

**L'accélération dans l'art du XIXème
siècle : l'exemple impressionniste**

Dr. Yasmine Haggag

Maître de conférences

Département de Langue et de Littérature Françaises

Faculté des Lettres – Université d'Alexandrie

Résumé de la recherche :

L'objectif de cet article est d'étudier l'histoire de l'art du XIXème siècle du point de vue de l'accélération de l'histoire. Comment la vitesse s'est-elle manifestée dans l'art de son temps ? L'art et la vitesse vont-ils de pair ? Ou l'art s'oppose-t-il à la vitesse ?

Dans cette étude, nous nous focalisons davantage sur l'exemple impressionniste, courant majeur et aboutissement de l'art du XIXème siècle.

Nous commençons par expliquer les raisons pour lesquelles le XIXème siècle est considéré comme un siècle de l'accélération. Nous parcourons rapidement les courants artistiques romantique et réaliste pour, enfin, analyser la poétique de la vitesse dans l'impressionnisme à travers quelques tableaux choisis. L'article répond donc à trois questions essentielles : *Pourquoi le XIXème siècle est-il un siècle de l'accélération ? Quel est le rapport entre la vitesse et les courants artistiques du XIXème siècle ? Quelle est la poétique de la vitesse dans l'œuvre d'art impressionniste ?*

Mots-clés : Art, impressionnisme, vitesse, accélération, XIXème siècle

يهدف هذا المقال إلى دراسة تاريخ الفن في القرن التاسع عشر من منظور التسارع التاريخي. كيف ظهرت السرعة في الفن في ذلك العصر؟ هل تسير السرعة مع الفن على نفس الوتيرة؟ أم يتعارض الفن مع فكرة السرعة؟
ترتكز هذه الدراسة بشكل أساسي على النموذج الانطباعي وتعد الانطباعية تيارا هاما و مبلورا لمجمل التيارات الفنية في القرن التاسع عشر.

تبدأ الباحثة بشرح الأسباب التي جعلت من القرن التاسع عشر قرنا ممثلا لظاهرة التسارع التاريخي. وتقوم الباحثة بعد ذلك بعرض سريع للتيار الفني الرومانسي ثم الواقعي لتنتهي بتحليل جماليات السرعة في الفن الانطباعي من خلال بعض اللوحات المختارة.

وبذلك يجيب المقال عن ثلاث أسئلة محورية. لماذا يعد القرن التاسع عشر قرن التسارع التاريخي؟ ما هي العلاقة بين السرعة والتيارات الفنية في القرن التاسع عشر؟ ما هي جماليات السرعة في العمل الفني الانطباعي؟

Le XIXème siècle est-il le siècle de l'accélération ? L'art est-il l'écho du siècle et de l'individu pris dans la modernité ? Comment la vitesse s'est-elle manifestée dans l'art de son temps ? L'art et la vitesse vont-ils de pair ? Ou l'art s'oppose-t-il à la vitesse et y réagit par la lenteur ?

Nous nous focaliserons, dans cette étude, sur l'art impressionniste, courant majeur et aboutissement de l'art du XIXème siècle. Nous tenterons de noter les caractéristiques prouvant que la vitesse du siècle s'empare de l'art ou prouvant le contraire. Il est à noter que le XIXème siècle n'a pas commencé par l'impressionnisme. Au contraire, ce courant vient ponctuer la fin d'un siècle en accélération. Nous ne manquerons donc pas de parcourir d'autres courants importants du XIXème à savoir le romantisme et le réalisme. Ces courants artistiques seraient-il la réaction au tourbillon où se perdent les citoyens du XIXème ? Ou bien embrasseraient-ils enfin le rythme de leur temps ?

Avant de répondre à ces questions, nous commencerons par expliquer les raisons pour lesquelles le XIXème siècle est

considéré comme un siècle de l'accélération. Nous parcourons rapidement les courants artistiques en accélération du siècle pour définir leur rapport à la vitesse. Enfin, nous analyserons la poétique de la vitesse dans l'impressionnisme en nous munissant de l'exemple de quelques tableaux choisis.

Pourquoi le XIXème siècle est-il un siècle de l'accélération ?

L'accélération est une notion historique qui caractérise la brisure des époques, les transitions et le changement. Il s'agit d'un monde « *qui ne cesse de jeter à bas ce qu'il a construit* »¹. Le XIXème siècle représente un exemple parfait de cette notion. À la sortie du XVIIIème siècle et de la Révolution française, que ce soit au niveau de la politique agitée, de l'industrialisation rapide ou des mutations sociales, ce n'est pas uniquement l'activité humaine qui s'accélère mais l'histoire qui avance à grands pas vers la modernité. A partir du début du XIXème siècle, l'accélération devient un « *diagnostic général de l'époque* »².

Tout d'abord, le XIXème siècle est agité politiquement ; les changements politiques y sont rapides et bouleversants. Le siècle, qui commence par l'Empire napoléonien et sa défaite, se termine par la IIIème République laïque. Si nous suivons le schéma politique instable du siècle, nous n'aurons que la preuve du désarroi politique grandissant jusqu'aux années 1900.

¹ SAVY, Pierre, « L'Essai sur l'accélération de l'histoire, de Daniel Halévy (1948) : remarques critiques sur une référence centrale » in *Écrire l'histoire*, numéro 16, 2016, p. 77-82, mis en ligne le 15 septembre 2019, consulté le 30 août 2022. URL : <http://journals.openedition.org/elh/1062> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/elh.1062>

² *Op. Cit.*, p. 80.

En 1814, la première restauration par Louis XVIII est suivie du retour éphémère de Napoléon pendant les Cent Jours en 1815, puis d'une seconde restauration en 1816. Charles X prend le pouvoir en 1824 mais en 1827, une crise amène un changement ministériel sous la montée de Martignac (1828-1829). Du côté du peuple, la révolution de 1830 et les Trois Glorieuses accélèrent l'abdication de Charles X qui n'a pas réussi à régner à l'anglaise. La monarchie de Juillet gérée par le duc d'Orléans jusqu'en 1847 poursuit le gouvernement, non sans crises ministérielles et économiques répétitives. En 1848, une autre révolution éclate, c'est celle qui amène l'adoption du suffrage universel.³ La crainte de l'émergence de la colère du peuple devient encore plus urgente dans les politiques de gouvernement. La tactique n'est plus d'opposer le peuple aux maîtres mais d'identifier les amis défenseurs et ennemis de l'ordre public tout en institutionnalisant des structures morales à respecter telles que la propriété et la famille.⁴ Quand la Constitution de 1848 est adoptée, c'est après l'échec des tentatives de satisfaction aux masses comme la création des Ateliers nationaux pour venir en aide aux ouvriers. Bien que la dissolution de ces Ateliers ne soit pas par mauvaise intention politique mais pour cause d'échec organisationnel, le peuple se soulève et Paris est placé en état de siège. Le gouvernement du ministre de guerre et républicain, Cavaignac,

³ BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIX^{ème} siècle (1814-1914)*, Presses universitaires de France (Coll. « Quadrige Manuels »), 2005, p. 135-212.

⁴ CARON, Jean-Claude, CHAUVAUD, Frédéric, MAYAUD, Jean-Luc, RIOT-SARCEY, Michèle et YVOREL, Jean-Jacques, « La concordance des temps : Histoire, objets et catégories en construction au XIX^{ème} siècle » in *L'invention du XIX^{ème} siècle : Le XIX^{ème} siècle par lui-même (littérature, histoire, société)*, Klincksieck et Presses de la Sorbonne nouvelle (Coll. « Bibliothèque du XIX^{ème} siècle »), 1999, pp. 145-146.

remplace la Commission exécutive de l'Assemblée accusée d'échec et contrôle la révolte. Le 20 décembre 1848, Louis-Napoléon Bonaparte entre en fonction par suffrage universel. Il établit par un coup d'État le 2 décembre 1851, le Second Empire.⁵

Le Second Empire est une période marquée par l'urbanisme, les guerres et les ambitions françaises. Cependant, les guerres ont accéléré la chute de l'Empire. La défaite de Sedan a précipité l'annonce de la IIIème République et la fuite de l'Impératrice en Angleterre sur un yacht traversant la Manche. Mais pour une fois de plus, la vraie raison des bouleversements politiques reste que les Français de toutes tendances ne sont pas encore d'accord sur une façon de régner. Le système qui pourrait satisfaire au nouveau tissu social et intellectuel n'a pas encore été trouvé. Et bien que la fin du Second Empire soit sous un gouvernement libéral et que Napoléon III ait recours au plébiscite, il a suffi d'une défaite militaire pour tout renverser et installer une sorte de « *déficit de légitimité* »⁶. En 1871, le traité de Francfort signe la défaite française, la Commune de 1871 éclate, la vague est aux républicains. En passant par un gouvernement assez conservateur, les grandes réformes républicaines finissent par avoir lieu entre 1879 et 1885 par entre autres, Léon Gambetta et Jules Ferry. L'affaire Dreyfus marque la fin du siècle qui s'accélère et qui s'achève sur une décision majeure à savoir la laïcité et la séparation de l'Église et de l'État.⁷

⁵ BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIXème siècle (1814-1914)*, *Op.cit.*, p. 297-330.

⁶ *Op. cit.*, p. 11.

⁷ BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIXème siècle (1814-1914)*, *Op. cit.*, pp. 442-529.

L'importance d'un tel panorama politique du XIX^{ème} siècle n'est pas seulement de confirmer la quantité et la vitesse des changements politiques et leurs variétés, mais aussi et surtout de lire cette accélération en parallèle aux évolutions sociales, intellectuelles, économiques et industrielles qui font que la comparaison entre le début et la fin du siècle manifeste une différence notée. Cependant, cette différence n'est ni survenue soudainement ni par hasard et elle inscrit le siècle dans la modernité.

Au niveau de l'économie, la France s'engage dans la voie de la modernisation dès 1815. Durant la première moitié du siècle, la croissance économique est soutenue. De 1815 à 1840, « *le produit national par tête augmente de 1% par an* »⁸ ce qui est bien par rapport à l'Europe si le taux de croissance en Grande-Bretagne, figure de leader, est de 1,4% par an. De 1840 à 1860, « *première grande phase d'industrialisation, le rythme s'accélère pour atteindre environ 2% par an* »⁹. Quant à l'agriculture, 44% du revenu national en 1847, « *elle connaît une modernisation tardive et inégale, même s'il est certain que, durant la première moitié du XIX^{ème} siècle, la croissance de la production agricole est plus forte que celle de la population.* »¹⁰ En 1890, c'est la deuxième grande phase d'industrialisation. En 1905, cette industrialisation s'accélère. D'une part, cette avancée économique, malgré les crises répétitives, montre la rupture entre la politique et l'économie qui pourtant continue à s'accélérer grâce aux nouvelles inventions. D'autre part, malgré l'industrialisation et l'urbanisme,

⁸ *Op. cit.*, p. X.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Op. cit.*, p. XI.

l'agriculture ne cesse d'occuper une place importante surtout si l'on considère le nombre de paysans en France.

En 1815, la France est le deuxième pays peuplé d'Europe après la Russie (29,5 millions contre 47). Jusqu'en 1846-1851, elle continue à connaître une démographie soutenue, comme dans la seconde moitié du XVIIIème siècle. Au milieu du XIXème siècle, la campagne française est surpeuplée. Napoléon III, « Empereur des paysans », crée des voies de communication locale pour désenclaver les zones rurales sans pour autant poursuivre cette politique de désenclavement. Vers 1911, 56% de la population est campagnarde.¹¹ Certes, le nombre de paysans reste considérable. Mais l'évolution sociale et la montée de la ville urbaine se lisent à la comparaison de ce taux à celui en 1846 où 75% de la population habitaient la campagne¹², ce qui veut dire qu'en un peu plus d'un demi-siècle, le taux des habitants de la campagne a diminué de 19%.

Avant de mettre en lumière l'évolution urbaine, il faut d'abord mettre l'accent sur le type d'avancement industriel et technique qui a bouleversé le siècle et qui a transformé la cité et la société. Les domaines touchés par cette révolution scientifique varient entre l'archéologie, la géographie, les sciences naturelles, l'astronomie, la chimie, la géologie, l'anatomie, la médecine, la psychiatrie et autres. Il serait difficile de s'arrêter sur tout ce que ce siècle a offert comme nouvelles inventions. Nous pouvons cependant nous arrêter sur ce qui a été plus décisif pour l'évolution accélérée du XIXème siècle. Par exemple, « *Ampère, par ses*

¹¹ *Op. Cit.*, p. X.

¹² *Op. Cit.*, p. 78.

découvertes sur l'électromagnétisme, contribue à l'invention du télégraphe électrique. »¹³ ou « *en France la photographie, invention d'un simple amateur, Nicéphore Niepce (1765-1833), perfectionnée par Daguerre qui réalise en 1838 les premiers tirages dits « daguerréotypes »* »¹⁴. Ces deux inventions sont l'exemple d'outils qui changent les pratiques du siècle. D'autres secteurs pionniers changent la face de la vie au XIX^{ème} siècle comme la métallurgie, le textile, la fonte du fer, le charbon et la machine à vapeur. « *L'expression « révolution industrielle », employée par l'économiste Adolphe Blanqui dès 1837, traduit la brutalité et l'ampleur des transformations industrielles ainsi que la surprise qu'elles provoquent chez les contemporains.* »¹⁵

Les inventions qui commencent déjà à se multiplier d'abord en Grande Bretagne dès la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle affectent l'Europe. Utilisée à l'origine pour pomper l'eau des mines, la machine à vapeur a été perfectionnée entre 1760 et 1785 par James Watt. En 1784, le puddlage et le forgeage au laminoir ont été mis au point. La *Mule Jenny* de Samuel Crompton pour la filature du coton, en 1779, a été construite. En 1800, c'est l'invention de la pile électrique par l'Italien Volta. L'industrie chimique naît de la production industrielle du chlore, à Javel, dans les années 1780. En 1790, c'est la fabrication de la soude par Leblanc, en 1792, celle de l'éclairage à gaz, dans les années 1840, les engrais chimiques par l'Allemand Liebig ou en 1856, l'apparition des premiers colorants de synthèse grâce aux travaux

¹³ *Op. cit.*, p. 42.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ ANCEAU, Eric, *Introduction au XIX^{ème} siècle : Tome 1 : 1815 à 1870*, Belin (Coll. « Atouts Histoire »), 2003, p. 88.

du Britannique Perkin sur l'aniline. La machine à égrener le coton de Whitney (1793), la batteuse à vapeur de Meickle (1810) ou la moissonneuse de Mac Cormick (1824) permettent d'envisager la mécanisation de l'agriculture. La fabrication du sucre à partir de la betterave, mise au point par l'Allemand d'origine française Achard (1786), l'invention, sous le Premier Empire, de la conservation des aliments par la chaleur et des boîtes de conserve, par le Français Appert, sont à l'origine de l'industrie agro-alimentaire. Barthélemy Thimonnier fait breveter sa première machine à coudre en 1830. Des tours, des fraiseuses et des meules produisent des objets standardisés comme les pièces de fusil dès 1815 ou les machines à coudre de Singer dans les années 1850. Inventé en 1839 par le Britannique James Nasmyth et le Français François Bourdon, le marteau-pilon permet de forger des pièces de grande taille, mais il est déjà concurrencé en 1860 par les premières presses hydrauliques. La métallurgie connaît une nouvelle vague de découvertes. Le Français Sainte-Claire Deville met en place la production industrielle de l'aluminium dès 1854. Bessemer, en 1855, développe la technique de l'acier (alliant les avantages du fer et de la fonte). En 1860, le four électrique de Siemens est perfectionné par Martin. En 1847, c'est le béton armé pour l'industrie du bâtiment. En 1866, la dynamite du Suédois Alfred Nobel facilite le creusement de tunnels, canaux ou puits. En 1820, l'empierrement des routes est inventé par l'Ecossois Mac Adam. En 1807, c'était le navire à vapeur. En 1819, le navire à propulsion mixte (voile et vapeur). En 1832, l'hélice par le Français Sauvage. En 1840, le développement des coques en fer... Puis le plus important, les chemins de fer... En 1814, l'Anglais Stephenson fait

rouler une locomotive à vapeur tractant plusieurs wagons. Le Français Seguin construit les premiers ponts suspendus et tunnels ferroviaires. En 1827, Seguin invente la chaudière tubulaire qui décuple la puissance motrice de la locomotive. En 1850, la locomotive *Crampton* atteint 120 km/h.¹⁶

Toute cette liste ne donne qu'une idée générale des transformations du siècle qui ne cessent de s'accélérer. Il est intéressant de noter comment ces nouveautés changent la vie urbaine et la société. Le XIX^{ème} siècle est un siècle de la bourgeoisie. Avec toutes les nouvelles affaires en jeu, la classe bourgeoise s'investit davantage dans les secteurs industriels et s'enrichit. Les dynasties familiales d'entrepreneurs se multiplient. La famille, l'éducation et la propriété renforcent le statut social des bourgeois. La classe des ouvriers émerge mais n'a pas de privilèges. Elle s'oppose à la bourgeoisie. La ville est habitée également par la classe moyenne citadine et par quelques ruraux qui font de petits métiers. Dans la ville, c'est d'abord la révolution des transports qui change le paysage urbain. Grâce au développement des chemins de fer jusqu'à l'automobile, la ville est mieux connectée. Par conséquent, le commerce urbain augmente, les bazars et les grands magasins répondent à la forte production, le courrier est facilité, tout devient plus attrayant pour les citadins. Les expositions universelles ayant lieu à Paris en 1855, 1867, 1878, 1889 et 1900 sont un sacre de la modernité et le miroir de leur temps.¹⁷

¹⁶ *Op. cit.*, pp. 80-82.

¹⁷ ANCEAU, Eric, *Introduction au XIX^{ème} siècle : Tome 2 : 1870 à 1914*, Belin (Coll. « Atouts Histoire »), 2005, p. 215.

La vraie modernisation urbaine ou ce qu'on appelle « haussmannisation » a lieu dans la deuxième moitié du XIXème. « *L'haussmannisation qui, à l'imitation de la capitale, se manifeste un peu partout par de grands travaux urbains, percement de rues, construction de nouveaux édifices, se réfère à toute une conception presque physiologique de la circulation d'après laquelle, notamment grâce à l'achèvement du réseau ferroviaire, chaque ville pour sa région, et Paris pour la France entière, doit jouer le rôle d'un véritable cœur, pompe aspirante et foulante des hommes et des richesses.* »¹⁸ De là, certains endroits gagnent une importance particulière comme les gares, résultat de l'évolution des chemins de fer et du nouveau concept urbain, ou encore les halles et les marchés, lieux d'échange de marchandises et signe de consommation et d'abondance. Avec le temps, cette évolution s'accélère et se manifeste dans le luxe de la vie urbaine et de l'infrastructure offrant un confort accru aux citoyens à travers l'accès à l'eau potable, l'aménagement de parcs, l'éclairage aux becs de gaz puis l'avènement de l'électricité vers la fin du siècle. En plus, le triomphe des mondanités prête à l'épanouissement des lieux de distraction comme les cafés et les théâtres. La ville, Paris surtout, devient mirage et fascination. « *Paris surtout fascine, à la fois ville-lumière, ville de plaisir, pour les étrangers comme pour les provinciaux aisés, symbole d'embauche et de salaire élevé pour le maçon creusois, le journalier breton, promesse de toutes les réussites enfin depuis l'Auvergnat épargnant en vue d'un fonds de*

¹⁸ BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIXème siècle (1814-1914)*, Op. cit., p. 363.

commerce de "vin, bois et charbon" jusqu'à l'avocat méridional "monté à Paris" pour y faire une carrière politique. »¹⁹

Quel est le rapport entre la vitesse et les courants artistiques du XIXème siècle ?

Dans un siècle de transitions qui nous fait passer de la monarchie chrétienne à la république laïque, de la noblesse à la bourgeoisie et au prolétariat, de la campagne à la ville, de l'agriculture à l'industrialisation et à la révolution des transports et de la communication, nous passons également, dans un autre registre, de la *Grande Odalisque* aux *Demoiselles d'Avignon* (Image 1).

Le premier courant du XIXème siècle est sans doute le romantisme. « *Ô temps suspends ton vol* », ce vers du *Lac* de Lamartine, traduit un moment atemporel, suspendu entre le passé à redécouvrir et le futur à pressentir, dans un présent figé, par désir d'évasion et par peur de la fuite du temps. C'est un vers perplexe qui à la fois traduit une nostalgie et un mal de siècle où les romantiques rencontrent des difficultés à s'adapter aux changements. Le romantisme du début du siècle reste donc attaché au passé. Ses caractéristiques bien connues sont entre autres, le lyrisme, l'attrance à la nature, la mélancolie, l'attachement à la religion, la soif d'exotisme ou l'orientalisme. En peinture, c'est encore un romantisme au goût classique chez Ingres ou Géricault, qui bien qu'inspiré par un fait divers d'actualité en 1819, peint *Le Radeau de la Méduse* (Image 2) sous la forme d'un manifeste pictural où l'actualité est sublimée et traitée comme une page

¹⁹ *Op. cit.*, p. 365.

d'histoire. Delacroix, maître de la couleur et de l'exotisme, en exaltant la révolution de 1830 dans son tableau *La liberté guidant le peuple* (Image 3), s'impose en chef de file.²⁰

L'exotisme, thème privilégié pour les Romantiques aisés, cesse de devenir un atout à la suite de la banalisation relative des moyens de transport accessibles à tous au fur et à mesure que le siècle progresse. La note n'est plus à l'exaltation. « *L'agonie du romantisme est corrélative de la poussée du positivisme.* »²¹ Pour ainsi dire, le courant romantique qui correspondait à une transition mal vécue entre le XVIIIème et le XIXème siècles et à une quête exacerbée du moi et de sa gloire s'est vite trouvé périmé et incapable de galoper au rythme de la modernité.

Le réalisme vient toucher de près l'individu pris dans le tourbillon de la vie moderne. Des peintres comme Gustave Courbet, Jean-François Millet, Honoré Daumier choisissent des thèmes de la réalité sociale, ce qui annonce une démarche révolutionnaire. En 1848, Millet peint les paysannes dans *Les Glaneuses* (Image 4). En 1849, Courbet peint les ouvriers dans *Les Casseurs de pierre* (Image 5), tableau désigné comme manifeste du réalisme mais détruit à Dresde en 1945.²² Daumier peint la misère du peuple dans la série *Un wagon de troisième classe* dont le premier tableau date de 1856-1858 (Image 6). Les sujets modernes sont directement puisés à la réalité. Et il s'agit bien de la réalité sans fanfare. Dans le courant réaliste, la ville n'est pas encore lustre et attraction. Elle est plutôt l'envers du paradis. La

²⁰ *Op. cit.*, pp. 29-50.

²¹ *Op. cit.*, p. 598.

²² TUFFELLI, Nicole, *l'art au XIXème siècle (1848-1905)*, Larousse, 1999, pp. 18-20.

misère s’y oppose fortement au luxe. Les visages ou « *physiologies* »²³ sont l’expression de la réalité des types sociaux. Les techniques varient aussi. A la peinture à l’huile, s’ajoutent la lithographie et la gravure, ainsi que la caricature, surtout avec l’avènement de la grande presse, autre aspect significatif de la modernité et de la facilité des communications.

Quant à la photographie, nouveauté bouleversante, elle commence par incarner l’ère de la vitesse en captant l’instant « réel » et éphémère. Il suffit de voir l’affiche de Daumier en 1862, *Nadar élève la photographie à la dignité artistique* (Image 7), pour sentir l’empressement du photographe en montgolfière en train de figer les vues fugitives de la ville. Autre photographie rendant compte de la vie moderne à l’aube du XXème siècle, avec l’évolution de l’industrie automobile, est celle de Robert Demachy d’une automobile qui roule sur une route, *Speed* en 1904 (Image 8). Fils de riches banquiers, épris de photographie dès sa jeunesse, membre fondateur en 1888 du Photo-Club de Paris, Demachy exprime par cette épreuve photomécanique, de manière directe, la vitesse comme le titre l’indique. « *La révolution automobile débute en France à la fin des années 1880 – 300 voitures y circulaient en 1895, 1 200 en 1897, 17 000 en 1904. En 1914, la France, qui est le deuxième producteur mondial, compte plus de 150 constructeurs dont les plus importants se nomment Renault, de Dion-Bouton, Panhard et Levassor...* »²⁴

²³ BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIXème siècle (1814-1914)*, Op. cit., pp. 64-65.

²⁴ Chantal GEORGEL, « De la vitesse... ! » in *Histoire par l’image* [en ligne], consulté le 31/08/2022, URL : histoire-image.org/etudes/vitesse

Cet art nouveau est réciproquement influencé par la peinture. Alors que le photographe pense la photo comme tableau en termes de détails à accentuer, de lumière et de composition, le peintre pense le tableau comme vision naturelle du réel sans pour autant être parfaite²⁵. De pair avec la nouvelle tendance, le courant impressionniste s'intéresse plus à peindre les choses vues et s'ancre dans la modernité.

L'impressionnisme ou le « *mouvement le plus prestigieux des temps modernes* »²⁶ revendique l'accélération en voulant, d'abord, rompre avec les règles strictes de l'Académie. Ainsi, les artistes refusés au Salon officiel au Palais des Champs-Élysées ou aux Expositions universelles, exposent leurs œuvres dans leurs ateliers ou dans des galeries. « *En 1867, Courbet comme Manet, se font construire, à leurs frais, des baraquements spéciaux près de la place de l'Alma, en marge de l'Exposition universelle.* »²⁷ Après le refus d'un très grand nombre d'œuvres en 1863, Napoléon III met en place un Salon des Refusés, en annexe au Palais des Champs-Élysées. A partir de 1880, le Salon officiel est de plus en plus marginalisé par la concurrence des salons créés par des associations d'artistes.²⁸

Plusieurs points de différence séparent le courant artistique moderne de la première moitié du siècle. Premièrement, l'impressionnisme ne puise pas ses références hors du domaine du visible. Le peintre peint ce qu'il voit. Il ne travaille plus à

²⁵ TUFFELLI, Nicole, *Op. cit.*, pp. 26-28.

²⁶ *Op. cit.*, p. 6.

²⁷ *Op. cit.*, p. 11.

²⁸ *Ibid.*

l'intérieur de l'atelier mais à l'extérieur. Les thèmes ne sont plus mythologiques, religieux ou historiques mais actuels, simples, directs, visibles et modernes. « *Fondée sur le visible et non sur l'idéal, [la peinture moderne] s'oppose radicalement à la peinture académique.* »²⁹ Deuxièmement, le peintre impressionniste cherche à rendre la perception qu'il a du réel le plus fidèlement possible et donc le plus rapidement possible d'où l'effet de *non finito* ou cette « *vibration de la vie qui passe* »³⁰. Troisièmement, contrairement à l'Académie où le tableau ne dénonce jamais la main du peintre, le geste et le rythme du pinceau deviennent indispensables à la création de l'Impression voulue par l'artiste pour traduire un monde en train de se construire et de bouger.³¹

Impression soleil levant (Image 9), le célèbre tableau de Claude Monet réalisé en 1872 prêle au courant son nom en 1874 grâce à l'article de Louis Leroy dans *Le Charivari*.³² En fait, le journaliste, après avoir vu la toile dans une exposition d'un nouveau groupe de peintres, s'est inspiré du titre pour nommer ce nouveau courant artistique mais il n'était pas bienveillant tels les autres critiques ou familiers du café Guerbois, lieu de rencontre des artistes et écrivains, et il employait le terme avec une connotation péjorative. « *Ce vocable proféré à l'origine comme une dérision deviendra très vite emblématique de toute l'avant-garde artistique.* »³³ L'impressionnisme devient le courant de la

²⁹ *Op. cit.*, p. 14.

³⁰ *Op. cit.*, p. 22.

³¹ *Op. cit.*, p. 25.

³² CREPALDI, Gabriele, *L'Art au XIXe siècle*, MOIROUD, Chantal (traduit de l'italien par), Paris : Hazan, 2005, p. 42.

³³ BAILLY-HERZBERG, Janine, *L'art du paysage en France au XIXème siècle : de l'atelier au plein air*, Flammarion (Coll. « Tout l'art Encyclopédie »), 2000, p. 9.

fin du siècle et le plus expressif de la vitesse, que ce soit par ses thématiques ou par sa technique. Peintre en plein air et sur le motif, l'impressionniste a le souci de capter l'instant avant sa dissolution dans le temps. Il est intrigué par la fugacité de la succession du jour et de la nuit, ou même, durant le jour, de la succession de plusieurs instants à luminosité variée. Vitesse et modernité sont deux notions clés de l'impressionnisme.

Quelle est la poétique de la vitesse dans l'œuvre d'art impressionniste ?

En prenant plusieurs tableaux comme exemples, nous examinerons l'ensemble de l'œuvre d'art impressionniste pour étudier comment celle-ci répond à un panorama complet de la vie moderne dans tous ses aspects et confirme la théorie de l'accélération de l'histoire au XIXème siècle.

Les impressionnistes ont à la fois peint le paysage urbain et naturel. Les éléments de la nature transparaissent dans le paysage urbain comme les signes de la modernité apparaissent dans le paysage naturel. Les peintres ont fait des portraits des citadins de la classe moyenne ou des bourgeois ainsi que des paysans, ouvriers ou autres petits métiers comme les blanchisseuses, les repasseuses, les danseuses ou les dames des maisons closes. Ils choisissent de présenter des scènes de la vie quotidienne ou simplement de leur quotidien.

Nous nous arrêterons sur des tableaux représentatifs des thèmes privilégiés relatifs à la modernité que nous diviserons ainsi: les transports (la route, les chemins de fer et les fleuves), la

vie moderne urbaine et industrielle, la vie mondaine et finalement le portrait.

Les peintres impressionnistes sont des peintres en déplacement et en quête de plein air. Ainsi, la route et les promenades sont l'une de leurs premières sources d'inspiration. Des tableaux comme *La Diligence à Louveciennes* de Camille Pissarro en 1870 (Image 10) ou *Le Pont de bois à Argenteuil* en 1872 par Claude Monet (Image 11) donnent l'exemple de la séduction que représente la route à pied, à cheval ou plus tard à voiture, en tant que motif à part. Les chevaux attelés au carrosse fermé de la diligence et les piétons sont au centre de la première toile, la route est pavée en un jour de pluie et Pissarro fige une scène d'un quotidien en mouvement. Dans la deuxième toile, le carrosse à chevaux et les passants pèsent sur le pont en travaux. Le reflet sur l'eau de cette scène du passage du pont redouble l'intensité du motif. La route, autant que le pont, deviennent le sujet essentiel du tableau. D'ailleurs, tous les tableaux, - telle la série des ponts d'Argenteuil, que ce soient des ponts ferroviaires, piétonniers, de promenade ou de plaisance, ou d'autres peints par Monet et les autres impressionnistes-, ils accentuent la présence du pont faisant désormais partie du paysage de la route en évolution.

Ensuite, la révolution industrielle développe la machine à vapeur de façon à bouleverser les transports urbains, notamment par la création des chemins de fer et l'avancée du trafic fluvial. « *La première ligne ferrée relie le débarcadère Saint-Lazare à la gare de Saint-Germain-en-Laye ou plutôt à celle du Pecq : elle a été inaugurée le 26 août 1837 par la reine Amélie et ses*

enfants. »³⁴ Il est certes actuel et séduisant donc de peindre les gares et les trains comme nouvelles donnes du paysage moderne. La gare elle-même est le sujet de la fameuse toile de Monet, *La Gare Saint-Lazare*, 1877 (Image 12). Monet a peint 12 vues de cette gare dont celle-là la plus célèbre. L'entrée et la sortie des trains dans ce nuage de vapeur et les passagers affairés sur un fond urbain créent du paysage un poème à la ville moderne.³⁵ « *En 1843, commence l'exploitation de la ligne Paris-Orléans et Paris-Rouen ; en 1846, Orléans-Tours. En 1847, tandis que le 20 mars est inaugurée la ligne ferrée Rouen-Le Havre, ouvrant une trouée encore plus large vers la campagne et le littoral normands, la capitale française, depuis 1841, est à la portée de la première gare du Midi à Bruxelles.* »³⁶ Le chemin de fer dépasse vite les transports miniers ou industriels et sort de la capitale pour atteindre toutes les régions et toutes les classes. *Train dans la campagne* de Monet, 1870-1871, montre, sur le fond d'un paysage vert en campagne où se promènent des individus à l'allure de la classe moyenne, le passage du train à vapeur aux wagons séparés et ouverts comme à l'époque (Image 13). Autre tableau, *Train dans la neige, la locomotive*, toujours par Monet, en 1875, présente encore un train mais dans un paysage différent (Image 14). Le train, objet de vitesse, envahit, voire effraye. Sur un fond blanc enneigé, le train paraît comme une bête de fer aux yeux brillants de laquelle se dégage une buée de vapeur intense.

³⁴ *Op. cit.*, p. 303.

³⁵ MADELINE, Laurence, *100 impressionist masterpieces*, Musée d'Orsay, Editions Scala, 1999, pp. 86-87.

³⁶ BAILLY-HERZBERG, Janine, *L'art du paysage en France au XIXème siècle : de l'atelier au plein air*, *Op. cit.*, p. 304.

Depuis le XVII^{ème} siècle, le réseau de canaux et de rivières aménagées en voies navigables composait un trafic où les péniches étaient reines offrant également une alternative de moyen de transport économique, agréable et poétique. Le premier bateau à vapeur pour voyageurs est apparu sur la Seine en 1818 ; en 1824, on en voit déjà quatre naviguer de Paris à Rouen : le départ se fait du quai d'Orsay.³⁷ La mouche, qui n'était pas encore appelée bateau-mouche, enchantait les passagers et leur faisait découvrir une autre perception de la Seine.³⁸ Or, l'eau est déjà l'un des thèmes favoris des impressionnistes leur permettant d'expérimenter la lumière et les miroitements de la surface aquatique. Il suffit de rappeler que le tableau qui donne son nom au courant artistique est un tableau de bateaux au Havre. *Bateaux à l'écluse de Bougival* (Image 15), peints par Sisley, en 1873 et *La Yole* (Image 16) de Renoir en 1875 retracent deux paysages fluviaux différents. Alors que, dans le premier tableau, les bateaux sont accostés au loin formant partie du paysage, dans le deuxième, la scène reflète le plaisir de la promenade des jeunes filles en yole, créant de cette pratique l'un des plaisirs mondains de l'époque. Lorsque nous traiterons des scènes de la vie mondaine dans l'art impressionniste, nous reviendrons également sur la peinture du café flottant *La Grenouillère* par Renoir et Monet. Le bateau est aussi devenu atelier du peintre comme nous le remarquons dans *Le bateau-atelier* (Image 17) de Monet en 1876 et encore plus clairement, dans *Monet dans son bateau-atelier* (Image 18) par Manet en 1874.

³⁷ *Op. cit.*, p. 305.

³⁸ *Op. cit.*, p. 306.

La vie moderne dans tous ses aspects devient sujet de la toile des impressionnistes. C'est ainsi que se redéfinit le paysage moderne et qu'il change d'allure. D'un côté, la vie urbaine se prête à la peinture du paysage en offrant au regard le grand mouvement des boulevards haussmanniens et des rues de la ville à l'heure de pointe tels *Le quai du Louvre* par Monet en 1867 (Image 19) , *Paris, le Pont neuf* par Renoir en 1872 (Image 20) ou *Paris : Boulevard Montmartre : Après-midi de soleil* par Pissarro en 1897 (Image 21). D'un autre côté, des paysages industriels différents comme *Usine près de Pontoise* par Pissarro en 1873 (Image 22), *Les Déchargeurs de charbon* par Monet en 1879 (Image 23) ou *Vue de la cotonnière d'Oissel, environs de Rouen* par Pissarro en 1898 (Image 24) présentent l'envers du décor pour compléter le paysage d'un siècle en évolution.

En outre, la vie mondaine, très chère aux peintres impressionnistes, constitue l'un de leurs sujets de prédilection puisqu'elle fait aussi partie de leur quotidien. Renoir, en particulier, a peint les sorties mondaines dans, entre autres, *Bal au moulin de la Galette* en 1876 (Image 25), *Le Déjeuner des canotiers à Bougival* en 1880-1881 (Image 26) ou *La Grenouillère* en 1869 (Image 27). Cette dernière constituait, surtout pour Monet et lui, un endroit adorable à peindre, où, entre 1850 et 1930, se tenaient des bals, du canotage et de la baignade. Le café-restaurant avait été aménagé sur l'île de la Grenouillère à Croissy-sur-Seine et a fait la mode de l'époque.³⁹

³⁹ Site officiel du Musée de la Grenouillère, <https://www.grenouillere-museum.com/grenouillere/collections-2/la-grenouillere-son-site-et-son-histoire/>, consulté le 24 novembre 2022.

Ainsi, les impressionnistes n'ont pas peint des paysages au sens classique du terme, ils ont peint des paysages qui bougent, qui respirent et qui donnent l'impression de l'air du temps.

Les tableaux impressionnistes n'ont pas été dénués de portraits et de vie humaine. En tant que genre, le portrait impressionniste a mis en scène les différents acteurs de la nouvelle société. Manet dans *Le Chemin de fer* en 1872-1873 (Image 28), par exemple, dessine avec une simplicité authentique le portrait d'une dame et de sa fille, issues de la classe moyenne comme le révèle la tenue, attendant à côté de la grille de la gare. Degas peint les riches bourgeois dans *Portraits à la Bourse* en 1878-1879 (Image 29) comme il peint les danseuses dans plusieurs toiles. Manet représente la serveuse au *Bar aux Folies-Bergère* en 1881 (Image 30) quand Mary Cassatt montre la dame de la haute bourgeoisie au théâtre, *A l'Opéra*, en 1880 (Image 31).

De tout ce qui précède découle le panorama *en crescendo* du XIX^{ème} siècle sur les plans politique, économique et démographique, social, intellectuel et surtout artistique. L'accélération s'empare de l'histoire du siècle. Au niveau de la création, l'art cède à la vitesse et l'épouse pour annoncer un art de la modernité.

Au début du siècle, encore mal adaptés au changement qui s'affiche dans l'air, les peintres romantiques sont encore en proie à l'agitation et veulent s'évader, ils penchent plus vers le passé que vers le futur, ils aspirent plus à la gloire des temps révolus qu'à la promesse des jours à venir. Petit à petit, les réalistes acceptent la vérité qui les entoure et intègrent la réalité sociale et ses protagonistes dans l'art tout en étant assez pessimistes. Quand le

rythme des changements s'accélère et atteint le quotidien de la cité, le peintre ou le photographe s'empresse à figer les moments multiples de fugacité. Le dernier mouvement artistique du siècle s'ancre dans la vitesse et voit dans la modernité une belle promesse : il s'y laisse tout simplement plonger profitant au maximum et sans trop réfléchir de toutes les manifestations de la nouveauté.

Nous passons d'un siècle qui bute encore contre les transitions à une fin de siècle en complète harmonie avec la vitesse. La vitesse, premièrement perçue plutôt comme danger, menace ou simple étrangeté, finit par libeller la fin du siècle et s'afficher, de façon optimiste, comme un espoir à accueillir les bras ouverts. Et c'est en effet, dans cette ambiance, que le XXème siècle commence par la Belle Époque avant la désillusion.

Bibliographie

- ANCEAU, Eric, *Introduction au XIXème siècle : Tome 1 : 1815 à 1870*, Belin (Coll. « Atouts Histoire »), 2003, 224 p.
- ANCEAU, Eric, *Introduction au XIXème siècle : Tome 2 : 1870 à 1914*, Belin (Coll. « Atouts Histoire »), 2005, 255 p.
- BAILLY-HERZBERG, Janine, *L'art du paysage en France au XIXème siècle : de l'atelier au plein air*, Flammarion (Coll. « Tout l'art Encyclopédie »), 2000, 352 p.
- BARJOT, Dominique, CHALINE, Jean-Pierre et ENCREVÉ, André, *La France au XIXème siècle (1814-1914)*, Presses universitaires de France (Coll. « Quadrige Manuels »), 2005, 728 p.
- CORBIN, Alain, GEORGEL, Pierre et al. (textes réunis et publiés par), *L'invention du XIXème siècle : Le XIXème siècle par lui-même (littérature, histoire, société)*, Klincksieck et Presses de la Sorbonne nouvelle (Coll. « Bibliothèque du XIXème siècle), 1999, 383 p.

- CREPALDI, Gabriele, *L'Art au XIXe siècle*, MOIROUD, Chantal (traduit de l'italien par), Paris : Hazan, 2005, 381 p.
- MADELINE, Laurence, *100 impressionist masterpieces*, Musée d'Orsay, Editions Scala, 1999, 144 p.
- RAMON, Sylvie, (sous la direction de), *Impressionnisme et naissance du cinématographe*, éditions Fage (Coll. « Varia »), 2005, 346 p.
- TUFFELLI, Nicole, *l'art au XIXème siècle (1848-1905)*, Larousse, 1999, 143 p.

Sitographie

- Chantal GEORGEL, « De la vitesse... ! » in *Histoire par l'image* [en ligne], consulté le 31/08/2022, URL : histoire-image.org/etudes/vitesse
- SAVY, Pierre, « L'Essai sur l'accélération de l'histoire, de Daniel Halévy (1948) : remarques critiques sur une référence centrale » in *Écrire l'histoire*, numéro 16, 2016, p. 77-82, mis en ligne le 15 septembre 2019, consulté le 30 août 2022. URL : <http://journals.openedition.org/elh/1062> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/elh.1062>
- Site officiel du Musée de la Grenouillère, <https://www.grenouillere-museum.com/grenouillere/collections-2/la-grenouillere-son-site-et-son-histoire/>, consulté le 24 novembre 2022.



La Grande Odalisque, Ingres, 1814



Les Femmes d'Alger (O Version), Picasso, 1907

(Image 1)



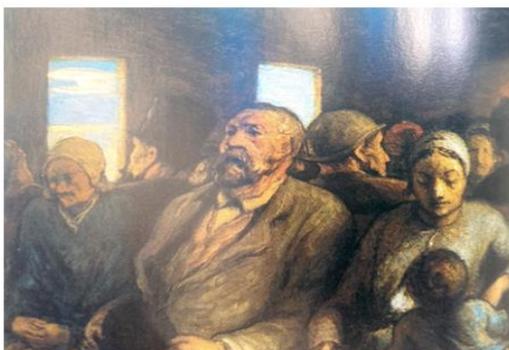
Le Radeau de la Méduse, Géricault, 1819 (Image 2)



La Liberté guidant le peuple, Delacroix, 1830 (Image 3)



Les Glaneuses, Millet, 1848 (Image 4) *Les Casseurs de pierre*, Courbet, 1849 (Image 5)



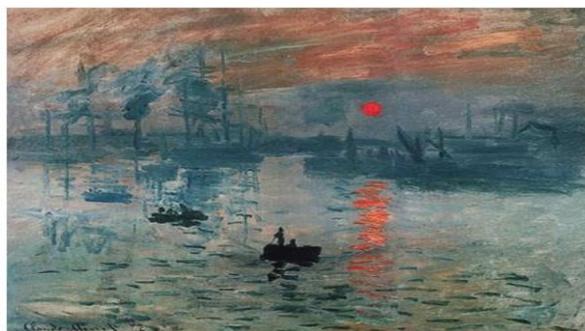
Un wagon de troisième classe, Daumier, 1856-1858 (Image 6)



Nadar élève la photographie à la dignité artistique, Daumier, 1862 (Image 7)



Speed, Demachy, 1904



Impression soleil levant, Monet, 1872 (Image 9)



*La Diligence, Louveciennes, Turner,
1827 (Image 10)*



*Le Pont de bois à Argenteuil, Turner, 1827
(Image 11)*



La Gare Saint-Lazare, Turner, 1877 (Image 12)



*Train dans la campagne, Turner,
1870-1871 (Image 13)*



*Train dans la neige, Turner, 1875
(Image 14)*



Bateaux à l'écluse de Bougival, Sisley, 1873
(Image 15)



La Yole, Renoir, 1875 (Image 16)



Le bateau-atelier, Monet, 1876
(Image 17)



Monet dans son bateau-atelier, Manet, 1874
(Image 18)



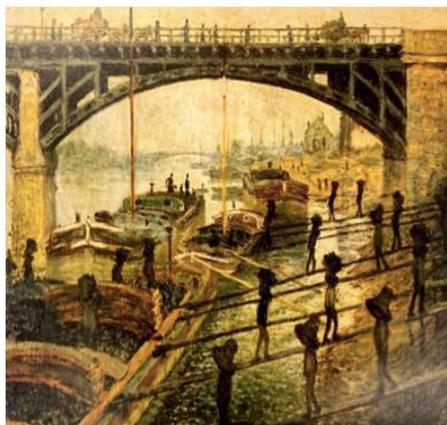
Le Quai du Louvre, Monet, 1867 (Image 19)



Usine près de Pontoise, Pissarro, 1873
(Image 22)



Paris, le Pont neuf, Renoir, 1872 (Image 20)



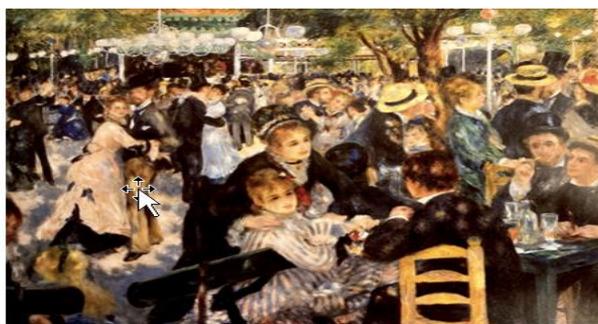
Les Déchargeurs de charbon, Monet, 1879 (Image 23)



*Paris : Boulevard Montmartre :
Après-midi de soleil, Pissarro, 1897 (Image 21)*



*Vue de la cotonnière d'Oissel, environs
de Rouen, Pissarro, 1898 (Image 24)*



Bal au moulin de la Galette, Renoir, 1876 (Image 25)

I



Le Déjeuner des canotiers à Bougival, Renoir, 1880-1881 (Image 26)



La Grenouillère, Renoir, 1869 (Image 27)



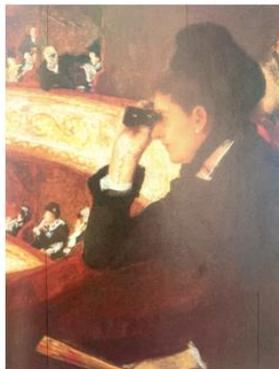
Le Chemin de fer, Manet, 1872-1873 (Image 28)



Portraits à la Bourse, Degas, 1878-1879 (Image 29)



Bar aux Folies-Bergère, Manet, 1881 (Image 30)



A l'Opéra, Mary Cassatt, 1880 (Image 31)