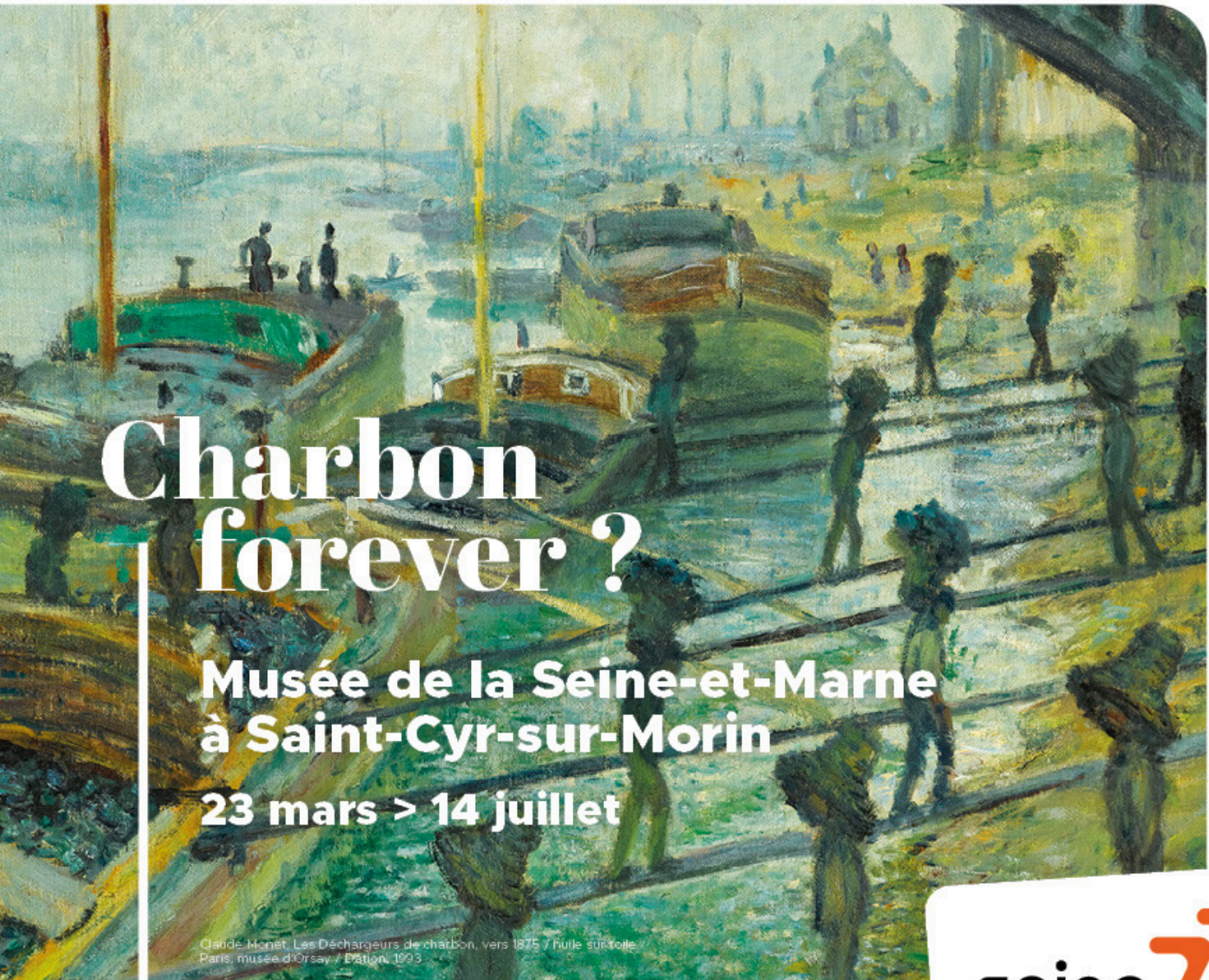


Dossier
enseignants

M 100 ŒUVRES RACONTENT
O Le climat
Avec le musée d'Orsay

Le musée d'Orsay s'installe en Seine-et-Marne



Charbon forever ?

Musée de la Seine-et-Marne
à Saint-Cyr-sur-Morin

23 mars > 14 juillet

Claude Monet, Les Déchargeurs de charbon, vers 1875 / huile sur toile
Paris, musée d'Orsay / Donation, 1993

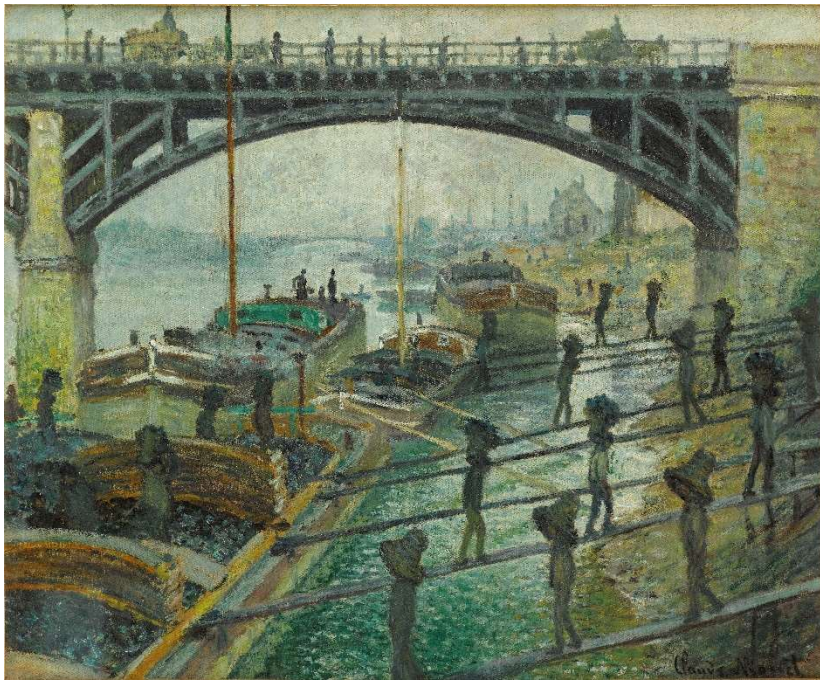


PLUS
D'INFOS


seine-et-marne.fr


MINISTÈRE
DE LA CULTURE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

seine 
&marne
LE DÉPARTEMENT



Claude Monet

Les Déchargeurs de charbon

Vers 1875

Huile sur toile

H. 54,0 ; L. 65,5 cm.

Dation, 1993

© Musée d'Orsay, dist. GrandPalaisRmn / Patrice Schmidt

Le charbon s'identifie, pour ainsi dire, avec la première révolution industrielle : il est sa principale – sinon unique – source d'énergie. La croissance de sa production est parallèle à l'accélération de l'industrialisation : on en extrait presque vingt fois plus en 1914 qu'en 1850. Importé d'Angleterre ou d'Allemagne ou extrait dans les bassins miniers du Nord et du Centre, le charbon est transporté vers la capitale essentiellement par péniche. S'explique ainsi le soin des autorités françaises à développer, au cours de la seconde moitié du siècle, un réseau de voies fluviales et de canaux cohérent, dont le nœud principal est Paris. Dans les années 1870-1880, alors que la croissance économique en France s'est essoufflée, il est encore d'usage courant de faire davantage appel à la force humaine qu'à des grues mécaniques pour assurer le transbordement du charbon. Le déchargeur, le « coltineur » fait partie des métiers encore extrêmement nombreux qui relèvent de la manutention, métiers au contact des anciennes habitudes artisanales et du nouveau monde industriel.

Cette toile a deux titres, *les Charbonniers* ou *les Déchargeurs de charbon*. On aurait pu lui en inventer un troisième : *les Coltineurs*. C'est en effet le nom que l'on donnait aux dockers et aux débardeurs, chargés de se coltiner les cargaisons sur le dos. Dur métier. En cette fin de 19^e siècle, on ne sait plus se passer du charbon, l'énergie principale de la révolution industrielle. Les usines, dont Claude Monet a figuré les cheminées fumantes à l'arrière-plan, le dévorent. Le charbon est extrait dans le Nord

de la France, ou importé de Belgique, d'Allemagne et de Grande-Bretagne. Il est transporté par péniches le long des rivières et des canaux. Des montagnes de charbon font route vers la région parisienne.

Arrivé à bon port, il faut le décharger. Le plus souvent, pas de grues : on est en 1875, et le recours à la force musculaire reste très courant. Les déchargeurs posent sur leur épaule un panier conique rempli de charbon, marchent en équilibre sur des planches qui relient la barge au quai, et vont vider les paniers dans des charrettes qui conduiront le combustible jusqu'aux usines. Au retour, les charbonniers posent le panier renversé sur leur tête, par-dessus leur chapeau. Ils détendent leurs bras et leurs épaules pendant un instant.

Par le thème traité, cette toile est tout à fait unique dans l'œuvre de Monet. Les couleurs mornes et poussiéreuses du tableau, sa construction fermée semblent mettre en avant la pénibilité du travail. Les hommes, réduits à l'état de bêtes de somme, cheminent comme des fourmis. Ils marchent en cadence, tous du même pas. Pas d'échappatoire : l'arche du pont écrase l'horizon, la barge bloque l'accès au fleuve. Un sentiment pesant est accentué par la masse du pont barrant le haut de l'œuvre, et de déshumanisation par les ombres en contre-jour défilant en sens contraire. Le motif présente des similitudes avec certaines estampes japonaises que Monet collectionne avec passion depuis plusieurs années déjà. Dans les paysages d'Hiroshige ou d'Hokusai, on retrouve des portefaix ployant sous le fardeau, franchissant des passerelles ou des ponts. Monet exprime, avec des couleurs semblant affectées par la poussière.

Pourtant, à bien y regarder, il n'est pas certain que Monet se soit laissé émouvoir. La scène est prise au pont routier d'Asnières, tout près du pont ferroviaire emprunté fréquemment par Monet pour se rendre d'Argenteuil, où il réside à l'époque, jusqu'à Paris, un petit trajet de onze kilomètres. Il est probable que Monet a été frappé par les silhouettes sombres des charbonniers se détachant dans le contre-jour. Par la monumentalité de la scène. Les ponts sont un de ses motifs favoris, dès Argenteuil, un goût qu'il gardera longtemps puisqu'il représentera 45 fois la passerelle de son jardin d'eau. L'arche des *Charbonniers* évoque d'ailleurs la courbure des ponts japonais des *Bassins aux Nymphéas*.

Monet reste avant tout le peintre de la lumière. Il est permis de croire qu'il n'a vu dans le motif du port d'Asnières qu'un jeu d'éclairage intéressant, hors de toute considération sociale.

Monet partage les préoccupations de certains de ses contemporains, comme le peintre Degas ou le romancier Zola, qui s'attachent à évoquer la vie moderne sous ses divers aspects. L'artiste résida à Argenteuil de 1871 à 1878, et se rendait fréquemment à Paris par le train, lequel franchissait la Seine par le pont ferroviaire d'Asnières, près duquel se déroule cette scène. Le pont que l'on voit devant est le pont routier d'Asnières. La vue est en direction de l'aval, on aperçoit le pont de Clichy au loin. Le pont de chemin de fer est derrière l'observateur, nous sommes donc sur la commune de Clichy. Les ateliers de Gustave Eiffel, notamment, sont situés tout près. Pour fabriquer leurs éléments en métal, ils ont besoin de charbon. Le pont d'Asnières est très récent. Il remplace un pont détruit pendant la guerre de 1870. Il est composé de sept travées en fonte soutenant une structure en bois, reprises par des piles en

maçonnerie. Il sera remplacé au début du 20^e siècle. Une seule de ses travées est représentée.

Cette scène montrant des ouvriers demeure atypique dans l'œuvre de Monet. A l'époque, sa palette est plutôt vive. La Seine n'y est pas le fleuve gai où se déroulent des régates, mais celui qui charrie les péniches. Les berges ne sont pas bordées d'arbres, mais de cheminées fumantes. Les promeneurs du dimanche cèdent la place à des déchargeurs de charbon vidant les chalands - des péniches- afin de ravitailler l'usine voisine.

Certes, le tableau ne relève pas de la critique sociale : le point de vue distant privilégie le paysage urbain comme l'enregistrement d'un spectacle banal et quotidien. Mais les tons éteints, allant du vert au gris, donnent à la scène une atmosphère sourde. Les silhouettes à contre-jour, dépersonnalisées, disposées en files parallèles au rythme mécanique sur les passerelles, sont aussi une image de la tristesse de la condition ouvrière. Les figures sont fortement contraintes par le rythme de la composition : l'arche du pont impose sa masse, la grande oblique des péniches traverse la toile, tandis que les lignes des planches donnent une scansion particulièrement obsédante. Sans doute peut-on y trouver une analogie avec les estampes japonaises que Monet collectionnait, des vues d'Edo par Hokusai et Hiroshige.

La datation de 1875 n'est pas certaine, mais le tableau fait partie d'une vente publique se déroulant à l'hôtel Drouot le 24 mars 1875, où sont présentées aussi des œuvres de Berthe Morisot, Renoir et Sisley. La première exposition des peintres impressionnistes en 1874 est encore dans les esprits et la presse s'en fait l'écho. La vente se déroule dans un climat tendu, les invectives entre défenseurs et détracteurs du mouvement impressionniste tournent à la bagarre générale, et ce n'est qu'après l'intervention de la force publique que la vente peut commencer. Quelques acheteurs font l'acquisition d'œuvres en signe de soutien, mais le résultat est financièrement décevant pour les artistes. Le tableau, qui a trouvé acquéreur, est ensuite revendu par plusieurs collectionneurs privés successifs avant de devenir la propriété de l'État français à l'occasion d'une dation en 1993. Il intègre le musée d'Orsay durant la même année.



Panier de charbon de coltineur,
19e siècle,
Musée départemental de la Seine-et-Marne,
1987.34.14
© MDSM