

**Le voyage en train et en images.**  
**Une expérience photographique**  
**de la discontinuité et de la fragmentation.**

Marc-Emmanuel Mélon

Centre de recherche sur les Arts du Spectacle, le cinéma et les arts visuels

Université de Liège

**Références de cet article (mention obligatoire) :**

MÉLON, Marc-Emmanuel, « Le voyage en train et en images. Une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation », in ALBERA, François, BRAUN, Marta, GAUDREAU, André (éd.), *Arrêt sur image et fragmentation du temps. Cinématographie, kinétographie, chronophotographie*, Actes du colloque de Montréal, Centre Jacques Cartier, Cinémathèque québécoise, Lausanne, Ed. Payot, coll. « Cinéma », 2002, pp. 47-68.

À Carl Havelange.

Faire retour, depuis la cinématographie, vers quelques dispositifs antérieurs susceptibles d'éclairer des questions d'arrêt sur image et de fragmentation du temps nécessite de sortir des histoires particulières (celles, notamment, du cinéma, de la kinétoscopie ou de la chronophotographie), pour envisager, non ce qui les distingue, mais l'histoire commune à laquelle ces machines à images appartiennent, l'histoire des cultures visuelles au XIXe siècle et, plus globalement encore, l'histoire de ce phénomène étrange et si mal connu que l'on appelle le regard. Une histoire culturelle du regard et des sensations visuelles, projet ambitieux auquel certains historiens et philosophes se sont déjà attelés<sup>1</sup>, suppose entre autres choses d'intégrer l'histoire des machines à images dans celle, plus vaste, des *machines à vision* (Virilio) et de voir en quoi, au cours du XIXe siècle, celles-ci ont opéré de profondes transformations du regard. Un tel déplacement suppose aussi d'aborder le cinéma, la kinétoscopie et la chronophotographie non seulement comme des systèmes de représentation mais comme des *expériences visuelles* susceptibles d'avoir exercé une action, décisive ou non, sur les modes perceptifs.

Au sein de cette histoire qui traverse tout le XIXe siècle et le déborde en deçà et au-delà, le cinéma ne constitue pas un quelconque point d'aboutissement des dispositifs qui l'ont précédé, ni même une étape dans un processus évolutif, mais s'inscrit dans un « paradigme » global beaucoup plus vaste dont Jonathan Crary a montré, dans un ouvrage décisif sur cette question<sup>2</sup>, qu'il avait été mis en place au cours du premier tiers du XIXe siècle, dans les années 1820-1830. L'historien de l'art américain a démontré que ces années-là ont vu se produire un « crucial changement systémique » et une réorganisation complète de la vision sur les plans technique, scientifique, philosophique,

esthétique et social. Rompant avec une conception objective et désincarnée de la vision à l'âge classique (dont la *camera obscura* constitue le paradigme dominant), la reconstruction de l'expérience optique qui s'opère au début du XIXe siècle impose un nouveau modèle visuel dont l'homme n'est plus absent. Depuis les expériences de Goethe sur les couleurs et leurs variations rétinienne jusqu'aux images animées du phénakistiscope dont le mouvement n'existe que dans l'œil du sujet, le nouveau paradigme qui se met en place au début du XIXe siècle fait du sujet observant, dans ses dimensions à la fois physiologiques et sociales, le centre de gravité d'une nouvelle théorie de la vision. Dès les premières observations, par Faraday, des phénomènes optiques produits par la vision d'une roue tournant derrière une barrière, il apparaît clair que la vision doit être comprise et pensée en termes de discontinuité - continuité et de fragmentation - mouvement, base des premières expériences de Joseph Plateau. La discontinuité et la fragmentation constituent donc une expérience visuelle fondamentale et, si l'on déborde des limites strictement physiologiques de la question, un problème esthétique. Dès lors, il est probable que le spectacle foncièrement discontinu et fragmenté que constitue une projection de films aux premiers temps du cinéma, ait été rendu possible (c'est-à-dire *visible*) grâce à une perception spectatorielle déjà familière des phénomènes de la discontinuité et de la fragmentation. Le spectateur qui avait fait l'épreuve de ces phénomènes au cours d'expériences visuelles antérieures pouvait en admettre facilement la résurgence, sous diverses formes, dans les images filmiques. C'est donc bien avant l'émergence du cinéma qu'il s'agit de remonter, afin d'examiner les dispositifs visuels susceptibles d'avoir contribué à cette évolution des modes perceptifs et qui pourraient être à l'origine de la discontinuité et de la fragmentation qui caractérisent le cinéma des premiers temps.

\* \*

\*

Le voyage en train, que l'on a si souvent comparé, de façon strictement analogique et non problématique, à la vision d'un film, constitue dès ses origines, dans les années 1830-1840 (soit à peu près au moment de la rupture systémique évoquée par Crary), une expérience visuelle d'une grande nouveauté dans l'histoire du regard. Ce nouveau moyen de transport est alors l'instigateur d'un renouvellement complet du *visible* : le vu est dilué par la vitesse, tandis qu'un non-vu, abstrait et indéterminé, fuyant et évanescent, surgit subitement au premier plan. Par l'action fondamentale qu'il exerce sur la perception, le voyage en train fait littéralement apparaître un « nouveau monde », qui se construit en même temps que le chemin de fer, et qui exige un nouveau regard. Le voyageur que le train emporte dans son mouvement rapide va découvrir une nouvelle façon de voir le monde en vitesse, entre aveuglement et révélation. Divers documents témoignent de l'épuisement du regard qui tente de saisir un visible qui lui échappe, de capter des formes diluées en traînées floues, en impressions fugitives et éphémères, des contours qui s'estompent et des couleurs qui se dissolvent les unes dans les autres. On connaît le beau texte — maintes fois cité — de Victor Hugo, dans une lettre datée du 22 août 1837 : « C'est un mouvement magnifique qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du champ ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes ; les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps, une ombre, une forme, un spectre paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. On se dit dans la voiture : "C'est là, à trois lieues, nous y serons dans deux minutes." »<sup>3</sup>

Ce bouleversement de la vision a eu d'importantes conséquences sur la production des images, et cela bien avant l'apparition du cinéma. En peinture, l'œuvre d'un Turner ou certaines toiles impressionnistes (de Monet entre autres) en sont les exemples les plus connus. On sait ce que la photographie a gagné à prendre pour objets les gares et les installations ferroviaires (voir l'œuvre d'un Baldus par exemple — on en reparlera plus loin), comment elle a tenté de prendre le train de vitesse dans sa course à l'instantané, ou encore comment elle est montée dessus pour photographier par ses fenêtres<sup>4</sup>. Cependant, pour importantes que furent ces nouvelles conquêtes de l'image, et même si on ne peut douter que le cinéma, plus tard, va en hériter, leur rôle dans la construction de la représentation cinématographique est pour le moins vague et incertain. Le premier cinéma demeure majoritairement statique et illusionniste, et ne sera guère tenté par la représentation des effets de la vitesse, y compris dans les nombreuses vues prises d'un train en marche. C'est seulement notre regard contemporain, très sensible à ces phénomènes de défiguration du visible, qui les découvre aujourd'hui dans les films, presque à leur insu. Il n'y a pas parmi les premiers cinématographistes — faut-il le rappeler ? — un Turner qui aurait fait de la dilution des formes dans la lumière l'objet même de son cinéma. Il faudra attendre l'émergence du cinéma expérimental, de Duchamp à Pelechian, ou l'arrivée d'autres supports, comme la vidéo, pour voir ces effets s'inscrire au cœur même du projet figuratif.

La question se pose donc de savoir si l'expérience visuelle du voyage en train a eu un quelconque effet sur l'émergence du cinéma, compte tenu notamment de l'analogie si souvent reconnue entre ces deux machines à vision. Le train est effectivement un moyen de transport qui offre à ses voyageurs passifs le spectacle, bien cadré par la fenêtre du compartiment, d'un paysage défilant à grande vitesse. La comparaison avec la salle de projection, aisée à établir, a nourri l'imaginaire des essayistes qui, de la locomotive et de la caméra n'ont retenu que la machine, de la fenêtre du wagon et de l'écran n'ont vu que le cadre, du voyageur et du spectateur n'ont retenu qu'une immobilité passive, du paysage et de l'image filmique n'ont vu que le défilement. L'analogie est sans doute claire, elle n'est jamais qu'une analogie. Comparaison n'est pas raison. Par contre, la question demeure de savoir si la nouvelle perception provoquée par le chemin de fer a pu avoir un impact assez sensible sur les habitudes visuelles pour que le spectateur de cinéma, qui arrive soixante ans après les premières inaugurations de lignes ferroviaires, ait pu en être affecté.

Ce que l'on voudrait tenter de montrer ici, c'est que cette nouvelle perception forgée par le chemin de fer (et par l'univers industriel d'où il provient) n'est pas tant une affaire d'impressions fugitives et saccadées, de perte ou de dilution du paysage par la vitesse, que le produit d'une expérience décisive de la discontinuité et de la fragmentation. Comme on va le voir en revenant un court instant sur les récits des premiers voyageurs, le train a d'abord été perçu comme un instrument de destruction de l'espace. Au rapport naturel et organique entre l'homme et le territoire, le chemin de fer a substitué un rapport abstrait et mécanique, fondé sur la ligne (au double sens ferroviaire et géométrique du terme) unissant des points séparés. Un décalage est ainsi apparu entre le continuum spatial du paysage et la continuité linéaire du chemin de fer. La perception de ce décalage entre le train et le territoire qu'il traverse, autrement dit entre deux continuités qui ne se raccordent pas, a constitué pour les premiers voyageurs une surprenante expérience de la discontinuité. Par ailleurs, la vitesse et l'impression du raccourcissement des distances ont modifié la perception du temps. Plus court qu'un voyage à cheval ou en diligence, le voyage en train n'en suscite pas moins la monotonie et l'ennui, créant de ce fait une expérience paradoxale de la durée, à la fois courte (chronologiquement) et longue (mentalement).

\* \*

\*

Les premiers commentaires des voyages en train sont éloquents. Le gain de rapidité, la vitesse du voyage provoquent la perte des repères et font naître l'idée d'une possible disparition du paysage. Wolfgang Schivelbush, dans un ouvrage de référence sur la question<sup>5</sup> auquel j'emprunte les quelques citations qui suivent, a bien montré que la vitesse et le mouvement rectiligne du train ont détruit le rapport traditionnel que le voyageur entretenait avec l'espace naturel. Le voyage ancien, à pied, à cheval ou en diligence, pénétrait dans le paysage et y circulait, dans une relation de très grande proximité avec les choses parfois les plus anodines, comme cela apparaît dans les notes « jetées sur le papier telles que l'instant les a données » que Goethe a écrites dans son journal, lors d'un voyage en 1797 : « Départ de Francfort tôt après sept heures. Sur le Sachsenhäuserberg aux vignes nombreuses et bien soignées, il règne un temps heureux, couvert et agréable. La chaussée a été améliorée avec de la pierre à chaux. Derrière le point de vue, la forêt. Un grimpeur qui, avec de la corde et du fer à ses chaussures, escaladait des hêtres hauts et vigoureux. Un village roman. Du permien rouge sur la chaussée provenant des collines des environs de Langen. *Sprendlingen*. Sur la chaussée jusqu'à Langen, des pavés de basalte, il doit éclater très couramment dans cette région plate et élevée, comme là-bas près de Francfort ; une terre sablonneuse, grasse et plate, beaucoup d'agriculture, mais peu fertile... »<sup>6</sup>. Le voyageur pouvait ressentir le relief qu'épousaient fidèlement les routes, observer les variations de couleurs et de senteurs qui changeaient sensiblement d'une région à l'autre, reconnaître la végétation, les arbres et les cultures, découvrir la vie des villages qu'une longue distance séparait les uns des autres. L'effort et la lenteur du voyage permettaient de percevoir cet espace naturel, de l'arpenter, de le mesurer à l'échelle humaine, dans une vision rapprochée qui transforme le paysage traversé par Goethe en une multitude de petits détails : de la pierre à chaux, du permien rouge, des pavés de basalte...

À l'inverse, le chemin de fer va séparer le voyageur de l'espace traversé à toute vapeur et en ligne droite. Il fonde un rapport au monde qui n'est plus de proximité et d'immédiateté, mais d'éloignement et de distance, en rupture avec la nature. Le regard du voyageur n'est plus tout à fait humain, il devient machinique. Le voyage mécanisé transforme, selon l'expression de Ruskin, « le voyageur en un paquet vivant »<sup>7</sup>. Un texte anglais de 1844 témoigne de ce sentiment de la perte du paysage : « Lors du voyage en chemin de fer, le spectacle de la nature, les belles vues sur la montagne et la vallée sont perdus ou altérés dans la plupart des cas. Le va-et-vient au sein du paysage, l'air pur et toutes les autres associations stimulantes qui se lient à la « route » disparaissent ou se transforment en tristes tranchées, en sombres tunnels ainsi qu'en déjection malsaine d'une locomotive bruyante. »<sup>8</sup>

Le sentiment dominant est avant tout celui du rétrécissement de l'espace, qui semble compressé, désarticulé, réduit à une simple ligne tracée entre un point de départ, un point d'arrivée et quelques stations intermédiaires. Dans son livre *Économie sociale* paru en 1839, le saint-simonien Constantin Pecqueur écrit : « Économiquement, les chemins de fer opèrent donc comme un véritable rapprochement des distances. Lille se trouve tout à coup transportée à Louvres ; Calais à Pontoise ; Le Havre à Poissy. (...) Finalement, sur la carte de l'imagination, tout se réduit à l'infiniment petit. »<sup>9</sup> De même Henri Heine, dans *Lutezia* : « Les trains tuent l'espace, seul le temps nous reste encore. On voyage en quatre heures et demie jusqu'à Orléans, et en autant d'heures jusqu'à Rouen. Qu'est-ce que cela donnera quand les lignes vers la Belgique et l'Allemagne seront achevées et reliées aux trains locaux ? Il me semble que les montagnes et les forêts de tous les pays se rapprochent de Paris. Déjà je respire le parfum des tilleuls allemands ; la mer du Nord déferle à ma porte. »<sup>10</sup>

Ce conflit entre deux espaces, l'espace naturel ancien et l'espace technique moderne, est au cœur de l'abondante illustration qui accompagne le développement des chemins de fer, en gravure d'abord, en photographie ensuite. Une gravure anglaise, d'un dessinateur inconnu et datant vraisemblablement des années 1830, illustre bien cette métamorphose de l'espace découpé en une série de lieux distincts, bien séparés les uns des autres, et sans aucun rapport de continuité. Elle est

intitulée *Panorama of the Liverpool and Manchester Railway* et montre, en neuf vignettes juxtaposées, les principaux édifices construits le long de la voie (gares, ponts, viaducs, tunnels), sans suivre l'ordre linéaire du voyage (la gare de Manchester est représentée au centre de la gravure)<sup>11</sup>. En 1854, un ingénieur autrichien, directeur des travaux de la première grande ligne de chemin de fer construite en pleine montagne, à travers le Semmering, entre la Basse-Autriche et la Styrie, publie un ouvrage intitulé : *Atlas pittoresque du chemin de fer du Semmering*<sup>12</sup>. Il s'agit d'un rapport technique exposant les problèmes de tracé, de dénivellation, de construction des ouvrages d'art, etc. L'intérêt de cet album réside surtout dans la suite de lithographies qui l'accompagne. La planche VI est un vaste panorama composé de dix-huit volets continus, supposés pouvoir être regardés d'un seul coup d'œil, si la reliure de l'album ne l'empêchait pas. Ces dix-huit lithogravures sont dessinées à partir de plusieurs points de vue panoramiques très éloignés du chemin de fer, comme si le dessinateur — et, avec lui, le spectateur — suivaient un chemin parallèle à la voie. Cela a pour effet de rendre invisibles les nombreux méandres du tracé qui, sur le dessin, semble se poursuivre en ligne droite, alors que, dans la réalité, il est très sinueux. À l'inverse de l'exemple précédent, qui réduisait tout un parcours à quelques points, l'atlas autrichien tente de rendre la continuité du trajet. Mais il ne peut le faire qu'au prix d'une radicale désarticulation du paysage, dont la perspective est faussée par le parti pris d'alignement de la voie de chemin de fer qui semble courir en ligne droite à travers le paysage et se jouer du relief. Ce panorama exprime parfaitement la prédominance de la géométrie sur l'espace naturel. Au paysage, comme le remarque très bien Wolfgang Schivelbush qui cite une étude d'Erwin Strauss, le train substitue la géographie<sup>13</sup>. L'espace naturel est soumis à un système de coordonnées structuré et mathématisé, le relief est mis à plat, les routes et les voies ferrées se transforment en un réseau de lignes tirées entre des points. Au contraire de ce qui se passe dans la célèbre nouvelle de Borges, ce n'est pas la carte qui se fait aussi grande que le territoire, c'est le territoire qui semble se réduire aux dimensions de la carte.

\* \*

\*

L'expérience visuelle du voyage en train et ses effets sur la perception de l'espace constituent une des contributions les plus décisives du chemin de fer à la modernité. La perception de l'espace n'est plus unique et continue, elle est fragmentée et discontinue. Encore faut-il savoir si cette évolution de la perception visuelle a pu avoir un impact quelconque sur l'histoire des images, et notamment sur l'histoire des images en mouvement. La soixantaine d'années qui sépare les premiers voyages en train de l'apparition du cinéma a certainement familiarisé le public à ces phénomènes et ainsi rendu possible l'émergence d'un mode de représentation foncièrement discontinu. En témoigne le grand nombre de films de trains réalisés par les premiers opérateurs (les arrivées de train en gare, les panoramas pris d'un train en marche et autres passages de tunnels). Mais on ne peut se contenter, comme l'ont fait nombre de théoriciens jusqu'à présent, ni d'une simple analogie entre les deux dispositifs, ni du seul constat de la récurrence du motif du train dans le cinéma des premiers temps. Entre l'expérience visuelle du voyage en train et l'expérience spectatorielle du cinéma, un chaînon manque.

Un album photographique réalisé en France vers 1860 par les photographes éditeurs Furne et Tournier pourrait bien constituer la pièce manquante de cette histoire. Intitulé « Chemin de fer du Nord. Ligne de Paris à Compiègne par Chantilly. Petites vues photographiques »<sup>14</sup>, cet album a été exécuté pour le compte de la Compagnie des Chemins de fer du Nord et « tiré à 25 exemplaires par ordre de M. le Baron James de Rothschild, Président du Conseil d'Administration ». Il ne comporte aucune indication quelconque d'un éventuel éditeur, mais l'historien de l'art américain Malcolm Daniel a montré qu'il avait été publié par Furne et fils et H.Tournier, éditeurs de vues

stéréoscopiques spécialisés dans les séries touristiques. Il se compose de soixante-quatorze épreuves photographiques de petit format carré (environ 7 x 7 cm) ou rectangulaire (environ 16 x 9 cm). Ces photographies proviennent de deux séries de vues stéréoscopiques réalisées par Furne et Tournier et vendues dans le commerce : la série « Chantilly-Ermenonville-Morfontaine » réalisée à la fin de l'année 1858, et la série « Chemin de fer du Nord, de Paris à Boulogne-sur-mer » inventoriée dans le catalogue des deux éditeurs en 1860<sup>15</sup>.

Les photos de l'album représentent les stations, les paysages, les monuments, les sites remarquables et, fait singulier sur lequel on reviendra, les sites industriels ou ferroviaires qui se situent le long de la ligne de Paris à Compiègne. Les photos de format rectangulaire sont toutes des vues panoramiques de localités, prises à distance depuis le site même du chemin de fer (et non du train en marche, la technique photographique ne connaissant pas encore l'instantané). Au-dessus de chacune des épreuves sont écrits à l'encre, en caractères d'imprimerie très réguliers, le numéro de la planche, le nom de la ville ou de la localité, l'objet de la vue, l'indication de la distance (« Visible du chemin de fer » ou « Éloigné du chemin de fer ») et la direction dans laquelle il faut regarder (à l'Est ou à l'Ouest).

On imagine aisément l'expérience visuelle ici mise en place : un voyageur en train contemple le paysage défilant sous ses yeux et, simultanément, sa reproduction en image fixe. Un tel dispositif, qui se situe dans ce que Raymond Bellour a appelé un « entre-mouvement » (entre mobilité et immobilité), suppose de la part de son spectateur un regard tout à fait singulier, à la fois continu et discontinu, en mouvement et à l'arrêt, c'est-à-dire une sorte de regard intermittent. Cette discontinuité première de la série, qui ponctue d'images fixes la trajectoire mobile du train, en rencontre une seconde, située sur un axe perpendiculaire à la voie du chemin de fer. Comme les villes et villages sont souvent à l'arrière-plan du paysage, les églises, châteaux et monuments divers qui s'y trouvent ne sont pas visibles depuis le train. Dans ce cas, l'album donne une vue d'ensemble prise du chemin de fer, et ensuite une vue rapprochée permettant de découvrir, « en détail » si l'on peut dire, le monument que la vue générale ne permet pas de voir. Par exemple, une photo panoramique donnant une vue générale de Stains « visible du chemin de fer (à l'Est) » est suivie par une vue du Château de Stains « Éloigné du chemin de fer (à l'Est) », qui nous montre, devant leur seigneurie, dans le parc, posant pour le photographe, les propriétaires et leurs gens de maison.

On voit bien que dans ce jeu du proche et du lointain, du visible et de l'invisible, où le voyageur voit de loin ce que la photographie montre de près, celle-ci exerce en quelque sorte une fonction télescopique, qui reviendrait en somme à proposer au voyageur de prendre sa lunette pour scruter l'arrière-plan du paysage et y déceler ses richesses cachées. Ce surgissement abrupt du lointain dans le proche, de l'invisible dans le visible, instaure la seconde discontinuité de la série. La première, dans l'axe du chemin de fer, fragmente le parcours continu du train en une série d'images fixes ; la seconde, sur un axe perpendiculaire au premier, alterne les vues proches et les vues lointaines, le visible et l'invisible.

L'album de Furne et Tournier n'est pas le premier du genre. En 1855, la Reine Victoria d'Angleterre et le Prince Albert avaient effectué un voyage officiel en France. La Reine avait débarqué à Boulogne et s'était rendue à Paris en chemin de fer, empruntant la nouvelle ligne Paris-Boulogne, la plus moderne de France. Honoré par ce voyage royal, le Baron James de Rothschild, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, avait décidé d'offrir à la Reine un album de photographies représentant les plus beaux monuments jalonnant le parcours. Sa réalisation fut confiée à Edouard Denis Baldus, photographe réputé qui, lors de la fameuse Mission héliographique, avait déjà eu l'occasion de prendre un certain nombre de clichés du patrimoine monumental de la région. L'album fut offert à la Reine le jour de son départ de Paris,

avant d'embarquer sur le train de Boulogne, afin de lui permettre de le contempler au cours du voyage. Quatre ans plus tard, Rothschild fit réaliser un second album qu'il offrit aux membres du Conseil d'Administration de la Compagnie. Conçu sur le modèle de celui offert à la Reine, il comprenait en outre des vues des ouvrages d'art construits sur un nouveau tronçon de l'itinéraire, passant par Chantilly et inauguré en 1859. Un troisième album, consacré à la ligne Paris-Compiègne, fut également offert à l'Empereur Napoléon III et conservé longtemps dans le wagon impérial, ce qui indique à nouveau qu'il était destiné à être consulté dans le train.<sup>16</sup>

Ces trois albums, dont les épreuves de grand format sont de qualité souvent remarquable, associent deux séries de clichés. La première concerne les monuments prestigieux et les sites remarquables qui se trouvent à une certaine distance du chemin de fer, d'où le voyageur ne peut les voir. Ce sont par exemple l'abbaye de Saint-Denis, l'église d'Auvers-sur-Oise, la ville d'Amiens (l'album en propose une vue panoramique prise par Baldus lui-même depuis le beffroi) ou l'entrée du port de Boulogne. Plusieurs images sont communes aux trois albums, qui établissent donc une sorte d'inventaire des plus beaux monuments et sites de France situés sur l'itinéraire. La seconde série de photographies montre les gares qui jalonnent le parcours (Enghien, Pontoise, Amiens, Pecquigny, etc.), évidemment visibles depuis le train, et les ouvrages d'art (ponts, viaducs) récemment construits. L'alternance de ces deux séries de clichés constitue peut-être une manière d'assimiler l'architecture ferroviaire au patrimoine monumental de la France. Plus pratiquement, ces photos de gares et de viaducs permettent surtout au voyageur de suivre l'itinéraire, ainsi ponctué de points de repères fixes et clairement identifiables.

Outre leur fonction protocolaire, les albums offerts par Rothschild à la Reine Victoria et à Napoléon III ont également une fonction discursive, presque promotionnelle : ils témoignent de la grandeur de la nouvelle Compagnie des Chemins de fer du Nord, récemment créée suite à la fusion de plusieurs petites sociétés. Cette nouvelle compagnie participe au prestige de la nation française par la modernité de son réseau et la qualité de ses infrastructures. La composition des albums, qui alternent des vues de monuments et des vues de gares, soutient ce discours. Le volet patrimonial (ancien) se structure sur un axe paradigmatique, selon la logique de la série. Le volet ferroviaire (moderne) établit l'axe syntagmatique, selon la logique de la séquence, laquelle s'étend sur tout le trajet et donc sur tout l'album. Cette structure double fonde un dispositif visuel tout à fait singulier, qui associe l'axe syntagmatique (ferroviaire et moderne) au visible, et l'axe paradigmatique (monumental et ancien) à l'invisible. Les deux axes « syntagmatique – ferroviaire – visible » et « paradigmatique – monumental – invisible », parfaitement distincts, ne se raccordent pas dans l'espace réel mais s'entrecroisent dans l'album lui-même, qui les fixe l'un à l'autre par quelques points d'ancrage. Dans certaines images, par exemple dans la vue de l'église de St Leu d'Esserent, le photographe montre les rails du chemin de fer à l'avant-plan du monument, ce qui signifie que celui-ci est visible du train (ce cas est cependant exceptionnel). Ce sont en fait les cartes qui accompagnent les albums qui raccordent les photographies entre elles, situent le monument par rapport à la voie ferrée, dans un espace qui n'est plus celui du paysage visible, mais qui est devenu, littéralement, un espace géographique. En effet, aux albums offerts au Conseil d'Administration et à l'Empereur sont jointes, dans un volume séparé, deux cartes dépliantes en six volets, elles-mêmes illustrées de photographies de petits formats. Ce sont elles qui nous intéressent surtout ici.

La carte intitulée *Chemin de fer du Nord. Carte illustrée (ou itinéraire) de Paris à Boulogne* accompagnant l'album offert au Conseil d'Administration mesure 144, 4 cm de long sur 41,8 cm de large (celle de l'Empereur est quelque peu différente, mais son principe est le même). Orientée à l'Ouest, elle suit le parcours de la ligne Paris-Boulogne, y compris le nouveau tronçon de Saint-Denis à Creil par Chantilly. Elle est bordée sur tous les côtés d'une rangée de photographies carrées ou rectangulaires<sup>17</sup>. Sur la carte elle-même sont collées des petites vues de format ovale, découpées aux

ciseaux. La plupart de ces photographies ont été attribuées par Malcolm Daniel à l'atelier de Furne et Tournier. Certaines images sont communes à l'album de la ligne « Paris-Compiègne » évoqué plus haut et sur lequel on va revenir.

Par définition, une carte substitue à l'espace réel un espace géographique. Mais ici l'espace géographique se double d'un espace photographique constitué d'images juxtaposées dans un ordre que l'on suppose, à première vue, continu. Or, il n'en est rien. La suite des photos carrées ne suit qu'approximativement l'itinéraire du train, selon un ordre de lecture assez singulier, de haut en bas et de gauche à droite, selon un circuit imitant à peu près une frise grecque. Sur ce parcours original, les photos illustrant les deux tronçons parallèles, l'ancien et le nouveau, s'entremêlent, ce qui interdit toute continuité des images. Certains sites, comme la propriété Charlot à Chantilly par exemple, sont illustrés de trois images qui ne se suivent pas, ni horizontalement, ni verticalement. Les petites vues panoramiques situées à droite de la carte ont toutes pour objet la gare et le port de Boulogne. Par contre, les vues situées à gauche montrent une série de sites non continus, mais qui ont en commun, outre leur format panoramique, le fait qu'elles sont prises depuis le chemin de fer et qu'elles montrent donc un paysage visible depuis le train.

Cette carte témoigne donc clairement de la transformation de l'espace qu'opèrent ensemble le train et la photographie. Ce qui s'y joue, sans que cela semble problématique, est une affaire de continuité et de discontinuité. On voit bien que cet ensemble géographico-photographique oscille entre la continuité du chemin de fer (et donc du voyage) et la discontinuité des images. Une tentative timide est ici amorcée de pallier la discontinuité fondamentale de l'album photographique en tentant de faire se rencontrer, sur la carte, les deux axes « syntagmatique – visible » et « paradigmatique – invisible ». Et donc d'instaurer une continuité propre aux images, ici bien imparfaite. C'est cependant toujours au regard du voyageur qu'il revient de raccorder entre eux le paysage réel qu'il observe par la fenêtre du wagon, la carte géographique et les monuments photographiés, trop éloignés pour être perçus dans la réalité mais qu'il peut voir à son aise sur les planches de l'album

Revenons à l'album que Furne et Tournier consacrent à la ligne Paris-Compiègne. Cet album propose au voyageur un dispositif bien plus complexe que celui des albums de la Reine ou de l'Empereur et bien plus intéressant du point de vue qui nous occupe. En effet, sa fonction est différente. Conçu pour le voyageur ordinaire, il entend éveiller sa curiosité en lui faisant découvrir les sites inconnus ou cachés, visibles ou invisibles, qui jalonnent le parcours et que la distance et la vitesse du train ne permettent pas d'identifier. Il est bien plus un instrument de divertissement qu'un objet de prestige ou un cadeau protocolaire.

Un ensemble de cinq planches est à cet égard très représentatif. Il s'agit des planches 23 à 27 de l'album, relatives au tronçon du chemin de fer situé entre Ory-la-Ville et Chantilly. À première vue, si l'on n'y prend garde, ces planches semblent discontinues, indépendantes les unes des autres. Les titres des planches indiquent successivement : n° 23 : Ory-la-Ville : Un réservoir d'eau du chemin de fer ; n° 24 : Entre Ory-la-Ville et Chantilly : Viaduc de Gomelle ; n° 25 : Entre Ory-la-Ville et Chantilly : Étangs de Gomelle. Visibles du chemin de fer (à l'Ouest) ; n° 26 : Entre Ory-la-Ville et Chantilly : le Pavillon de la Reine Blanche (Façade Est). Visible du chemin de fer (à l'Est) ; n° 27 : Entre Ory-la-Ville et Chantilly : le Pavillon de la Reine Blanche (Façade Ouest). Visible du chemin de fer (à l'Est).

Lorsqu'on les examine plus attentivement, en ayant recours à une carte à défaut de pouvoir faire le voyage en train (bien que ce soit encore possible aujourd'hui), on constate que ces images fonctionnent en séquence. La planche 23 montre un réservoir d'eau (on reviendra plus tard sur l'importance de cet élément technique). Ce bâtiment ferroviaire situé tout contre la voie est suffisamment reconnaissable. Le voyageur ne peut pas le manquer et sait exactement où il se trouve.

Cette planche a donc pour fonction de lui offrir un point de repère. La planche suivante montre le viaduc de Gomelle. Le voyageur ne peut évidemment pas voir le viaduc sur lequel le train passe à ce moment-là, mais, en regardant par la fenêtre, il peut embrasser le vaste paysage qui s'étend à ses pieds et y voir les Étangs de Gomelle, que montre la planche 25. Celle-ci ne montre pas les étangs depuis le site du chemin de fer, comme on aurait pu le croire, mais depuis l'autre rive, en direction du viaduc que l'on aperçoit à l'arrière-plan, et qui établit donc, dans l'image, un point d'ancrage avec la vue précédente. La planche 26 montre un petit château situé à proximité du viaduc, le Pavillon de la Reine Blanche. La voie ferrée passe derrière le bâtiment dont on peut apercevoir la façade Est. La planche suivante montre la façade cachée du bâtiment devant le plan d'eau des Étangs de Gomelle, ce qui établit un nouveau point d'ancrage avec la planche 25 sur laquelle on reconnaît, rétrospectivement, à l'arrière-plan de l'image, le petit Pavillon. Ce point d'ancrage entre deux images séparées par une troisième tente à nouveau d'établir une continuité entre les planches sans pour autant rendre cette continuité immédiatement perceptible. Ce n'est du reste absolument pas nécessaire, puisque le voyageur dispose, par la fenêtre de son compartiment, de la vue d'ensemble des divers éléments. C'est donc l'espace naturel qui reconstitue la continuité de cette série d'images discontinues.

Comme on le voit, cet album obéit à de toutes autres préoccupations que ceux offerts à la Reine et à l'Empereur. L'intérêt patrimonial devient secondaire, au profit du plaisir offert au voyageur de regarder le spectacle qui passe sous ses yeux et d'y retrouver, comme dans un jeu, les cartes qu'il tient en main. Ceci explique sans doute la présence récurrente dans l'album d'un grand nombre de photographies montrant des sites industriels ou ferroviaires, qui n'ont rien de prestigieux. Par exemple, la planche n°3 montre une vue de la papeterie de St Denis ; la planche n° 39 la papeterie de Chantilly ; la planche n° 40, la fabrique d'aiguilles de Chantilly ; la planche n°45 une grue du chemin de fer et la planche n° 47, une vue des Forges de Montataire. Ces images, totalement absentes des albums de la Reine et de l'Empereur, indiquent, de la part de Furne et Tournier, un intérêt réel pour le monde du travail, qui se voit ainsi élevé au rang des monuments du patrimoine français. Mais ce n'est certainement pas par engagement social qu'elles figurent dans l'album (on n'y voit d'ailleurs que les bâtiments, jamais les ouvriers). Dans un paysage dont la Reine Victoria elle-même déplorait la platitude, leur présence se justifie plutôt du fait qu'ils constituent des sites notables, à défaut d'être remarquables. Même s'ils sont éloignés du chemin de fer, leurs hautes cheminées se détachent sur l'horizon, et cela suffit pour relancer la curiosité du voyageur et exciter son désir d'explorer le paysage par le regard. Ce qui compte, pour les auteurs de l'album, c'est de préserver l'intérêt visuel du voyage et donc de satisfaire le plaisir du voyageur de découvrir, image par image, de nouveaux sites, quels qu'ils soient. Les chemins de fer, et cet album y contribue, ont donc aussi changé le visible. Ce qui était non pas invisible mais simplement non vu apparaît maintenant sur le devant de la scène et, à la faveur de ce dispositif singulier, de ce jeu de cache-cache avec le visible, tombe sous l'œil étonné mais attentif d'un spectateur nouveau. Une planche témoigne bien de ce chamboulement. La planche n°10 s'intitule : « Gonesse. Vue de la Butte d'Ecouen. Visible du chemin de fer (à l'Ouest) ». Il s'agit d'une vue d'un des sites les plus célèbres jalonnant le parcours, la butte d'Ecouen avec son célèbre château Renaissance décoré par Jean Goujon. Mais la butte est au loin, à l'arrière-plan, et le château invisible sur l'image autant que dans la réalité. Par contre, le photographe a incorporé dans le cadre tout ce qui était proche et immédiatement visible : un réservoir d'eau, un petit hangar, une locomotive, du matériel ferroviaire et trois grandes charrettes qui occupent largement l'avant-plan. Il aurait pu facilement les éviter, il suffisait d'avancer un peu. Cette photographie témoigne de façon exemplaire du déplacement de la perception qui est en train de s'accomplir. Un monde ancien disparaît, relégué à l'arrière-plan, tandis qu'un nouveau monde

apparaît, un monde en pleine métamorphose, issu de l'industrialisation. La modernité conquiert l'image.

Voilà pourquoi on trouve aussi dans l'album une vue aussi dénuée d'intérêt que la planche n° 21 qui montre une « Tranchée du chemin de fer ». Cette photographie témoigne de l'importance des travaux qui ont été entrepris pour niveler le paysage naturel et faire passer la ligne, qui doit rester le plus possible horizontale. Elle est le signe de ce monde nouveau que le chemin de fer est en train de construire et que la photographie représente. Cependant, avant d'y voir une signification symbolique, cette image a d'abord une fonction concrète (comme le réservoir d'eau de tout à l'heure) : elle donne un point de repère au voyageur. Elle n'a d'autres justification que celle-là : elle appartient au visible immédiat et proche, non au patrimoine monumental lointain et invisible. Elle constitue une case supplémentaire du jeu de découverte et de reconnaissance du réel qui est en cours, un jeu entre un paysage et des images, auquel le voyageur participe et se laisse entraîner.

On peut en effet supposer que l'album de Furne et Tournier fonctionne comme un jeu. Sous le Second Empire circule en France une version du Jeu de l'Oie adaptée à l'univers du chemin de fer<sup>18</sup>. Le parcours commence à la gare de départ, située dans le coin inférieur gauche de la table de jeu, et le joueur suit les cases jusqu'à la gare d'arrivée, située au centre. Au fil du voyage il risque de payer des amendes au Bureau de recettes, au Buffet, au Bureau du Commissaire ou lorsque le train déraile ou renverse un cheval. Chaque case est illustrée : on y trouve des trains, avec locomotives, wagons et tenders, mais aussi des stations, des ponts, un tunnel, des cheminots faisant des signaux et tout le matériel ferroviaire que l'on peut rencontrer le long de la voie : une grue hydraulique, un château d'eau, un télégraphe électrique, un aiguillage, un vérin pour lever les wagons et, à la case 56 : la vue d'une tranchée (le mot « vue » est inscrit dans la légende).

Ce jeu nous révèle à quelle enseigne l'album de Furne et Tournier a été conçu et réalisé : sa logique n'est ni patrimoniale, ni protocolaire, elle est perceptive et ludique. Le voyage en images qu'il propose est un jeu offert au regard, un jeu comparable au Jeu de l'Oie ou encore aux « joujoux » de salon qu'étaient, à la même époque, les kaléidoscopes, les phénakistiscopes et bien sûr les stéréoscopes. Excellents photographes, Furne et Tournier sont à l'opposé de l'austère et très officiel Baldus. Ce sont des amuseurs publics qui ont le sens du divertissement et du commerce, comme le prouve leur riche production de vues stéréoscopiques. Ils ont à leur actif une importante production de scènes de genre ou scènes de fantaisie réalisées en studio, dans un style qui n'est pas sans évoquer les futurs films Pathé ou Méliès. On y trouve des « Arlequinades », des « Idylles et pastorales », des « Sujets Pompadour » ou encore une série de douze vues intitulée « Une maison à Paris » qui propose au spectateur d'explorer étage par étage un immeuble parisien. Ils illustrent également, toujours en stéréoscopies, les Fables de la Fontaine (douze épreuves réalisées avec des comédiens en costumes) et un roman pour enfants. Ils réalisent également un abécédaire dans lequel chaque lettre introduit un nom de peuple illustré par une petite scène en costume. En 1860, ils déposent un brevet pour un « stéréoscope animé », avec lequel, à la différence des stéréoscopes classiques, les deux vues ne sont pas prises simultanément, mais successivement. Entre les deux prises, le personnage au centre de l'image effectue un geste (par exemple : un jardinier ratisse). Chaque œil voit donc le début et la fin d'un mouvement que le spectateur peut aisément reconstituer en clignant alternativement des yeux.

Ce voyage en images constitue donc un divertissement amusant ou, si l'on veut, une attraction touristique pouvant séduire la petite bourgeoisie contrainte de passer une journée en chemin de fer pour se rendre aux stations balnéaires qui commencent à se développer sur les côtes de la Manche. Or, l'on sait tout ce que les attractions foraines doivent au chemin de fer. Et tout ce que le cinéma doit aux attractions. L'album de Furne et Tournier, par son dispositif d'une singulière originalité qui place un voyageur mobile devant une série d'images fixes, réalise le lien entre l'expérience visuelle

décisive du voyage en chemin de fer et l'expérience spectatorielle du cinéma. Soutenir l'importance de ce jalon dans l'histoire des images animées n'est en rien comparable aux arguments développés par certains préhistoriens du cinéma qui faisaient remonter celui-ci à la tapisserie de Bayeux ou aux bas-reliefs mésopotamiens. Le dispositif ici décrit appartient de plain pied à la modernité. Il est le produit d'une industrie de l'image qui a compris l'intérêt d'associer la photographie au mouvement ferroviaire et de faire converger les regards du voyageur et du spectateur de l'image. Il s'ouvre sur une nouvelle réalité, quotidienne et industrielle, aussi éloignée du patrimoine monumental que le cinéma le sera des Beaux-Arts. Il concrétise le rapport entre le train et l'image comme le feront plus tard les panoramas mobiles qui faisaient défiler des toiles peintes derrière les fenêtres d'un wagon de foire. Surtout, il contribue à familiariser le spectateur des images aux principes fondamentaux de la discontinuité et de la fragmentation visuelles en l'invitant à rétablir, par son propre regard, une continuité absente des images. Cette participation active du spectateur contraint de reconstituer la continuité manquante d'une série d'images discontinues se prolongera dans le mode de représentation du cinéma des premiers temps où il sera appelé à jouer le même rôle. C'est seulement au début des années 1910 que s'enclenchera un processus inverse et que s'élaborera, contre la discontinuité des images et la participation active du spectateur, le langage cinématographique.

<sup>1</sup> Voir à ce sujet l'ouvrage fondamental de Carl Havelange, *De l'œil et du monde. Une histoire du regard au seuil de la modernité*, Paris, Fayard, 1998.

<sup>2</sup> Jonathan Crary, *Techniques of the Observer. On Vision and Modernity in the Nineteenth Century*, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge (Ma.) & London (GB), MIT-Press, An October Book, 1990. Trad. fr. *L'art de l'observateur. Vision et modernité au XIXe siècle*, Nîmes, Jacqueline Chambon, coll. «Rayon Photo », 1994

<sup>3</sup> Cité, entre autres, par Marc Baroli, *Le train dans la littérature française*, Paris, 1963 ; Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train* [1977], trad. J.-Fr. Boutout, Paris, Le Promeneur, 1990, p. 61 (note) ; Jean-Louis Leutrat, *Le cinéma en perspective : une histoire*, Paris, Nathan, coll. Cinéma 128, 1992, p. 11.

<sup>4</sup> Voir à ce propos l'excellent article de Clément Chéroux, « Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle », in *Études photographiques*, n°1, Paris, Société française de photographie, novembre 1996, pp 73-88.

<sup>5</sup> Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*

<sup>6</sup> W. Goethe, *Werke*, Ed. de Berlin (est), vol. 15, p. 348 *sq.* Cité par W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 57-58.

<sup>7</sup> John Ruskin, *The Complete works*, vol. 8., p. 159. Cité par W. Schivelbusch, *op. cit.*, p. 60.

<sup>8</sup> *Horse-Power Applied to Railways at Higher Rates of Speed than by ordinary Draught*, Londres, 1844. Cité par W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 59-60.

<sup>9</sup> Constantin Pecqueur, *Économie sociale*, 1839, vol. 1, p. 26 ; Cité par W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 39-40.

<sup>10</sup> Henri Heine, *Lutezia*, 2<sup>e</sup> partie, LVII (éd. Elster, vol 6, p. 360.) ; Cité par W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 43.

<sup>11</sup> *Panorama of the Liverpool and Manchester Railway*, dessinateur inconnu. Paris, Cabinet des estampes de la Bibliothèque Nationale (cote G147207).

<sup>12</sup> Ch. De Ghega, *Atlas pittoresque du chemin de fer du Semmering, précédé d'un aperçu historique et statistique sur les chemins de fer en exploitation en Autriche*. Lithographies de L. Czerny. Vienne, Charles Gerold, 1854.

<sup>13</sup> W. Schivelbusch, *op. cit.*, p. 58.

<sup>14</sup> L'exemplaire conservé au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale à Paris (Cote : Ve 1427) est de format oblong (31x24 cm), reliure chagrin vert, doré sur tranche et porte le monogramme GD (Guy Dalon).

<sup>15</sup> Furne et Tournier avaient obtenu du Conseil d'Administration de la Compagnie l'autorisation de prendre des vues sur la ligne pour en tirer une série qui allait être vendue dans le commerce. Ce fait est attesté par la lettre écrite par Furne et Tournier, trois jours après l'inauguration du nouveau tronçon, au Conseil d'Administration de la Compagnie, et par la réponse qui leur fut donnée. Voir à ce sujet Malcolm Daniel, « Edouard Baldus, les albums du chemin de fer du Nord », in *La recherche photographique*, n°8, Paris Audiovisuel, Paris, fév. 1990, pp 83-89. Cet article donne un bref résumé de la thèse de M. Daniel. Une étude plus complète est parue aux États-Unis, dans la revue *Image*, New York.

<sup>16</sup> Ces albums sont bien connus des historiens de la photographie qui ont souvent vanté la modernité de certaines épreuves. Ils ont été étudiés en profondeur par l'historien de l'art américain Malcolm Daniel qui, dans sa thèse, a

résolu pratiquement tous les problèmes d'attribution, de datation et d'identification. Cependant, Malcolm Daniel n'accorde que peu d'importance à l'album de Furne et Tournier, qu'il estime de peu d'intérêt à côté de certaines épreuves des albums offerts à la Reine Victoria et à l'Empereur Napoléon III. Mais ses critères sont ceux de l'histoire de l'art traditionnelle qui cherche dans les épreuves les traces du mérite et du savoir faire de l'artiste, en l'occurrence Baldus, dont il s'agit surtout de rendre l'œuvre cohérente aux regards des critères du marché de l'art. Daniel ne se soucie pas non plus du dispositif visuel que ces albums ont mis en place et qui fait leur réelle originalité. Cf. Malcolm Daniel, *art.cit.*

<sup>17</sup> Les photos bordant les côtés supérieur et inférieur sont de format carré d'environ 7 sur 7 cm ; les photos bordant les côtés gauche et droit sont de petites vues panoramiques d'environ 7 sur 13 cm.

<sup>18</sup> Un exemplaire gravé, intitulé « Jeu du chemin de fer », non daté, publié par Didion à Metz, est conservé au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Nationale à Paris (cote G147248).