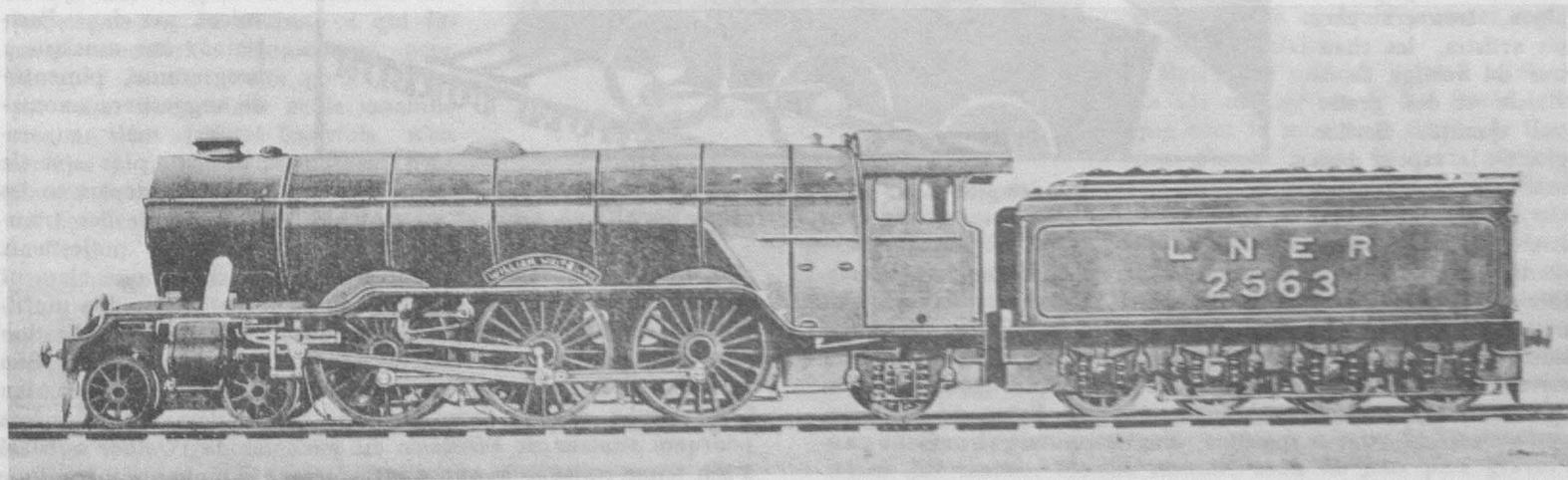


Arthur Honegger et les Locomotives

Je n'apprendrai rien à personne en disant que l'auteur de *Pacific 231* a une passion pour les locomotives. André George nous conte d'ailleurs (1) que dès sa prime jeunesse celui qui devait glorifier musicalement les monstres de nos voies ferrées, en détaillait les organes avec précision. A témoin, sa déception lorsque le père Honegger, attentif à satisfaire le désir du bambin en admiration devant une locomotive de quelques sous, crut le combler en lui offrant un jouet perfectionné, mais qui, hélas! ne comportait pas

le nombre réglementaire de roues. Plus tard, l'aspirant contrapuntiste ne quittera jamais le Havre pour suivre les cours du Conservatoire de Paris sans faire une petite visite à la locomotive. Ceux qui connaissent le studio de la rue Duperré où Honegger a écrit tant de pages maîtresses ont présentes à la mémoire les arabesques que dessinent sur le papier peint une quantité respectable de cartes-vues représentant les « majestueuses amies » du compositeur. Un amour aussi tenace, aux racines aussi profondes ne pouvait rester stérile. Il a donné naissance à l'un des plus robustes enfants du musicien : la *Pacific 231*, mouvement symphonique. Le 8 mai 1924, Koussévitzky, de sa baguette magique, la

(1) ANDRÉ GEORGE, *Arthur Honegger* (« La musique moderne », sous la direction de A. Coeuroy. Ed. Claude Aveline)



Dessin exécuté par le garagiste Matthews à l'intention de Arthur Honegger

mit en branle devant un public émerveillé de sa puissance docile et de sa vitesse frénétique.

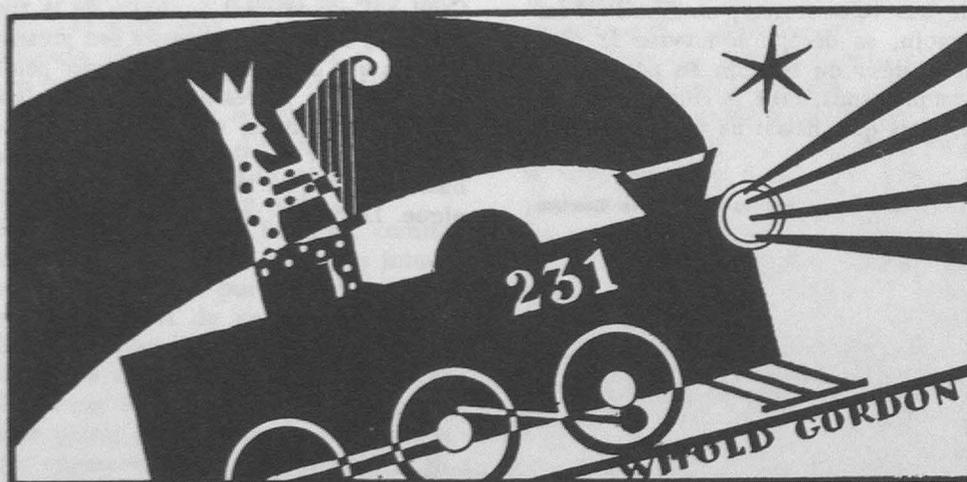
Depuis, elle ne s'est guère arrêtée, ce qui fait dire à Darius Milhaud (1) qu'il n'y a pas « une locomotive qui puisse faire le tour du monde aussi vite que la *Pacific 231* ». L'audace, pour ne pas dire le subversisme, et l'originalité de choisir pour schéma dynamique d'une symphonie le processus rythmique d'une machine démarrant, activant progressivement sa vitesse et s'arrêtant sous d'impérieux coups de frein et, d'autre part, la réussite formelle d'une telle œuvre ne laissent de déconcerter. Le moins qu'on puisse di-

re, c'est que ces pages semblent répondre à un geste esthétique, geste qui demande des éclaircissements. Certes, si l'on songe que la vie bucolique influença poètes et musiciens du passé, notre siècle dont le cœur d'acier anime les machines, et façonne le béton, trouvera chez ses artistes, les chanteurs du vertige de la vitesse et des grattageciel quoique Berlioz glorifie la vapeur dans une ode pour l'exposition de 1857. Verhaeren le premier sans doute, sinon le plus intensément, a chanté la vie moderne; Montberlant et Paul Morand en littérature, Stravinsky dans le domaine musical, éclairent obliquement, sans aucune complaisance les arêtes de l'édifice social d'aujourd'hui. L'horloger Ravel sortait, environ 1907, de son magique laboratoire les mécaniques de *l'Heure espagnole*. Mais avant de clore les boîtes de ses horloges — marionnettes à musique, coucou, cochet, trompette mé-

caniques, — le tendre thaumaturge déposa près de ces mystérieux rouages, une âme sensible, leur donnant ainsi l'apparence de petits êtres vivants en opposition aux personnages réels de la comédie, ceux-ci se comportant comme des automates. La musique de certains jeunes exprime peut-être aussi la poésie de la vie mécanique, mais ne la contient pas implicitement. L'objectivisme triomphe. On s'étonne davantage alors de « l'objet » choisi par le polyphoniste Honegger. Œuvre affective, sans doute, moyen de dédier à la déesse acérée et à sa vitesse un chant d'amour. Plus exactement, me semble-t-il, prétexte formel et

dynamique, comme je le prévoyais plus haut. Et la confiance faite le plus sérieusement du monde à l'un de nos amis — à savoir que le point de départ de la *Pacific 231* est un choral varié à la manière de Bach — n'est point pour infirmer ma thèse. Choral varié, en effet pour ceux qui ne voient pas dans *Pacific 231* une musique à programme, pimentée de suggestives onomatopées, mais en retiennent plus que le sifflet du départ ou les halètements des trombones, le majestueux

choral de la péroration, véritable ode à la vitesse que clament cors et trompettes et sur lequel viennent se greffer les multiples parties d'une figuration thématique. En tant que réalisation musicale, l'œuvre appartient à la courbe honeggerienne. Son principe cependant paraît un accident. Cet accident ne doit rien à Stravinsky et c'est là un miracle. On se demanderait même pourquoi l'auteur de *l'Histoire du soldat* et de *l'Octuor* a laissé à son jeune collègue le soin d'inventer une symphonie mécanique si l'on ne se ralliait à l'opinion de Boris de Schloezer qui tient



Frontispice pour une étude sur Arthur Honegger
parue dans *Eolus* (New-York)

(1) DARIUS MILHAUD, *Etudes* (ibid.)

Stravinsky pour un auteur religieux. Faut-il, pourtant considérer *Pacific 231* comme l'œuvre d'un païen? Roland-Manuel, élève et subtil commentateur de Ravel, ne peut encore s'expliquer *La Valse* dans l'évolution de son maître. Je n'ai donc nulle intention de me perdre en conjectures à l'adresse de *Pacific 231* et me contenterai de citer l'opinion de son père exprimée dans une interview que pareille œuvre ne pouvait manquer de susciter :

« J'ai toujours aimé passionnément les locomotives; pour moi, ce sont des êtres vivants et je les aime comme d'autres aiment les femmes ou les chevaux.

« Ce que j'ai cherché dans *Pacific*, ce n'est pas l'imitation des bruits de la locomotive, mais la traduction d'une impression visuelle et d'une puissance physique par une construction musicale... »

Chant d'amour, plaisir sensoriel, seraient-ce là les authentiques critères de l'auteur? Si Boris de Schloezer ne me paraît pas près de rapporter à Honegger sa théorie sur l'hédonisme musical qui fit si promptement fortune (1), peut-il nier que dans la conception de *Pacific 231* entrent des éléments hédonistiques — du moins, ce qui lui paraît essentiel, hédonistiques pour l'auteur? Je n'en veux pour preuve que cette comparaison de la machine avec un être vivant. Toutefois, n'en déplaise à notre musicien, ceci n'est pas d'aujourd'hui. C'est aux environs de 1884 qu'un prophète disait des deux locomotives adoptées sur la ligne du chemin de fer du Nord :

« L'une, la Crampton, une adorable blonde, à la voix aiguë, à la grande taille frêle, emprisonnée dans un étincelant corset de cuivre, au souple et nerveux allongement de chatte, une blonde pimpante et dorée, dont l'extraordinaire grâce épouvante lorsque, raidissant ses muscles d'acier, activant la sueur de ses flancs tièdes, elle met en branle l'immense rosace de sa fine roue et s'élançe toute vivante en tête des rapides et des marées!

« L'autre, l'Engerth, une monumentale et sombre brune aux cris sourds et rauques, aux reins trapus, étranglés dans une cuirasse en fonte, une monstrueuse bête, à la crinière échevelée de fumée noire, aux six roues basses et accouplées; quelle écrasante puissance lorsque, faisant trembler la terre, elle remorque pesamment, lentement, la lourde queue de ses marchandises!

« Il n'est certainement pas, parmi les frêles beautés blondes et les majestueuses beautés brunes, de pareils types de sveltesse délicate et de terrifiante force; à coup sûr, on peut le dire : l'homme a fait, dans son genre, aussi bien que le Dieu auquel il croit. »

J.-K. Huysmans nous confie dans *A Rebours* que « ces réflexions venaient à des Esseintes quand la brise apportait jusqu'à lui le petit sifflet de l'enfantin chemin de fer qui joue de la toupie, entre Paris et Sceaux ».

C'est bien le titre de prophète qu'on est tenté de donner à cet artiste qui consacre également dans *A Rebours* des chapitres clairvoyants à la théorie des couleurs, au pouvoir suggestif des parfums et à « l'orgue à bouche » dont il vante quelques savantes registrations palatales.

Mais il ne suffisait point à la *Pacific 231* montée par le Roi David telle que nous la montre le dessin de Gordon d'avoir porté le nom glorieux

d'Arthur Honegger aux quatre coins du monde. Une visite à Londres où l'auteur allait diriger les deux œuvres devait assurer une consécration plus matérielle au célèbre mouvement symphonique. Flattée de l'auréole dont un musicien avait entouré l'une de ses machines, touchée, sans doute, par cette publicité musicale assez inattendue, la Compagnie du L. N. E. R. (London Nord Eastern Railway) tint à exprimer sa reconnaissance envers un agent aussi désintéressé que talentueux en satisfaisant un de ses desirs que tout le monde peut deviner ardent. Il ne s'agira plus des jeux inoffensifs d'un contrepoint à quatre voix ou de l'instrumentation par masses, fût-elle savante, mais de jeux plus graves : Honegger allait posséder durant soixante kilomètres une vraie



Arthur Honegger au départ de King's Cross

(1) *Arvic*, par BORIS DE SCHLOEZER (Revue Musicale, janvier 1926).

« Pacific ». C'est à King's Cross que l'attendait la « belle empanachée » dont la cheminée basse, particulière à tout le réseau suisse, on ne peut mieux, une nuque massive enchassée dans un dos trapu. Honegger se hisse près du mécanicien sous l'iris métallique des appareils des reporters. Cependant, on accroche au rapide qui relie Londres à Peterborough, un wagon supplémentaire pour la presse nombreuse qui compose la suite du « Roi Arthur ». J'ignore ce qu'ont fait les critiques durant le voyage tandis que le héros jouissait de son rêve musical devenu réalité. Mais je leur aurais volontiers conseillé le petit passe-temps aussi divertissant qu'original auquel quelques amis musiciens et moi-même nous nous étions livrés lors d'un voyage.

Munis d'une partition de poche de *Pacific* 231 nous nous étions mis en tête de l'exécuter durant le trajet. Les vingt-quatre portées que comportent les passages les plus véhéments, sans compter les doubles cordes des violons que ne pouvait réaliser la dualité de nos cordes vocales, étaient propres, sinon à nous émouvoir — car nous étions gais et non à une double croche près — mais du moins propres à nous embarrasser. Toutefois, le train à peine en branle, tout se simplifia. Les trois portées de batterie qui ponctuent toute la partition se trouvaient avantageusement remplacées par le martellement cadencé des vitres et des boiseries. Les accords brisés des violons trouvaient en la pulsation régulière que provoque le raccord des rails, les trilles de la petite flûte en la stridence du sifflet, les dessins asymétriques des « cordes » et des « bois » dans les bruits de catastrophe des croisements de voies, les traductions les plus fidèles. Il nous suffisait, sur ce fond polyrythmique, de marquer les entrées successives du petit *fugato*, de laisser échapper sans hâte (1) les fusées en triolets du train en pleine vitesse, enfin d'entonner le puissant choral qui surplombe le hennissement frénétique des trombones — en l'occurrence le halètement de la machine renforcé par de vigoureux coups de poings et de pieds sur les cloisons — pour se donner l'illusion la plus complète d'une exécution transcendante du *Pacific* 231. Mais

(1) Je dis sans hâte. Combien de chefs d'orchestres ont-ils compris qu'il faut ralentir le passage en mi bémol mineur dont les triolets placides expriment la docilité du train entraîné par sa vitesse acquise et réalisant son maximum, tandis qu'il faut presser le début, car le départ nécessite un effort plus soutenu, partant une battue plus rapide? Honegger, qui indique clairement par les chiffres métronomiques cette régression du tempo parallèlement à l'accroissement de vitesse, recrée d'instinct cette loi de la physique : Après le départ d'un train, la force déployée par la machine et son accélération vont en décroissant et sont théoriquement nulles quand le train atteint son maximum de vitesse.

voici la première station : Hitching, terme de l'équipée. Honegger descend de machine, sous les ovations, et est l'objet d'une réception cordiale que le chef de gare avait préparée avec ce goût de l'hospitalité si spécifiquement anglais. Après une collation, la petite troupe regagne Londres, car le soir même Honegger doit couronner *Le Roi David* et chauffer la *Pacific* devant le public qui lui fera d'ailleurs grand succès. Notre musicien remporta de Londres le souvenir ému de ses soixante kilomètres sur le L. N. E. R., de l'accueil qu'on lui fit à Hitching, du succès de ses œuvres; enfin quelques fétiches : une litho servant à la publicité et représentant une locomotive du réseau; de cette dernière, une photo couverte par les signatures des membres de la presse et sa réduction en fonte. En dehors des hommages multiples et variés que la poste apportait durant une semaine à la rue Duperré, l'envoi le plus touchant est certes celui d'un agent de la Compagnie, dont la modestie m'inviserait à taire le nom. Il s'agit d'un dessin soigneusement lavé, reproduisant avec précision les traits de la machine que monta Honegger et que l'habile employé avait exécuté à l'intention du musicien. Une lettre accompagnait l'envoi, en voici la traduction:

« Cher Monsieur,

« Considérant votre intérêt pour nos locomotives, j'espère que vous excuserez la grande liberté que je prends en vous envoyant, ci-joint, une aquarelle du type de la locomotive sur laquelle vous fîtes récemment un petit voyage.

« Je ne suis qu'un garagiste du L. N. E. R.; j'ai donc l'espoir que vous pardonneriez la liberté prise.

« Sincèrement vôtre,
C. MATTHEWS. »

N'est-ce point charmant? Notre amateur dessinateur avait-il assisté au départ de King's Cross, à la réception de Hitching, ou encore au concert que dirigeait Honegger? Enfin n'était-ce plutôt la renommée du musicien et de son fameux mouvement symphonique qui avait déterminé le geste de ce sympathique garagiste que rapprochait du compositeur suisse une passion commune pour les déesses acérées? Peu importe. Personne ne songera à dénier au peuple anglais son amour de la musique et il faut avouer qu'il ne s'est encore trouvé, sur les réseaux français un émule de Matthews. Mais sans en demander autant, on peut tenir pour assuré que les machinistes de Saint-Lazare, par exemple, ignorent le nom d'Arthur Honegger. L'arrivée de Suzanne Lenglen, du roi de la boxe

ou du héros d'un raid aérien eût marqué davantage dans leur esprit.

S'il ne faut point tirer des conclusions excessives de cette simple anecdote, on peut toutefois signaler, comme symptomatique l'enthousiasme général que soulève la *Pacific 231*. C'est qu'elle constitue, à vrai dire, une ode à la vitesse et que la vitesse est l'une des conquêtes les plus significatives de notre temps — la vitesse et son corollaire : la synthèse. Notre capacité auditive s'est sensiblement modifiée et avec elle, la durée — non seulement spaciale mais spécifique — de nos conceptions musicales. Là où les anciens pouvaient et désiraient assimiler des œuvres très étendues et basées sur de longs développements formels, nous préférons la musique à dose restreinte et de forte concentration, c'est-à-dire celle qui agit directement sur notre sensibilité, celle dont tous les traits portent et dont la courbe synthétique joint, pour ainsi dire, les points essentiels — départ, dominante, chute — des idées musicales. Nous pensons, en raccourci et de profil. La mu-

sique de face n'est plus d'aujourd'hui. *Pacific 231* vient à son heure. Son développement n'est pas formel mais dynamique. Esthétiquement parlant il n'est point durée, mais exprime la vitesse, cet élément de comparaison auquel nous sommes si sensibles et qui donne conscience de la durée. Vitesse de débit et vitesse de pensée, ce développement, réalisé par une progression rythmique, irrésistible, jauge quantitativement et qualitativement le temps. Et c'est là, sans doute, la raison profonde du succès de *Pacific 231*, malgré son sens fermé et sa langue sans séduction. Il cristallise, on ne peut mieux, l'époque où triomphe la vitesse et constitue une date dans l'histoire du dynamisme symphonique.

Je serais tenté, au terme de cette étude anecdotique qui sous-entend mon admiration pour l'œuvre maîtresse d'un grand musicien et d'un ami, de proposer comme épigraphe de la partition cet aphorisme approximatif :

Pacific 231, synthèse du Temps par la Vitesse.

ARTHUR HOERÉE

