriel en passe d'être détruit par le progrès technique ; point de militantisme écologique avant la lettre non plus, mais une volonté extraordinaire de retrouver dans la nature un lien primordial entre l'individu et le monde ou de retirer des « splendides villes » un kaléidoscope d'images qui en traduisent l'absolue modernité.

La lettre à Paul Demeny est tout autre que passéiste : Rimbaud y envisage la fonction du poète comme « multiplicateur de progrès » dans un « avenir matérialiste », et la poésie comme une activité projetée « en avant ». Si le voyant a la faculté de transgresser le réel, il ne le condamne pas pour autant : il en tire parti, de quelque nature qu'il soit. Loin de faire de Rimbaud un paladin des avancées techniques et scientifiques de son temps – sachant combien les notions de progrès et de science fluctuent dans son œuvre, jusqu'à ce qu'il en dénonce l'obsolescence¹⁰ – les « locomotives brûlantes » qu'il associe au premier romantisme ne sont peut-être pas étrangères à ses préoccupations socio-politiques du moment.

C'est que l'image de la locomotive, dans ce contexte, est susceptible d'appartenir à une vision progressiste de l'humanité où le chemin de fer se manifeste comme l'instrument d'une révolution sociale et économique favorisant le commerce, le rapprochement entre les peuples et la circulation des idées, et ce jusqu'à devenir par excellence un des symboles du progrès. Dans les années 1840, le discours progressiste lui emprunte d'ailleurs son langage, associant aux idées nouvelles la puissance de la nouvelle technologie : la locomotive qui les incarne entre ainsi dans le langage courant en tant que métaphore de la pensée progressiste et démocratique :

9 Antoine Fongaro, « De Vigny à Rimbaud, par Michelet », *Parade sauvage*, n° 4, septembre 1986, p. 96 ; Steve Murphy, *Le Premier Rimbaud ou l'apprentissage de la subversion*, op. cit., p. 134-136.

10 « Science avec patience / Le supplice est sûr » (*L'Éternité*) ; « La science, la nouvelle noblesse ! Le progrès. Le monde marche ! Pourquoi ne tournerait-il pas ? » (« Mauvais sang », *Une saison en enfer*) ; « Ah ! la science ne va pas assez vite pour nous ! » (« L'Impossible », *ibid.*) ; « la science est trop lente » (« L'Éclair », *ibid.*).

La France [...] ne peut pas faire des signaux et sonner continuellement la cloche pour avertir ceux qui s'obstinent à obstruer les rails sur lesquels doit passer cette locomotive brûlante qu'on appelle l'idée démocratique. (*La Liberté*, 9 mai 1849)

Une figure, celle de la *locomotive du progrès*, s'impose dès lors comme un cliché :

Vous, qui vous êtes opposés, dans tous les temps, aux grandes conceptions du cœur et de l'esprit ; vous qui dans votre orgueil croyez pouvoir arrêter les roues bouillantes de la grande locomotive du progrès ; vous qui niez l'avènement logique et forcé des idées neuves et l'organisation d'un meilleur avenir, ouvrez l'histoire. (*La Démocratie pacifique*, 4 novembre 1846)

C'est Victor Hugo qui semble avoir fixé définitivement ce cliché dans un discours célèbre, prononcé à Bruxelles le 16 septembre 1862 à l'occasion de la publication des *Misérables* : « Bouche de fumée, rapidité prodigieuse, bruit formidable. Eh oui, c'est la locomotive qui passe ! c'est la presse, c'est l'immense et sainte locomotive du progrès¹¹. » En privilégiant le Hugo politique (*Les Châtiments*) et social (*Les Misérables*) et en évoquant Lamartine, principal « avocat de la cause des chemins de fer¹² » avant l'avènement du Second Empire, Rimbaud leste ainsi ses « locomotives brûlantes » d'un poids idéologique non négligeable. Mais il déplore aussi que l'impulsion donnée par les deux maîtres romantiques n'ait pas donné lieu, en poésie, à un renouvellement qu'ils n'avaient fait que pressentir¹³.

Dans le champ littéraire, le débat sur la poéticité de la technologie a trait à une controverse ancienne. Hugo a beau proclamer qu'il n'y a pas de bons ou de mauvais sujets en poésie, que tout y relève de l'art et que tout y a droit de cité¹⁴, il reste que le monde du chemin de fer

11 Recueilli in *Actes et Paroles (Œuvres complètes : Politique*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1985, p. 538). La formule est reprise dans l'ensemble de la presse : voir *Le Siècle* du 20 septembre 1862, *Le Temps*, *La Presse* et *La France* du 22 septembre 1862, *Le Journal des débats* du 23 septembre 1862...

12 Marc Baroli, *op. cit.*, p. 63.

13 Les critiques s'accordent pour soutenir que « la poésie du train reste, à de très rares exceptions près, une poésie de mauvais poètes » (Marc Baroli, *ibid.*, p. 139). Voir aussi Jean-Louis Cabanès, « Les locomotives du lieu commun », in *Fenilles de rail. Les littératures du chemin de fer*, Gabrielle Chamarat et Claude Leroy (dir.), Paris, Paris-méditerranée, 2006, p. 130-134.

14 Préface des *Orientales* [1829], *Œuvres complètes : Poésie I*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1985, p. 412.

pose un problème de *convenance* aux poètes, qui n'est pas seulement d'ordre idéologique. Hugo lui-même exprime des réserves sur la nature poétique d'une telle invention : « il ne faut pas voir le chemin de fer », écrit-il à l'occasion d'un voyage en Belgique, en août 1837, malgré son enthousiasme pour le « mouvement magnifique et la rapidité inouïe » du train ; car « si on le voit, toute la poésie s'en va¹⁵ ». Aussi, dans les premiers temps, les expériences concrètes et les sensations qu'elles procurent ne suffisent pas pour dignifier, en vers, les machines elles-mêmes, comme le regrette un Alfred-Auguste Cuvillier-Fleury, tout au début de la mise en service des lignes destinées aux voyageurs :

[tel] est le spectacle que présente la machine à vapeur sur un chemin de fer, spectacle poétique s'il en fut jamais ; mais il faudra des siècles pour que les poètes en conviennent. Ils sont habitués aux coursiers rapides, aux chars volants dans la carrière, aux freins qui se brisent, aux roues qui éclatent contre la borne olympique [...] Mais je prédis qu'il faudra bien que la poésie change d'allure et qu'elle consente à visiter un chemin de fer¹⁶.

Malgré cette prédiction peu optimiste, les thèmes et motifs du chemin de fer et du machinisme entrent dans les mœurs poétiques dès les années 1840¹⁷, – à cette réserve près que les poètes évitent la plupart du temps les termes propres à ces matières, continuant de faire des vers antiques sur des pensées nouveaux et d'opposer les chemins de terre du monde ancien aux rails métalliques de la modernité, la spiritualité à la matérialité. Marc Baroli rappelle opportunément que, en 1844, l'Académie proposait « la découverte de la vapeur » comme sujet du prix de poésie¹⁸, au motif que « célébrer cette découverte, la peindre, en marquer l'influence, ce n'est pas une œuvre étrangère au talent poétique » et que

15 Et il ajoute : « À l'entendre, c'est un monstre, à le voir ce n'est qu'une machine. Voilà la triste infirmité de notre temps ; l'utile tout sec, jamais le beau » (*En voyage. France et Belgique*, Paris, Hetzel et Quantin, 1892, p. 42-43 et *Œuvres complètes : Voyages*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 1987, p. 611-612), cité par Philippe Hamon, « Figures de lignes », in *Feuilles de rail. Les littératures du chemin de fer*, *op. cit.*, p. 152.

16 C[uvillier] Fl[eury], « Variétés. De Bruxelles à Anvers. Lettre à M. le rédacteur du *Journal des débats*, Bruxelles, 1^{er} avril 1837 », *Le Journal des débats*, 11 avril 1837, recueilli in *Voyages et voyageurs*, Paris, Michel Lévy, 1856, p. 5, cité par en partie par Michel Cadot, « Train, modernité », in *Écrire le voyage*, György Tverdota (éd.), Paris, Presses de la Sorbonne nouvelle, 1994, p. 26.

17 Marc Baroli, *op. cit.*, p. 70 sq.

18 *Ibid.*, p. 87.

« la science, dans ses applications populaires, est aujourd’hui et sera dans l’avenir une des sources de l’imagination¹⁹ ». Le courant progressiste qui portera à l’instauration de la Deuxième République n’est sans doute pas étranger à ce choix pour le moins curieux, d’autant que la « question des chemins de fer » agite à l’époque le monde politique, divisé entre intérêts privés et utilité publique, le principal défenseur d’un réseau national n’étant autre que Lamartine, persuadé que « les inventions de l’ordre matériel ont été le plus puissant véhicule des idées, des efforts de l’intelligence dans le monde²⁰ ».

Un renversement esthétique et linguistique qui légitime le train en tant que tel dans le discours poétique aura effectivement lieu après la révolution, dans un climat d’apparente libéralisation du canon et alors que se consumaient les derniers feux du romantisme. Mais si le Second Empire voit dans les *Chants modernes* de Maxime Du Camp (1855) et dans les productions de ses suiveurs le triomphe de la poésie didactique et scientifique, les critiques acerbes des « antimodernes » sur les dérives de la poésie utilitaire et sur le peu de valeur des vers consacrés aux locomotives entérinent l’échec du romantisme « social » autour de ce thème. En 1856, le constat d’un Victor de Laprade, qui avait lui-même répondu en son temps au signal strident de la machine à vapeur²¹, est sans appel :

Il s’est formé des débris du saint-simonisme et du romantisme une école où l’on s’est donné la mission de créer la littérature du monde mécanique. [...] La poésie de l’avenir est éclosée dans la chaudière de Papin [...] elle s’élançait toujours en avant comme le waggon [*sic*] sur le rail-way progressif²².

19 Rapport de M. Villemain, secrétaire perpétuel de l’Académie française, sur les concours de l’année 1845, le 11 décembre 1845 (en ligne : <https://www.academie-francaise.fr/rapport-sur-les-concours-de-lannee-1845>, consulté le 11 janvier 2024). Avec grand retard, l’Académie couronnera une épître d’Amédée Pommier, « dont la familiarité piquante est devenue très-poétique, et où la correction sévère et la concision qui naît du travail ne coûtent rien au naturel » (Rapport de M. Villemain, secrétaire perpétuel de l’Académie française, sur les concours de l’année 1847, le 22 juillet 1847, *ibid.*).

20 *Discours sur la question des chemins de fer, et en réponse à MM. Thiers et d’Angeville*, séance du 11 mai 1842, Mâcon, 1842, p. 15.

21 Voyez *L’Âge nouveau*, Lyon, Boitel, 1847.

22 Victor de Laprade, « La poésie et l’industrie », *Le Correspondant*, 25 avril 1856, recueilli in *Questions d’art et de morale*, Paris, Librairie académique Didier et C^{ie}, 1861. Voir la réponse d’Arthur de Gravillon, *Méditations en chemin de fer. Des destinées de la poésie dans ses rapports avec l’industrie*, Paris, Dentu, [1856].

Ainsi, il me semble que les « locomotives abandonnées, mais brûlantes, que prennent quelque temps les rails » de Rimbaud ne soient pas seulement des métaphores représentant des esprits en ébullition incapables de trouver leur voie, mais qu'elles sont aussi le reflet d'un contexte idéologique et poétique dont elles sont matériellement l'emblème. Rimbaud exprimerait le regret qu'une telle découverte n'ait donné lieu qu'à de rares tentatives réellement novatrices, d'une part parce que la plupart des poètes de la première modernité s'en étaient méfiés, d'autre part parce que ceux qui lui étaient favorables n'étaient pas en mesure d'en saisir le potentiel visionnaire, qu'ils aient été « étranglés par la forme vieille » ou, au contraire, qu'ils aient poursuivi « la plus monstrueuse, la plus ridicule et la plus insoutenable des erreurs, à savoir que *le but de la poésie est de répandre les lumières parmi le peuple, et, à l'aide de la rime et du nombre, de fixer plus facilement les découvertes scientifiques dans la mémoire des hommes*²³ ».

Rimbaud, on le sait, n'est pas avare en termes techniques ; il en fait un usage à la fois provocateur et réaliste, comme à montrer que la langue de son temps est aussi celle des sciences, parce que « les inventions d'inconnu réclament des formes nouvelles ». Si quelques-uns des « accidents de féerie scientifique » des *Illuminations* sont machinés à partir de « rails et de poulies invisibles » (« Villes II »), de « passerelles de cuivre, d[e] plates-formes » (« Villes I »), de « quais de marbre » (« Aube »), de « railways » (« Promontoire ») ou de « mouvement[s] de lacet » (« Mouvement »), le Rimbaud de 1871 se démarque des motifs éculés d'une poésie « rompue aux formes vieilles », au nom d'une modernité exacerbée, ouverte aux découvertes et aux réalités les plus imprévues, sinon les moins « poétiques » au regard de la tradition. Ainsi, les vers qu'Alcide Bava envoyait à Banville le 15 août 1871, écrits deux mois à peine après la lettre programmatique du 15 mai, exprimaient autant une rupture esthétique et expressive avec le passéisme de l'auteur des *Odes funambulesques* et des *Cariatides*, qu'ils revendiquaient l'attachement de Rimbaud à son propre présent :

23 Baudelaire, « Réflexions sur quelques-uns de mes contemporains, III : Auguste Barbier », *Revue fantaisiste*, 15 juillet 1861 ; *Œuvres complètes*, Claude Pichois (éd.), Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1976, t. II, p. 145. La critique de Baudelaire portait en particulier sur les *Rimes héroïques* de Barbier (Masgana, 1843).

Voilà! c'est le Siècle d'enfer!
 Et les poteaux télégraphiques
 Vont orner, – lyre aux chants de fer,
 Tes omoplastes magnifiques!

Surtout, rime une version
 Sur le mal des pommes de terre²⁴!

Cette prise de la Bastille poétique (le poème est daté 14 juillet 1871) répondait aux limites que s'était imposées, malgré tout, le « voyant » du second romantisme à l'égard des découvertes de son siècle, y compris, bien sûr, à celle de George Stephenson :

Poète de mon état et vieille ganache romantique, j'admire le chemin de fer, le télégraphe, l'association et le reste, la gloire de Daguerre et de Parmentier, mais sans avoir jamais senti mon cœur battre d'amour spécialement pour telle ou telle pomme de terre ou pour telle ou telle locomotive²⁵.

Olivier BIVORT
 Ca' Foscari, Venise

²⁴ *Ce qu'on dit au poète à propos de fleurs*, OC, p. 153-154.

²⁵ Compte rendu du *Progrès* d'Edmond About (Hachette, 1864), « Mouvement dramatique et littéraire », *L'Artiste*, 15 avril 1864, p. 188. Nicolas Wanlin ne croyait pas si bien dire, qui liait un passage du *Petit traité de poésie française* à *Ce qu'on dit au poète à propos de fleurs* (« L'imaginaire technique dans la poésie industrielle du XIX^e siècle », *Romantisme*, n° 150, 2010, p. 60) : c'est de l'inverse qu'il s'agit, Rimbaud se moquant précisément de la « vieille ganache romantique » incapable de saisir les potentialités poétiques du télégraphe, du chemin de fer et... des pommes de terre!