

✓ 2878

Trains de terreur



*Anthologie d'épouvante
et d'insolite ferroviaires*

*Choix des textes,
introduction et notices
Philippe Gontier*

Une coédition :
Les Aventuriers de l'Art Perdu • La Clef d'Argent

D'effrayants yeux de verre aux rougeâtres reflets
Dans la paisible nuit accourent, fantastiques,
Au bruit d'un râle ardent de coursiers essoufflés :
C'est le train, renouveau des monstres titaniques.

Henry Baucquier.

Introduction

Depuis la mise sous presse de l'anthologie *Trains de Cauchemar* fin 2012, ou concomitamment avec celle-ci, de nombreux ouvrages ont paru, qui illustrent la fascination que continue d'exercer le train sur les auteurs de tous genres. Parmi ces nouveautés, citons entre autres *Le Wagon*, roman fantastique de Philippe Saimbert et Isabelle Muzart;¹ *Histoires vraies sur les rails* de Patrick Eris², évocation d'une vingtaine de faits-divers ferroviaires, de la catastrophe de Bellevue au drame du Paris-Vintimille en passant par l'assassinat du préfet Barême et les sinistres exploits de l'énigmatique Jud; ou plus récemment, *Les Grandes Affaires criminelles du rail* de Jean-François Miniac³, dont le titre est assez éloquent. Dans le domaine de la bande dessinée, *12 - La Douce*, de François Schuiten constitue un admirable hommage onirique et graphique à l'ère de la vapeur;⁴ dans un autre registre, *La Brigade du rail*, qui met en scène un inspecteur de la S.U.G.E., la police des chemins de fer, constitue une très bonne série policière et d'espionnage comptant deux volumes à ce jour;⁵ mentionnons également *L'Orient-Express*, premier tome d'une série consacrée aux trains de légende, par Richard D. Nolane (scénario), Diego Olmos Alminana (dessin) et Facio Garcia (couleurs)⁶. Enfin, dans le domaine étranger, qui n'intéresse pas directement cet ouvrage, signa-

1. Philippe Saimbert, *Le Wagon* (Éditions Asgard, 2011).

2. Patrick Eris, *Histoires vraies sur les rails* (Le Papillon rouge éditions, 2012).

3. Jean-François Miniac, *Les Grandes Affaires criminelles du rail* (Éditions De Borée, 2013).

4. François Schuiten, *12 - La Douce* (Casterman, avril 2012).

5. *La Brigade du rail* par Frédéric Marniquet (scénario), Olivier Jolivet (dessin) et Sylvaine Scomazzon (couleurs), Zéphir éditions, Tome 1 : *Le Tueur du Lyon-Genève*, janvier 2014; Tome 2 : *Les Naufragés de Malpasset*, novembre 2014.

6. Richard D. Nolane, Diego Olmos Alminana et Facio Garcia : *L'Orient-Express* (Soleil productions, coll. « Trains de légende », 2014).

lons tout de même le remarquable roman-enquête de Kate Colquhoun, *Le Chapeau de M. Briggs*, qui retrace minutieusement les circonstances du premier meurtre commis à bord d'un train anglais, fait-divers retentissant qui défraya la chronique en 1864¹.

De faits-divers ferroviaires, justement, l'actualité ne fut pas avare, puisque en application de la dure loi des séries, trois accidents dramatiques endeuillèrent le mois de juillet 2013. Le 12 inaugura cette lugubre litanie avec la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, dont l'horreur déjà insoutenable s'aggrava de scènes de pillage et de violences contre les secours, prouvant s'il en était besoin que l'humanité de 2013 n'était pas différente de celle que peignaient Jean de Lorraine en 1897 dans *L'Honneur du travail* ou Edmond Haraucourt en 1907 dans « Les Douze Heures d'un tamponné », deux textes qu'on lira dans ce recueil (le premier sous forme d'extrait puisqu'il s'agit à l'origine d'un roman); bien plus meurtrier, le déraillement d'un train près de Saint-Jacques de Compostelle, le 24, causa la mort de soixante dix-neuf passagers; enfin, la collision frontale de deux trains de voyageurs survenue le 29 à proximité de Granges-près-Marnand, sur la ligne Palézieux-Payerne, fit un mort et trente-cinq blessés, dont cinq graves. Plus récemment, l'accident survenu le 8 février 2014 près d'Annot, dans les Alpes de Haute-Provence, illustre à merveille l'aveugle cruauté du hasard: le train touristique des Pignes fut percuté par un énorme rocher qui se détacha au moment précis de son passage; deux passagers furent tués sur le coup.

Désireux d'apporter à notre tour une nouvelle pierre littéraire à cette plongée permanente dans l'enfer du rail, nous vous proposons, comme nous le laissons entendre dans *Trains de cauchemar*, une seconde volée d'une vingtaine de textes d'angoisse ferroviaire. Pas d'anticipation, cette fois,

1. Kate Colquhoun, *Le Chapeau de M. Briggs* (*Mr Briggs' Hat: A Sensational Account of Britain's First Railway Murder*) (Christian Bourgois, 2012, traduit de l'anglais par Christine Laferrière).

et peu de fantastique, mais – qu'ils résultent d'accidents ou de crimes –, de la terreur, toujours, et du sang, encore.

Ces deux volumes, et sans doute un troisième – voire un quatrième – à venir, participent d'une entreprise qui ambitionne de tracer peu à peu un tableau aussi complet que possible de la littérature ferroviaire francophone d'angoisse et de terreur depuis son origine, en regroupant peu à peu les textes connus mais aussi ceux qui dorment, oubliés, dans les pages des innombrables périodiques. Ainsi, après *Le Train n° 17* de Jules Claretie et *La Bête humaine* d'Émile Zola, nous vous proposons un nouvel extrait de roman, inédit en volume : *L'Honneur du travail* de Jean de Lorraine. Il existe entre ces trois œuvres – nous le verrons – une indéniable filiation.

Les nouvelles et l'extrait de roman qui composent cette anthologie sont présentés dans l'ordre chronologique de leur publication. On ne s'étonnera pas en conséquence que les plus anciens, encore empreints d'un pathos excessif hérité du romantisme et du feuilleton populaire, paraissent quelque peu datés. En avançant dans le volume et en se rapprochant du réalisme, on trouvera des textes plus sombres, plus incisifs, plus proches de notre sensibilité actuelle, au point que certains n'ont rien perdu de leur efficacité.

L'action des récits du présent recueil ne se déroule pas toujours dans un train en marche car la terreur ou la menace ferroviaire ne se manifestent pas nécessairement au cours du trajet lui-même, et ne concerne pas uniquement les passagers. Elles peuvent naître au passage d'un convoi (« Le Point rouge », « Suggestion »), lors de l'attente d'une correspondance (« En gare ») ou devant l'imminence d'une catastrophe insoupçonnée des voyageurs (« Voie barrée »); le chemin de fer peut encore se révéler l'instrument du destin en véhiculant la mort, ou, à tout le moins, celui qui va la donner (« L'Usufruit »). Si le train en est toujours le vecteur menaçant, l'angoisse ferroviaire peut ainsi prendre de multiples apparences, ce qui explique sans doute en partie la pérennité et la richesse du thème.

Nous accompagnons les fictions de notices, parfois plus longues que les textes auxquels elles se rapportent : c'est qu'elles visent à constituer en elles-mêmes un voyage parallèle dans la littérature de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e. Enfin, nous proposons en fin de volume divers documents et articles tirés de la presse de l'époque, dont la littérature ne se fait souvent que le simple écho, sans toujours parvenir à rendre la violence parfois insoutenable de la réalité; difficile en effet d'égaliser l'horreur glaçante de l'article intitulé « Le Double Suicide de la gare du boulevard Ornano », rédigé dans un style neutre, froid et clinique mille fois plus efficace que n'importe quel effet littéraire. Encore ne sont-ce là que quelques exemples pris au hasard car les journaux d'alors regorgent littéralement de faits-divers ferroviaires : pas une semaine, voire un jour, sans quelque crime, agression, suicide ou accident.

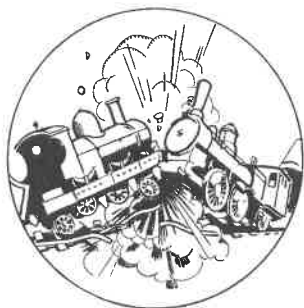
En complément de l'extrait du *Train n° 17* de Jules Claretie qui figurait dans le volume *Trains de cauchemar* – avec lequel *Trains de terreur* forme désormais un tout –, nous reproduisons également un court entrefilet sur le voyage que l'auteur, soucieux de se documenter, effectua à bord d'une locomotive tractant un express au départ de la Gare du Nord.

Vous voici donc à nouveau ligoté sur les rails de l'angoisse, témoin impuissant d'une catastrophe ou d'un crime, victime d'un assassin masqué, ou prisonnier d'un wagon infernal qui fonce vers le néant à travers la nuit.

Bon voyage... et bonne chance.

Philippe Gontier

Contes et nouvelles



Que le monstre de fer, aux longs cris de détresse,
vous parle, en m'entraînant, de mon muet effroi.

Ida Rocha, « Dans un tunnel ».

Un drame en wagon

Émile Blavet

16 février 1886.

Il est certain que, depuis quelques semaines, le mot le plus employé de notre langue, le plus écrit, le plus imprimé, le plus prononcé, le plus crié, le plus colporté, c'est le mot « assassin ».

C'est devenu le mot par excellence, le Verbe.

À voir comme on en use et comme on en abuse, on croirait qu'un tiers de la France se compose de chourineurs, un tiers de victimes, et que l'autre tiers assiste, impassible, à ce duel inégal.

Mais que les victimes se rassurent : la police, piquée au vif par les quolibets dont on la harcèle, est entrée sérieusement en campagne contre les chourineurs. Et elle arrête, elle arrête sans désespérer, si bien que, dans son zèle à mettre la main sur des coupables, elle met, de-ci de-là, la main sur quelques innocents.

Les journaux sont pleins de ses exploits, et on ne peut faire un pas dans la rue sans s'entendre corner aux oreilles : *Arrestation de deux, trois, quatre ou dix assassins !* Cette après-midi, rien que de la rue Laffite au faubourg Montmartre, j'en ai compté jusqu'à seize !...

Parisiens, dormez !

Au fond, ce n'est peut-être là qu'une manœuvre pour donner le change sur l'impuissance où est la police de découvrir les auteurs de certains crimes dont l'opinion se préoccupe à juste titre.

Car enfin, tandis qu'on s'emballe et qu'on emballe le public sur la « petite bête », on perd et on lui fait perdre la piste du gros gibier.

Qu'est devenu l'assassin du préfet Barrême ?

Qu'est devenu l'assassin de la fille Aguétan ?

Ils doivent être loin, tous les deux, s'ils courent encore.

Pas si loin peut-être qu'on ne puisse leur donner la chasse sans sortir du territoire français.

C'est vaste, le territoire français, mais il est des indices qui permettraient de circonscrire les recherches, et, en les localisant, de les rendre plus efficaces.

Comme le devoir de tout bon citoyen est de prêter assistance à la loi, et main-forte au besoin, je dédie à M. le directeur de la sûreté générale une historiette toute récente que je tiens de source autorisée, et qui n'est peut-être pas sans quelque corrélation, sinon avec le crime de la rue Caumartin, du moins avec celui du chemin de fer de l'Ouest.

Un soir de l'autre semaine, à 6 h. 50, – je précise, – la belle-sœur d'un haut fonctionnaire prenait à Bordeaux l'express pour Montauban.

Encore sous l'impression de l'affaire Barrême, elle avait obtenu de voyager seule dans un coupé. Le trajet, d'ailleurs, n'est que de trois heures, avec deux arrêts rapides, Marmande et Agen. La voyageuse pouvait donc se croire assurée contre toute fâcheuse rencontre.

À Marmande, aucun incident. À Agen, pas davantage. Le train se mettait en marche, et la dame se pelotonnait dans son coin avec un soupir d'allégresse, quand, tout à coup, la portière s'ouvrit avec violence, et un individu de haute taille, le collet de son pardessus relevé jusqu'aux oreilles, fit irruption dans le compartiment.

– Mais, Monsieur, balbutia la dame que la terreur étranglait, ce compartiment est pour moi seule !...

– Désolé, Madame, fit l'homme d'un ton poli... C'est la faute de l'employé, non la mienne... Je ne puis malheureusement chercher un gîte ailleurs... mais soyez sûre qu'à la prochaine station...

– Hé ! Monsieur, la prochaine station, c'est Montauban... Et Montauban est le terme de mon voyage !

– Alors, Madame, je ne puis que vous offrir l'expression de mes regrets !

Ce disant, l'intrus fit un geste respectueux, posa sa valise

sur la banquette et s'aménagea comme pour dormir.

Le train filait à toute vitesse; mais, si vite qu'il filât, il filait moins vite que ne battait le cœur de la voyageuse.

Quant au voyageur, il n'avait pas l'air de soupçonner l'émotion dont il était cause; et c'est avec le flegme le plus parfait que, renonçant à ses velléités de sommeil, il se mit à déboucler sa valise et à en explorer les profondeurs.

D'un œil à demi clos, la dame épiait son manège; et « son sang ne fit qu'un tour », lorsqu'elle vit, de l'ouverture béante, jaillir comme une lueur d'acier, et les deux mains de l'homme réapparaître, armées l'une d'un revolver, l'autre d'une grande paire de ciseaux.

Elle crut que sa dernière heure était venue.

– Madame, lui dit le mystérieux personnage, rendez-moi, je vous prie, une léger service... Les longs cheveux que je porte m'incommodent horriblement... Faites-moi la grâce de me les couper... aussi ras que possible !

– En vérité, Monsieur, fit la malheureuse d'une voix sourde... Une pareille demande !... Vous n'y songez pas !

– J'y songe si bien que si vous vous obstinez dans votre refus, j'aurai le chagrin de vous brûler la cervelle !... Choisissez donc... ou ceci ou cela !

Et, d'une main, il lui tendait les grands ciseaux, tandis que, de l'autre, il brandissait le revolver.

La voyageuse fit ce que vous auriez toutes fait, Mesdames, en pareille occurrence... Elle choisit les ciseaux... Plus d'une fois la démangeaison vint à cette Dalila malgré elle d'en essayer le fil sur la carotide de ce Samson impertinent... mais ce diable de revolver était là qui l'invitait à la prudence.

L'opération terminée, Samson tira de sa valise une petite glace, s'y mira complaisamment, et avec son plus gracieux sourire :

– Un praticien n'eût pas mieux fait, Madame, et je vous en remercie !... Maintenant, une dernière faveur... J'ai quelques soins à donner à ma toilette... Tandis que j'y procéderai, jetez un coup d'œil sur le paysage... Il est fort beau !

Sans protester, la dame colla son visage contre la vitre et,

furtivement, elle regarda sa montre pour voir combien son martyre devait durer encore.

Il était 9 h. 55; dans dix minutes, le train allait entrer en gare de Montauban !

Soudain, une petite toux engageante l'avertit que l'homme avait terminé sa toilette.

Elle se retourna timidement... Ô surprise !... Au lieu du gentleman strictement rasé dont elle avait ravagé le crâne, elle avait devant elle un dominicain, au menton orné d'une grande barbe poivre et sel, qui s'épanouissait en éventail sur sa large poitrine... C'était de la féerie !

Montauban !... Dix minutes d'arrêt !

Le saint homme ouvrit prestement la portière, et d'un ton bref, presque menaçant :

- J'espère, Madame, articula-t-il, qu'avant de descendre du train, vous voudrez bien pousser l'obligeance jusqu'à me donner le temps moral de franchir la barrière.

La recommandation était superflue. La dame était plus morte que vive.

Ses parents l'attendaient sur le quai. Elle leur conta l'aventure. On avisa le chef de gare qui prévint immédiatement l'autorité. Mais toutes les recherches furent vaines. On ne trouva dans l'avenue qui conduit à la ville que la robe et la fausse barbe du dominicain.

Notes sur « Un drame en wagon »

Bien oublié aujourd'hui, Émile Blavet fut pourtant, entre les années 1860 et 1910, une figure très importante, très en vue, mais aussi très controversée de la presse française.

Né le 14 février 1838 à Cournonterral, près de Montpellier, Émile Blavet exerce d'abord le métier de professeur. Parallèlement, il commence à tâter du journalisme et collabore notamment à *La Gazette de Nice* avant de fonder lui-même *Le Lazzarone* dans la cité azurée.

Il monte à Paris où il collabore rapidement à nombre de journaux et revues de l'époque : *Le Soleil*, *Le Voltaire*, *Le Petit-Bleu*, *La République française*, *La Presse*, *Le Gaulois*, etc. Grâce à ses engagements bonapartistes et anti-républicains, il se fraye rapidement un chemin dans la presse. Il entre ainsi au *Figaro* en 1868 où il tient la rubrique théâtrale sous le pseudonyme de « Monsieur de l'Orchestre ». Lorsque *Le Gaulois* est interdit par la Commune, il fonde en 1871 *Le Rural*, qui ne vivra que le temps de dix-sept numéros.

Son soutien sans faille aux forces conservatrices, un arrivisme forcené, des méthodes parfois discutables mais aussi une grande puissance de travail lui valent de devenir en 1876 rédacteur en chef du *Gaulois*, l'un des plus influents quotidiens de l'époque. Mais c'est la rubrique « La Vie Parisienne », qu'il crée en 1884 dans *Le Figaro* sous le pseudonyme de Parisis, qui lui apporte le succès et la consécration. Ces « chroniques légères, commentaires spirituels et rapides du fait de la journée qui sont dans tous les journaux devenus les "Au jour le jour" »¹ constituent « une collection précieuse de renseignements sur les faits principaux qui ont arrêté – un jour tout au plus – l'attention du tout Paris mondain. »² Le succès de ces chroniques est tel qu'elles sont réunies en recueils annuels préfacés par des personnalités ou des écrivains en vue (François Coppée, Aurélien Scholl, Jules Claretie, Émile Zola...); six volumes, publiés par L. Boulanger, puis par Ollendorf, paraîtront entre 1885 et 1890, regroupant les rubriques des années 1884 à 1889.

Mais l'activité de Blavet ne se limite pas au journalisme. L'exercice de la critique théâtrale lui donne envie de passer de

1. Émile Blavet, *Le Figaro* du mercredi 12 novembre 1924.

2. Article d'Alexis Le Clère, *Revue des livres nouveaux*, 1887.

l'autre côté de la barrière et de devenir auteur. Le 18 avril 1877, *Le Bravo*, opéra en 3 actes et 4 tableaux sur une musique de Gaston Salvayre, dont il a signé le livret, est représenté à l'Opéra National Lyrique. Dès lors, Émile Blavet donne régulièrement des pièces ou des œuvres lyriques écrites le plus souvent en collaboration. Citons *Richard III*, opéra en 4 actes, 6 tableaux sur une musique de Gaston Salvayre, 1883; *Le Fils de Porthos*, drame en 5 actes et 14 tableaux d'après le roman de Paul Mahalin, 1886; *Le Voyage au Caucase*, comédie en 3 actes en collaboration avec Fabrice Carré, 1886; *Les Délégués*, comédie-vaudeville en 3 actes et 4 tableaux, en collaboration avec Fabrice Carré, sur une musique de M. Banès, 1887; *Mon oncle Barbassou*, comédie en 4 actes en collaboration avec Fabrice Carré, 1891; *Les Chouans*, drame en 5 actes d'après Honoré de Balzac, en collaboration avec Pierre Berton, 1894.

On doit encore à Émile Blavet un roman, *La Princesse rouge* (Paris, Denoc, 1882/1886), qui relate en deux volumes les aventures mouvementées d'une aventurière cynique, insensible et immorale qui sème la mort et le malheur sur son passage, ainsi qu'un récit de voyage à Madagascar: *Au Pays Malgache. De Paris à Tananarive et retour* (Paris, P. Ollendorff, 1897).

Il resta actif dans le domaine du journalisme jusqu'à la Première Guerre mondiale, créant *La Cloche* en 1895 et collaborant notamment aux *Annales politiques et littéraires* de 1892 à 1918.

Outre ses activités littéraires, théâtrales et journalistiques, Émile Blavet exerça les fonctions de secrétaire général de l'Opéra de Paris de 1881 à 1890, puis celles de lecteur attaché à la Comédie Française.

*

La personnalité, les procédés et les positions politiques d'Émile Blavet furent souvent sujettes à critique et à polémique de la part de certains de ses collègues.

Dès 1873, un entrefilet paru dans *La Renaissance littéraire et artistique* évoquait ainsi en termes lourds de sous-entendus la naissance du *Lazzarone* :

M. Blavet (Émile) se contentait jusqu'à présent d'insulter ou de dénoncer les honnêtes gens en vile prose. Voici qu'il lui prend l'idée de faire ce petit métier en vers. N'est-ce pas dépasser les bornes de l'impudence permise ?

Nous croyons devoir le prévenir que, s'il continue, nous raconterons tout au long l'histoire – trop ignorée – du journal *Le Lazarone*, où parut jadis certain roman de Balzac... Le poète Blavet doit nous comprendre.¹

La violence et la vulgarité de ses attaques contre ses adversaires politiques lui valurent parfois des ennuis avec la justice. *Le Gaulois* fut notamment condamné pour diffamation à la suite d'un article injurieux de Blavet à l'encontre de l'obscur auteur d'une modeste brochure anti-bonapartiste vendue par colportage.

De même, son anti-républicanisme n'alla pas sans quelques excès. En 1874, il demanda et obtint que Jules Vallès et Eugène Razoua, frappés de proscription et exilés respectivement en Angleterre et en Belgique pour leur participation à la Commune, soient exclus de la Société des gens de lettres.

L'année suivante, il récidiva en soutenant dans deux articles² l'administration des Beaux-arts qui avait refusé d'exposer au Salon le tableau du peintre Ernest Picchio intitulé *Le Triomphe de l'ordre* représentant l'exécution de communards par les Versaillais.

À la date du jeudi 19 février 1891, *Le Journal* des Goncourt évoque la vénalité et l'âpreté au gain de Blavet :

À Nice, à l'heure qu'il est, le journalisme est, tout le temps qu'il le veut, entretenu de tout, logement, nourriture, locomotion en landau et le reste, et l'on racontait que Blavet envoyait des fleurs et des boîtes de fruits confits à toutes ses connaissances de Paris. C'est honteux, cette vie de *rentes* par la cagnotte et autres sales choses, et ils n'ont pas l'air de s'en douter, les journalistes !

Le nom de Blavet fait revenir dans la conversation la curieuse méchanceté maladroite de Magnard, qui vient de faire perdre à Blavet sa place à l'Opéra. Et comme il était venu voir Daudet, à propos de son article pour le mariage de son fils, il lui parlait de cette place et le *figariste* lui disait :

« Ça m'a été très désagréable d'être forcé de donner ma démission à la suite de mon article. J'avais 10 000 francs et un tas d'avantages de tous les genres.

– Et pourquoi Magnard vous a-t-il fait perdre cette place ?

– Pourquoi... pour voir la sale gueule que je ferai le lendemain de son article ! »

1. Extrait de la rubrique « Petite gazette », *La Renaissance littéraire et artistique* n°21, 29 juin 1873.

2. « La Peinture politique » dans *Le Gaulois* du 4 avril 1875 et « Encore la question Picchio » dans *Le Gaulois* du 10 avril 1875.

Et en effet, il avait été présenter sa sale gueule, en tâchant d'apitoyer le potentat du FIGARO et de l'amener à le dédommager par quelque chose.

Le nom de Blavet revient à la date du 1^{er} janvier 1895 sous la plume de l'impitoyable Goncourt :

On parlait aujourd'hui, au *Grenier*, du FIGARO, des changements survenus depuis la mort de Magnard, de la diminution des appointements, qui ont fait sortir de la rédaction Blavet, ce qui fait dire plaisamment à l'un des causeurs: « Oui, Rodays a dit: "Messieurs, le chantage étant supprimé, nous ne pouvons plus payer les anciens prix!" »

Il semble qu'Émile Blavet se soit fait des ennemis jusqu'à la fin de sa vie, ou que ceux qu'il s'était faits dans sa jeunesse aient eu la rancune tenace, si l'on en juge par le canular morbide dont il fut victime en 1910 et dont on trouve le compte rendu dans *Les Annales politiques et littéraires* du 25 septembre 1910 (n° 1422):

• Pour une plaisanterie de mauvais goût, c'est une plaisanterie de mauvais goût.

L'autre jour, une note parvint à tous les journaux annonçant la mort d'Émile Blavet, le littérateur bien connu, ancien collaborateur du Figaro, indiquant l'heure et le lieu des obsèques. Le lendemain, des articles nécrologiques paraissaient.

Or, Blavet n'est pas défunt. Il vient de le déclarer expressément dans une lettre gaillarde et de belle humeur. Il se porte à merveille, malgré ses soixante-douze ans...

Il y a quelque vingt ans, célébrant le succès d'une de ses pièces: *le Voyage au Caucase*, écrite avec Fabrice Carré, le chansonnier Henri Buquet lui dédia un rondeau :

Bon voyage,
Monsieur Blavet,
Pour le Caucase avec votre bagage !
Bon voyage,
Monsieur Blavet,
De vous et de Carré le triomphe est complet.

Cette fois, il s'agissait d'un autre voyage, - plus lointain et, fort heureusement, prématuré.

Enfin, Blavet a eu la satisfaction de lire son apologie dans toutes les gazettes de Paris.

Ce ne doit pas être désagréable...

(*Les Annales politiques et littéraires* n° 1422, 25 septembre 1910)

Après ces témoignages perfides, on mettra à son crédit l'éloge qu'en fait Zola dans la préface à *La Vie Parisienne* (1888) :

Vous êtes, mon cher confrère, un des rares chroniqueurs entre les mains desquels on peut se mettre en toute sécurité; car vous n'êtes pas seulement un œil qui voit et une oreille qui écoute: vous êtes encore un esprit qui apprécie et qui juge.

*

À mi chemin entre l'article et la nouvelle, entre réalité et fiction (Blavet cite la fameuse affaire Barême), *Un drame en wagon* est extrait de la rubrique « La Vie Parisienne » figurant dans *Le Figaro* du mercredi 17 février 1886 (bien que le texte soit daté du 16). Cynique mais galant, flegmatique mais déterminé, expert en déguisement, le mystérieux gentleman-malfaiteur qui en est le héros constitue, en plus inquiétant toutefois, une esquisse assez poussée du futur Arsène Lupin.