



**HAL**  
open science

# Train & perception : les transformations de la perception provoquées par le voyage ferroviaire

Nicolas Bouby

► **To cite this version:**

Nicolas Bouby. Train & perception : les transformations de la perception provoquées par le voyage ferroviaire. Architecture, aménagement de l'espace. 2015. dumas-01122404

**HAL Id: dumas-01122404**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01122404>**

Submitted on 3 Mar 2015

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

# Train & perception

**Nicolas Bouby**

Mémoire de master 2 sous la direction de

**Sophie Descat & Grégory Azar**

*Les transformations  
de la perception  
provoquées par  
le voyage ferroviaire*

École nationale supérieure d'architecture de Versailles

**Janvier 2015**



**« Quels changements doivent maintenant se produire dans notre manière de voir et dans nos conceptions ! Même les concepts élémentaires de temps et d'espace se mettent à chanceler. 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. »**

Heinrich Heine <sup>1</sup>



**« Je voudrais [...] ne jamais penser  
à la peinture quand je regarde  
un paysage, à la musique quand  
j'écoute le vent, à la poésie quand  
j'admire et goûte l'ensemble. »**

Georges Sand <sup>2</sup>

## Remerciements

---

Sophie Descat et Grégory Azar,  
Paolo Amaldi, Delphine Hérisson,  
Laura Vasdeboncoeur,  
Clara Pineda, Juliette Lefrançois,  
Guillaume de Beaurepaire,  
Victoria Colin,  
Christine Hébert, Monika Bouby,  
Lucile Martineaud, Laure Vigier,  
Paul Gilbert, Pierre des Courtis,  
Le Centre de Documentation de l'ÉNSA-V,  
Gallica bibliothèque numérique,  
La Bibliothèque Nationale de France,  
La Bibliothèque Électronique du Québec,  
Google Livres, Hathitrust Digital Library,  
Library of Congress Internet Archive.  
Tous les voyageurs...

## Introduction

---

# Questions de méthode

En 1941 Sigfried Giedion constate : « La révolution industrielle [...] modifia l'image du monde plus profondément que ne l'avait fait la révolution sociale en France. Son influence sur la pensée et la sensibilité fut si grande que nous sommes encore incapables aujourd'hui de mesurer jusqu'à quel point elle a affecté la nature la plus intime des hommes, et quelle a été l'étendue des bouleversements dont elle fut la source<sup>3</sup>. »

Au sein de ces bouleversements de la révolution industrielle, le train tient une place centrale. Comme l'a souligné l'historien et critique d'art Jonathan Crary dans l'une de ses études sur la perception, c'est même l'un des principaux facteurs de « dislocation perceptive à laquelle l'observateur est confronté au XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>4</sup>. Quelles sont ces transformations de la perception provoquées par les voyages ferroviaires ?

---

**1** HEINE Heinrich, « lettre du 5 mai 1843 », *Lutezia - lettres sur la vie politique, artistique et sociale de la France*, Paris : M. Lévy frères, 1855.

**2** SAND Georges, *François le Champi* (1847), Paris : GF, 1973, p.47.

**3** GIEDION Sigfried, *Espace Temps Architecture : la naissance d'une nouvelle tradition* (1941), Trad. LEBEER Irmeline et ROSSELET Françoise, Paris : Denoël, 1995, pp.117-118.

**4** « Over the course of the nineteenth century, an observer increasingly had to function within disjunct and defamiliarized urban spaces, the perceptual and temporal dislocations of railroad travel, telegraphy, industrial production, and flows of typographic and visual information. » CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer: On Vision and Modernity in the 19th Century*, Cambridge : MIT Press, 1992, p.11.

## Train et perception

---

Il est vrai que l'apparition du train a été étudiée historiquement de diverses manières. En termes techniques, le train représente le succès de l'adaptation de la machine à vapeur sur un chariot mobile circulant sur des rails, permettant d'accélérer la vitesse de voyage en se passant de la traction animale pour déplacer de lourdes charges<sup>5</sup>. D'un point de vue démographique, le chemin de fer démultiplie les flux de voyageurs et les migrations, il est la machine de l'exode rural qui met en place la classe ouvrière naissante<sup>6</sup>. Étudié sous un angle social, c'est un moyen de transport collectif, qui s'accompagne de l'affirmation du sentiment individualiste<sup>7</sup>. Pour les historiens de l'économie, il permet le transport de marchandises périssables sur de grandes distances, et donne au commerce une ampleur ainsi qu'une régularité nouvelles<sup>8</sup>. Dans l'histoire des idéologies, le chemin de fer est pour les saint-simoniens l'instrument de la paix dans le monde et l'incarnation du progrès<sup>9</sup>. Analysé selon une approche géographique, il entraîne le développement fulgurant des villes dans lesquelles il s'arrête, tandis que celles qu'il évite entament leur déclin<sup>10</sup>. Pour les urbanistes enfin, les voies ferrées provoquent la transformation des anciennes cités, l'établissement de banlieues ouvrières ou bourgeoises, la définition de l'emplacement des industries.<sup>11</sup>

Cependant, si le thème du chemin de fer a fait l'objet de nombreuses études dans diverses disciplines, la façon dont les voyages en train ont transformé notre perception du monde a plus rarement été traitée et reste en partie méconnue. Ce travail s'attachera donc à mieux comprendre comment l'usage du chemin de fer a modifié le rapport de l'observateur à l'espace, au paysage et au temps.

---

**5** STUART Robert, *A descriptive History of the Steam Engine* (1923), Literary Recensing, 2014.

**6** Par exemple FISHLOW Albert, *Railroads and the transformation of Ante-Bellum Economy*, Cambridge : Harvard University Press, 1966.

**7** DESPORTES Marc, *Paysages en Mouvement : Perception de l'espace et transports (XVIIIe-XXe siècles)*, Paris : Gallimard, 2005, p.131.

**8** Le train tient par exemple une place centrale dans l'étude BEAUCHAMP Chantal, *Révolution industrielle et croissance au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris : Éditions Ellipses Marketing, 1997.

**9** STUDENY Christophe, *L'Invention de la vitesse. France XVIII-XXe siècles*, Paris : Gallimard, 1995, pp.232-235.

**10** cf. CARON François, *Histoire des Chemins de fer en France 1740-1883*, tome 1, Paris : Fayard, 1997.

**11** Par exemple KELLET John, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londres : Routledge & Kegan Paul, 1969.

## Les termes du sujet

---

Dans le titre, j'utilise le mot *train* au sens étendu : « transport ferroviaire de passagers<sup>12</sup> », et pas uniquement au sens littéral (« Suite de voitures ou de wagons attelés les uns aux autres et traînés sur des rails par une locomotive<sup>13</sup> »). Le train sera abordé comme le résultat d'une suite d'innovations technologiques — la machine à vapeur, l'acier industriel, l'association de la locomotive et du chemin de fer — dans un contexte économique et social favorable à son développement. Le *voyage ferroviaire* (voyage : « déplacement que l'on fait, généralement sur une longue distance, hors de son domicile habituel », et ferroviaire : « relatif au chemin de fer ») fait le lien avec le voyageur, sujet qui perçoit.

Au sens philosophique et psychologique, la *perception* n'est pas seulement l'acte de percevoir, mais l'opération complexe par laquelle l'esprit se forme une représentation des objets extérieurs en organisant des données sensorielles. « Nos perceptions du monde physique s'organisent en nous [...] sous forme d'images qui représentent avec le plus de fidélité possible ce qui se passe autour de nous. Mais perceptions, sensations, (sic) ne tombent jamais dans un terrain neutre ; elles engendrent immédiatement une réaction affective [...] qui varie selon la nature de ce qui la provoque, mais aussi selon la nature de celui qui la reçoit<sup>14</sup>. » À la suite de l'écrivain René Huyghe, nous parlerons ici en particulier de perception de l'espace — perception des distances, perception du paysage, perception de l'espace architectural intérieur/extérieur — et de perception du temps. Pour préciser l'approche de ces différents aspects de la perception, je définirai dans la suite de l'introduction plusieurs concepts tels que le paysage, le régime, le dispositif d'observation, etc.

*Provoquer* signifie ici « être à l'origine de ». J'ai volontairement choisi ce verbe pour sa connotation abrupte, brusque (provoquer une réaction, provoquer un évènement, un phénomène). Il évoque la violence ressentie lors des tout premiers voyages en train.

La *transformation*, ou « passage d'une forme à une autre », signifie aussi au sens figuré le « changement complet de caractère, de manière d'être ». Je choisis le terme de transformation plutôt que d'évolution, car le premier n'implique pas le vaste étalement dans le temps caractéristique du second<sup>15</sup>. Le changement de perception lié au voyage

---

**12** Pour les définitions de vocabulaire, je prendrai comme référence le *Portail lexical Ortolang — Dictionnaire TLFi*, Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), en ligne, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/>, consulté le 29 décembre 2014, ainsi que dans une moindre mesure le *Grand Robert* (REY Alain, ROBERT Paul, *Le Grand Robert de la langue française*, 2<sup>ème</sup> édition, 9 tomes, Paris : Dictionnaires Le Robert, 1985).

**13** La corrélation entre moyen de transport, infrastructure, institutions et voyage, est frappante dans le cas respectivement du train, des chemins de fer, des compagnies ferroviaires et des voyages ferroviaires. Cet aspect sera brièvement étudié dans le chapitre 1.1.

**14** HUYGHE René, *Dialogue avec le visible*, Paris : Flammarion, 1955, p.313.

**15** *Évolution* (nom masculin) : Passage progressif d'un état à un autre.

ferroviaire est abordé ici comme une transformation brusque à l'échelle de l'histoire<sup>16</sup>.

Pour décrypter en détail le sous-titre, cette recherche vise à mieux comprendre comment l'usage d'un nouveau moyen de transport, le train, lui-même né d'une suite d'innovations techniques et d'un contexte favorable, est à l'origine de changements brusques dans la manière avec laquelle l'esprit prend connaissance du réel en organisant des données sensibles.

Au regard de mon ancrage dans l'époque actuelle, je tenterai de reconstituer les éléments essentiels du contexte historique nécessaires à la compréhension ; je m'attacherai à illustrer cette étude par des exemples, issus de l'art pictural, de la littérature, de réalisations architecturales, de témoignages, d'écrits sur la société ou l'économie, de descriptions des innovations technologiques. Je m'appuierai également sur des essais dont la parution s'échelonne de la révolution industrielle jusqu'à l'époque contemporaine, le tout dans l'ambition de convoquer le sensible<sup>17</sup>.

## À propos de quelques concepts utilisés dans cette étude

---

Une première mise au point est nécessaire à propos de la notion de paysage, terme plus délicat qu'il ne paraît. Une définition assez large est proposée par Paul Vancassel : « nous nous contenterons [...] de définir le paysage comme une étendue de pays qui présente une vue d'ensemble ou comme ce que l'œil embrasse du regard<sup>18</sup>. » Il distingue un « paysage objectif » et un « paysage subjectif ». Alain Corbin va plus loin en considérant le paysage comme exclusivement subjectif : « le paysage est manière de lire et d'analyser l'espace, de se le représenter, au besoin en dehors de la saisie sensorielle, de le schématiser afin de l'offrir à l'appréciation esthétique, de le charger de significations et d'émotions. En bref, le paysage est une lecture, indissociable de la personne qui contemple l'espace considéré. Évacuons donc, ici, la notion d'objectivité<sup>19</sup>. » Alain Roger, dans son *Court trai-*

---

**16** « Le dynamisme soudain de cette intégration spatiale doit [...] paraître comme l'un des bouleversements les plus imposants de l'aventure humaine. » LEROI-GOURHAN André, *Le Geste et la parole*, t.II, *La mémoire et les rythmes*, Paris : Albin Michel, 1975.

**17** « *Sensible* (substantif masculin) : ce qui peut être perçu par les sens. » Autrement dit, ce qui sert de base à la perception.

**18** VANCASSEL Paul, *Les regards photographiques : dispositifs anthropotechniques et processus transindividuels*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 Haute-Bretagne, U.F.R. Arts Lettres Communications, 2008, p. 62.

La formule « ce que l'oeil embrasse du regard » est attribuée quant à elle au géographe Paul Vidal de la Blache (1845-1918).

**19** CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris : Éditions Textuel, 2001, p.11.

*té du paysage*<sup>20</sup> en 1997, définit la notion de paysage comme une construction culturelle par le biais de l'art, et en particulier par l'oeuvre des peintres, des écrivains, des artistes, suivant un processus qu'il appelle *artialisation*<sup>21</sup>.

Nous considérerons donc que le *paysage* est une construction culturelle subjective liée au regard de l'observateur, et nous dénommerons au contraire territoire « l'étendue de pays », l'espace géographique terrestre constitué de plaines, vallées, reliefs, forêts et étendues d'eau, transformé par des aménagements d'infrastructures.

Si le paysage naît du regard d'un observateur, définissons l'*observateur* avec l'aide de Jonathan Crary : « Un observateur est évidemment une personne qui voit, mais surtout une personne qui voit à travers un ensemble de possibilités, une personne intégrée dans un système de conventions et de limitations. Par conventions, nous n'entendons pas seulement pratiques de représentation. Si un observateur est spécifique à [...] une époque, ce n'est qu'un effet d'un système hétérogène et irréductible de relations discursives, sociales, technologiques et institutionnelles. Ce sont les nombreuses forces et règles définissant le champ de la perception qui évoluent<sup>22</sup>. » Là aussi, l'aspect subjectif de l'observation est fondamental et confirmé par d'autres auteurs comme Paul Vancassel : « L'expérience visuelle mise en jeu dans le regard humain [...] est une médiation qui possède un ancrage social et culturel<sup>23</sup>. » Dans notre cas, le train a transformé l'observateur, car ce nouveau moyen de transport est aussi un dispositif d'observation. Ce changement s'est répercuté de manière explicite dans les modes de représentation.

Au sens littéral, le *dispositif* est la « manière dont sont disposées, dans un but précis, les pièces d'un appareil, les parties d'une machine. » Bien que certains auteurs contemporains aient été fortement influencés par la complexité du sens foucauldien du terme<sup>24</sup>, essayons de rester simple : le train abordé comme *dispositif d'observation*<sup>25</sup> sera ici la manière dont la disposition du wagon et le mouvement caractéristique du train permettent à l'observateur de percevoir le paysage. Ce dispositif place l'observateur dans un régime d'observation particulier. La récurrence du mot observation fait écho à la pré-

---

**20** ROGER Alain, *Court traité du paysage*, Paris : Gallimard, 1997.

**21** Oscar Wilde a, le premier, décrit en 1890 comment le paysage qu'il observe évolue en suivant les nouveaux peintres à la mode, dans un aphorisme qu'Alain Roger appelle « la révolution copernicienne de l'esthétique ». Le terme « artialisation » est emprunté pour sa part à Montaigne. *Ibid*, pp.10-16.

**22** CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer*, *op. cit.* à la note 4, 1992, p.6.

**23** VANCASSEL Paul, *Les regards photographiques*, *op. cit.* à la note 18, 2008, pp.60-61.

**24** Dispositif, au sens de Michel Foucault : « un ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : du dit, aussi bien que du non-dit, voilà les éléments du dispositif. Le dispositif lui-même, c'est le réseau qu'on peut établir entre ces éléments. » FOUCAULT Michel, « le jeu de Michel Foucault », *Ornicar ? Bulletin périodique du champ freudien*, n° 10, 1977, p. 63.

**25** On pourrait aussi choisir de parler de « prisme perceptif », terme que l'historien et ingénieur Marc Desportes utilise pour désigner ce « dispositif d'observation ». Voir DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7, 2005, pp.184-189.

dominance, dans la perception liée aux voyages ferroviaires, d'un des cinq sens : la vue.

*Régime* est un mot intéressant car il est utilisé dans des domaines très variés : il rassemble l'organique (régime des saisons, régime alimentaire), le mécanique (régime moteur) et le politique (régime parlementaire). Ici il sera utilisé au sens d'un « ensemble de pratiques, usages, manières de faire, adoptées par un groupe, une personne ». Par exemple, l'expression *régime d'observation*<sup>26</sup> désignera l'ensemble des manières d'observer le monde à travers le sens visuel. On trouvera dans cette étude une opposition entre ancien régime d'observation et nouveau régime d'observation, provoqué par l'avènement du voyage en train. De même, on parlera du *régime cinétique*, manière d'aborder l'immobilité et le mouvement, et du *régime du temps vécu*, reprenant une formule de Didier Nourrisson<sup>27</sup> désignant l'usage du temps. Là-aussi, on distinguera un ancien régime du temps vécu de la société traditionnelle, et un nouveau qui correspond à la société industrielle, et pour lequel on étudiera l'apport du train.

## Lectures critiques

---

L'étude des transformations de la perception provoquées par le voyage en train se constitue avec l'appui d'une riche bibliographie. Particulièrement marquant dans le domaine de l'art pictural (citons en particulier Honoré Daumier, William Turner, Claude Monet et les autres impressionnistes...), l'impact du voyage ferroviaire a été suffisant pour se refléter également en littérature<sup>28</sup> (Jules Janin, Jules Claretie, puis Émile Zola, Marcel Proust...), ainsi que dans des écrits divers (presse, guides de voyages, traités techniques, études économiques...). Par ailleurs, plusieurs auteurs et historiens ont étudié en profondeur des sujets connexes. Cette étude s'appuie en partie sur leurs ouvrages, pour certains d'un point de vue méthodologique, et pour d'autres en tant que sources historiographiques.

---

**26** Par souci de clarté, j'ai décidé d'appeler *régime d'observation* ce qu'Alain Corbin désigne par l'expression *régime scopique* : « Le XIX<sup>ème</sup> siècle inaugure un nouveau régime scopique », CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, op. cit. à la note 19, 2001, p.22. L'adjectif *scopique* semble ici être un néologisme qui se rapporte au suffixe *-scope* (suffixe utilisé pour former les noms d'appareils de visualisation : cinémascope, microscope, kaléidoscope) et qui provient du grec ancien *σκοπέω* (skopédō : observer).

**27** « Dans l'ancien régime du temps vécu, la nécessité s'impose à tous de prendre son temps. » NOURRISSON Didier, « Circulation mécanique et conscience cinétique », *Les Cours du Temps*, Saint-Étienne : Publications de l'université de Saint-Etienne, 1998, p. 32.

**28** La littérature française s'empare des débats sur l'intérêt ou non du chemin de fer dès 1829. Marc Baroli reconnaît cependant, dans l'introduction de son ouvrage, que les voyages ferroviaires devront attendre la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour que les grandes oeuvres littéraires leur concèdent la place qu'ils ont pris dans les bouleversements de la vie humaine. Apparaît alors le thème littéraire du voyage en train. BAROLI Marc, *Le train dans la littérature française - 3<sup>ème</sup> édition*, Paris : Éditions N.M., 1969, pp.9-15 et 143-157.

Certaines publications m'ont été plutôt utiles pour déterminer ma méthodologie : Stephen Kern a influencé mon approche avec son ouvrage *The Culture of Time and Space 1880-1918*<sup>29</sup>. En effet, cet auteur fait systématiquement le lien entre inventions ou innovations technologiques, et transformation culturelle des notions de temps, de vitesse et d'espace. J'apprécie cette démarche. Sa manière de rassembler des sources scientifiques et des sources artistiques ou littéraires pour exprimer des changements de perception m'a servi d'exemple. Une formule de Jonathan Crary<sup>30</sup> peut résumer mon point de vue : « Plutôt que d'insister sur la séparation entre art et science au dix-neuvième siècle, il est important de voir comment ils participaient tous deux à un même assemblage<sup>31</sup>. »

Alain Corbin, historien du sensible<sup>32</sup>, a établi une approche intuitive (« Je ne crois pas qu'on puisse vraiment écrire l'histoire sans plaisir<sup>33</sup> ») complétée par une exigence de rigueur et de diversité des sources qui se veut plus forte que celle de Walter Benjamin ou Jonathan Crary<sup>34</sup>. Alain Corbin a popularisé progressivement sa méthode qui s'appuie essentiellement sur l'évolution des témoignages pour décrire l'évolution de la perception<sup>35</sup>, et sur laquelle se fonde mon approche.

Walter Benjamin nous propose avec *Paris, Capitale du XIX<sup>ème</sup> siècle — le livre des*

---

**29** Cette étude se focalise sur la période du tournant du siècle et ses transformations provoquées en particulier par la bicyclette, le téléphone, le cinéma, l'automobile et l'avion. Il est passionnant d'observer la manière dont l'auteur articule ces technologies aux nouveautés culturelles comme les romans subjectifs, la psychanalyse, le cubisme, voire même les prémices de la théorie de la relativité. KERN Stephen, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, 3rd Edition, Cambridge : Harvard University Press, 2003 (Première édition : 1983).

**30** Jonathan Crary, avec *Techniques of the Observer* puis *Suspensions of Perception*, a aussi étudié des changements de perception qui ont eu lieu au XIX<sup>ème</sup> siècle, et m'a surtout été utile pour définir la notion d'observateur. Ces écrits très théoriques explicitent les changements dans la posture du spectateur à travers l'expérimentation d'illusions optiques par quelques intellectuels, puis dans leur ré-interprétation par les peintres, et ne s'intéressent finalement pas fondamentalement aux innovations technologiques comme le train et le chemin de fer. CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer*, op. cit. à la note 4, 1992, et CRARY Jonathan, *Suspensions of perception : attention, spectacle and modern culture*, Cambridge : MIT Press , 2001.

**31** CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer*, op. cit. à la note 4, p.9.

**32** *Le Miasme et la Jonquille*, publié en 1982 à propos de l'histoire de l'odorat aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles, a été son premier ouvrage d'histoire du sensible rencontrant un grand succès.

**33** CORBIN Alain, « L'histoire entre rêve et plaisir », entretien par JABLONKA Ivan, *La vie des idées*, 8 novembre 2013, en ligne, URL : <http://www.laviedesidees.fr/L-histoire-entre-reve-et-plaisir.html>, consulté le 09 novembre 2014.

**34** « Georg Simmel, Walter Benjamin, et plus près de nous, Jonathan Crary ont fait part d'intuitions fortes mais leurs travaux ne résultent pas véritablement d'une recherche fondamentale. » CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, op. cit. à la note 19, 2001, pp.49-50.

**35** Méthode déjà abordée auparavant par des auteurs moins reconnus, comme Jean-Paul Aron (*Le Mangeur du XIX<sup>ème</sup> siècle*) par exemple.



passages<sup>36</sup>, une oeuvre riche, mais laissée incomplète à la fin de sa vie. Il en résulte une accumulation dense de notes diverses, qui raconte l'histoire par la masse et parfois sans liens clairement établis. Bien qu'il soit nécessaire de prendre un certain recul vis-à-vis de l'approche de Benjamin, les enchaînements de citations du livre des passages ont influencé mon souhait de m'acheminer vers une mise en page basée sur un large corpus de sources.

Concernant l'aspect formel de ce mémoire, citons aussi les sources d'inspiration que j'ai trouvées dans les ouvrages suivants : *Construire en France*<sup>37</sup> de Sigfried Giedion, dont le scénario s'appuie sur de nombreux exemples et illustrations, et le plus récent *Walkscapes*<sup>38</sup> de Francesco Careri, qui m'a conduit à l'idée de distinguer totalement les pages de références, grisées, des pages pour le texte argumenté. De fait, j'ai disposé sur les pages blanches le corps du texte de mon argumentation, et sur les pages grises le corpus de sources et de références datant de l'époque étudiée. Cette mise en page a pour objectif de proposer deux niveaux de lecture : d'une part la possibilité de se plonger dans l'intégralité du texte, ou d'autre part d'entrer dans le sujet par le biais d'extraits littéraires et de tableaux. Cet agencement correspond ainsi à ma volonté de départ de parler du sensible en tentant d'entraîner mon lecteur dans l'univers du récit et de l'allégorie, car j'estime que toute transformation de la perception est affectée par l'imaginaire.

En parallèle, j'ai étudié les ouvrages des auteurs suivants pour leur contenu historique, ainsi que pour rebondir vers des références plus variées :

Christophe Studeny, avec *L'Invention de la vitesse*<sup>39</sup>, constitue une source factuelle majeure à propos du développement des voyages ferroviaires en France, en particulier par les nombreux témoignages que recèle son ouvrage. Wolfgang Schivelbusch a écrit

---

**36** BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIX<sup>ème</sup> siècle - le livre des passages* ; 3e éd., Paris : les éditions du Cerf, 1997. Certains thèmes abordés par Walter Benjamin s'approchent de ceux de la présente étude : les débuts de l'architecture métallique, la ville haussmannienne rationnelle qui s'ouvre sur les gares. C'est surtout par l'accumulation d'exemples du corpus, qui seront présentés sur les pages de droite de mon étude, que je fais référence à Walter Benjamin et sa somme de références qui racontent l'histoire par la masse et sans liens clairement écrits. Il est toutefois nécessaire de prendre du recul par rapport à cette approche, car de nouvelles pratiques historiques ont émergé depuis pour évoquer le sensible, par exemple avec Alain Corbin, mentionné plus haut. C'est pourquoi j'ai choisi de rédiger cette recherche de manière plus argumentée qu'une simple succession de citations.

**37** GIEDION Sigfried, *Construire en France, en fer, en béton* (1928), *op. cit.* à la note **3**, 2000.

**38** CARERI Francesco, *Walkscapes — La marche comme pratique esthétique* (2002), Trad. ORSONI Jérôme, Arles : Actes Sud, 2013.

**39** Délimité géographiquement à notre pays, cet ouvrage raconte l'accélération des déplacements, depuis les grandes routes du XVIII<sup>ème</sup> siècle jusqu'au développement des premières autoroutes. Le chapitre central est consacré au développement des chemins de fer et nous concerne donc tout particulièrement. L'approche très factuelle de C. Studeny a l'avantage de rassembler de nombreuses données, notamment sur l'évolution précise des temps de parcours, mais il se refuse d'en tirer clairement des conséquences sur la perception. STUDENY Christophe, *L'Invention de la vitesse. France XVIII-XXe siècles*, *op. cit.* à la note **9**, 1995.

une passionnante *Histoire des voyages en train*<sup>40</sup>, particulièrement pertinente ici puisque l'auteur aborde dans un chapitre la question de l'évolution de la perception des distances entraînée par le voyage ferroviaire. Les autres chapitres, moins utiles pour la présente étude, constitueraient sans aucun doute une lecture captivante et complémentaire pour les lecteurs de ce mémoire. Le livre de Marc Desportes sur l'histoire des transports, *Paysages en Mouvement*<sup>41</sup>, propose à la fois des éléments historiques sur le développement du train, et tente une description des spécificités du paysage perçu depuis le train. Alain Corbin n'a pas travaillé spécifiquement sur les voyages ferroviaires, mais il constitue pour moi une source bibliographique par le biais de sujets connexes qui font ponctuellement intervenir le train, notamment dans *Le Temps, Le Désir et l'Horreur*<sup>42</sup>, dans certains articles issus de l'ouvrage collectif *L'avènement des loisirs*<sup>43</sup> ou encore dans le cadre de son entretien avec Jean Lebrun sur la notion de paysage<sup>44</sup>.

Enfin, pour aborder le train comme dispositif d'observation, j'exploiterai des études spécialisées sur le sujet, comme l'article de Didier Nourrisson<sup>45</sup>. Les thèses de Paul Vancassel<sup>46</sup> et de Damien Masson<sup>47</sup> abordent aussi le train comme dispositif d'observation, mais elles ne comportent pas d'éléments historiques. Elles restent toutefois utiles pour définir les particularités du nouveau régime d'observation établi par les voyages ferroviaires. Citons pour finir Marc Baroli, dont l'ouvrage historique *Le train dans la littérature française*<sup>48</sup> ouvre à une vaste bibliographie.

## De l'interprétation des sources artistiques

---

Comment aborder les oeuvres d'art citées dans cette étude ? Est-il possible de comprendre de manière objective les intentions d'un artiste ?

---

**40** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Trad. BOUTOUT Jean-François, Paris : Le Promeneur, 1990, édition originale : *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Munich : Hanser, 1977.

**41** DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7, 2005.

**42** CORBIN Alain, *Le Temps, le désir et l'horreur — Essais sur le XIX<sup>ème</sup> siècle* (1985), Paris : Aubier, 1991.

**43** CORBIN Alain, dir., COLLECTIF, *L'avènement des loisirs — 1850-1950* (1995), Paris : Flammarion, 2009.

**44** CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.* à la note 19, 2001.

**45** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27, 1998.

**46** VANCASSEL Paul, *op. cit.* à la note 18, 2008.

**47** MASSON Damien, *La perception embarquée - Analyse sensible des voyages urbains*, thèse de doctorat, Université Pierre Mendès-France, Insitut d'Urbanisme de Grenoble, École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 2009. Damien Masson y aborde le train comme dispositif d'observation dans la deuxième partie de sa recherche, « Visions ferroviaires : Approche visuelle de la ville en train », pp.89-150.

**48** BAROLI Marc, *op. cit.* à la note 28, 1969.

Ernst Gombrich, historien de l'art, interroge le rôle du spectateur, notre rôle, dans la lecture de l'image composée par l'artiste<sup>49</sup>. En s'appuyant sur la faculté de « projection » décrite par la psychologie<sup>50</sup>, il défend que la lecture d'une même oeuvre picturale sera différente selon chaque observateur, en fonction de sa mémoire individuelle. Il soutient qu'au cours de l'histoire, et plus encore à partir de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les artistes ont exploité cette faculté de projection pour laisser des zones de libre interprétation dans leurs oeuvres<sup>51</sup>. Dans *Espace, temps, architecture*<sup>52</sup>, S. Giedion aborde dès le premier chapitre la subjectivité de l'interprétation des oeuvres. Pour lui, « l'histoire n'est pas statique ; elle est dynamique. Aucune génération n'a le privilège de pouvoir saisir une oeuvre d'art sous tous ses angles. Chaque génération [...] lui découvre des aspects nouveaux<sup>53</sup>. »

En étudiant une oeuvre d'art, je me considère donc comme un observateur au sens de J. Cray : « Une personne qui voit à travers un ensemble de possibilités, une personne intégrée dans un système de conventions et de limitations<sup>54</sup>. » Il est donc bon de noter que les interprétations que je produirai à partir d'oeuvres d'art seront influencées par mes références culturelles et par ma propre thèse, elle-même en partie construite par mon observation subjective de ces oeuvres. De même, lorsque nous nous attarderons sur des nuages de vapeur d'une toile de Claude Monet, nous ne les observerons pas avec les mêmes références qu'un spectateur du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Cette attitude précautionneuse doit être étendue à l'interprétation des oeuvres d'art, des oeuvres littéraires et à tous les témoignages étudiés. Tous les commentaires qui découlent de l'étude d'une de ces sources, aussi pertinents soient-ils par rapport au sujet étudié ici, resteront une lecture parmi les multiples lectures permises.

---

**49** Ernst Gombrich défend que la *mimesis*, l'imitation, est de deux natures : la première est celle de l'artiste qui imite les formes du monde. La seconde est celle qui interprète par la pensée les formes visibles. « L'esprit du spectateur a aussi son rôle à jouer dans l'imitation. Même une image monochrome ou une sculpture de bronze nous frappent par leur ressemblance avec des choses réelles ; nous voyons en elles des formes et une expression ». Voir GOMBRICH Ernst, *L'art et l'illusion — Psychologie de la représentation picturale* (1960), Trad. DURAND Guy, Paris : Gallimard, 1987, p. 234.

**50** Notamment le test de Rorschach : l'interprétation des tâches d'encre, qui diffère énormément d'un individu à l'autre. Ce test souligne notre aptitude à lire différemment une figure selon nos mémoires, nos expériences personnelles. Voir *Ibid.*, p. 235.

**51** *Ibid.*, pp.235-237.

**52** GIEDION Sigfried, *Espace Temps Architecture : la naissance d'une nouvelle tradition* (1941), Paris : Denoël, 1995.

**53** *Ibid.*, p.33.

Voir aussi RADU Florinel, « Re-lire Giedion. Ou la fertilité des mal-entendus. », *EspacesTemps.net*, 2005. URL : <http://www.espacestems.net/articles/re-lire-giedion/>, consulté en ligne le 09 novembre 2014.

À notre époque, le point de vue partial de Giedion doit être observé avec un recul critique. Dès 1965, le critique et historien anglais Peter Collins (COLLINS Peter, *L'architecture moderne, principes et mutations 1750-1950* (1965), Marseille : Parenthèses, 2009, p.412.) écrit que « Giedion lui-même est curieusement vague concernant la façon précise dont s'applique » le concept d'espace-temps qui est au coeur de son oeuvre.

## Annnonce du plan

---

Cette étude est organisée selon un plan thématique qui, pour définir une tendance générale, commence par des éléments concrets (la machine, le métal, le hall de gare) et se termine dans l'abstrait (le temps intérieur). Nous entrerons dans le premier chapitre dans la gare depuis la ville, puis dans le deuxième chapitre, dans le train en mouvement, pour finir par glisser vers l'imaginaire dans le troisième chapitre.

Le premier chapitre nous emmènera *Au seuil du voyage*. Tout d'abord, il sera nécessaire de présenter les principales inventions technologiques qui ont rendu possibles les voyages ferroviaires : la machine à vapeur de la locomotive et l'acier industriel des rails. Le fer commence à être utilisé aussi dans l'architecture avec les verrières : après notamment les passages, elles trouveront leur terrain d'expression favori dans les gares. Ce bâtiment, imposé dans les villes par le développement du train, constitue une nouvelle typologie architecturale : pourvue d'un intérieur large, haut, lumineux, à demi ouvert sur l'extérieur et qui semble intégrer sa propre atmosphère, la gare participe au changement de perception. Le regard de certains artistes se noie alors dans la vapeur, tandis que l'univers mécanisé qui règne dans les gares annonce la ville perçue comme machine rationnelle, pensée et bientôt vécue dans le mouvement, comme un réseau de flux.

Le deuxième chapitre sera intitulé *L'oeil du voyageur*. Ce dernier sera alors abordé comme un observateur, et le train comme un nouveau dispositif d'observation. Nous reviendrons rapidement sur la diligence et la malle-poste, moyens de transport antérieurs, pour souligner le contraste proposé par la vitesse et la régularité du glissement du train sur les voies ferrées, offrant un point de vue latéral sur le territoire. Ces conditions définissent un nouveau régime d'observation qui permet de développer un nouveau paysage dans le regard du voyageur, ce qui participe au changement de perception. Le voyage devient alors un spectacle, comparable aux panoramas, et bientôt au cinéma. Au point de donner une fausse image du territoire traversé...

Dans le troisième chapitre, *L'horloge et le lointain*, nous analyserons pourquoi, à l'heure des voyages en train, les distances n'ont plus la même valeur, et comment la mesure du temps prend une importance nouvelle. Les voyages ferroviaires sont plus rapides, plus réguliers et plus accessibles que les moyens de déplacements existant auparavant. Le train confère une facilité d'accès au monde qui participe au changement de perception. L'imagination se libère et voit déjà Pékin à une lieue de Paris, les impressions du lointain accèdent à la ville, la ville se projette en villégiature. De nouveaux modes de représentation tentent de rendre compte de ces changements, tandis qu'on rationalise l'usage du temps et que la ponctualité s'installe. Pour les écrivains, le temps absolu se détache alors du temps intérieur...

**« Et les gares folles de tintamarre. »**

Émile Verhaeren <sup>1</sup>

Chapitre I

---

# Au seuil du voyage



*Le chemin de fer*, Édouard Manet, 1874. **2**



## 1.1. De la machine à vapeur au voyage en train

---

Avant d'entrer dans la gare et de monter à bord du train, je propose de commencer par une courte introduction historique à propos des principales innovations techniques qui ont mené aux voyages ferroviaires. La conjoncture entre l'invention de la *locomotive* à vapeur et la naissance du *chemin de fer* en tant qu'infrastructure constitue le cadre technologique qui a permis l'émergence d'un nouveau mode de transport : le train. Remplacer le cheval, indispensable depuis toujours, par une machine ne pouvait qu'en étonner les contemporains<sup>3</sup>. Ces quelques rappels historiques ne rendent pas encore compte d'un changement de perception ; ils me paraissent toutefois utiles pour nous replacer dans le contexte, et pour entrer dans le récit qui va suivre.

### La machine à vapeur

Bien qu'on puisse relater de nombreux épisodes dans l'histoire de l'invention et du perfectionnement de la machine à vapeur, mettons l'accent sur l'essentiel : les techniques et les personnages cruciaux qui ont foncièrement contribué à la mise au point des premières locomotives en Angleterre.

La machine atmosphérique de Newcomen est le premier engin produisant du mouvement à partir du charbon : « un appareil grossier, seulement capable de mouvements ascendants et descendants, dévorant d'énormes quantités de combustible et d'un rendement relativement faible<sup>4</sup>. » Elle est utilisée dès le XVIII<sup>ème</sup> siècle en Angleterre pour que l'exploitation du charbon minier ne dépende plus de l'énergie saisonnière de la roue à eau. Dès l'origine, la finalité de la machine est donc d'échapper à une contrainte naturelle — une motivation qui se maintiendra pour le train et le chemin de fer, permettant de dépasser la vitesse des animaux de trait comme les chevaux.

Dans la région charbonnière de Newcastle, la consommation disproportionnée de charbon, utilisé comme combustible pour la machine de Newcomen, ne pose pas de problème. Mais la machine à vapeur à basse pression de Watt, mise au point dans les années 1780, offre une bien meilleure rentabilité — elle requiert moins de charbon pour produire la même énergie mécanique. Cela permet à l'entreprise Boulton & Watt de prospérer en étendant le marché des machines à vapeur hors des mines de charbon<sup>5</sup> : les propriétaires de mines, mais aussi de moulins, ateliers de tissages et filatures de coton

---

<sup>1</sup> VERHAEREN Émile, « les usines », *Les villes tentaculaires*, Paris : Mercure de France, 1898.

<sup>2</sup> MANET Édouart, *le Chemin de fer, 1872-1873*, National Gallery of Art, Washington D.C.

<sup>3</sup> STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse*, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p.221.

<sup>4</sup> SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, p. 10.

<sup>5</sup> *Ibid.*, pp.9-12.

sont encouragés à investir dans ces machines<sup>6</sup>. Cette machine est aussi la première à créer un « double effet » permettant de faire tourner une roue<sup>7</sup>.

Lors des premières années du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'américain Olivier Evans développe une machine à haute pression, permettant « une énorme intensification [...], augmentation du rendement et réduction de la consommation de combustible<sup>8</sup>. » Cette machine à vapeur perfectionnée apporte deux contributions indispensables à la naissance du voyage ferroviaire : d'une part, elle permet l'essor et l'expansion géographique de l'industrie sidérurgique, en l'affranchissant de l'énergie des rivières. Elle permet aussi un apport énergétique plus régulier et plus puissant. Les usines métallurgiques développeront ainsi des techniques pour améliorer leur capacité de production d'acier utilisées notamment pour les rails des chemins de fer — et également, nous le verrons dans ce chapitre, pour l'architecture métallique. D'autre part, cette machine à vapeur à haute pression est assez puissante pour être utilisée comme locomotive<sup>9</sup>.

### La locomotive « automobile »

Revenons au bassin charbonnier de Newcastle où s'est développé l'usage de la machine à vapeur atmosphérique dès le début du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Depuis le Moyen-Age, des rails y sont utilisés dans les mines. Au début de la première révolution industrielle anglaise, un réseau de voies ferrées prolonge ces rails, ce qui permet de remorquer le charbon jusqu'à la rivière Tyne dans des wagonnets tirés par des chevaux. C'est là, selon Wolfgang Schivelbusch, qu'on remplace concrètement les bêtes de trait par des machines à vapeur montées sur des chariots. « Pour la première fois la roue n'est plus mue par une force qui lui est extérieure — l'animal de trait — mais en apparence se meut elle-même<sup>10</sup>. » L'ingénieur gallois Richard Trevithick conçoit à partir de 1804 plusieurs modèles de locomotives, et tente de prouver que leur usage est viable non-seulement pour

---

**6** BUSINO Giovanni, « les Techniques — Enjeux humains et sociaux, Actes du VIII<sup>e</sup> colloque annuel du Groupe d'Etude Pratiques Sociales et Théories », *Revue européenne des sciences sociales*, n°91, Genève : DROZ, 1991, p.37.

**7** James Watt « remplace l'injection d'eau froide par un condenseur : quand le piston est arrivé au haut ou au bas de sa course, la vapeur, au lieu de s'échapper dans l'atmosphère comme dans la machine de Newcomen, vient dans le condenseur et réciproquement ; le piston est donc animé d'un mouvement de va-et-vient. Outre un rendement considérablement augmenté, cette modification permet de produire un mouvement rotatif continu imprimé à un arbre qui met tous les agents en mouvement à l'aide d'un balancier ». NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p.34.

**8** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p.34.

**9** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, p. 11.

**10** *Ibid.*, p. 25.



le transport de charbon et de marchandises, mais aussi pour le transport de passagers<sup>11</sup>. Son modèle de locomotive à vapeur servira de base aux développements technologiques à venir, même si au début, il n'est observé et décrit qu'avec curiosité, comme dans cet article<sup>12</sup>. Il faudra cependant attendre un contexte économique particulier pour que le transport mû à la vapeur se développe.

### Un contexte économique favorable en Angleterre

Le Parlement anglais provoque en 1815 la flambée des prix des céréales par une loi sur la taxation des importations<sup>13</sup>. Thomas Gray, militant pour le chemin de fer, soutient que « les prix excessifs que le public doit payer pour le transport de biens ou de personnes, en voitures ou en diligences, doivent être imputés exclusivement aux coûts énormes qu'exigent le soin et le renouvellement permanent des chevaux<sup>14</sup>. » Adam Smith calcule à ce moment là qu'il coûte aussi cher d'entretenir un cheval que de nourrir huit travailleurs. Dès lors, un mouvement s'engage en Angleterre pour développer le transport ferroviaire de voyageurs, en traction vapeur plutôt qu'en traction animale. Le premier service régulier expérimental est inauguré en 1825 dans le nord de l'Angleterre, de Stockton à Darlington<sup>15</sup>, et la première ligne véritablement conçue uniquement pour le transport à la vapeur de voyageurs est celle de Manchester à Liverpool, inaugurée en 1830<sup>16</sup>. C'est le début des grandes transformations du territoire anglais, évoquées par Chateaubriand<sup>17</sup>.

### En France

La voie ferrée évoquée par Jules Janin<sup>18</sup> est la première du continent. Elle est inaugurée en 1827 entre Saint-Étienne et Andrézieux. Elle se situe là aussi dans un pays minier, et se destine au début au transport de minerai uniquement. La traction reste principalement effectuée par des chevaux, et 1829 est l'année du premier test de traction par une locomotive à vapeur. Jules Janin prédit les effets économiques et la rupture dans la

---

**11** SIMKIN John, « Richard Trevithick », *Spartacus Educational*, 1997, en ligne, URL : <http://spartacus-educational.com/RATrevithick.htm> , consulté en ligne le 10 janvier 2015.

**12** Bulletin de la Société pour l'encouragement de l'industrie nationale, 1815, cité par WEXLER Peter, *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778-1842*, Genève : Publications Romanes et Françaises, 1955, p.99.

**13** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, n°7, p. 206.

**14** GRAY Thomas, *Observations on a General Iron Railway, or Land-Steam Conveyance*, 3<sup>ème</sup> édition, Londres : Baldwin, Cradock and Joy, 1822, p.X.

**15** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p.221.

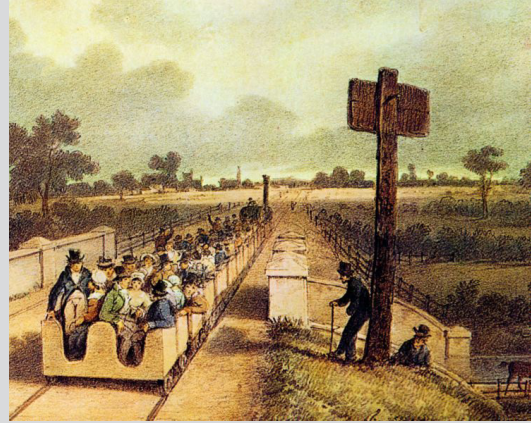
**16** Et visible sur cette peinture, CLAYTON A.B., *Opening Liverpool and Manchester Railway*, 1830, lieu de conservation inconnu.

**17** CHATEAUBRIAND François-René de, *Mémoires d'outre-tombe* (1809-1841), Paris : Garnier, 1910, tome 4, p.281.

**18** JANIN Jules, *La revue de Paris*, août 1829, cité par BAROLI Marc, *op. cit.* à la note 28 de l'introduction, 1964, p.34.

« Un nouvel usage de la machine à vapeur. À Leeds, on a monté sur roue une machine à vapeur et on la fait rouler sur une voie ferrée grâce à une grande roue dentée. »

*Bulletin de la Société pour l'encouragement de l'industrie nationale*, 1815. **12**



A.B. Clayton, *Opening Liverpool and Manchester railway*, 1830. **16**

« Cette Angleterre [du passé] était charmante et redoutable. Aujourd'hui ses vallées sont obscurcies par les fumées des forges ou des usines, ses chemins changés en ornières de fer ; et sur ces chemins, au lieu de Milton et de Shakespeare, se meuvent des chaudières errantes. »

François-René de Chateaubriand,  
début du XIX<sup>ème</sup> siècle. **17**

« Quand je m'éveillai au chant du coq [...], je retrouvais dès mon premier regard l'épaisse fumée de la pompe à feu, l'infecte fumée du four à chaux, j'entendis les cris aigus de la scie ; seulement dans le lointain, à côté d'une fabrique de tuiles, je découvris le chemin de fer. Le chemin de fer est une des merveilles du monde. Le pont sous la Tamise serait même achevé que le chemin de fer de Saint-Etienne resterait une merveille. Il ne s'agit pourtant que de deux bandes de fer placées à quelques pieds l'une de l'autre et se prolongeant sur une chaussée pratiquée pour les recevoir : mais ces deux lignes de fer parcourent avec la rapidité de l'éclair quarante lieues de poste ; elles uniront le Rhône à la Loire, elles perceront une montagne ; le plus beau de tous les chemins qui marchent, elles feront de Saint-Etienne un entrepôt universel. Dans ces deux lignes de fer est contenue toute la fortune d'une ville. »

Jules Janin, 1829 **18**

perception apportée par le chemin de fer avec un temps d'avance.

Finalement, le 1er mars 1832, la traction par locomotive est opérationnelle sur cette même ligne<sup>20</sup>. En 1837, la ligne de Paris à Saint-Germain en Laye<sup>21</sup> est ouverte aux voyageurs<sup>22</sup>, suivie de peu par la ligne de Paris à Versailles. Cependant, la France est très en retard par rapport à l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne qui développent d'emblée un réseau de transport de voyageurs à grande échelle<sup>23</sup>. L'essentiel du réseau national français sera construit entre 1850 et la fin des années 1860<sup>24</sup>, et consacré en 1879 par le plan Freycinet.

### D'une simple route de fer à une organisation à grande échelle

Les premières voies ferrées anglaises fonctionnent à la manière d'une route traditionnelle : elles sont traversées par différents véhicules privés sans hiérarchie ni contrôle<sup>25</sup>. Mais très vite, les observateurs comme ici Dionysius Lardner<sup>26</sup> établissent une nouvelle relation entre cette infrastructure et ses usagers : l'ensemble doit être réuni dans une même entité. C'est ce « qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer » pour reprendre les mots du médecin Prosper de Pietra Santa<sup>27</sup>.

Cet ensemble est une organisation sociale, comprenant l'administration des voies et la gestion de l'activité de transport, mais il s'agit aussi d'un ensemble conceptuel qui laisse des traces dans l'usage de la langue. Le dictionnaire indique comme synonymes au mot *train* : chemin de fer, rail, compagnie ferroviaire. Ces éléments ont pourtant à l'origine chacun un sens bien distinct ! Néanmoins, regroupés sous une même bannière depuis leur apparition, ils restent intimement associés dans nos esprits<sup>28</sup>. La langue allemande illustre encore plus éloquemment la corrélation nécessaire entre infrastructure et usagers.

---

**19** Chanson populaire citée par VINCENOT Henri, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris : Hachette, 1975, p.22.

**20** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 218.

**21** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, p.40.

**22** Sur la section de Paris au Pecq tout d'abord. Les récits font cependant systématiquement allusion à la ligne « Paris - Saint-Germain en Laye ».

**23** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p.220.

**24** « Dans l'histoire des chemins de fer français, les années 1860 constituent un seuil. Le réseau ferroviaire a atteint son stade de maturité. C'est un réseau étoffé, structuré, géré par des compagnies de type monopolistique étroitement liées à l'État [...]. Il compte près de 16470km en exploitation en 1869, alors qu'il n'en comptait que 4348 en 1854 et 597 en 1842. En 1866, le dernier des grands ports non encore desservis, Brest, est enfin atteint. » DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.110.

**25** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, pp. 34-35.

**26** LARDNER Dionysius, *Railway Economy – A treatise on the new art of transport*, New York : Harper and Borthers, 1850, pp.421-422.

**27** PIETRA SANTA Prosper de, *Chemin de fer et Santé publique*, Paris : L. Hachette et Cie, 1861.

**28** L'ensemble de ce paragraphe présente mon interprétation personnelle à partir du vocabulaire allemand et français et des dictionnaires.

« De Tonnerre jusqu'à Mâcon  
Tire la ligne tire la ligne,  
De Tonnerre jusqu'à Mâcon,  
Tire la ligne compagnon.  
De Mâcon jusqu'à Lyon  
Tire la ligne tire la ligne,  
De Mâcon jusqu'à Lyon,  
Tire la ligne compagnon.  
De Lyon jusqu'en Avignon  
Tire la ligne tire la ligne,  
De Lyon jusqu'en Avignon,  
Tire la ligne compagnon. »

Chanson populaire, autour de 1835-1840 **19**

« le fonctionnement d'un chemin de fer exige une direction unitaire et de mouvements accordés aux uns ou aux autres, ce qu'on ne peut obtenir que grâce à la réunion de l'ensemble de l'activité de transport et de l'administration générale des voies. »

Dionysius Lardner, 1850 **26**

« On peut diviser en quatre groupes les différents services qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer :

1. L'administration centrale : Ingénieurs, comptabilité, contentieux, secrétariat général.
2. La voie : Chefs de section, conducteurs, aiguilleurs, gardes-lignes, gardes-barrières, cantonniers.
3. Le matériel et la traction : Chefs de dépôts et d'ateliers de construction et de réparation, mécaniciens et chauffeurs.
4. L'exploitation : Chefs et employés des gares, conducteurs de trains, gardes-freins, graisseurs. »

Prosper de Pietra Santa, 1861. **27**

Le terme allemand *Bahn* signifie littéralement « chemin de fer » ou « train<sup>29</sup> » de manière indéterminée. Seule l'adjonction de préfixes ou de suffixes permet de préciser le sens du mot. Aujourd'hui, la compagnie ferroviaire nationale allemande est désignée elle aussi sous le simple nom de *Deutsche Bahn*.

Organisation à grande échelle, véhicule et infrastructures sont en concordance. Observons maintenant comment le matériau de la voie ferrée, le métal, est devenu aussi le matériau des grandes verrières des halls de gare.

## 1.2. De l'acier à la verrière des gares

---

### Le fer comme matériau

Avant le dernier quart du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le fer a été utilisé ponctuellement dans l'architecture. Une recherche récente<sup>30</sup> tend même à prouver que son rôle dans la construction des cathédrales françaises au Moyen-Âge a été sous-estimé. La rareté du matériau donne cependant à cette utilisation un caractère mineur : la transformation de minerai en fer était alors artisanale, « sa production industrielle supposait une certaine connaissance de sa structure moléculaire<sup>31</sup> ». Les progrès en physique et en chimie, notamment l'invention en 1784 du procédé de puddlage<sup>32</sup> de la fonte pour fabriquer de l'acier, puis l'établissement d'usines plus grandes et plus efficaces, par exemple avec le convertisseur Bessemer<sup>33</sup> breveté en 1856, ont permis la transformation massive du minerai de fer en un nouveau matériau. La fonte d'abord<sup>34</sup>, puis l'acier ensuite, malgré leur nature artificielle, deviennent presque aussi accessibles qu'un matériau naturel.

Dans le domaine de la construction, ces métaux commencent par être utilisés pour les ponts. Les ingénieurs s'intéressent aux capacités de ce matériau bien avant les

---

**29** Au premier sens du mot d'après BENTOT Gaston, GOTTSCHALK Walter, SACHS Karl et VILLATTE Césaire, *Grand dictionnaire Langenscheidt allemand-français*, Paris : Larousse, 1968, p.115.

**30** LEROY Stéphanie, Dir., CNRS, CEA, Université Paris 8, « Consolidation or initial design? Radiocarbon dating of ancient iron allows sheds light on the reinforcements of French gothic cathedrals » (2014), *Journal of Archaeological Science*, vol. 53, Janvier 2015, pp. 190-201.

Commenté dans l'article de presse SCOTT Rory, «New Research Proves that Iron Was an Important Medieval Building Material», *ArchDaily*, 7 Janvier 2015, en ligne, URL : <http://www.archdaily.com/584521/new-research-proves-that-iron-was-an-important-medieval-building-material/> , consulté le 12 janvier 2015.

**31** GIEDION Sigfried, *Espace, Temps, Architecture* (1941), *op. cit.* à la note 52 de l'introduction, 1995, p.120.

**32** Cet ancien procédé d'affinage de la fonte consistait à la décarburer dans un four, à l'aide de scories oxydantes, pour obtenir de l'acier. L'acier a un taux de carbone inférieur à celui de la fonte.

**33** VERLEY Patrick, *La Révolution industrielle*, Paris : Gallimard, 1997, pp.343-363.

**34** Je ne m'étendrai pas ici sur les premiers exemples bien connus d'ossatures en fonte. À ce sujet, on consultera par exemple GIEDION Sigfried, *Espace, Temps, Architecture* (1941), *op. cit.* à la note 52 de l'introduction, 1995, pp.122-124.

**35** GÉRUZET J., *Belgique industrielle - vues des établissements industriels de la Belgique*, Bruxelles, 1852, imprimerie Simonaux et Toovey Collection Écomusée, fonds ICF.

*Bahn* ,f., pl. *Bahnen*

1.a) (*Eisenbahn*) - chemin de fer; train ; *mit der Bahn fahren* - prendre le train, voyager par le train; *per Bahnpost schicken* - expédier par chemin de fer;

b) (*Eisenbahnlinie*) - voie ferrée; ligne (de chemin de fer)

c) (*Bahnhof*) gare; *zur Bahn gehen* - aller à la gare; j-n von *der Bahn abholen* - aller chercher qn à la gare

Grand dictionnaire Langenscheidt Allemand-Français 29



J. Géruzet, *Usines sidérurgiques de Belgique*, 1852. 35



architectes qui le dédaignent au profit principalement de la maçonnerie<sup>36</sup>. Le premier pont métallique est construit en fonte, à Coalbrookdale, dans les Midlands anglais, dès 1779. En France, l'architecture des ponts est marquée par l'usage du métal à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle. C'est l'emblématique Pont des Arts (1801-1803), construit en fonte sur la Seine à Paris, qui marque le début du siècle et engage une longue série d'ouvrages métalliques en France.

### Un paysage d'infrastructure : le Pont de l'Europe

Dans les années 1870, les ponts métalliques deviennent un sujet représenté dans les tableaux impressionnistes. Leur arrivée dans la peinture est une porte d'entrée dans l'imaginaire : les infrastructures industrielles deviennent peu à peu *paysage*. La Place de l'Europe, à Paris<sup>37</sup>, constitue un exemple particulièrement récurrent, puisqu'elle fait l'objet de tableaux successifs de Manet, Caillebotte et de Monet, avant d'être décrite par Zola dans *la Bête Humaine*<sup>38</sup>.

Ce pont est un peu particulier : c'est un carrefour entre trois axes — six rues au total — qui enjambe les voies ferrées de la gare Saint-Lazare.

Édouard Manet l'aborde en premier avec *Le chemin de fer*<sup>39</sup>, tableau précurseur du thème des chemins de fer exploré par les impressionnistes, et reproduit en introduction de ce chapitre. Gustave Caillebotte peint ensuite la place de l'Europe dans deux oeuvres distinctes<sup>40</sup>. Le tableau qui nous intéresse ici<sup>41</sup> représente deux hommes de dos, coiffés d'un haut-de-forme, observant vaguement la gare Saint-Lazare à travers la structure métallique du pont. Bien que d'un aspect technique relativement conventionnel comparé à la touche de Monet, le tableau est perturbant pour ses contemporains à plusieurs titres<sup>42</sup> : le regard des personnages tout d'abord, tourné vers un objet indéterminé ; le cadrage, ensuite, qui

---

**36** MARREY Bernard, *Le fer à Paris — Architectures*, Paris : Picard / Pavillon de l'Arsenal, 1989, pp.6-7.

**37** Sigfried Giedion sera lui-même fasciné plus tard par cette réalisation d'ingénierie, l'évoquant dans son premier ouvrage : GIEDION Sigfried, *Construire en France, en fer, en béton* (1928), *op. cit.* à la note 3 de l'introduction, 2000, p.60.

**38** ZOLA Émile, *La Bête Humaine*, Paris : G. Charpentier, 1890.

**39** MANET Édouard, *Le Chemin de fer*, *op. cit.* à la note 2, 1873.

Ce tableau ne représente pas le pont à proprement dit, mais place son point de vue depuis la place qui se situe sur le pont.

**40** Les deux tableaux portent un titre semblable ; le plus connu est représenté en plus petit car je ne l'analyse pas ici. Il s'agit de CAILLEBOTTE Gustave, *Le Pont de l'Europe*, 1876, Musée du Petit Palais, Genève.

On peut en trouver une analyse détaillée sur la page web suivante : MILLET Cassandra, « Le Pont de l'Europe de Gustave Caillebotte » (2009), *Rombas*, en ligne, URL : <http://histoiredesartsrombas.blogspot.fr/2009/11/le-pont-de-leurope-de-gustave.html>, consulté le 12 janvier 2015.

**41** CAILLEBOTTE Gustave, *Sur le Pont de l'Europe*, 1877, Kimbell Art Museum, Fort Worth, Texas.

**42** DERVAUX Isabelle, « Monet, Manet and the Gare Saint-Lazare » (1998), *Exhibition Notice*, National Gallery of Art, Washington D.C., en ligne, URL : <https://www.nga.gov/feature/manet/manetbro.pdf>, consulté le 12 janvier 2015.

« Le pont de l'Europe [...] coupait de son étoile de fer la tranchée, que l'on voyait reparaître et filer au-delà, jusqu'au tunnel des Batignolles. »

Émile Zola, 1890. 38



Gustave Caillebotte,  
*Le pont de l'Europe*, 1876. 40



Gustave Caillebotte, *Sur le pont de l'Europe*, 1877. 41



donne une grande importance à la surface métallique du premier plan, et freine ainsi la profondeur du tableau ; enfin, l'arrière-plan envahi de fumée. Pour l'historien de l'architecture Paolo Amaldi, Caillebotte identifie ce qui intéressera aussi Giedion dans cet espace : « la fin d'un focus sur lequel se pose la perception, au profit d'un tout spatial qui dissout la notion de mise en scène, d'illusion, de fiction, de spectacle. L'architecture n'est pas un décor, donc elle ne peut s'articuler en un *endroit* et un *envers*, en une face intérieure et une face extérieure<sup>43</sup>. » La structure de fer implique une sorte de *dissolution des limites*.

Monet, pour sa part, se place sur les voies ferrées et fait figurer *le pont de l'Europe*<sup>44</sup> depuis le point de vue opposé. L'*envers* est ici effectivement indistinct de l'*endroit* : la structure métallique garde un aspect semblable. Ce qui prend en revanche une place encore plus importante, c'est la vapeur : une donnée de la perception de l'espace des gares à laquelle nous allons revenir.

### La verrière métallique

Après les ponts, voyons de quelle autre façon l'architecture commence à utiliser le métal en : en verrière de toiture. Ceci préfigure les grands halls de gare de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Les galeries commerçantes du début du XIX<sup>ème</sup> siècle étant le premier exemple marquant, je vous propose de revenir rapidement sur ces fameux *passages*. La description ci-contre<sup>45</sup>, tirée d'un guide et citée par Walter Benjamin dans ses notes pour l'introduction de *Paris, Capitale du XIX<sup>ème</sup> siècle*, décrit de manière assez claire les particularités architecturales de ce type de lieu : il « reçoit sa lumière d'en haut » mais il n'y pleut pas. Cette curiosité climatique est permise par la verrière métallique de toiture, qui couvre ces passages dans toute leur longueur. La photographie du passage Choiseul<sup>46</sup>, choisie par Walter Benjamin, présente le passage sous la lumière du plein jour : c'est bien une rue, mais une rue abritée et privée. Mais n'entrons pas dans l'étude socio-économique de ces passages : pour la perception, c'est surtout le début de l'érosion de la distinction clairement établie entre intérieur et extérieur. Est-ce un espace extérieur ? Non, puisqu'il n'y pleut pas. Mais si c'est un espace intérieur, pourquoi est-il traversé de part en part, pourquoi est-il un lieu de circulation et non de destination ? De plus, comment un intérieur peut-il être surplombé par le ciel, bien visible à travers les carreaux de la verrière ?

Au-delà du toit, la verrière envahit l'ensemble des parois des bâtiments dans les grandes halles dont les expositions universelles présentent les exemples les plus prodi-

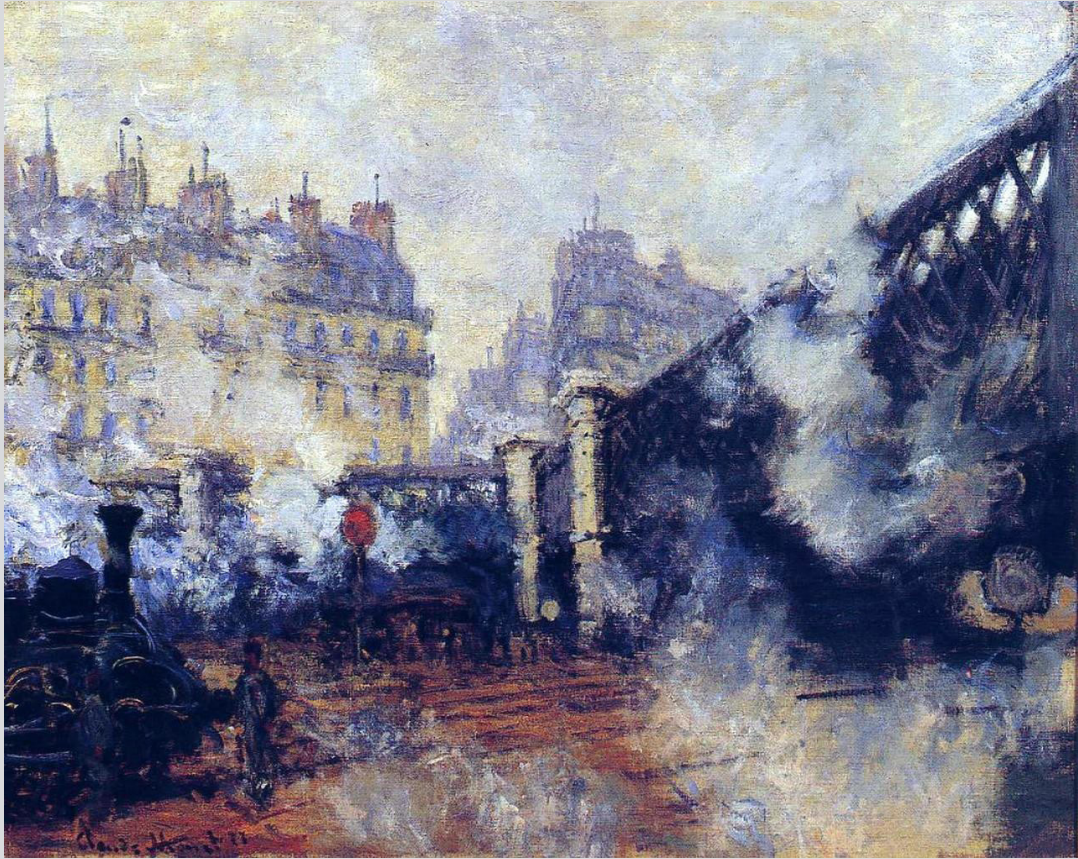
---

<sup>43</sup> AMALDI Paolo, *Architecture. Profondeur. Mouvement*, Gollion : Infolio, 2012, pp.360-361.

<sup>44</sup> MONET Claude, *Le Pont de l'Europe*, 1877, Musée Marmottan, Paris.

<sup>45</sup> *Guide illustré de Paris*, 1852, cité par BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIX<sup>ème</sup> siècle* (1939), *op. cit.* à la note 36 de l'introduction, 1989, p.65.

<sup>46</sup> *Passage Choiseul*, BENJAMIN Walter, *Ibid.*, pp.851-852.



Claude Monet, *Le pont de l'Europe*, 1877. 44

« Nous avons mentionné à maintes reprises les passages qui débouchent sur les grands boulevards. Ces passages, récente invention du luxe industriel, sont des couloirs au plafond de verre et aux entablements de marbre, qui courent à travers des blocs entiers d'immeubles dont les propriétaires se sont solidarisés pour ce genre de spéculation. Des deux côtés du passage qui reçoit sa lumière d'en-haut, s'alignent les magasins les plus élégants [...]. Lorsqu'éclatent de soudaines averses, ces passages sont le refuge de tous les promeneurs surpris auxquels ils offrent une promenade assurée [...]. »

Guide illustré de Paris, 1852. 45



Walter Benjamin, *Passage Choiseul* (détail), début du XX<sup>ème</sup> s. 46

gieux. Dans la même décennie que l'établissement des premières grandes gares, Londres organise la première exposition universelle, en 1851. Joseph Paxton, qui se considérait alors non pas comme un ingénieur ou comme un architecte mais comme un jardinier, construit le Crystal Palace sur le site de l'exposition à Hyde Park. La technique de construction de ce hall d'exposition démesuré — 564 mètres de long — est logiquement issue des serres de jardin, mais à une échelle démultipliée. L'effet est saisissant, car au delà de l'immensité de la halle, ses limites sont rendues plus difficiles à percevoir parce qu'elles sont en verre. Cela provoque pour Sigfried Giedion un « effet de dématérialisation<sup>47</sup> ».

Mais ce palais d'exposition, et les autres qui lui ont succédé<sup>48</sup> notamment à Paris, ne présentent pas l'ouverture physique sur l'extérieur caractéristique des gares, ni leur nature de bâtiment de circulation. Le Crystal Palace a toutefois lancé la dynamique de l'architecture métallique de verrières, décisive pour les gares.

### Les nouvelles cathédrales

Après les premiers « embarcadères<sup>49</sup> », simples quais à l'air libre, les gares deviennent un terrain de jeu privilégié de la construction métallique à partir de la fin des années 1840. C'est le hall d'embarquement, et non la façade, qui constituera un « champ d'exploits techniques<sup>50</sup> » pour les verrières métalliques. La compétition internationale des ingénieurs pour les plus grandes portées de toiture se concentre alors sur les gares, remportée successivement par Eugène Flachet en 1852 avec les 40m de portée de la gare Saint-Lazare, puis par William-Henry Barlow en 1868 avec les 73m de portée de la gare Saint-Pancras de Londres. Finalement, en même temps que les halls d'exposition, les gares deviennent le nouveau grand terrain d'expérimentation<sup>51</sup> de l'architecture métallique. Nouvel équipement emblématique des villes, la gare est désormais comparée à

---

**47** D'après l'analyse de AMALDI Paolo, *op. cit.* à la note **43**, 2012, p.356.

**48** Sigfried Giedion consacre un grand chapitre de son ouvrage phare aux expositions universelles successives lors de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, revenant en détail sur les grandes halles métalliques où le sentiment d'ouverture prédomine.

GIEDION Sigfried, *Espace, Temps, Architecture* (1941), *op. cit.* à la note **52** de l'introduction, 1995, pp.156-179.

**49** « On emprunte également une partie [du vocabulaire des chemins de fer] à la technique voisine des transports fluviaux : embarcadère » LEUILLOT Paul, « Peter Wexler, la Formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778-1842 » (1956), *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 1956, Volume 11, numéro 3, en ligne, URL : [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess\\_0395-2649\\_1956\\_num\\_11\\_3\\_2566\\_t1\\_0385\\_0000\\_1](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1956_num_11_3_2566_t1_0385_0000_1), consulté en ligne le 15 janvier 2015.

**50** MARREY Bernard, *op. cit.* à la note **36**, 1989, pp.32-33.

**51** Le nouveau grand terrain d'expérimentation, arrivant après les passages, mais aussi les marchés couverts et les serres de jardin — non abordés dans cette étude pour ne pas s'éloigner plus longtemps du voyage ferroviaire.

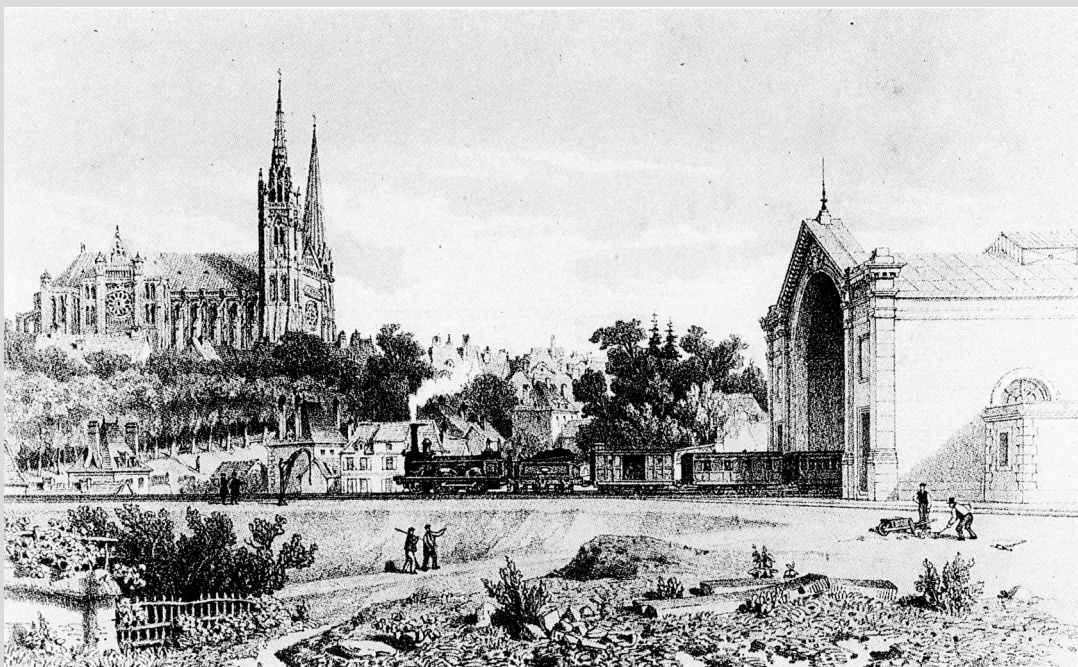




*Le Crystal palace, conçu par Joseph Paxton, Londres, 1851.*

« La gare immense et ses vitraux larges et droits »

Émile Verhaeren, 1906. [53](#)



Adolphe Maugendre, *La gare de Chartres*, 1851. [54](#)

une « nouvelle cathédrale<sup>52</sup> », avec son plafond haut et lumineux, ses « vitraux larges<sup>53</sup> » et son rôle de symbole de la nouvelle société industrielle<sup>54</sup>. Pour Émile Zola, elle est vouée à devenir objet de lyrisme<sup>55</sup>. Comme le passage, la gare est destinée à être traversée. Mais le trouble dans la perception des notions d'intérieur et d'extérieur va plus loin.

### 1.3. Un étrange intérieur

---

#### Les deux parties de la gare

Nous avons vu plus tôt que les représentations du Pont de l'Europe font état d'un « tout spatial », une absence de séparation entre intérieur et extérieur. Située à proximité immédiate, la gare Saint-Lazare semble pour sa part garder un intérieur et un extérieur plus distincts : l'extérieur, c'est d'abord la façade sur le centre-ville, véritable décor urbain, « mise en scène<sup>56</sup> ». Comme les autres grandes gares du XIX<sup>ème</sup> siècle, cette gare se compose de « deux parties principales de forme essentiellement différente<sup>57</sup> ». Le matériau de la partie urbaine de la gare, le bâtiment d'accueil, est la pierre<sup>58</sup>, et c'est alors le terrain d'expression des architectes et du style éclectique<sup>59</sup>. Mais intéressons-nous plutôt à l'autre côté, la grande halle, le domaine des ingénieurs et de l'architecture métallique : est-ce le véritable intérieur de la gare ? Oui, probablement, et pourtant un doute persiste...

#### Le hall de gare ouvre sur les voies

Cette lithographie de la place de l'Europe<sup>60</sup> offre une vue d'ensemble autrement plus académique que les tableaux de Caillebotte et de Monet. Néanmoins, observée de-

---

**52** L'expression « la gare, nouvelle cathédrale du siècle industriel » est notamment reprise par Marc Noutschi dans le chapitre sur l'architecture haussmannienne, dans son ouvrage NOUSCHI Marc, *Petit atlas historique de la culture en occident*, Paris : Armand Colin, 2009.

**53** VERHAEREN Émile (1855-1916), « Plus loin que les gares, le soir », *La multiple splendeur* (1906), Paris : Mercure de France, 1907.

**54** La juxtaposition de la gare et de la cathédrale de Chartres dans la composition du dessin de Maugendre — voir page 31 — est à ce titre évocatrice. MAUGENDRE Adolphe, *la Gare de Chartres*, lithographie, 1851, lieu de conservation inconnu.

**55** ZOLA Émile, *le Sémaphore de Marseille*, 19 avril 1877, cité par LEDUC-ADINE Jean-Pierre, *Écrits sur l'Art* (Paris : Gallimard, 1991), p.315

**56** Pour reprendre l'expression de l'analyse du tableau de Caillebotte étudiée plus tôt, voir AMALDI Paolo, *op. cit.* à la note **43**, 2012, pp.360-361.

**57** MEYER A.G., *Eisenbauten*, p.146, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note **40** de l'introduction, p.175.

**58** Remarquons que Monet n'a, parmi ses douze tableaux de la série *La Gare Saint-Lazare*, jamais dépeint la façade de pierre du bâtiment.

**59** Lire à ce propos le premier chapitre de l'ouvrage de référence MEEKS Caroll, *Railroad station : an architectural history*, Londres : Yale University Press, 1956, pp.1-19.

**60** LAMY Auguste, *Construction d'un pont à la Place de l'Europe, au-dessus des Chemins de fer de l'Ouest*, *L'illustration*, 11 avril 1868, lieu de conservation inconnu.



« Nos artistes doivent trouver la poésie des gares comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves. »

Émile Zola, 1877. 55

« Pour l'architecture, il y a deux mondes entièrement différents, car l'architecture ne connaît en fait aucun genre d'édifice dans lequel un seul bâtiment conjoint deux parties principales de forme essentiellement différente, comme, dans nos grandes gares d'aujourd'hui, les bâtiments d'accueil élevés dans une architecture de pierre et les halles de fer et de verre de la véritable station ferroviaire. »

A.G. Meyer. 57



Auguste Lamy, *Construction d'un pont à la Place de l'Europe, au-dessus des Chemins de fer de l'Ouest*, 1868. 60

puis l'extérieur, depuis le côté des voies ferrées, l'ouverture du hall de gare est flagrante. Sur la plus grande des portions de toiture, à droite, la ferme métallique servant de structure au toit apparaît à la bordure de ce dernier<sup>61</sup>. Bien entendu, cette particularité vient de la nécessité de laisser entrer et sortir les trains. Le résultat n'en est pas moins nouveau : comparée à un bâtiment traditionnel entouré de quatre murs, cette gare donne l'impression manifeste qu'au moins un mur a disparu : celui qui se trouve du côté de l'artiste.

Approchons-nous de ce mur fantôme, c'est-à-dire de la limite du toit, avec le tableau<sup>62</sup> de Claude Monet. Le toit du hall, sur la droite, apparaît avec les verrières cachées, ce qui lui donne un aspect de tache sombre, particulièrement massive en comparaison avec la finesse des poteaux. L'espace situé sous le toit est-il un espace intérieur ? Il est permis d'en douter, car la lumière n'est pas différente de celle de l'extérieur ; le sol aussi est identique et se poursuit sans discontinuer de l'extérieur à la partie située sous le toit. Le sentiment de dissolution des limites, pressenti dans l'analyse de Paolo Amaldi du tableau de Gustave Caillebotte, se confirme, ici avec la dissolution de la limite claire entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment.

Mais nous n'avons parlé jusque-là que d'une des deux typologies de grands halls de gare : la gare terminus, c'est à dire en tête de ligne, définie par une grande allée transversale permettant d'accéder à tous les quais. L'autre typologie comporte un ensemble de voies qui partent dans les deux directions : la halle de la gare est alors ouverte transversalement à ses deux extrémités, pour laisser passer les trains. On peut prendre comme exemple la gare de Nevers, photographiée par Hyppolite-Auguste Collard en 1860<sup>63</sup>. Elle présente le même type de verrière qu'une gare parisienne, et bien que plus modeste, elle donne tout de même une impression d'immensité en comparaison avec la locomotive située en-dessous<sup>64</sup>. Mais pour accéder à cet espace étonnant, qui plus est souvent envahi de vapeur comme nous allons l'observer ensuite, le voyageur doit traverser la halle des départs, puis, jusqu'à la fin des années 1860 au moins<sup>65</sup>, une salle d'attente, qui marquent une transition entre l'espace encore assez intime des petites villes de province, et l'espace industriel de l'embarquement.

---

**61** Notons que depuis cette époque, une cloison vitrée à structure métallique a été installée sur la face ouverte de la gare, fermant partiellement cet espace au-dessus du passage des trains.

**62** MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare, Vue extérieure*, 1877, Collection privée.

**63** COLLARD Hyppolite-Auguste Collard, *La gare de Nevers*, 1860-1863, Photographie imprimée à l'albumine, J. Paul Getty Museum, Los Angeles

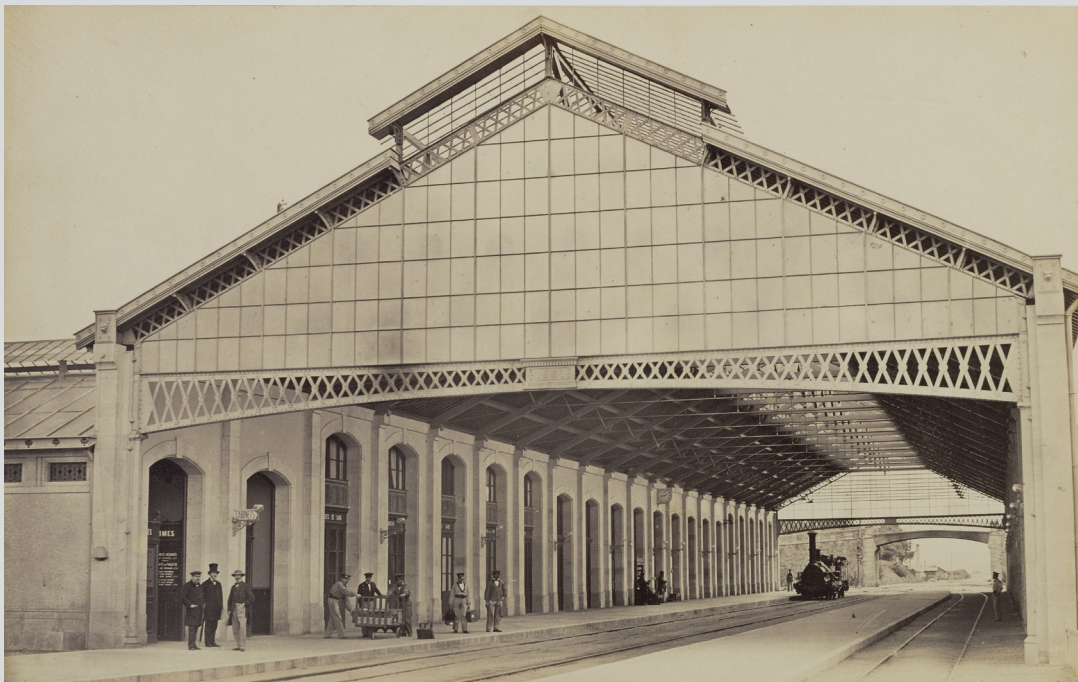
**64** KREN Thomas, dir., « Nevers station », *Collections*, J. Paul Getty Museum, URL : <http://www.getty.edu/art/gettyguide/artObjectDetails?artobj=144198>, consulté en ligne le 6 novembre 2014.

**65** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, pp. 173-179.





Claude Monet, *La gare Saint-Lazare, Vue extérieure*, 1877. 62



Hyppolite-Auguste Collard, *La gare de Nevers*, 1860. 63



## Effets de lumière

La raison d'être de la verrière est d'abriter de la pluie tout en apportant autant de lumière naturelle que possible. Pour Alphonse Daudet, encore endormi en descendant d'un train de nuit, la « gigantesque voûte de verre inondée de lumière<sup>66</sup> » fait partie des toutes premières impressions marquant avec force son arrivée à Paris. En revenant à la gare Saint-Lazare, avec un autre tableau de Claude Monet<sup>67</sup>, cette fois dans la halle, nous pouvons observer l'entrée de la lumière par la verrière, projetée sur le sol au bas du tableau. D'après l'analyse tenue par Ernst Gombrich<sup>68</sup>, Monet ne s'intéresse pas à la gare comme lieu où les êtres humains se retrouvent ou se séparent, mais il est fasciné par l'effet de lumière projetée à travers la toiture vitrée sur les nuages de vapeur.

## 1.4. De la vapeur dans l'air

---

### Monet à la gare

Pendant sa « période d'Argenteuil » (1871-1878<sup>69</sup>), Claude Monet fréquente souvent la gare Saint-Lazare, puisque c'est le terminus de la ligne d'Argenteuil et des trains de Normandie. Il la choisit comme décor pour représenter la ville moderne, entreprend alors des démarches auprès du directeur de la compagnie pour être autorisé à y installer son chevalet et obtient habilement ce qu'il souhaite<sup>70</sup>. Il s'engage alors dans une série de douze tableaux, dont plusieurs sont présentés dans ce mémoire. Dès avril 1877, Claude Monet peut exposer des vues de la gare Saint-Lazare à la troisième exposition impressionniste, évoquée par Zola<sup>71</sup>.

C'est la première fois qu'il expose une série de plusieurs tableaux depuis le même point de vue en faisant varier les effets de lumière et de fumée : le tableau ci-contre<sup>72</sup> a un cadrage presque identique au précédent, mais il s'en dégage une impression dif-

---

**66** DAUDET Alphonse, *Trente ans de Paris à travers ma vie et mes livres*, Paris : C. Marpon et E. Flammarion, 1888, p.3.

**67** MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare*, 1877, Musée d'Orsay, Paris.

**68** GOMBRICH Ernst, *The story of Art* (1950), Londres : Phaidon, 1995, pp.519-520.

**69** Le mouvement impressionniste prend son nom pendant cette période. Il le tire d'un article de presse moqueur à son égard, qualifiant pour la première fois cette peinture d'« impressionniste ». Voir SAGNER-DÜCHTING Karin, *Claude Monet 1840-1926 - Une fête pour les yeux*, Trad. TRÉMEAU-BÖHM Marie-Anne, Cologne : Taschen, 1998, pp.57-61.

**70** ADHÉMAR Hélène, *Hommage à Claude Monet (1840-1926)*, Paris : Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 1980, p.112.

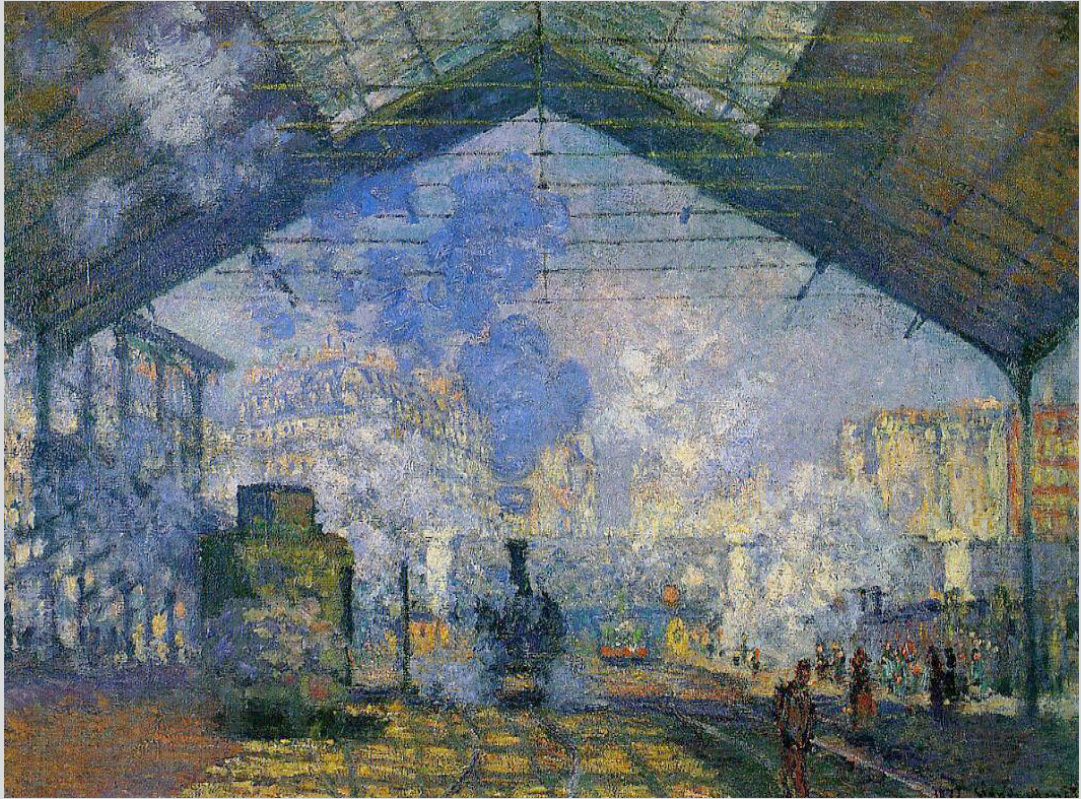
**71** ZOLA Émile, « Une exposition : les peintres impressionnistes », 1877, cité par BALESTRA Raymond, *La Gare Saint-Lazare — Claude Monet*, Documents pédagogiques de l'Académie de Nice, URL : <http://www.ac-nice.fr/ia06/eac/file/PDFAV/Claude%20MONET%20La%20gare%20Saint%20Lazare.pdf>, consulté le 29 novembre 2014.

**72** MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare, Arrivée d'un train*, 1877, Fogg Art Museum, Cambridge, Massachusetts.



« Un bruit de roues qui sonne sur des plaques de fonte, une gigantesque voûte de verre inondée de lumière, des portes qui claquent, des chariots à bagage qui roulent, une foule inquiète, affairée, des employés des douanes. — Paris ! »

Alphonse Daudet, 1888. 66



Claude Monet, *La gare Saint-Lazare*, 1877. 67



Claude Monet, *La gare Saint-Lazare, Arrivée d'un train*, 1877. 72



férente. La lumière a changé, et surtout, la fumée crachée par les locomotives est plus dense, ce qui confère une *impression* différente. Dans ce tableau, en plus de l'ouverture sur l'extérieur, c'est l'existence d'un climat sous le toit de la halle de la gare qui trouble la perception d'un espace intérieur. Ces vapeurs, dont Jules Janin fait aussi l'éloge<sup>73</sup>, et qui ressemblent aux nuages ou à la brume qu'on avait l'habitude de voir dehors, à l'extérieur des bâtiments, s'invitent désormais dans cet étrange intérieur.

### Mise en scène d'un paysage

Jean Renoir a rapporté<sup>74</sup> que, quand Claude Monet peint le jeu du soleil et de la vapeur, c'est aussi une mise en scène artificielle : le peintre a demandé de retarder le train de Rouen d'une demi-heure par rapport à son horaire habituel pour pouvoir fixer la vapeur sur sa toile au moment où la lumière était la meilleure. Il « obtint ce qu'il voulut. On retarda des trains, interdit des quais et on bourra les locomotives afin qu'elles crachent autant de vapeur qu'il plaisait à Monet<sup>75</sup>. » C'est donc bien une représentation intentionnelle de la part de l'artiste. Ces images emplies de fumée participent au passage dans un nouveau régime de perception où cette vapeur fait partie du paysage.

Il s'agit d'un paysage où l'air n'est plus *vide* mais acquiert une épaisseur matérielle observable. Cet effet de vapeur a été exploré par William Turner<sup>76</sup> plusieurs décennies avant les impressionnistes. Claude Monet connaissait les travaux de William Turner. Il les avait vus à Londres avec Camille Pissaro en 1870-1871. Ces tableaux l'avaient conforté dans sa conviction que les effets de vapeur et de lumière importaient plus que le sujet d'une peinture<sup>77</sup>.

Commenté plus tard par Henri Matisse<sup>78</sup>, *Pluie, Vitesse, Vapeur*<sup>79</sup> était « une sorte de talisman<sup>80</sup> » pour le groupe des impressionnistes. Le chef-d'oeuvre des dernières années de William Turner prend comme sujet un train lancé sur un viaduc, mais représente surtout un effet atmosphérique qui mêle la fumée du train aux nuages et qui envahit toute la toile. La vapeur qui se mêle au brouillard ne recouvre pas que le toit du hall de gare comme dans l'*Arrivée d'un train* de Monet, mais Londres toute entière.

---

**73** JANIN Jules, *Voyage de Paris à la mer*, Paris : Ernest Bourdin, 1847, p.5.

**74** Cette épisode est raconté par SAGNER-DÜCHTING Karin, *op. cit.* à la note **69**, 1998, pp.57-61.

**75** *Ibid.*, p.57.

**76** « La fumée fascinait Turner. » AMALDI Paolo, *op. cit.* à la note **43**, 2012, p.355.

**77** GOMBRICH Ernst, *The story of Art* (1950), *op. cit.* à la note **68**, 1995, pp. 519-520.

**78** MATISSE Henri, Cité par GAGE John, *Turner* (1987), Trad. TRONC Hélène et MENEGAUX Odile, Paris : Citadelles & Mazenod, 2010, p.38.

**79** TURNER William, *Rain, Speed and Steam*, 1844, National Gallery, Londres.

**80** GAGE John, *Turner* (1987), *op. cit.* à la note **78**, 2010, p.30.

« Monet a exposé cette année des intérieurs de gares superbes. On y entend le grondement des trains qui s'engouffrent, on y voit des débordements de fumée qui roulent sous les vastes hangars. Là est aujourd'hui la peinture... »

Emile Zola, 1877. **71**

« La poésie du XIX<sup>ème</sup> siècle, il faut le dire, c'est la vapeur »

Jules Janin, 1847. **73**



James Turner, *Rain, Speed and Steam*, 1844. **79**

« Ce ne sont plus des tableaux mais des agrégats de couleurs, des carrières de pierre précieuses, de la peinture au sens le plus beau du mot »

Henri Matisse à propos de  
*Rain, Speed and Steam* de Turner,  
début du XX<sup>ème</sup> siècle. **78**

## La ville, paysage de la vapeur

Oscar Wilde imagine en 1891 un intéressant retournement de l'idée établie selon laquelle l'art tente de montrer le monde tel qu'il est. Pour lui, comme dans l'extrait ci-contre<sup>81</sup>, l'art définit le monde tel qu'on le regarde. Si l'on suit son idée, à partir du moment où la vapeur des locomotives est représentée dans l'art, l'épaisseur de l'air entre dans le paysage et fait dès lors partie de ce qu'un observateur perçoit. Pour Monet, à l'*Extérieur de la gare Saint-Lazare*<sup>82</sup>, le blanc de la vapeur envahit une grande partie de la toile : les bâtiments, les murs et même le sol s'effacent derrière un écran de fumée. Le paysage que l'on perçoit de la ville n'est plus construit en pierre : c'est d'abord un environnement de fumée. Après la conquête de Londres avec William Turner, la vapeur sort de la gare à Paris et y envahit la ville grâce à Claude Monet.

## 2.5. La ville du train

---

### De Charles Baudelaire à Émile Verhaeren : le regard s'accélère.

Les peintres William Turner et Claude Monet ne sont pas les seuls à représenter la ville comme un paysage de vapeur. Pour Walter Benjamin, c'est Charles Baudelaire qui est le premier à faire de la ville industrielle un objet de poésie lyrique<sup>87</sup>. Dans *les Fleurs du Mal*<sup>88</sup>, vingt ans avant Monet et en pleine période de développement du réseau ferré en France, le paysage urbain se parcourt, s'observe, se raconte. Pour Charles Baudelaire, il rend compte de la détresse du poète. La fumée, le brouillard, les « fleuves de charbon<sup>89</sup> » constituent une grande part du paysage de la ville dans l'imaginaire du poète<sup>90</sup>.

---

**81** WILDE Oscar, « Le Déclin du mensonge » (1891), *Oeuvres*, Paris : Stock, 1977, vol. 1, pp.307-308.

**82** MONET Claude, *Extérieur de la Gare Saint-Lazare, arrivée d'un train*, 1877, Collection privée.

**83** BAUDELAIRE Charles, « Tableaux Parisiens », *Les Fleurs du Mal*, op. cit., 1857, LXXXIX, Le Cygne.

**84** *Ibid.*, LXXXIX, Le Cygne.

**85** *Ibid.*, XC, Les Sept Vieillards.

**86** *Ibid.*, CIII, Le Crépuscule du Matin.

**87** BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris : Allia, 2003, p.31.

**88** BAUDELAIRE Charles, *Les fleurs du Mal*, 2<sup>ème</sup> édition, Paris : Poulet-Malassis, 1857.

**89** BAUDELAIRE Charles, « Tableaux Parisiens », op. cit. à la note **83**, 1857, LXXXVI, Paysage.

**90** On pourrait aussi noter l'intérêt précoce de Charles Baudelaire pour les estampes japonaises, dont un des traits esthétiques est de représenter les brumes sous une forme particulièrement matérialisée. La diffusion et la popularité de ces estampes grandira après la mort de Baudelaire. Cf. THIRION Yvonne, « Le japonisme en France dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à la faveur de la diffusion de l'estampe japonaise », *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 1961, en ligne, URL : [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/caief\\_0571-5865\\_1961\\_num\\_13\\_1\\_2193](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/caief_0571-5865_1961_num_13_1_2193), consulté le 19 janvier 2015.



« La vie imite l'art bien plus que l'art n'imita la vie. [...] À qui donc, sinon aux impressionnistes, devons-nous ces admirables brouillards fauves qui se glissent dans nos rues, estompent les becs de gaz, et transforment les maisons en ombres monstrueuses ? [...] Le changement prodigieux survenu, au cours des dix dernières années, dans le climat de Londres, est entièrement dû à cette école d'art. »

Oscar Wilde, 1891. **81**



Claude Monet, *Extérieur de la Gare Saint-Lazare, arrivée d'un train*, 1877. **82**

« Il est doux, à travers les brumes, de voir naître [...] Les fleuves de charbon monter au firmament »

Paysage. **89**

« Le vieux Paris n'est plus (La forme d'une ville Change plus vite, hélas, que le coeur d'un mortel) ; »

Le Cygne. **83**

« Derrière la muraille immense du brouillard »

Le Cygne. **84**

« Un brouillard sale et jaune inondait tout l'espace »

Les Sept Vieillards. **85**

« Une mer de brouillard baignait les édifices »

Le Crépuscule du Matin. **86**

Charles Baudelaire, *Les fleurs du mal*, 1857.

En dépeignant l'esthétique de territoires industriels, comme dans « les villes<sup>91</sup> », le poète belge Émile Verhaeren rend compte d'un paysage urbain différent de celui de Baudelaire. Plusieurs décennies sont passées, durant lesquels les voyages en train sont passés du registre des étonnantes nouveautés à celui du quotidien. Dans son étude sur Émile Verhaeren, Stefan Zweig conclut que le regard du poète veut « compter avec de nouvelles vitesses et de nouvelles étendues<sup>92</sup> ». Nous partirons à la recherche de ce nouveau regard, plus rapide, marqué par le voyage en train, dans le chapitre 2. Mais juste avant, faisons un détour par le Paris de Haussmann en nous redirigeant vers la gare depuis.

### La ville nouvelle conduit à l'univers mécanique de la gare

Il existe de nombreuses interprétations des grands travaux de modernisation de Paris entrepris en 1853 par le préfet Georges Eugène Haussmann sous les ordres de Napoléon III, parmi lesquelles les plus courantes sont la facilitation de la circulation dans la capitale notamment pour l'armée impériale, la volonté d'assainissement hygiéniste, l'amélioration des conditions de logement, la mise en scène des monuments et l'embellissement de la ville. Toutefois, le préfet Haussmann lui-même donne en 1858 une autre explication en affirmant que l'objectif est « d'ouvrir les traverses des [...] chemins de fer<sup>93</sup> ». En suivant ce témoignage, en regardant la gare de l'Est comme l'aboutissement du Boulevard de Strasbourg, et la gare Montparnasse comme l'issue de la rue de Rennes, on peut penser que les gares ont une place particulière dans la ville ; qu'elles en sont le moteur.

Dès le premier chapitre de *La Bête humaine*, les personnages de Émile Zola, depuis un immeuble qui donne sur les voies ferrées, observent le ballet mécanique en contrebas. Ils décrivent le mouvement des locomotives sur les voies de la gare Saint-Lazare, communiquant entre elles par signaux sonores, sifflant, allant se placer, et entraînent les flux de passagers montant et descendant des trains<sup>94</sup>. La description de ce paysage marqué sans cesse par le mouvement peut être vue comme le témoignage du changement de *régime cinétique* qui se produit dans la société à cette période : le basculement de la valeur *immobilité* à la valeur *mouvement*, que nous allons étudier dans le chapitre suivant.

---

**91** VERHAEREN Émile, « les villes », *Les forces tumultueuses*, op. cit. à la note **91**, 1902, p.75.

**92** ZWEIG Stefan, *Émile Verhaeren : sa vie, son oeuvre*, Paris : Mercure de France, 1910, p. 128.

**93** HAUSSMANN Georges Eugène, *mémoire présenté par M. le préfet de la Seine au Conseil Municipal de Paris au sujet d'une convention entre l'État et la Ville relative à l'ouverture de nouvelles voies publiques*, Paris, 1858, p.4, cité par STUDENY Christophe, op. cit. dans la note **9** de l'introduction, p. 197.

**94** ZOLA Émile, *La Bête Humaine*, op. cit. à la note **38**, 1890, p.18.



« Oh ! ces villes, par l'or putride envenimées !  
Clameurs de pierre et vols et gestes de fumées,  
Dômes et tours d'orgueil et colonnes debout  
Dans l'espace qui vibre et le travail qui bout,  
En aimas-tu l'effroi et les affres profondes  
Ô toi, le voyageur  
Qui t'en allais triste et songeur  
Par les gares de feu qui ceignent le monde ?  
Cahots et bonds de trains par au-dessus des monts ! »

Émile Verhaeren, « les villes », 1902. 91

« C'est un nouveau panorama qui se développe. Le regard, auquel ne suffisent plus les perceptions horizontales dans le lointain, veut mesurer les hauteurs, s'adapter à l'élévation des maisons, compter avec de nouvelles vitesses et de nouvelles étendues. »

Stefan Zweig, 1910. 92

« Il s'agit d'ouvrir dans la capitale les traverses des grandes routes nationales de notre temps, c'est-à-dire les chemins de fer. »

Georges Eugène Haussmann, 1858. 93

« Sous eux, toujours, les petites machines de manoeuvre allaient et venaient sans repos ; et on les entendait à peine s'activer, comme des ménagères vives et prudentes, les roues assourdies, le sifflet discret. Une d'elles passa, disparut sous le pont de l'Europe, emmenant au remisage les voitures d'un train de Trouville qu'on débranchait. Et là-bas, au delà du pont, elle frôla une machine venue seule du dépôt, en promeneuse solitaire, avec ses cuivres et ses aciers luisants, fraîche et gaillarde pour le voyage. Celle-ci s'était arrêtée, demandant de deux coups brefs la voie à l'aiguilleur, qui, presque immédiatement, l'envoya sur son train, tout formé, à quai sous la marquise des grandes lignes. Un flot de voyageurs se pressait, on entendait le roulement des chariots chargés de bagages, des hommes poussaient une à une des bouillottes dans des voitures. »

Émile Zola, *La Bête Humaine*, 1890. 94

**« La technique a soumis le  
sensorium humain à un complexe  
entraînement. »**

Walter Benjamin <sup>1</sup>

Chapitre II

---

# L'œil du voyageur

## 2.1. Le train comme dispositif d'observation

---

Après avoir exploré le changement de perception dû à l'architecture de la gare et à sa place dans la ville, accompagnons le voyageur dans le train. Ce dernier n'est pas seulement une machine permettant de se déplacer, c'est aussi une machine permettant d'observer le monde d'une certaine manière. L'historien et ingénieur Marc Desportes établit l'hypothèse que chaque technique de transport est « porteuse » d'un paysage<sup>2</sup>, c'est à dire qu'elle « modèle une approche originale de l'espace traversé<sup>3</sup> ». Suivons sa théorie en cherchant, à l'aide de témoignages et d'exemples, ce qui caractérise le nouveau regard sur le paysage permis par les voyages ferroviaires, et en quoi il diffère du regard sur le paysage depuis les moyens de transport antérieurs : la diligence et la malle-poste.

Il nous faut désormais aborder le voyageur comme un *observateur*, tel que nous l'avons défini plus tôt, c'est à dire en tant que personne qui voit à travers un ensemble de limitations techniques, et de conventions sociales et culturelles. Commençons par définir les caractéristiques du train, abordé comme *dispositif d'observation*.

### Isolement des sens au profit de la vue

Le voyage en train marque une rupture avec le voyage à pied, à cheval ou en diligence qui impliquait une « expérience sensorielle riche, ouverte sur le monde extérieur, en contact direct avec lui, offrant un contact toujours renouvelé avec les choses familières<sup>4</sup>. » Dans le train, véhicule fermé, l'ouïe est isolée de l'extérieur. Elle est aussi entravée par les bruits du contact des roues sur les rails et du fonctionnement de la locomotive. Les voyageurs n'entendent en général que ce qui se produit dans le compartiment. Il en va de même pour l'odorat. Comme nous allons l'expliquer dans un des paragraphes suivants, le toucher n'est plus sollicité pour sentir les secousses de la route comme lors d'un voyage en diligence. Cet isolement des sens, « anesthésiés par l'isolement du wagon<sup>5</sup> », laisse la vue comme seule source pour la perception du monde extérieur au train. Cette prévalence absolue de la vue dans la perception depuis le train explique l'usage récurrent des termes *observation*, *observateur*, *régime scopique*, définis dans l'introduction et centrés sur la perception visuelle.

---

<sup>1</sup> BENJAMIN Walter, *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique* (1936), Paris : Allia, 2003, cité par MICHON Pascal, « Les appareils et les mutations de l'expérience — Walter Benjamin », *Rhuthmos — Plateforme internationale pluridisciplinaire de recherche sur les rythmes*, 2 mars 2014, URL : <http://www.rhuthmos.eu/spip.php?article1142#nb5>, consulté le 30 novembre 2014.

<sup>2</sup> MASSON Damien, *op. cit.* à la note 47 de l'introduction, 2009, pp. 32-35.

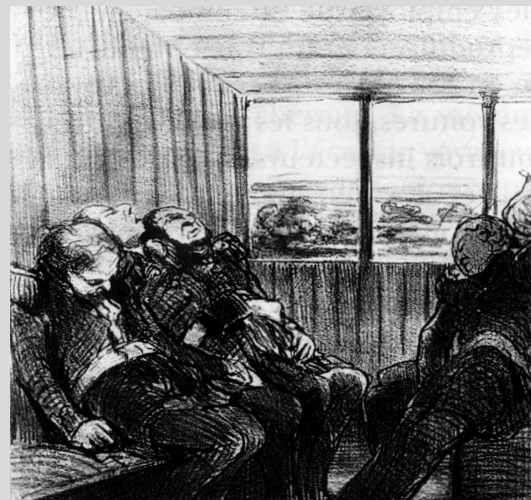
<sup>3</sup> DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.8.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p.128.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p.184.



Honoré Daumier, *Le voyage en troisième classe*, 1867, *Le Charivari*.



Honoré Daumier,  
*Voyage en chemin de fer*, 1848,  
photographies Roger-Viollet.



## Regard latéral

Le cheval, mais aussi les voitures à traction hippomobile<sup>6</sup>, abordés comme dispositifs d'observation, permettaient le plus souvent de regarder vers l'avant, dans la direction de la route<sup>7</sup>. L'observateur pouvait alors distinguer au loin ce qui allait passer devant ses yeux quelques minutes plus tard, ce qui lui permettait d'appréhender le territoire traversé comme un ensemble assez cohérent<sup>8</sup>.

En revanche, assis dans son compartiment, le passager d'un train regarde ce qui défile perpendiculairement par rapport au mouvement du train. Comme Johan Jongkind qui se place comme unique référence de son point de vue<sup>9</sup>, un observateur voit un fragment du territoire défilier rapidement dans le cadre de la fenêtre. En se tournant de l'autre côté, comme le fait le narrateur de *la Recherche*<sup>10</sup>, il peut parfois observer le défilement d'un autre fragment du territoire dans la fenêtre d'en face. Le territoire extérieur est donc divisé en deux hémisphères observables. Les fragments ainsi visibles sont difficiles à relier dans une suite logique, et paraissent imprévisibles.

## Le voyageur est passif dans le mouvement

L'observateur découvrant le voyage en train subit des contraintes nouvelles<sup>11</sup>. Là où un parcours à pied, à cheval ou en diligence permettait au voyageur de faire halte où bon lui semblait à tout moment, le train n'offre plus la possibilité d'hésiter, de ralentir, de marquer une pause, ou de dévier son trajet en cours de route. Le voyageur, immobile sur sa banquette, est emporté et privé de la liberté offerte par la marche<sup>12</sup>. Ce sentiment d'emprisonnement dans le wagon, exprimé par Alfred Delvau<sup>13</sup>, est accentué par l'im-

---

**6** Voir par exemple cette illustration : ADAM Victor Jean, *Malle-poste modèle Briska*, lithographie, autour de 1838, Musée national de la voiture et du Tourisme, Compiègne. Ce modèle de diligence rapide est adopté par l'administration des Postes françaises en 1838, l'année suivant l'inauguration de la ligne Paris—Saint-Germain.

**7** Contrairement à une idée établie, les voitures utilisées avant le développement du train disposaient presque systématiquement d'une ouverture à l'avant du compartiment intérieur. Par exemple, la malle-poste française et le mail-coach britannique ne disposent que d'un seul compartiment pour voyageurs : le coupé, qui présente une ouverture à l'avant permettant d'observer la route, le courrier étant placé à l'arrière du véhicule. En revanche, la grande diligence, aussi utilisée en France au XIX<sup>ème</sup> siècle, comporte plusieurs compartiments de passagers. Ils n'ont donc plus tous la possibilité de regarder vers l'avant. La rotonde, compartiment situé à l'arrière, est du reste dénigrée par les voyageurs.

À ce propos, on pourra consulter JOBÉ Joseph, *Au temps des cochers*, Lausanne : Edita-Lazarus, 1976.

**8** DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.128.

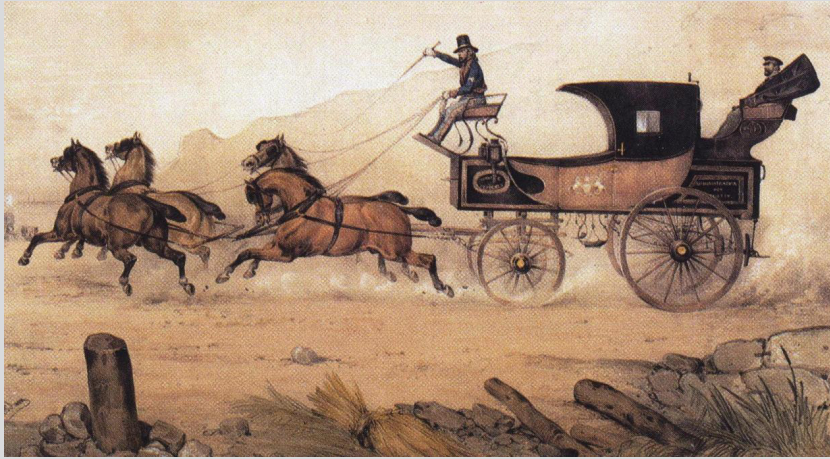
**9** cité par VINCENOT Henri, *L'Âge du chemin de fer*, Paris : Denoël, 1980, pp.136-138.

**10** PROUST Marcel, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Paris : Gallimard, 1919, p.69.

**11** À ce propos, plusieurs extraits de *Paysages en mouvement* sont instructifs : DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, pp. 134-135 ; 150-160 ; 184.

**12** En particulier dans les premiers trains, avant l'invention du couloir latéral permettant de circuler d'un compartiment à l'autre. Les passagers embarquaient alors directement dans leur compartiment, muni d'une porte donnant sur la voie.

**13** DELVAU Alfred, *Du Pont des Arts au pont de Kehl (Reisebilder d'un Parisien)*, Paris : C. Marpon et E. Flammarion, 1866, p.10.



Victor Jean Adam, *Malle-poste modèle Briska*, autour de 1838. **6**

« Ce n'était pas moi qui me déplaçais,  
mais le paysage. »

Johan Barthold Jongkind (1819-1891). **9**

« La ligne du chemin de fer ayant changé de direction, le train tourna, la scène matinale fut remplacée dans le cadre de la fenêtre par un village nocturne aux toits bleus de clair de lune, avec un lavoir encrassé de la nacre opaline de la nuit, sous un ciel encore semé de toutes ses étoiles, et je me désolais d'avoir perdu ma bande de ciel rose quand je l'aperçus de nouveau, mais rouge cette fois, dans la fenêtre d'en face qu'elle abandonna à un deuxième coude de la voie ferrée ; si bien que je passais mon temps à courir d'une fenêtre à l'autre pour rapprocher, pour rentoiler les fragments intermittents et opposés de mon beau matin écarlate et versatile et en avoir une vue totale et un tableau continu. »

Marcel Proust, 1919. **10**

« On voudrait retourner, on voudrait descendre : le train express ne le veut pas ! »

Alfred Delvau, 1866. **13**

pression que rien ne résiste à la nouvelle force mécanique développée par le train.

### Le mouvement de translation mécanique

Le compagnon Perdiguier s'étonne de la facilité avec laquelle le train se déplace, tiré par un « monstre grandiose<sup>14</sup> » en lieu et place des chevaux. En effet, la puissance mécanique de la machine à vapeur sonne le glas d'un mode de locomotion « millénaire<sup>15</sup> » basé sur l'usage de l'énergie des animaux qui donnaient l'impression de lutter à chaque instant<sup>16</sup>. L'énergie artificielle en revanche semble s'imposer sans effort face à la nature, dépassant de fait à la fois la puissance et la vitesse des bêtes de trait.

Par ailleurs, la locomotive, placée le plus souvent à l'avant du train, ne peut pas être observée : on peut la qualifier de « force de traction aveugle ». Le « glissement » ferroviaire, pour reprendre le vocabulaire de l'écrivain Jules Janin<sup>17</sup>, supprime toute sensation de frottement, d'aspérité, de rétention, comme l'exprime Paul de Kock<sup>18</sup>.

### La difficulté d'adopter un nouveau régime d'observation

L'ensemble de ces caractéristiques du *dispositif d'observation* — isolement des sens autres que la vue, regard latéral, passivité du voyageur, mouvement de translation mécanique — définissent ce que j'appellerai un nouveau *régime d'observation* pour l'observateur. Mais le passage à ce nouveau régime ne se fait pas sans heurt.

Pour les premiers observateurs confrontés au train comme dispositif d'observation, il est impossible de percevoir quoi que ce soit, « il n'y a plus rien à voir<sup>19</sup> ». Sur le dessin de Honoré Daumier<sup>20</sup>, les voyageurs, terrorisés, regardent leurs voisins, sauf l'un d'entre eux qui semble souffrir en portant son regard vers l'extérieur (figure B). Et ceux qui, comme cet homme, se risqueraient à regarder au dehors, n'en sortent pas indemnes. La plupart des témoignages s'accordent à décrire une « fatigue<sup>21</sup> », une « wdéficience du

---

**14** PERDIGUIER Agricola, *Mémoires d'un compagnon*, Paris : Maspero, 1977, p.84.

**15** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p.217.

**16** Lire à ce propos SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, pp.15-20.

**17** JANIN Jules, « Inauguration de la ligne de Paris à Saint-Germain en Laye », *Journal des débats*, 25 août 1837, cité par DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.151.

**18** DE KOCK Paul, « Les chemins de fer », *La grande ville. Nouveaux tableaux de Paris comique, critique et philosophique*, Paris : Bureau central des publications nouvelles, 1842.

**19** MARTIN Henri, *L'Artiste*, cité par DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.142.

**20** DAUMIER Honoré, « Un premier voyage en chemin de fer », *Le Charivari*, 1848, lieu de conservation inconnu, reproduction par Roger Viollet.

**21** AMALDI Paolo, *op. cit.* à la note 43 du chapitre 1, 2012, p.362.

« Des files de voitures sans chevaux traînées par un monstre grandiose, jetant par la gueule flamme et fumée, franchissant, dévorant l'espace.»

« On ne marche pas, on glisse.»

Jules Janin, 1837. 17

Agricol Perdiguier, milieu du

XIX<sup>ème</sup> siècle. 14

« On se sent rouler avec une douceur inconcevable, ou plutôt on ne se sent pas rouler.»

Paul de Kock, 1842. 18

« Nous voici en chemin de fer, il n'y a plus rien à voir»

Henri Martin, 1844. 19



Honoré Daumier, *Voyage en chemin de fer*, 1848. 20



regard<sup>22</sup>», un nouveau régime scopique plus pauvre et moins libre que l'ancien<sup>23</sup>. Des médecins anglais<sup>24</sup> et français<sup>25</sup> s'attachent à décrire les violents maux de tête auxquels sera confronté celui qui se risque à regarder par la fenêtre du train.

Regarder le défilement latéral inexorable du territoire depuis le train est donc au début une activité bouleversante. Le voyageur sera plutôt tenté de se replier sur lui-même<sup>26</sup>. Un nouvel « apprentissage du regard<sup>27</sup> » va s'effectuer, pour transformer cette « troublante surabondance des impressions visuelles<sup>28</sup> » en paysage. Cette transformation est en réalité aussi une appropriation culturelle : le développement, à travers notamment la littérature et l'art, d'une appréciation esthétique de ce que l'on observe en train va contribuer à créer un nouveau paysage dans le regard de l'observateur.

Mais l'étape la plus difficile à franchir est d'abord la confrontation avec la vitesse étonnante du train et son appropriation.

## 2.2. La vitesse

---

### De la vitesse de la diligence à la vitesse du train

Avant le chemin de fer, les voyages s'étaient déjà fortement accélérés depuis le début du XVIII<sup>ème</sup> siècle en France. La politique routière de Louis XV et l'établissement d'un réseau efficace de malle-poste ont permis d'atteindre, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, une vitesse habituelle de 12 à 14 km/h sur de longues distances<sup>29</sup>. La vitesse du déplacement en diligence avait un caractère sensible : Le voyageur pouvait regarder droit devant dans le véhicule et percevoir par lui-même les efforts des chevaux, et donc leur dépense de travail<sup>30</sup>. La fatigue des bêtes fournissait une représentation de l'énergie correspondant à la

---

**22** « Face à la célérité du train, les commentaires des premières décennies s'accordent majoritairement pour noter une déficience du regard. Avec la seconde génération d'usagers celle qui apparaît après les années 1860, le regard semble s'accoutumer, ou s'éduquer. » CHÉROUX Clément, «Vues du train - Vision et mobilité au XIXe siècle» (1996), *Études photographiques*, Société française de photographie, Paris VIII, mis en ligne le 01 février 2005. URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/101>, consulté en ligne le 11 novembre 2014.

**23** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, p. 31.

**24** « The influence of Railway travelling on Public Health », *From the Lancet*, Londres, 1862, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, p.60.

**25** PIETRA SANTA Prosper de, *op. cit.* à la note 27 du chapitre I, 1861, p.78.

**26** DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.135.

**27** CORBIN Alain, L'homme dans le paysage, *op. cit.* à la note 19 de l'introduction., p. 23.

**28** CHÉROUX Clément, *op. cit.* à la note 22.

**29** Pour plus d'informations sur le développement des routes et du réseau de malle-poste, je conseille la lecture des premiers chapitres des ouvrages suivants : STUDENY C., *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, pp.91-193 ; DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, pp.15-98.

**30** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, p. 19.



« la vitesse et la diversité des impressions fatiguent nécessairement l'œil comme le cerveau. La distance des objets qui se transforme sans cesse exige un continuel travail d'adaptation de l'appareil oculaire à travers lequel ils s'impriment sur la rétine ; et la fatigue intellectuelle du cerveau à les recevoir est à peine moindre, même si elle est inconsciente.»

Médecin anglais anonyme, 1862. 24

« L'impossibilité de fixer des objets extérieurs amènent d'ordinaire une céphalalgie plus ou moins intense qui se traduit par une sensation de poids énorme dans la tête.»

Prosper de Pietra Santa, 1861. 25

« Quand on voyage en diligence à une vitesse de huit ou dix milles à l'heure, on comprend très facilement la nature de la force qui met en mouvement le véhicule. On reconnaît de quoi la force animale est capable, on voit comme elle s'épuise vite. Heure après heure, on observe les animaux qui halètent sous le harnais et sont en nage, et au cours d'un voyage d'une journée on s'aperçoit des énormes efforts qu'exige le transport d'une voiture chargée, depuis Londres jusqu'à une ville éloignée.

Si, au contraire, on voyage en chemin de fer, c'est seulement bien rarement que l'on peut voir la force étonnante qui nous transporte. C'est une toute autre situation ; la voiture n'est plus tirée par des animaux pour le travail insuffisant mais épuisant desquels on pourrait éprouver de la pitié.»

*The Roads and Rail Roads*, 1839. 31

distance à parcourir, comme l'exprime un témoignage<sup>31</sup> présenté sur la page précédente. L'extrait ci-contre de Thomas de Quincey<sup>32</sup> examine pour sa part l'implication du voyageur dans le mouvement, et souligne par contraste combien la vitesse du train est difficile à cerner par les sens, presque abstraite.

Le mouvement de la diligence, certes plus rapide que par le passé, garde un rythme suffisamment lent pour permettre de percevoir des paysages immobiles. Par exemple, dans cet extrait de *Madame Bovary*<sup>33</sup>, Gustave Flaubert nous décrit le paysage de Rouen comme un instantané alors que la diligence continue de rouler. Didier Nourrisson analyse que dans « cet ancien régime cinétique, la valeur *immobilité* l'emporte sur la valeur d'avenir *mouvement*<sup>34</sup> ». La vitesse est encore une donnée trop faible pour être intégrée à la représentation du paysage. Au contraire, avec le voyage ferroviaire, aucun observateur ne pourra passer à côté de l'observation de la vitesse.

La vitesse moyenne de voyage en France se démultiplie en deux décennies en passant de 13km/h en malle-poste en 1840, avant l'établissement des grandes lignes nationales, à 76km/h en train express en 1860 — et la vitesse inouïe de 120km/h est même autorisée dès 1853 sur les lignes du Nord<sup>35</sup>. Plusieurs décennies avant les premières voitures automobiles, c'est la toute première fois que l'on se déplace à une vitesse aussi rapide.

### Frayeur et goût de la vitesse

Cette nouvelle donnée sensible, la vitesse, devient un critère important du débat sur le développement des chemins de fer. Dans quelle mesure représente-t-elle un danger ? Hors du débat public, elle devient aussi un ressort dramatique utilisé par les écrivains comme Jules Claretie<sup>36</sup>, ou Émile Zola pour inspirer la frayeur dans cet extrait de *La Bête Humaine*<sup>37</sup> qui met en scène la course finale d'un train fou<sup>38</sup>. Certains, comme l'homme politique Thiers<sup>39</sup>, prennent au contraire goût à la vitesse. Mais concentrons-nous sur ce que la vitesse entraîne pour la perception du passager.

---

**31** Anonyme, *The Roads and Rail Roads, Vehicles and Modes of Travelling, of Ancient and Modern Countries*, Londres, 1839, cité dans *Ibid.*, pp.19-20.

**32** DE QUICEY Thomas (1849), *The Collected Writings*, vol.13, Londres : David Masson, 1897, pp.283-284 (trad. BOUTOUT Jean-François).

**33** FLAUBERT Gustave, *Madame Bovary* (1857), *op. cit.* à la note 13 de l'introduction, p.321.

**34** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p. 33.

**35** DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, pp.112-113 et p.115.

**36** CLARETIE Jules, *Le Train 17*, Paris : Dentu, 1877, p.450.

**37** ZOLA Émile, *La Bête Humaine*, Paris : G. Charpentier, 1890, dans l'édition Paris : Le Livre de Poche, 1984, pp.422-423.

**38** Pour Christophe Studeny, cet extrait évoque symboliquement les excès de la société industrielle, « l'emballage de la civilisation à vapeur. » STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p.265.

**39** THIERS Adolphe, *Correspondances de M. Thiers à Mme Thiers et à Mme Dosne 1841-1865*, Paris : Félicie Dosne, 1904, p.333.

« Quand on était assis dans la vieille diligence, on n'avait besoin d'aucune preuve extérieure à soi-même pour constater la vitesse. L'expérience vivante de nos sens ne permettait aucun doute sur la vitesse. Nous entendions la vitesse, nous la voyions, nous la sentions à notre degré d'excitation.»

Thomas De Quincey, 1849 **32**

« Puis d'un seul coup la ville apparaissait [...].

Vu d'en-haut, le paysage tout entier avait l'air immobile comme une peinture, les navires à l'ancre se tassaient dans un coin ; le fleuve arrondissait sa courbe au pied des collines vertes, et les îles de forme oblongue, semblaient sur l'eau de grands poissons noirs arrêtés.»

Gustave Flaubert,  
*Madame Bovary*, 1857. **33**

« Le train 17 courait, affolé, comme dans un songe. L'énorme machine semblait animée.»

Jules Claretie, 1877. **36**

« la vitesse devint effrayante [...].  
L'épouvante glaça la gare lorsqu'elle vit passer, dans un vertige de fumée et de flamme, ce train fou.»

Émile Zola,  
*La Bête Humaine*, 1890. **37**

« Le démon du mouvement me pousse.»

Adolphe Thiers. **39**

## Le premier plan aspiré

Cette vitesse nouvelle par laquelle le voyageur est transporté est aussi la vitesse à laquelle défile le territoire dans les yeux de l'observateur. Les éléments du premier plan sont alors emportés trop rapidement pour être réellement perçus par les premiers observateurs<sup>40</sup> : les objets du regard « s'enfuient<sup>41</sup> », « tout disparaît avant qu'on ait pu les fixer<sup>42</sup> ». Benjamin Gastineau utilise la métaphore de la danse pour décrire la distorsion par la vitesse des objets qui passent devant ses yeux<sup>43</sup>. Cette « dissolution de la réalité<sup>44</sup> » laissera bientôt la place à un nouveau paysage dans le regard des observateurs.

## L'arrière-plan, porte d'entrée du paysage

Le premier plan apparaissant impossible à observer, les premiers voyageurs dirigent leur regard au loin. Ce qui s'offre à la vue à l'horizon paraît alors plus facile à observer, parce que cela semble se déplacer plus lentement à l'intérieur du cadre de la fenêtre : Adolphe Joanne note que les objets « à bonne distance posent complaisamment devant vous<sup>45</sup> », même si l'homme politique Désiré Nisard, lors d'un voyage entre Bruxelles et Malines, insiste sur le mouvement tout de même rapide de ce qu'il aperçoit à l'horizon<sup>46</sup>. Surtout, la différence de vitesse entre premier et arrière-plan renforce l'impression de profondeur dégagée par cette observation. Ce regard porté vers le lointain va constituer bientôt une porte d'entrée pour l'observation de l'ensemble de ce que le cadre de la fenêtre laisse voir à l'observateur.

---

**40** « Les premiers voyageurs du chemin de fer avaient l'impression que les arbres défilaient beaucoup trop vite pour être bien perçus, alors que nous avons intégré depuis l'enfance ce régime scopique. »

CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.* à la note 19 de l'introduction, p. 23.

**41** JANIN Jules, 1837, cité par DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.141.

**42** BONAPARTE Louis-Napoléon, « lettre à Hortense de Beauharnais » (mars 1833), citée par DANSETTE Adrien, *Louis Napoléon à la conquête du pouvoir*, Paris : Hachette, 1961, p. 103.

**43** GASTINEAU Benjamin, *La vie en chemin de fer*, Paris : E. Dentu, 1861, p.26.

**44** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, p.44.

**45** JOANNE Adolphe, « L'infatigable voyageur », *L'illustration*, mai 1843, p.155, cité par DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.144.

**46** NISARD Désiré, *Souvenirs de voyage*, 1858, cité par BAROLI Marc, *op. cit.* à la note 28 de l'introduction, 1964, p.58.

« Comment voulez-vous que je compte toutes les choses qui s'enfuient ? »

Jules Janin, 1837. 41

« Tous les objets alors passent devant vos yeux avec une rapidité inouïe, maisons, arbres, barrières, tout disparaît avant qu'on ait pu les fixer. »

Louis Napoléon Bonaparte, 1833,  
lors d'un voyage en Angleterre. 42

« le coup de piston de la locomotive fait entrer dans cette immense ronde de quelques secondes, dans des angles visuels détruits à peine formés, tableaux mouvants, tous les aspects de la nature. »

Benjamin Gastineau, 1861. 43

« Et qu'on ne vienne pas nous dire qu'on ne jouit pas du paysage quand on est emporté par une locomotive : le paysage n'est pas à vos pieds, il est au loin, dans les masses surtout ; et si les objets qui bordent le chemin fuient avec une rapidité qui vous donne le vertige, ceux qui sont à bonne distance posent complaisamment devant vous, et vous avez tout le temps d'en saisir l'ensemble et le détail. »

Adolphe Joanne,  
*L'illustration*, 1843. 45

« En cinq minutes ce qui était à l'horizon devient le point central d'un autre horizon. »

Désiré Nisard, Voyage entre  
Bruxelles et Malines, 1858. 46



## 2.3. Un nouveau paysage

---

### Vers une appréciation esthétique

La « protestation culturelle contre la vitesse<sup>47</sup> » prend fin avec la construction d'une appréciation esthétique de ce que l'on observe par la fenêtre du train. C'est la constitution d'un nouveau paysage qui apparaît dans les notes de certains auteurs. Victor Hugo est étonnamment en avance quand il décrit dès 1837 la beauté de l'effet de la vitesse imprimé dans le paysage<sup>48</sup>.

Il faut cependant attendre la seconde génération d'usagers du train, à partir des années 1860, pour que le regard commence à s'adapter massivement. « La vitesse n'est plus une entrave mais une curiosité, le paysage n'est plus dédaigné mais regardé avec attention<sup>49</sup> ». La faculté de *voir* réapparaît, désormais détachée de la faculté de *se mouvoir* par soi-même. En acceptant le régime scopique établi par le dispositif d'observation du train, c'est un nouveau *régime cinétique* qui est adopté : la valeur mouvement l'emporte sur la valeur immobilité. Peu à peu, l'idée bien établie depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle, selon laquelle la vitesse suscitait des maux très graves, s'atténue<sup>50</sup>. Pour certains enthousiastes comme Benjamin Gastineau<sup>51</sup>, le nouveau régime cinétique est porteur d'un paysage attractant et il révèle le potentiel esthétique des territoires ordinaires<sup>52</sup>. Jules Clarétie donne à ce mode d'observation qui montre « l'essentiel d'un paysage<sup>53</sup> » un caractère synthétique. Le peintre Fernand Léger le rejoindra bien plus tard dans son analyse<sup>54</sup>.

### Le paysage vu du train et les peintres

Bien avant Fernand Léger, le peintre néerlandais Johan Barthold Jongkind<sup>55</sup>, établi en France, décrit son voyage en chemin de fer : la vitesse et la succession de nombreuses images l'impressionne. Il en retire des leçons pour sa pratique de peintre et entend se concentrer sur la représentation de l'essence visuelle de ce qu'il observe : « l'impression

---

<sup>47</sup> SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990.

<sup>48</sup> HUGO Victor, « Voyage en Belgique » (1837), *Voyages*, Paris : Robert Lafont, 1987, p.611.

<sup>49</sup> CHÉROUX Clément, *op. cit.*, 1996, consulté en ligne le 11 novembre 2014.

<sup>50</sup> CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, *op. cit.* à la note 19 de l'introduction, p.111.

<sup>51</sup> GASTINEAU Benjamin, *La vie en chemin de fer*, *op. cit.* à la note 43, 1861, pp.50-53.

<sup>52</sup> MASSON Damien, *op. cit.* à la note 47 de l'introduction, 2009, pp. 147-148.

<sup>53</sup> Cité par SAGNER-DÜCHTING Karin, *op. cit.* à la note 69 de l'introduction, 1998, p.95.

<sup>54</sup> LÉGER Fernand, *Fonctions de la peinture* (1923), Paris : Gallimard, 1997, p.20.

<sup>55</sup> Les éléments biographiques sur cet artiste sont tirés de l'article sur l'exposition retrospective de 2004 au Musée d'Orsay. SILLEVIS John, PATIN Sylvie, CZYMMEK Götz, « Johan Barthold Jongkind (1819-1891) », *Présentation détaillée des expositions*, Musée d'Orsay, 2004, URL : <http://www.musee-orsay.fr/fr/evenements/expositions/au-musee-dorsay/presentation-detaillée/article/johan-barthold-jongkind-1819-1891-6778.html?print=1&>, consulté en ligne le 6 janvier 2015.

« C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs au bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, 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, debout, paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière.»

Victor Hugo, 1837,  
décrivant son voyage entre Anvers et Bruxelles. 48

« Avant la création des chemins de fer, la nature ne palpait plus ; c'était une Belle-au-bois-dormant, une froide statue, un végétal, un polype ; les cieux mêmes paraissaient immuables. Le chemin de fer a tout animé, tout mobilisé. Le ciel est devenu un infini agissant ; la nature une beauté en action [...]. Tout ce que vous voyez prend une allure miroitante et fantastique qui efface de son aile diaprée la triste réalité.»

Benjamin Gastineau, 1861. 51

« Le chemin de fer vous montre tout simplement l'essentiel d'un paysage... Ne lui demandez pas de détails, mais le tout.»

Jules Clarétie, 1865. 53

« Un paysage traversé ou rompu par un [...] rapide perd en valeur descriptive, mais gagne en valeur synthétique ; la portière des wagons ou la glace de l'auto ont changé l'aspect habituel des choses.»

Fernand Léger, 1923. 54

fugitive sur la rétine<sup>56</sup>». Cette prise de conscience du peintre marque un tournant dans la peinture de paysage.

Avant lui, Jean-Baptiste Camille Corot, Théodore Rousseau, Charles-François Daubigny, Narcisse Virgillio Diaz et les autres peintres de l'école de Barbizon représentent l'école moderne de la peinture de paysage. Leurs tableaux se caractérisent par de nouveaux cadrages qui apportent un effet de coupure, par une apparente absence de composition, la superposition de plusieurs objets, souvent une suppression du premier plan. Parfois, leur cadrage serré préfigure les cadrages de la photo<sup>57</sup>. Comme nous avons vu dans l'introduction en revenant sur l'analyse d'Alain Roger, la perception du paysage est influencée par les oeuvres d'art. On peut alors considérer que deux particularités que présente la peinture de paysage de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle — indétermination du sujet, indétermination du cadrage — sont importants dans le rôle de référence que joue la peinture dans le regard du voyageur ferroviaire, « incité à porter les yeux de manière indifférencié sur tout se qui se présente à lui<sup>58</sup>».

On considère souvent que Johan Barthold Jongkind, faisant sienne cette pratique de l'école de paysage moderne, marque la transition vers l'impressionnisme. Manet le surnommait à ce propos « le père du paysage moderne<sup>59</sup>». L'influence de la perception depuis le train sur Jongkind conduira Henri Vincenot à affirmer : « C'est de la portière d'un train, lancé à cinquante ou quatre-vingts kilomètres à l'heure, qu'est né l'impressionnisme<sup>60</sup>.» Cette thèse peut être contestée, mais elle rend néanmoins compte d'une influence au moins partielle de ce nouveau régime cinétique sur l'art pictural de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

## 2.4. Détachement du regard

---

Allons plus loin dans la définition du paysage observé depuis le train en étudiant l'impression de distance entre l'observateur et ce qu'il observe.

Paul Verlaine note ici ce qu'il observe<sup>61</sup> à travers la fenêtre du train. Mais dans le poème, l'ensemble technique du télégraphe — poteaux, fils — prend place au premier plan du paysage. C'est même le dernier élément observable qui tombe dans le « tour-

---

**56** cité par VINCENOT Henri, *L'Âge du chemin de fer*, op. cit. à la note 9, 1980, pp.136-138.

**57** Charles Baudelaire leur aurait même reproché leur manque de composition et décrit par exemple : « Ainsi, ils ouvrent une fenêtre, et tout l'espace compris dans le carré de la fenêtre, arbres ciel, maison, prend pour eux la valeur d'un poème tout fait. » cité par DESPORTES Marc, op. cit. à la note 7 de l'introduction, 2005, pp. 138-141.

**58** *Ibid.*, p.141.

**59** SILLEVIS John, PATIN Sylvie, CZYMMEK Götz, op. cit., 2004.

**60** VINCENOT Henri, *L'Âge du chemin de fer*, op. cit. à la note 9, 1980, p.131.

**61** VERLAINE Paul, *la Bonne Chanson* (1869-1870), pièce 7, in *Oeuvres Complètes - Tome I*, Paris : Vanier, 1902, p. 129.



Johan Barthold Jongkind,  
*Clair de lune sur un canal, Hollande,*  
Musée Faure d'Aix-les-Bains, 1868.

« Dans le cadre de la fenêtre du wagon j'ai vu passer, à la vitesse d'un éclair, plus de mille tableaux successifs, mais je ne les ai qu'entreus, très vite effacés par le suivant et, au retour, je les ai revus mais avec une lumière différente et ils étaient autres. Et j'ai compris que c'était comme ça qu'il fallait peindre : ne retenir que l'essentiel de la lumière surprise en une seconde à des moments différents. L'impression fugitive sur la rétine suffit. Tout le reste est inutile. »

Johan Barthold Jongkind  
(1819-1891). 56

« Le paysage dans le cadre des portières  
Court furieusement, et des plaines entières  
Avec de l'eau, des blés, des arbres et du ciel  
Vont s'engouffrant parmi le tourbillon cruel  
Où tombent les poteaux minces du télégraphe  
Dont les fils ont l'allure étrange d'un paraphe.»

Paul Verlaine, *la Bonne Chanson*, 1869. 61

billon » du champ de vision du poète. Ce système télégraphique fait partie de « l'ensemble machinique<sup>62</sup> » du chemin de fer, nécessaire à son fonctionnement. Nous allons voir qu'il détache l'observateur du paysage observé. Mais en premier lieu, cet ensemble machinique est constitué de la voie ferrée elle-même.

### Le chemin de fer : première « route parfaite »

La résistance naturelle qui doit être vaincue au moyen du rail est principalement constituée par l'irrégularité de la topographie du territoire. Le physicien irlandais Dionysius Lardner donne une définition de la route idéale, c'est à dire sans frottement, ce qui permettrait d'optimiser la dépense d'énergie. Selon lui, la voie de chemin de fer représente l'approximation idéale de cette route optimale, c'est à dire « lisse, uniforme, dure et droite<sup>63</sup> ». C'est seulement la commande mécanique, en remplaçant les animaux de trait, qui permet la construction d'une route qui possède les quatre propriétés : le caractère lisse, la dureté, l'uniformité, la ligne droite. Aussi longtemps que la circulation par la route est basée sur les animaux de trait, il règne une contradiction : le caractère lisse et dur de la route, nécessaire à la roue, s'oppose exactement au besoin technique des animaux de trait dont les sabots doivent se poser sur une surface molle et raboteuse<sup>64</sup>.

Pour satisfaire le caractère plat, la ligne ferroviaire constitue une coupe horizontale dans la topographie du territoire<sup>65</sup>. Le dessin de tracé en coupe ci-contre illustre par un dessin d'ingénieur de l'époque cette nécessité d'horizontalité<sup>66</sup>. Pour mieux comprendre la signification de ce dessin, les zones colorées en bleu nécessitent un ouvrage d'art en superstructure — pont ou remblai — et les zones en rouge nécessitent un déblai, une tranchée ou un tunnel. Il ressort de l'analyse de ce dessin que sur cette portion de tracé, la ligne de chemin de fer sera d'un bout à l'autre un territoire d'infrastructure, artificiel, au-dessus ou en dessous du sol naturel. La voie ferrée sera par conséquent toujours dé-

---

**62** L'expression « ensemble machinique » est empruntée à Jean-François Boutout qui traduit ainsi le *Maschinenwerk* de SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, p.31.

**63** LARDNER Dionysius, *the Steam Engine, Steam navigation, roads, and railways*, 8th Edition, Londres : Taylor, Walton and Maberly, 1851, pp.315-316.

**64** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, p.28.

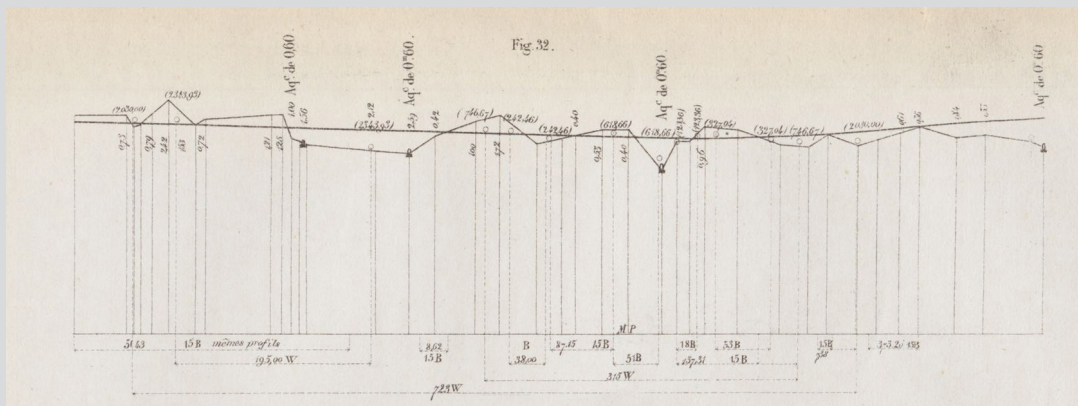
**65** Auparavant, seuls les canaux constituaient une infrastructure nécessairement plate — ou plus précisément, horizontale et nécessitant un aménagement à chaque changement de niveau. Cependant, il n'ont que très rarement été mis en oeuvre dans des zones aussi accidentées que les régions montagneuses traversées par le chemin de fer à grand renfort de ponts et tunnels. L'autoroute — *Autobahn* en allemand, reprenant la racine *Bahn* désignant train et voies ferrées — constituera plus tard une autre approximation de ce concept de route parfaite établi par Lardner.

**66** GONIN Ed., « Dessin de tracé », *Manuel pratique de construction traitant des tracés de routes et de chemins de fer, des terrassements, des ouvrages d'art, des bâtiments, des voies ferrées et des constructions rurales, contenant des types variés et récents de ponts voûtés, ponts métalliques, cintres et bâtiments*, Paris : J. Dejey, 1877, p.29.

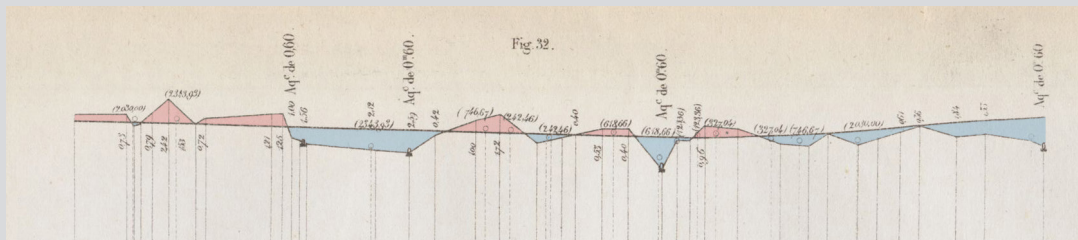


« Une route parfaite devrait être lisse, uniforme, dure et droite. S'il était possible de construire entre deux points une route qui fût absolument lisse, absolument uniforme, absolument dure et absolument droite, alors un véhicule qu'on y mettrait en mouvement se déplacerait d'un point à un autre en n'utilisant comme force de traction que celle nécessaire pour vaincre la résistance atmosphérique. »

Dionysius Lardner, 1851. **63**



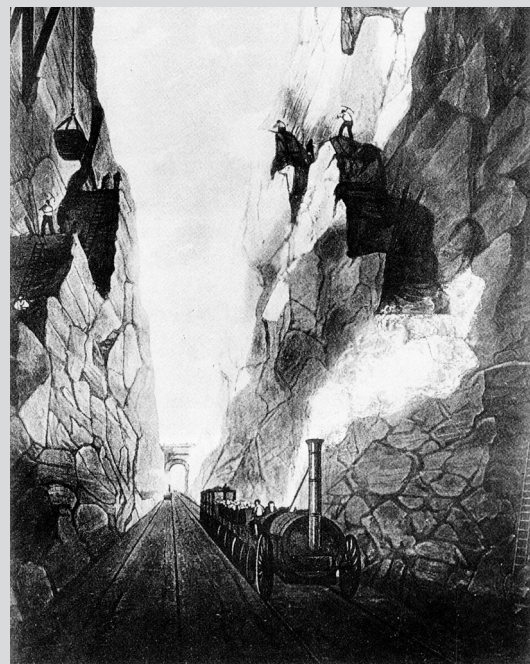
Ed. Gonin, *Dessin de tracé et de calcul de cubatures*,  
Manuel pratique de construction, 1877. **66**



En rouge : tranchée ou tunnel ; en bleu : pont ou remblai



*Le viaduc de Val-Fleury*, 1855. **67**



*La tranchée de Clive Mount*. **67**

tachée du territoire traversé, comme sur les deux lithographies ci-contre.<sup>67</sup>

## Regarder depuis un territoire artificiel

Nous avons donc vu que les tranchées, tunnels et ponts nécessaires pour établir une ligne de chemin de fer horizontale et régulière détachent le spectateur du territoire de la campagne qu'ils observent : certaines des premières descriptions de voyages en train laissent penser que la ligne de chemin de fer et le paysage qu'elle traverse constituent deux mondes distincts. C'est par exemple le cas du récit ci-contre d'un trajet sur la ligne Manchester-Liverpool en 1833 : le voyageur compare l'extérieur de la tranchée à un « autre monde<sup>68</sup>».

Quand il s'agit d'un pont, le voyageur ne peut tout simplement jamais observer l'ouvrage sur lequel le train passe. Un observateur extérieur au *territoire infrastructurel* du pont ne pourra en revanche pas passer à côté. Un guide de voyage<sup>69</sup> illustre ici cette impossibilité d'observer le viaduc depuis le train.

Pour prendre l'exemple de la tranchée, un tableau de Paul Cézanne<sup>70</sup> représente clairement la brutalité de ces aménagements, mettant ainsi en valeur le contraste entre le territoire de la campagne et le territoire de l'infrastructure. Mais la forme de biseau observée en décrivant géométriquement l'extrémité de la tranchée, au bord de la colline, n'est jamais observable pour le voyageur en train, qui ne voit qu'une haute paroi disparaître et la campagne réapparaître — jusqu'à la prochaine tranchée ou jusqu'au prochain tunnel<sup>71</sup>...

## Franchir le tunnel

Le tunnel concentre les appréhensions et les frayeurs les plus fortes. Le danger lié au tunnel est, avec la vitesse, le principal argument utilisé par les détracteurs du train. Pour un voyageur comme Benjamin Gastineau<sup>72</sup>, c'est une plongée soudaine, imprévisible, dans le noir complet et dans un environnement hostile.

Pour reprendre un exemple situé dans le faisceau ferré de la gare Saint-Lazare<sup>73</sup>,

---

<sup>67</sup> *Viaduc du Val Fleury, chemin de fer de Paris à Versailles*, lithographie anonyme, 1855, photos Roger-Viollet.  
*Tranchée de Clive Mount*, lithographie anonyme, XIX<sup>ème</sup> siècle, photos Roger-Viollet.

<sup>68</sup> *The Railway Companion*, Londres, 1833, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, pp. 30-31.

<sup>69</sup> CHAIX Napoléon, *Nouveau guide de Paris à Bordeaux*, Paris : Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, 1853, p.171.

<sup>70</sup> CÉZANNE Paul, *La tranchée avec la montagne Sainte-Victoire*, vers 1870, Pinakothek der Moderne - Bayerische Staatgemäldesammlungen, Munich.

<sup>71</sup> Voir DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.149.

<sup>72</sup> GASTINEAU Benjamin, *La vie en chemin de fer*, *op. cit.* à la note 43, 1861, pp.37-38.

<sup>73</sup> À la manière de l'exemple de la Place de l'Europe abordée dans le premier chapitre, à proximité immédiate de la gare Saint-Lazare.

« Que ne pouvons-nous pas voir d'en bas, pour l'examiner à notre aise, le magnifique viaduc que nous franchissons ! »

Guide Chaix, 1853. 69

« Nous pénétrons dans la tranchée du mont Olive. Ici, on a bâti la ligne de chemin de fer à soixante-dix pieds de profondeur sur une largeur d'environ quinze pieds au travers d'épais rochers. Plusieurs ponts relient les deux côtés de la tranchée qui se font face. Ils nous semblent comme issus d'un autre monde, à nous qui nous déplaçons au-dessous dans la profondeur. »

Récit d'un trajet sur la ligne Manchester-Liverpool, 1933. 68



Paul Cézanne, *Tranchée avec la Montagne Sainte-Victoire*, vers 1860. 70

« Tout à coup, la toile s'abaisse brutalement sur le soleil, sur la beauté, sur les mille tableaux de la nature et de la vie dont votre pensée et votre coeur ont joui au passage ; c'est la nuit, c'est la mort, c'est le cimetière, c'est le despotisme, c'est le tunnel ; que d'êtres pourtant ne sortent pas de ces ténèbres, ne voient jamais l'aile blanche de la liberté et de la vérité !... Cependant (sic), à entendre les cris de répulsion et d'effroi des voyageurs et voyageuses du convoi en entrant sous la sombre voûte, leurs exclamations de joie en quittant le tunnel... Qui oserait affirmer que la créature humaine n'a pas été faite pour la lumière et pour la liberté ? »

Benjamin Gastineau, 1861. 72



le tunnel des Batignolles est emblématique. Long de 331 mètres, il faisait partie de la première ligne de chemin de fer française destinée aux voyageurs, et inaugurée en 1837 entre Paris et le Pecq<sup>74</sup>. Pendant l'excavation du tunnel, les détracteurs du projet, comme François Arago<sup>75</sup>, mettent en garde contre les risques auxquels le voyageur s'expose d'après eux en empruntant, dans un train à vapeur, un tunnel aussi long. Ils avertissent notamment d'un supposé risque mortel lié aux changements brutaux de température et prétendent « que la température dans le tunnel s'élèvera à 45 degrés<sup>76</sup> ! » Cette affirmation est heureusement fantaisiste comme le constate Jules Janin lors de l'inauguration du tunnel<sup>77</sup>, mais ce tunnel sera finalement le cadre d'une catastrophe près d'un siècle plus tard, quand en 1921, deux trains se heurtent dans le tunnel, provoquant une explosion des locomotives et du réseau gaz servant à l'éclairage<sup>78</sup>.

Par l'expérience des premiers tunnels, on constate que l'effet néfaste des tunnels sur la santé est minime. Leurs édifications se poursuivent donc pour permettre d'étendre le réseau à travers le relief accidenté du territoire. Avec l'amélioration des techniques d'excavation<sup>79</sup>, les tunnels s'étirent bientôt sur des distances plus longues : plus de quatre kilomètres à Blaisy en 1850, plus de douze kilomètres en 1873 à travers le Mont-Cenis.

La traversée d'un long tunnel, comme celui décrit lors de l'inauguration de la ligne Paris-Rouen<sup>80</sup>, trouble les observateurs. Nous l'avons vu, dans un voyage ferroviaire, les sens autres que la vue sont isolés : ils ne peuvent pas servir à l'observateur pour se faire une idée de son environnement. Voilà que dans le tunnel, la vue aussi est mise hors-service — et l'intérieur des wagons n'est pas éclairé dans les premières décennies. Le voyageur ne peut donc pas même voir à l'intérieur du compartiment. L'écho du tunnel démultiplie le bruit de la machine tandis que l'enfermement amplifie l'odeur de charbon. Cet ensemble d'entraves sensorielles renforce l'association du tunnel avec un sentiment de peur aveugle. Les représentations picturales évoquant un tunnel, comme *La Gare* d'Auguste Chabaud<sup>81</sup> développent alors un imaginaire de l'effroi.

---

**74** WACHENHEIM Pierre, Délégation à l'action artistique, *Le 17<sup>ème</sup> arrondissement - itinéraires d'histoire et d'architecture*, Paris : Mairie de Paris, 2000, pp.104-127.

**75** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p.225.

**76** WACHENHEIM Pierre, *op. cit.* à la note 74, 2000, p.26.

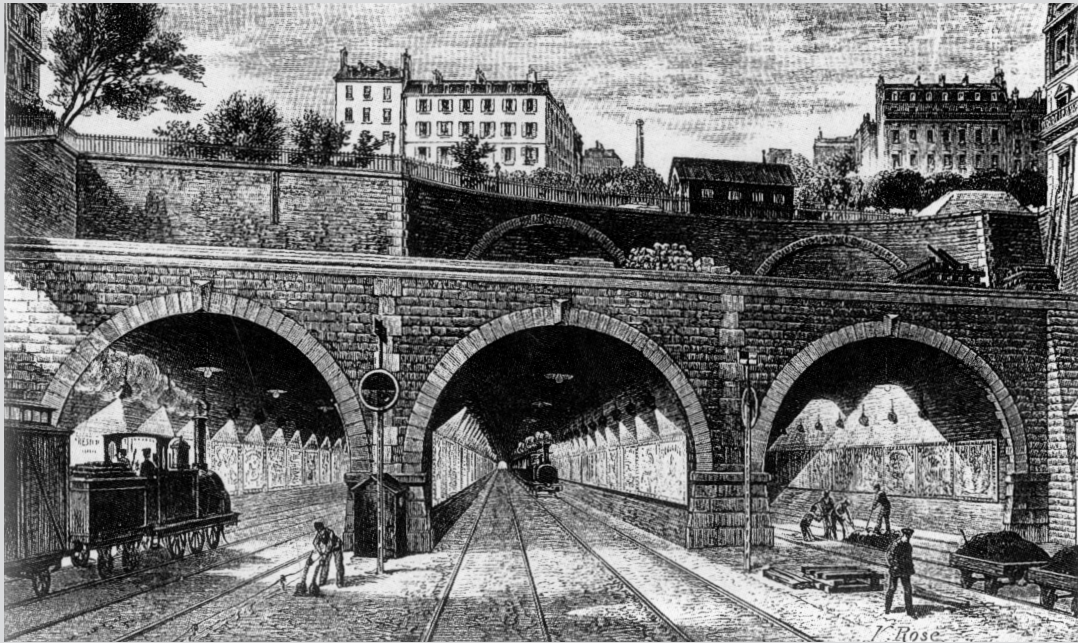
**77** JANIN Jules, « Inauguration de la ligne de Paris à Saint-Germain en Laye », *op. cit.*, 1837.

**78** L'incendie catastrophique qui s'ensuit fit 28 morts et 74 blessés, et le tunnel fut détruit au profit d'une tranchée monumentale, au prix de la destruction de plusieurs îlots qui se trouvaient au-dessus du tunnel entre la rue de Rome et la rue Boursault. WACHENHEIM Pierre, *op. cit.* à la note 74, p. 28.

**79** « La technique utilisée consiste à creuser des puits verticaux régulièrement espacés et à attaquer le tunnel en autant de points. Pour certaines roches, leur mise à nu exige des travaux de maçonnerie afin de les protéger et de se prémunir contre leur dégradation par l'air. Les nouvelles technologies basées sur l'emploi de l'air comprimées permettent ensuite d'augmenter les longueurs de percement. » DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p. 120.

**80** JOANNE Adolphe, « Compte-rendu de l'inauguration du Paris-Rouen », *L'illustration*, 6 mai 1843, p.155, cité dans *Ibid.*, p.125.

**81** CHABAUD Auguste : *La gare*, 1907, Musée d'Art Moderne de Troye.



*Le tunnel des Batignolles*, lithographie anonyme, fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, collection Viollet.



Auguste Chabaud, *La gare*, 1907. **81**

« Voici que tout à coup un nuage passe sur vous, nuage mêlé de fumée ; ce n'est rien, ce sont les 264 mètres d'une voûte admirable qui ont glissé légèrement sur nos têtes ; »

Jules Janin, *la première traversée du tunnel des Batignolles*, 1837. **77**

« La locomotive nous emporte vers un point qui fait frémir d'avance bien des intrépides : il s'agit de s'engloutir au sein des ténèbres, de rester pendant trois quarts de lieue dans l'obscurité la plus complète [...]. Qu'est-ce cela ? quatre minutes au plus. Et cependant comme les coeurs ont battu pendant ces quatre minutes [...] On se trouvait lancé d'un bond dans le domaine de l'inconnu. Avancé-on ? on le supposait ; mais où trouver un point de comparaison ? Allait-on vite ou doucement ? le convoi allait-il dérailler ? n'avait-on pas dit adieu pour toujours à ceux que l'on aimait ? Aussi, quelle imprudence ! À quoi bon tenter Dieu ? Il nous a donné le soleil ; pourquoi le dédaigner ? Anxiétés terribles, difficultés insolubles, supplice inénarrable ! Ouvrir les yeux et ne pas voir, s'abandonner à une puissance aveugle qu'on ne peut ni diriger soi-même ni arrêter d'un geste. Oh ! Rendez-nous la lumière, et les campagnes, et la verdure, et le silence des bois, et la fraîcheur de l'eau : ce bruit de locomotive haletante, ces chaînes qui se heurtent dans la nuit, et ce sifflet infernal qui prévient, dit-on, le danger, tout cela est affreux à entendre, quand on ne peut pas voir. »

Adolphe Joanne, *Compte-rendu de l'inauguration du Paris-Rouen*, 1843. **80**



## 2.5. Grand spectacle

---

### Le paysage vu du train comparé au panorama

Sortons du tunnel et comparons maintenant le paysage observé depuis le train aux premières formes de consommation visuelle dans la ville bourgeoise, comme le diorama, le panorama puis le cinéma. Pour cela, nous devons maintenant considérer que l'observateur assiste à un *spectacle ferroviaire*, qui pourra être comparé à d'autres spectacles.

Dès les années 1840, la forme de vision proposée par le train est comparée au *panorama* par les guides de voyages<sup>82</sup>. Ce vocable sera repris souvent par les contemporains. Par certains aspects, le *spectacle* ferroviaire est effectivement comparable aux panoramas des boulevards, présents à Londres dès le milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle, et à Paris à partir de 1799 le long du Passage des Panoramas.

Rappelons le principe de ces panoramas comme celui de l'illustration ci-contre<sup>83</sup> : l'observateur se trouve sur une plate-forme, au milieu d'une pièce circulaire entièrement fermée ; il est entouré d'une grande peinture cylindrique qui représente un paysage. Ce paysage enveloppe l'observateur à 360°, assurant ainsi le spectacle quelle que soit la direction du regard. Pour entrer ou sortir, on ne peut passer que par un escalier depuis la plate-forme. Comme le train, le panorama est donc un dispositif d'observation permettant de regarder un paysage lointain — et sans premier plan. En revanche, pas de mouvement, ni de véritable territoire à observer : le paysage peint, fixe, est déjà une représentation proposée par un artiste.

Malgré cela, le terme *vue panoramique* continuera à s'appliquer au paysage étiré en longueur que l'on peut observer depuis le train<sup>84</sup>. Par la suite, en particulier dans le domaine de la photographie, les représentations d'un paysage en longueur prennent progressivement toutes le nom de panorama.

### La ligne ferrée définit l'image d'une région

Étudions maintenant ce que Jules Claretie, qui parle lui aussi de panorama, écrit à l'époque : le voyage en train « est un artiste dans le style des anciens maîtres<sup>85</sup> ». Encore plus que dans les extraits étudiés précédemment, la vue du train est clairement un paysage, une construction culturelle conditionnée par le dispositif de perception, mais c'est

---

<sup>82</sup> RICHARD, *Guide classique du voyageur en France et en Belgique*, Paris : L. Maison, 1845, p.290.

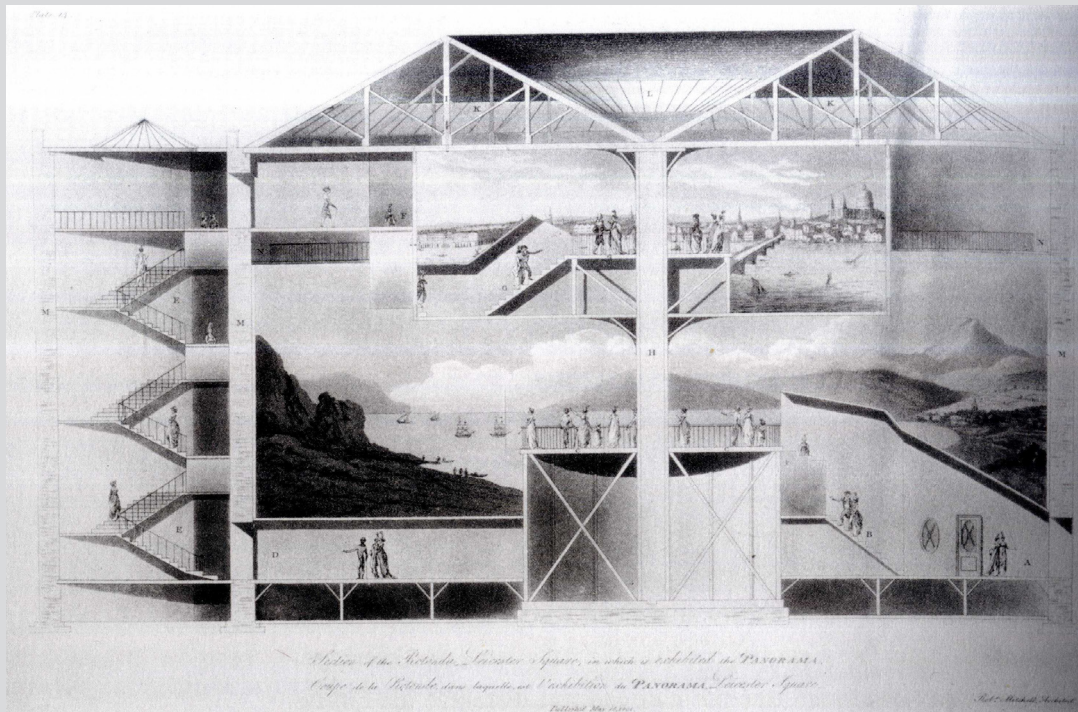
<sup>83</sup> MITCHELL Robert, *Panoramas de la rotonde de Leicester Square*, Londres, conçues par BARKER Robert, *Plans & Views in Perspective*, 1801.

<sup>84</sup> Marc Desportes assimile au *mode panoramique* la manière d'observer depuis le train. DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, p.149.

<sup>85</sup> CLARETIE Jules, *Voyages d'un parisien*, Paris : A. Faure, 1865, p.4.

« Parcourez le rapide rail-way de Strasbourg à Bâle ; suivez des yeux cette riche et belle contrée qui semble fuir et va vous échapper ; le mot de panorama n'est-il point venu tout naturellement se présenter à votre pensée ? »

*Guide Richard, 1845. 82*



*Panoramas de la rotonde de Leicester Square, Londres, 1801. 83*

« En quelques heures, [le train] vous présente toute la France, sous vos yeux se déroule la totalité du panorama, une succession rapide d'images charmantes et de surprises toujours nouvelles. Il vous montre purement et simplement l'essentiel d'une région, en vérité c'est un artiste dans le style des anciens maîtres. N'exigez de lui aucun détail mais seulement le tout où est la vie. Enfin, après qu'il vous a ravi par la fougue du coloriste, il s'arrête et vous libère à votre but. »

Jules Claretie, 1865. 85

aussi un spectacle : celui des « régions<sup>86</sup> » de France. Dans son essai sur la consommation visuelle du paysage<sup>87</sup>, Lucius Burckhardt souligne qu'avant l'automobile, le parcours ferroviaire détermine l'image unique d'une région. Cette identité paysagère deviendra plus tard son identité touristique. Il faut pourtant noter que ce parcours ne permet d'observer que des fragments de territoire, depuis des points de vue bien précis, le long d'une ligne traversant cette région. Le territoire dans sa totalité est imperceptible, mais le paysage mis en scène par le spectacle ferroviaire en devient le symbole.

### Spectacles en mouvement

Pour le mathématicien anglais Peter Mark Roget en 1825, le mouvement des roues du train est même un spectacle en soi. Une illusion optique qu'il observe pour la première fois à bord d'un train l'intrigue : les roues semblent tourner très lentement, et parfois à l'envers, lorsqu'elles tournent très vite. Cette observation suggère que la position de l'observateur par rapport à un écran peut exploiter les propriétés temporelles de l'image résiduelle de la rétine pour créer divers effets de mouvement<sup>89</sup>.

Cette intuition sera confirmée beaucoup plus tard par le cinéma. Il est intéressant de constater qu'un des premiers films présentés en public par les frères Lumière en 1895, *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*<sup>90</sup>, choisit de représenter spectaculairement le mouvement d'un train s'approchant frontalement de la caméra le long d'un quai. Le début de panique qu'elle provoque chez les trente-trois spectateurs payants le 28 décembre 1895, dans la salle de projection du Grand Café, boulevard des Capucines à Paris<sup>91</sup>, montre que le dispositif d'observation du cinéma n'était pas encore intégré par les spectateurs, mais pourrait montrer aussi que le train est lié au mouvement dans l'imaginaire. Trois ans plus tard, les courts-métrages « Passage dans le tunnel » et « Sortie du tunnel », constitués entièrement de travellings, parmi les tous premiers travellings de l'histoire du cinéma, exploitent les possibilités du train en plaçant la caméra dans la locomotive. Les premiers travellings sont nommés à tort « Panoramas », comme dans le titre de la première projection de ces deux courts métrages : *Panorama du chemin de fer à l'entrée du tunnel de Perrache*<sup>92</sup>.

---

<sup>86</sup> *Ibid.*, p.4.

<sup>87</sup> BURCKHARDT Lucius, «La consommation du paysage», *Le Design au-delà du visible*, Paris : Éditions du Centre Pompidou, 1991.

<sup>88</sup> KERN Stephen, « Speed », *op. cit.* à la note 29 de l'introduction, 2003, p. 117.

<sup>89</sup> *cf.* CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer*, *op. cit.* à la note 4 de l'introduction, p.106.

<sup>90</sup> LUMIÈRE Louis, *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, Société Lumière, France, pellicule 35mm noir et blanc, 50 secondes, 1895.

<sup>91</sup> NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p. 31.

<sup>92</sup> *cf.* BARON Christian, *Transcénique stéréo : Paysages mobiles*, Mémoire présenté à l'École des Arts Visuels, Faculté d'Aménagement, d'Architecture et des Arts Visuels, Universités Laval, Québec, 2013, p.18.

« Désormais, l'idée entière de mouvement, de cinéma est dans les airs »

Marcel Duchamp, autour de 1912. 87



Frères Lumière, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, 1895. 90

## L'œil du voyageur

Lors de l'Exposition Universelle de 1900 à Paris, on découvre pour la première fois le *panorama du Transsibérien*<sup>93</sup>, réalisé par Pavel Yakovlevitch Pyasetsky. Là non plus, il ne s'agit pas d'un panorama au sens d'origine, mais plutôt d'un diorama mobile. Les spectateurs, installés pour la plupart dans trois wagons de luxe, observent par la vitre un spectacle d'environ 45 minutes résumant les paysages observables sur le célèbre trajet ferré de Moscou à Pékin — dont la construction n'était alors pas encore terminée. En réalité, derrière la vitre, une installation complexe permet de déplacer des peintures sur plusieurs plans défilant à différentes vitesses, ce qui recrée artificiellement le dispositif d'observation du train et le régime d'observation sur le paysage.

Enfin, à partir de 1904 aux États-Unis et de 1906 en Angleterre, l'expérience perceptive subjective du déplacement dans le train sera l'objet du *Hale's Tour*. Comme le montre la photo ci-contre<sup>94</sup>, un « plan subjectif » filmé depuis l'avant d'un train en déplacement est projeté sur un écran installé dans une salle, décorée comme l'intérieur d'un wagon. La mise en scène va encore plus loin : on diffuse des bruits, et on imprime des secousses aux sièges des spectateurs pour rendre plus vivant le voyage<sup>95</sup>. Chaque semaine, le film est renouvelé, transformant en nouveau spectacle le territoire qui entoure chaque ligne ferrée.

Le *régime cinétique* est alors entièrement assimilé ; le spectacle est total.

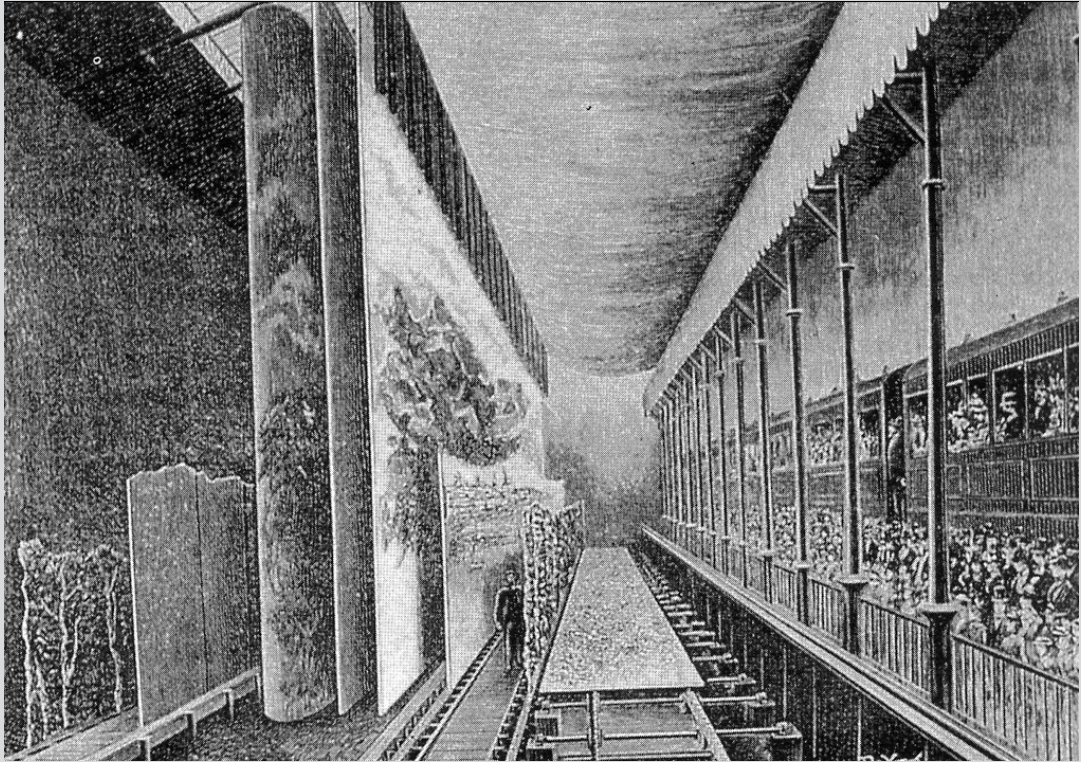
---

<sup>93</sup> « Panorama mobile du transsibérien », *La nature*, 1900, Bibliothèque Nationale de France.

<sup>94</sup> « Hale's Tour » de George HALE et William J. KEEFE, à l'Exposition universelle de Saint-Louis, Louisiane. Photographie anonyme, lieu de conservation inconnu, 1904.

<sup>95</sup> MÜLLER Adalberto, *Proust et les médias : le train, le téléphone, la photographie et le cinéma*, UFF/CNPq, Brésil, publié en ligne, URL : [http://www.academia.edu/4934114/PROUST\\_ET\\_LES\\_MEDIAS\\_LE\\_TRAIN\\_LE\\_TELEPHONE\\_LA\\_PHOTOGRAFIE\\_ET\\_LE\\_CINEMA](http://www.academia.edu/4934114/PROUST_ET_LES_MEDIAS_LE_TRAIN_LE_TELEPHONE_LA_PHOTOGRAFIE_ET_LE_CINEMA), consulté en ligne le 4 janvier 2015.





*Panorama mobile du Transsibérien, 1900.* 93



*Hal's Tour, 1904.* 94

**”Ni la matière, ni l’espace, ni le  
temps ne sont depuis vingt ans ce  
qu’ils ont été depuis toujours.”**

Paul Valéry <sup>1</sup>

Chapitre III

---

# L'horloge et le lointain

## 3.1. les conditions d'un rapprochement virtuel

---

### Le « labyrinthe des chemins<sup>2</sup>»

Nous allons voir dans ce chapitre que les distances et le temps n'ont plus la même valeur à l'heure des voyages en train. Pour comprendre l'affirmation du politicien Jules Roche<sup>3</sup>, il est utile de revenir brièvement sur la durée qu'occupaient les voyages avant la mise en place du réseau de chemin de fer.

Il est en effet difficile d'imaginer pour nous ce que représentaient les dimensions de la France en 1750<sup>4</sup>, quand un parisien ne pouvait pas même gagner Chartres en trente-six heures de voyage<sup>5</sup>. Il faut alors trois semaines pour traverser le pays d'est en ouest, avec autant d'étapes et de nuitées que de journées sur la route. La distance est un obstacle massif qui paraît « irréductible<sup>6</sup>».

Avant le téléphone, avant la radio et les autres techniques qui vont contribuer ensuite à transformer la perception de la distance — je parlerai du passage d'un *régime d'éloignement* à un *régime de proximité* —, le voyage ferroviaire constitue une rupture essentielle.

### Un voyage plus accessible, plus régulier, plus rapide

Le train rend tout d'abord les voyages plus accessibles. Quand un siège en coupé<sup>7</sup> de malle-poste coûtait 2 Francs, le même voyage en diligence coûtait 1.50 Francs, et seulement 50 centimes en train de deuxième classe<sup>8</sup>. Cela a permis d'étendre la pratique des voyages hors de certains groupes, aristocrates, bourgeois ou compagnons artisans-qui formaient l'essentiel des voyageurs auparavant<sup>9</sup>. En 1855, le réseau national français

---

**1** VALÉRY Paul, « La conquête de l'ubiquité », *Pièces sur l'art*, cité par BENJAMIN Walter, *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique* (1936), *op. cit.* à la note **1** du Chapitre II, p.7.

**2** L'expression est empruntée à Christophe Studeny, qui l'utilise pour décrire les voyages terrestres en France jusqu'à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle : STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note **9** de l'introduction, 1995, pp.17-88.

**3** ROCHE Jules, « la Vitesse Mécanique », *La locomotion*, 1902, p.58, cité dans STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note **9** de l'introduction, 1995, pp.17-88., p. 271.

**4** Pour tenter de montrer graphiquement le *régime d'éloignement* du XVIII<sup>ème</sup> siècle, j'ai choisi un extrait de la carte de Cassini représentant le territoire aux environs de la future première voie ferrée française. Le territoire apparaît vaste et morcelé. CASSINI, *Carte de l'Académie*, 1750-1790, Bibliothèque Nationale de France.

**5** « Au train habituel, en coche ou en carosse, le Parisien n'atteint pas Chartres, à peine Dreux, Provins, Soissons, en trente-six heures. [...] Deux siècles plus tard nous ne comprenons plus les délais. La lenteur nous est étrangère. » *Ibid.*, p.7.

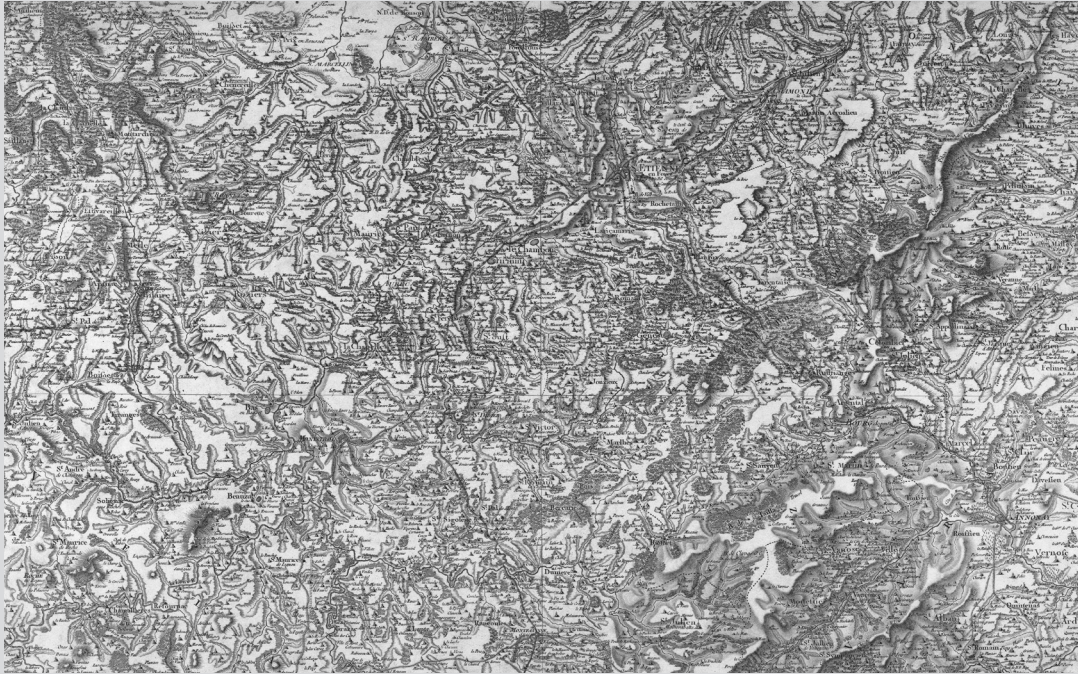
**6** *Ibid.*, p.8.

**7** Le *coupé* de la malle-poste est le compartiment destiné au voyageurs.

**8** cf. STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note **9** de l'introduction, 1995, pp.243-244.

**9** « Additional passengers, who otherwise would not have travelled at all, flocked to the railway stations. » HAMILTON David, *Pictorial History of Trains*, New Jersey : Chartwell Books, 1977, p. 36.





Environs de Saint-Étienne, *Carte de Cassini*, 1756. **4**

« La planète que nous habitons est profondément différente, dans ses distances, dans son étendue, de celle où vécut nos pères. »

Jules Roche (1841-1923), 1902. **3**



n'est pas encore établi que déjà 66% des voyageurs sont des passagers de troisième classe, contre seulement 10% en première classe<sup>10</sup>. Il semble que le peuple, comme l'exprime Frédéric Passy<sup>11</sup>, commence à prendre connaissance d'un monde vaste, incomparablement plus grand que le pays entourant leur village d'origine. Sans m'étendre sur le sujet, il faut rappeler que le rail sera aussi le grand moyen de l'exode rural massif de la révolution industrielle : l'outil de l'arrachement au pays.

Les voyages sont aussi plus réguliers qu'auparavant. La route est en effet associée à l'imprévu, et le chemin de fer va imposer un autre rythme, avec la possibilité de planifier son voyage à heure fixes. Certains horaires sont organisés de sorte à permettre de parcourir de grandes distances en une nuit de voyage, pour que les voyageurs arrivent à leur lieu de destination à l'heure du réveil — ce qui provoquera de fortes impressions sur lesquelles nous reviendrons. D'autres permettront de faire l'aller-retour entre deux villes dans la journée, en quittant son lieu de résidence tôt le matin pour revenir tard le soir. Comme le remarque un négociant<sup>12</sup>, c'est pour le commerce un formidable outil de planification. Nous constaterons dans la suite de ce chapitre que cette régularité, en entrant dans les habitudes, fait passer à un nouveau régime du temps vécu. Elle entraîne aussi la moquerie pour certains, comme Gustave Flaubert dans son *Dictionnaire des idées reçues*<sup>13</sup>.

Outre leur aspect abordable et régulier, les voyages ferroviaires sont surtout plus rapides. Les toutes premières expérimentations permettent déjà de tripler la vitesse des diligences<sup>14</sup>. Entre Paris et le Havre, le voyage qui prenait 31 heures sous la Restauration par bateau, passe à 6h35 à l'arrivée du train en 1850. Plus tard, les trains express parcourent l'itinéraire en 3h54<sup>15</sup>, ce qui permet par exemple à Alexandre Dumas<sup>16</sup> et aux personnages de *La Bête Humaine*<sup>17</sup> de faire l'aller-retour depuis ou vers Paris dans la journée. Cet exemple de transformation quantitative du temps de transport implique en fait, nous allons le voir, une transformation qualitative profonde de la perception de l'espace. C'est alors un « lieu commun<sup>18</sup> » d'affirmer comme Bernard Gaffney : la distance « n'existe

---

**10** JOANNE Adolphe, *Atlas historique et statistique des chemins de fer français*, Paris : Hachette, 1859, p.15.

**11** PASSY Frédéric, *Les Machines et leur influence sur le développement de l'humanité*, Paris : Hachette, 1866, pp.49-50.

**12** ROY Gustave Emmanuel, *Souvenirs 1823-1906*, Nancy : Berger-Levrault, 1906.

**13** FLAUBERT Gustave, « Chemins de fer », *Dictionnaire des idées reçues ou Catalogue des opinions chics* (1850-1880), Paris : Éditions du Boucher, 2002, p. 16.

**14** « La vitesse maximale des diligences atteignait 8 à 10 milles à l'heure en Angleterre, quand la vitesse moyenne des premiers trains était de 20 à 30 milles à l'heure avant 1845. » NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note **27** de l'introduction, p.37. Cette donnée est confirmée par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note **40** de l'introduction, 1990, p.40.

**15** On trouvera de très nombreuses données sur l'évolution détaillée de la vitesse des trajets dans STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note **9** de l'introduction, 1995, pp.216-273.

**16** DUMAS Alexandre, *Mes mémoires* (1863), Paris : Calmann Lévy, 1884, tome 8, p.175.

**17** ZOLA Émile, *La Bête Humaine*, *op. cit.* à la note **38** du chapitre I, 1890.

**18** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note **40** de l'introduction, p.17.

« On vivait autrefois, même à de faibles distances, absolument inconnus les uns aux autres : une montagne, un bras de mer séparaient autant les existences que la plus longue suite de siècles. »

Frédéric Passy, 1866. **11**

« C'est un des grands services que nous a rendus la vapeur ; quand on voyage soit sur mer soit par les chemins de fer, on peut compter sur l'heure d'arrivée. »

Gustave Emmanuel Roy, 1906. **12**

CHEMINS DE FER : [...] S'extasier sur leur invention et dire : « Moi, Monsieur, qui vous parle, j'étais ce matin à X... ; je suis parti par le train de X... ; là-bas j'ai fait mes affaires, etc. , et à X heures j'étais revenu ! »

Gustave Flaubert, deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. **13**

« Mais, enfin, on va au Havre, on revient le jour-même, et on peut encore être à Aix-la-Chapelle le lendemain. Supprimer la distance, c'est augmenter la durée du temps. Désormais, on ne vivra pas plus longtemps ; seulement, on vivra plus vite. »

Alexandre Dumas, 1862. **16**

« Aujourd'hui la distance est un mot qui n'existe plus. La vapeur, voilà ce qui résume le mieux notre époque. »

Bernard Gaffney, 1847. **19**

plus<sup>19</sup>».

On pourrait alors penser que c'est uniquement la diminution du *temps* de transport qui est perçue par les observateurs comme un rétrécissement de l'*espace*. En réalité, une impression de disparition de l'espace intermédiaire y contribue aussi.

### La disparition de l'espace intermédiaire

En 1843, dans la lettre<sup>20</sup> dont une citation figure en ouverture de ce mémoire, le poète Heinrich Heine<sup>21</sup> éprouve un « terrible frisson » à l'idée que la mer du Nord se rapproche de Paris. Dans son esprit, la distance entre ces deux lieux est constituée par des mondes que l'on se doit de traverser longuement lors d'un voyage permettant de les observer, de les « savourer pleinement<sup>22</sup>». À l'inverse, le train permet au voyageur de passer directement d'une gare de départ à une gare d'arrivée. Comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents, les territoires intermédiaires traversés « plein de mépris<sup>23</sup>» sont perçus depuis le train comme des paysages issus d'un univers distinct de celui du rail. On traverse moins de petites villes et villages que par la route, comme le remarque Alexandre Dumas<sup>24</sup>. L'étendue de ce territoire traversé devient alors plus abstraite pour le voyageur ; les gares se retrouvent directement reliées dans son esprit et il perçoit surtout le contraste entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée.

Certains artistes trouvent alors une valeur esthétique à cette proximité virtuelle entre deux lieux éloignés, à cette absence de continuité du territoire intermédiaire. Marcel Proust, par exemple, privilégie les lieux sur l'étendue qui les entoure : « l'entre-deux-gares<sup>25</sup>» qui disparaît ne l'intéresse pas. Cela lui permet d'élaborer « un espace discontinu<sup>26</sup>» constitué d'un archipel de lieux récurrents, espacés d'une distance indéterminée,

---

**19** GAFFNEY Bernard, « Préface », VIAU René, *Chemin de fer du Havre à Rouen*, Album itinéraire, Ingouville : Roquencourt, 1847.

**20** HEINE Heinrich, « lettre du 5 mai 1843 », *op. cit.* à la note 1 de l'introduction, 1855.

**21** Né Harry à Düsseldorf, rebaptisé Christian Johann Heinrich lors de sa conversion chrétienne, décédé Henri à Paris : Quel nom lui choisir à l'heure de l'informatique ?

**22** SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, p.44.

**23** Cette considération qui nous paraît pour le moins subjective fait pourtant partie d'une étude économique sérieuse produite par un juriste et économiste de renom. DUNOYER Charles, *Esprit et méthodes comparées de l'Angleterre et de la France dans les entreprises de travaux publics et en particulier des chemins de fer — conséquences pratiques tirées pour notre pays de ce rapprochement*, Paris : Carilian-Goeury et V. Dalmont, 1840, p.104.

**24** DUMAS Alexandre, *Mes mémoires* (1863), *op. cit.* à la note 16, tome 8, pp.174-175.

**25** NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p.41.

**26** « Proust [...] élabore un espace discontinu et archipélagique où l'hiatus des campagnes sépare de rares lieux reliés par des trains et jouit d'un privilège d'«exterritorialité». Entre les lieux, l'étendue n'est parcourue qu'à l'occasion de voyages exceptionnels. La conception proustienne de l'espace est peu soucieuse de l'agencement des lieux. » GAY Jean-Christophe, « L'espace discontinu de Marcel Proust », *Géographie et cultures*, 1993, n° 6, p. 35-50, publié en ligne, URL : [http://www.mgm.fr/ARECLUS/page\\_auteurs/Gay14.html](http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/Gay14.html), consulté le 5 janvier 2015.

« Les chemins de fer [...] ne connaissent comme lieux que le départ, les arrêts et l'arrivée, et ceux-ci sont d'ordinaire très éloignés les uns des autres. Rien ne les lie aux lieux situés dans l'intervalle qu'ils traversent plein de mépris et auxquels ils n'accordent qu'un regard inutile. »

Charles Dunoyer, 1840. **23**

« Il est vrai que l'on part, que l'on arrive [...], mais l'on ne voyage pas ; vous ne voyez ni Jumièges, ni la Meilleraie, ni Tancarville, ni toute cette charmante côte de Villequier. »

Alexandre Dumas, 1863. **24**

« Mais enfin le plaisir spécifique du voyage n'est pas de pouvoir descendre en route et de s'arrêter quand on est fatigué, c'est de rendre la différence entre le départ et l'arrivée non pas aussi insensible, mais aussi profonde qu'on peut, de la ressentir dans sa totalité, intacte, telle quelle était dans notre pensée quand notre imagination nous portait du lieu où nous vivions jusqu'au cœur d'un lieu désiré, en un bond qui nous semblait moins miraculeux parce qu'il franchissait une distance que parce qu'il unissait deux individualités distinctes de la terre, qu'il nous menait d'un nom à un autre nom et que schématise (mieux qu'une promenade, où, comme on débarque où l'on veut, il n'y a guère plus d'arrivée) l'opération mystérieuse qui s'accomplissait dans ces lieux spéciaux, les gares, lesquels ne font presque pas partie de la ville, mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom. »

Marcel Proust, 1919. **27**

un territoire intermédiaire de campagnes qui sera le plus souvent traversé en train. Quand le narrateur de *la Recherche* découvre le panneau indiquant le nom d'une ville, il se met à rêver : le train « unissait deux individualités distinctes de la terre, [...] il nous menait d'un nom à un autre nom<sup>27</sup> ». Seul le train permet à Marcel Proust ce « saut<sup>28</sup> » d'une gare à l'autre qu'il sera déçu de ne pas retrouver dans les escapades en automobile.

Je pense que cette sensation de territoire perçu comme un ensemble discontinu peut se retrouver aujourd'hui lorsque, s'engouffrant dans le métro parisien à une station, l'usager en ressort à une autre dans un quartier différent, sans avoir rien vu du paysage intermédiaire en surface. Pour les observateurs du XIX<sup>ème</sup> siècle comme Charles Delattre<sup>29</sup>, la vitesse s'additionne à cette discontinuité pour provoquer un trouble dans l'appréhension du territoire.

### 3.2. Le temps comme unité de distance

---

#### De la lieue à l'heure

Ce trouble dans la perception du monde se ressent aussi dans la manière de mesurer les distances. Bien que le système métrique, imaginé pendant la Révolution, soit à nouveau obligatoire en France à partir de 1837, les mesures usuelles restent bien présentes dans la vie courante. En particulier, on utilise la *lieue* pour mesurer les distances de voyage, comme dans le récit de Victor Hugo<sup>30</sup>. Cette unité de mesure traditionnelle est variable selon les régions<sup>31</sup>, mais l'idée est de représenter la distance qu'il est possible de parcourir à pied en une heure de voyage. C'est pourquoi une lieue mesure généralement entre 3 et 6km.

Les premiers voyageurs, comme Adolphe Joanne sur la ligne Paris-Rouen<sup>32</sup>, comprennent bien qu'en mesurant leur voyage avec leur unité de distance habituelle — la lieue, donc — ils rendent compte d'une réalité différente de celle qu'ils vivent pendant leur trajet. L'emprise de l'étendue physique du territoire paraissant levée par le rail, l'heure devient l'unité la plus évidente pour visualiser une distance, du moins sur les axes équipés de chemins de fer. Rapidement, au-delà de la mesure du voyage en train, l'heure devien-

---

**27** Ce long extrait est tiré de PROUST Marcel, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, *op. cit.* à la note **10** du chapitre II, 1919, p.56.

**28** KERN Stephen, « Distance », *The Culture of Time and Space 1880-1918*, *op. cit.* à la note **29** de l'introduction, p. 217.

**29** DELATTRE Charles, *Voyages en France. Descriptions de ses curiosités naturelles. Notices sur les villes.*, Paris : Martial Ardant Frères, 1848, pp. 330-331.

**30** HUGO Victor, « Voyage en Belgique » (1837), *op. cit.* à la note **48** du chapitre II, 1987, p.611.

**31** Voir STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note **9** de l'introduction, 1995, p.17-18.

**32** JOANNE Adolphe, « Compte-rendu de l'inauguration du Paris-Rouen », *L'illustration*, 6 mai 1843, p.155, cité par DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note **7** de l'introduction, 2005, pp.125.



« Plus de lent déroulement de l'horizon, plus de continuité entre les sites. En vérité ne semble-t-il pas que l'espace soit supprimé par des moyens plus prompts à le traverser ; que le temps s'efface par la rapidité avec laquelle on va du Nord au Midi, du couchant au levant ? »

Charles Delattre, 1848. **29**

« On se dit dans la voiture :  
c'est à trois lieues, nous y serons dans dix  
minutes. »

Victor Hugo, 1837,  
décrivant son voyage entre  
Anvers et Bruxelles. **30**

« Rien ne peut rendre la magnificence du spectacle toujours nouveau que l'on a sous les yeux pendant 24 ou 25 lieues (emploi rassurant d'une unité de distance désormais obsolète). »

Adolphe Joanne,  
*Compte-rendu de l'inauguration du Paris-Rouen*, 1843. **32**

dra la mesure du rythme de vie. Nous y reviendrons<sup>33</sup>.

Certains cherchent à donner une représentation chiffrée du rapprochement géographique qu'ils ressentent. Dionysius Lardner<sup>34</sup>, par exemple, propose de calculer l'équivalent en distance du raccourcissement du temps que dure un voyage entre deux villes. L'heure devient bel et bien une unité de distance.

### La France dans l'Île-de-France

Constantin Pecqueur, économiste saint-simonien, met en pratique ici<sup>35</sup> une nouvelle géographie de la France basée sur la mesure du temps de transports. Analysons comment il parvient à ce résultat : d'abord en comparant la durée du voyage de Paris à une ville éloignée avant et après l'installation du chemin de fer. Il utilise ensuite le *rapport* de durée obtenu pour réaliser sur la carte de France une sorte d'*homothétie*<sup>36</sup> avec Paris pour *centre*. Les projections géométriques des villes en bordure du pays (Lille, Strasbourg, Perpignan, etc.) sont alors comparées une par une à la position de villes proches avant l'opération géométrique, c'est à dire avant les voies ferrées. L'idée de ce calcul des réductions des distances est ensuite reprise par le géographe Elisée Reclus<sup>37</sup>.

En réalité, les grandes voies ferrées nationales n'étaient pas même encore en construction en 1839 quand Constantin Pecqueur écrit. Il se base donc pour ses prévisions sur un rapport de vitesse moyen entre les deux modes de déplacement, évalué approximativement à 6.<sup>38</sup> L'image que renvoie cet extrait est donc une carte géographique d'après laquelle la France du chemin de fer est six fois plus petite, en distance linéaire<sup>39</sup>, que la France des diligences. Ce calcul intégrant le nouveau *régime de proximité* crée une rupture avec le constat que la dimension physique du territoire n'a pas évolué, comme le remarque la revue anglaise *Quarterly Review*<sup>40</sup>.

---

**33** cf. section 3.5. *L'heure de l'horloge*.

**34** LARDNER Dionysius, *op. cit.* à la note 26 du chapitre I, 1850, p. 35.

**35** PECQUEUR Constantin, 1839, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, pp.39-40 et NOURRISSON Didier, *op. cit.* à la note 27 de l'introduction, 1998, p.41.

**36** L'*homothétie* est une opération géométrique, qui pour expliquer simplement, transforme l'échelle d'une figure par rapport à un point de référence (appelé *centre*), selon un nombre (appelé *rapport*) utilisé comme rapport d'échelle.

**37** RECLUS Elisée, *Du sentiment de la nature dans les sociétés modernes* (1866), Charenton : Premières Pierres, 2002, p.59.

**38** BRETIGNOLLE Anne, « De la théorie à la carte : Histoire des représentations géographiques de l'espace-temps. », VOLVEY Anne, dir., *Échelles et temporalités*, Paris : Belin, 2005, pp.55-60.

**39** Rappelons que Constantin Pecqueur utilise l'heure comme unité de distance. A priori, nous ne pouvons donc pas parler de surface ou d'aire, mais uniquement de distance linéaire, c'est à dire dans 1 dimension.

La remarque rétorquée dans le *Quarterly Review* est donc pertinente à ce titre : les champs garderont la même superficie même si leur longueur a diminué en termes de temps de parcours.

**40** *Quarterly Review*, 1839, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op. cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, p.40.

« Les distances se raccourcissent presque exactement en proportion de la vitesse à laquelle on se déplace. »

Dionysius Lardner, 1850. **34**

« 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 ; Rouen à Sèvres ou à Asnières ; Reims à Pantin ; Strasbourg à Meaux ; Lyon entre Melun et Corbeil ; Marseille à Nemours ; Perpignan à Pithiviers ; Bordeaux à Chartres ou à Étampes ; Nantes à Arpajon. [...]

La nouvelle France dans l'ancienne Île-de-France ou équivalent. »

Constantin Pecqueur, 1839. **35**

« Grâce au chemin de fer, les contrées se rapetissent sans cesse, et l'on peut même établir mathématiquement dans quelle proportion s'opère cet amoindrissement du territoire puisqu'il suffit de comparer la vitesse des locomotives à celles des diligences et des pataches qu'elles ont remplacées »

Elisée Reclus,

*Du sentiment de la nature dans les sociétés modernes*, 1866. **37**

« Pourtant, comme par miracle, chaque champ, non seulement resterait où il était, mais encore resterait aussi grand qu'il a toujours été ! »

*Quarterly Review*, 1839. **40**

## Les cartes isochrones

Bien après Constantin Pecqueur et sa transformation géographique décrite dans un texte, d'autres tenteront de représenter, graphiquement cette fois, les distances mesurées en temps de transport — ou la réduction de ces temps de transport. L'économiste Claude Ponsard rapporte que « l'usage des lignes isochrones, c'est-à-dire du rayon d'action considérant les points équivalents en durée de transport et non équidistants, se répand dans les représentations géographiques [...] en France surtout après 1900<sup>41</sup>. » Nous avons tous en tête les cartes isochrones contemporaines représentant la distance en temps de parcours par le TGV, particulièrement spectaculaires car déformant beaucoup la forme du pays. Mais dès les années 1880, l'ingénieur Émile Cheysson est chargé par le Ministère des travaux publics de réaliser une série de cartes pour l'Album de Statistiques Graphiques. Il reporte sur l'une d'entre elles la distance proportionnelle aux temps de trajet entre Paris et d'autres villes à six dates différentes. Cette technique d'« anamorphose unipolaire des contours<sup>42</sup> » rend compte de la réduction des temps de transport au fil du temps, mais on commence à voir aussi la forme des contours du pays se déformer quand le rapport de réduction du temps de trajet diffère d'une ville à une autre. La version de cette carte reconstruite en 1921 par les géographes Jean Brunhes et Camille Vallaux<sup>43</sup> est présentée ci-contre.

## Le renforcement de la centralité de la capitale

Dans les cas que nous avons étudiés, Paris est systématiquement pris pour centre des opérations géométriques. Les villes françaises se rapprochent les unes des autres certes, mais « surtout de Paris ». L'article ci-contre de *Quarterly Review*<sup>44</sup> nous montre comment, en Angleterre, on envisage la réduction des temps de transports comme une subite agglomération du pays dans Londres, le « foyer de la nation ». Le chemin de fer permettrait-il aussi de renforcer la perception de l'influence politique de la capitale, voire le sentiment d'appartenance au pays ?

Pour revenir à l'exemple de la France, la réponse semble être positive pour Christophe Studeny. D'après lui, la facilité de mobilité, qui donne à plus de voyageurs l'occa-

---

<sup>41</sup> PONSARD Claude, *Histoire des théories économiques spatiales*, Paris : Colin, 1958, pp. 21-25.

<sup>42</sup> À ce sujet, on peut consulter BRETAGNOLLE Anne, *op.cit.* à la note 38, 2005, pp.55-56. « L'anamorphose unipolaire des contours est vraisemblablement le procédé cartographique [de représentation espace-temps] le plus ancien, car facile à mettre en oeuvre avec des outils sommaires. Elle consiste à représenter les dimensions successives d'un territoire en le contractant de manière proportionnelle aux durées moyennes de déplacement. »

<sup>43</sup> La citation de Camille Vallaux, qui réaffirme la pertinence d'utiliser le temps de transport comme unité de distance, est tirée de VALLAUX Camille, *Le sol et l'État*, 1911, cité par BRETAGNOLLE Anne, *op.cit.* à la note 38, 2005. L'accélération des voyages avant 1834 est due à l'amélioration des véhicules et du réseau routier.

<sup>44</sup> *Quarterly Review*, 1839, cité par SCHIVELBUSCH Wolfgang, *op.cit.* à la note 40 de l'introduction, 1990, p.40.

« Au point de vue de la géographie humaine, l'espace pur n'est que du temps [...] et qu'en matière de relations économiques, l'espace n'a d'autre poids que celui de la distance qu'il représente et du temps nécessaire pour la parcourir. »

Camille Vallaux, 1911. 43



Jean Bruhnes et Camille Vallaux,  
*Anamorphose unipolaire*, 1921. 43

« Supposons par exemple que soudain, des chemins de fer soient installés dans toute l'Angleterre ; même avec la vitesse encore modeste d'aujourd'hui, cela signifierait que toute la population se déplace, et pour parler métaphoriquement, se rapproche du foyer de la nation des deux tiers du temps qui l'en sépare encore à présent ; de même, chacun se rapprocherait des autres des deux tiers du temps qui l'en éloigne encore à présent. Une accélération ultérieure permettrait la répétition du processus ; nos ports, nos docks, nos villes et toute la population du pays, non seulement se rapprocheraient les uns des autres des deux tiers, mais se rapprocheraient tous dans cette proportion du foyer de la nation. Si l'on continuait à réduire ainsi les distances, c'est toute la superficie du pays qui se rétrécirait jusqu'à la taille d'une unique métropole. »



sion de découvrir le pays, crée une « conscience spatiale de la nation<sup>45</sup> ». En rapprochant les frontières en temps de trajet, le train augmenterait l'impression de promiscuité entre les états européens avant les guerres de 1870 et de 1914-1918. Le terme *hexagone* pour désigner la France apparaîtrait à la même période, d'abord dans un important atlas de Jules Verne en 1868<sup>46</sup>.

Au niveau national, c'est bien Paris dont on perçoit l'influence. Le réseau étoilé dessiné par les plans directeurs successifs<sup>47</sup> ramène toutes les lignes importantes à la capitale, lui donnant une facilité d'accès encore plus spectaculaire. Cette unipolarisation du réseau français accentue la suprématie culturelle de la capitale : dans la métaphore de Constantin Pecqueur, les villes de provinces proches deviennent des rues de Paris<sup>48</sup> et les villes plus lointaines de simples faubourgs<sup>49</sup> ; Paris influence l'architecture des villes de province, notamment dans les « quartiers de la gare<sup>50</sup> » qui imitent souvent une avenue haussmannienne ; Paris influence la langue et contribue au déclin des accents régionaux, phénomène qui sera intensifié par la conscription et la Grande Guerre ; Paris, suivant de loin l'exemple de Londres, attire aussi les populations de l'exode rural<sup>51</sup>, devenant la métropole écrasante par sa démographie que l'on connaît. Paris, plus que jamais, dirige le pays<sup>52</sup>.

---

**45** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p. 247

**46** VERNE Jules, *Géographie illustrée de la France et de ses colonies*, Paris : J. Hetzel, 1868, p.II de l'introduction.

**47** « La conception, radicalement nouvelle, d'un réseau ne se concrétisera [en France] qu'en 1842, avec la décision de la création de neuf grandes lignes joignant Paris aux frontières du littoral ». STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p.227. L'étoile Legrand, ce premier grand plan directeur du réseau, sera suivie en 1879 par le plan Freycinet.

**48** PECQUEUR Constantin, *Théorie nouvelle d'Économie sociale et politique, ou études sur l'organisation des sociétés* (1839), Paris : Capelle, 1841, vol.1, p.26.

**49** STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, 1995, p. 247.

**50** Ce terme est volontairement tiré de cette citation qui ne cache pas son mépris : « Souvent le quartier de la gare est le plus laid de la ville, centré sur cette avenue de la gare qui se voulait « triomphale pour le voyageur », avec son style haussmannesque, singeant petitement Paris, n'arrivait qu'à être prétentieuse et ridicule, par exemple avec ses toits d'ardoise dans des villes de France vouées à la tuile de toute éternité ! » VINCENOT Henri, *La vie quotidienne...*, *op. cit.* à la note 19 du chapitre I, 1975, p.72.

**51** « Le train permet l'intégration des campagnes à l'économie de marché, rompt l'isolement et offre la tentation de l'exode en suggérant avec ces routes de fer la présence prochaine des villes tentaculaires. » STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 257

L'anthropologue Georges Vacher de Lapouge considère que « c'est notre siècle qui a vraiment ouvert l'ère des migrations en masses immenses et pour des pays lointains »; les chemins de fer ont supprimé selon lui les « cloisons étanches » qui isolaient les lieux. VACHER DE LAPOUGE Georges, *Les sélections sociales*, Paris : Thorin & Fils, 1896, p.365.

**52** « Le chemin de fer s'est révélé le meilleur instrument de centralisation qui puisse être. » BAROLI Marc, *op. cit.* à la note 28 de l'introduction, 1969, p.12.

On pourrait cependant nuancer cette affirmation en étudiant les lois de décentralisation de 1866-1871, qui, à la fin du Second Empire, donnent un pouvoir local aux Assemblées de département élues au suffrage universel masculin direct.

« Sur la carte de l'imagination, tout se réduit à l'infiniment petit. Louvres, Pontoise, Chartres, Arpajon, Meaux, etc., toutes ces villes viendront se perdre dans une rue quelconque de Paris ou de sa banlieue. »

Constantin Pecqueur, 1839. 48



Étoile de Legrand

*Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France, 1842. 47*

Préparons-nous maintenant à quitter Paris pour nous pencher sur la brèche que le voyage ferroviaire a ouvert dans l'imaginaire, comme pour Jules Claretie<sup>53</sup> : une porte vers le lointain...

### 3.3. Vers le lointain

---

#### Le lointain s'imprime sur la toile

Je m'autorise un bref retour à l'oeuvre de Claude Monet pour livrer une interprétation personnelle du *Train de Normandie*<sup>54</sup>. Dans ce tableau, Monet dépeint à nouveau les quais de la gare Saint-Lazare au moment de l'arrivée d'un train. Avec le train, on peut imaginer que ce ne sont pas seulement les voyageurs qui débarquent mais aussi leurs souvenirs de Normandie. Le voyage, encore perçu comme trop rapide, n'a pas laissé le temps au regard des voyageurs de se détacher des paysages normands. Dans le tableau, le sol de la gare se teint d'un vert printanier, qu'on peut interpréter comme une référence aux pâturages de Normandie ; le toit métallique, vert comme un feuillage, est inondé de vapeur blanche entourée de volutes d'une teinte bleue, qu'on peut voir comme un ciel parcouru de nuages qui se confondent avec la fumée du train. Si l'on suit ces interprétations, la gare, que nous avons étudié dans la première partie, est aussi, dans le paysage que construit le peintre, le réceptacle d'impressions venues du lointain et fraîchement débarquées avec les voyageurs, et les deux paysages se mélangent. Comme il le sera plus tard pour les mouvements dadaïste et situationniste, le territoire de la ville est alors pour les impressionnistes intimement lié à des ressentis personnels<sup>55</sup>. Rappelons que le mouvement impressionniste est né dans l'observation de la nature en Normandie avant de se porter sur les paysages urbains. Le lointain s'imprime dans la gare.

#### Toucher Pékin

Les toutes premières années des expérimentations ferroviaires en France illustrent déjà l'implosion des impressions de distance, mais d'abord avec ironie et incrédulité.

---

<sup>53</sup> CLARETIE Jules, *La vie à Paris*, Paris, 1882, p.384, cité par STUDENY, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 267

<sup>54</sup> MONET Claude, *Le Train de Normandie*, 1877, Chicago Art Institute.

Le titre de ce tableau est pour moi évocateur en soi. La plupart des autres tableaux de cette série de 1877 s'appellent simplement *La Gare Saint-Lazare, Arrivée d'un train* ou *Vue extérieure* de manière indéfinie. Pourquoi noter cette fois que ce train vient spécifiquement de Normandie ?

<sup>55</sup> Pour les paysages captant les ressentis chez les dadaïstes et les situationnistes, voir CARERI Francesco, *op. cit.* à la note 38 de l'introduction (2002), 2013.

« Et, pendant qu'on attend le train de Paris, on se dit qu'on prendra bientôt le train de Normandie ou celui de Bordeaux, ou celui de Bretagne, qu'on ira aux Pyrénées, ou en Touraine, ou dans les Vosges, mais que bien assurément on ne restera pas à Paris. »

Jules Claretie, 1882. 53



Claude Monet, *Le Train de Normandie*, 1877. 54

« J'établirai des voitures qui partiront toutes les cinq minutes pour les quatre parties du monde. J'ai là mes plans, cette vapeur me fait bouillir le sang... Ma route passera par Saint-Denis, Gonesse, Pékin, Constantinople et autres lieux circonvoisins. »

*Les Chemins de fer*, 1832. 56



Dès 1832, une pièce de théâtre comique met en scène un bourgeois parisien de retour d'Angleterre qui veut établir des lignes de chemin de fer pour « Saint-Denis, Gonesse, Pékin, Constantinople et autres lieux circonvoisins<sup>56</sup> ». Cinq ans avant l'ouverture de la première ligne parisienne, le contraste entre, d'abord un projet bientôt réalisable pour Saint-Denis et Gonesse, et l'éloignement insurmontable, impossible à mesurer des villes quasi légendaires de Pékin et Constantinople est saisissant pour les contemporains. Pékin revient quelques années plus tard, là aussi avec moquerie<sup>57</sup>, dans ce poème d'Alfred de Musset<sup>58</sup>. Pour Nikolai Gogol<sup>59</sup> en 1834, seul un fou peut imaginer que les chemins de fer relient Saint-Pétersbourg à l'Espagne — qui plus est en seulement une demi-heure.

Mais bientôt, la réalisation des lignes et l'expérience concrète du voyage en train va faire passer l'ironie au profit de l'ivresse de l'émerveillement. Eugène Guinot s'imagine le quotidien des parisiens de demain comme une escapade quotidienne à travers la France, en Suisse et en Belgique dans la même journée<sup>60</sup>. Trente ans plus tard, c'est un constat effectif que Jules Claretie<sup>61</sup> établit quand il se rêve en Italie ou en Allemagne : les lignes vers ces pays sont alors achevées ! En l'espace de trente ans, je remarque que la mention du chemin de fer ralliant Pékin est passée d'une drôlerie fantaisiste à une prévision vraisemblable.

### Le tour d'un monde si proche

Au bout de quelques décennies, la machine à vapeur permet effectivement de faire le tour du monde. Notons ici que les bateaux à vapeur, « marchant contre vent et marée<sup>62</sup> » ont eu à ce niveau autant d'influence que les trains dans la réduction des temps de transport, même si l'accélération est proportionnellement moins phénoménale en mer que sur terre. Mentionnons rapidement le *Great Western*, bateau à vapeur qui marque en 1838 la réduction de moitié du temps de traversée de l'Atlantique — quinze jours ; la première

---

**56** *Les Chemins de fer*, Pièce de théâtre anonyme, 1832, citée par STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 230.

**57** cf. COLLECTIF, « Analyse de l'oeuvre d'Alfred de Musset », *Encyclopédie Larousse en ligne*, URL : [http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Alfred\\_de\\_Musset/134495](http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Alfred_de_Musset/134495), consulté en ligne le 17 janvier 2015.

**58** MUSSET Alfred de , « Dupond et Durand », juillet 1838, *Ouvres complètes de Alfred de Musset*, Paris : Alphonse Lemerre, 1876, p.161.

Cet entretien en vers met en scène de manière caricaturée la querelle des anciens et des modernes. Pour Alfred de Musset, il marque aussi l'excès de zèle des idéologues qui voient dans le chemin de fer un instrument de paix et de solidarité mondiale.

**59** GOGOL, Nikolai Vassilievitch, *Les mémoires d'un fou* (1834), *Nouvelles choisies de Nicolas Gogol*, Paris : Hachette, 1853, p.36.

**60** GUINOT Eugène, *Le siècle*, 2 septembre 1837, cité par STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 233.

Rappelons qu'au XIX<sup>ème</sup> siècle le déjeuner désigne encore le repas du matin, et le dîner le repas du midi.

**61** CLARETIE Jules, *Voyages d'un parisien*, *op. cit.* à la note 84 du chapitre II, 1865, p.4.

**62** GASTINEAU Benjamin, *Histoire des chemins de fer*, Paris : Tous les libraires, 1863, p.2.



« Sur deux rayons de fer, un chemin magnifique  
De Paris à Pékin ceindra ma République  
Là, cent peuples divers, confondant leur jargon  
Feront une Babel d'un colossal wagon. »

Alfred de Musset, 1838. **58**

« Me voilà en Espagne, et c'est arrivé si vite qu'à peine j'ai eu le temps de le remarquer. Ce matin les députés d'Espagne se sont présentés chez moi, et je me suis assis en voiture au milieu d'eux. La rapidité prodigieuse de notre voyage m'a fort surpris. Nous sommes allés si vite, qu'en une demi-heure nous étions aux frontières d'Espagne. Du reste, il y a maintenant partout en Europe des chemins de fer et des bateaux à vapeur. »

Nikolaï Vassilievitch Gogol,  
*Les mémoires d'un fou*, 1834. **59**

« On songe déjà avec délices à l'époque prochaine où le flâneur parisien pourra aller déjeuner à Bordeaux, dîner à Genève, passer sa soirée au théâtre de Bruxelles et revenir se coucher à Paris. »

Eugène Guinot, 1837. **60**

« Ce soir à Paris, il vous emportera dans une nuit à Marseille, à Turin, en Allemagne, où vous voudrez. En le pressant un peu, il vous réveillerait à la station de Pékin ! »

Jules Claretie, 1865. **61**

« La vapeur a supprimé à la fois la distance et le danger. En une heure, elle nous fait franchir dix lieues sur les rails ; en trente-six heures, elle nous emporte à cinq cent lieues du port, domptant les vagues avec une roue, narguant les tempêtes, marchant contre vent et marée ! Grâce à son action, l'homme fait aujourd'hui le tour du monde avec plus de tranquillité qu'un voyage à Blois il y a deux siècles. La distance n'est plus qu'un être de raison, l'espace qu'une entité métaphysique dépourvue de toute réalité. »

Benjamin Gastineau, 1863. **62**

voie ferrée continentale américaine achevée en 1869, ralliant l'océan Atlantique au Pacifique ; Istanbul, atteint par le premier Express d'Orient en 1883 ; le Transsibérien qui traverse l'Oural à partir 1891 et gagne Vladivostok en 1905... L'extrapolation de Constantin Pecqueur<sup>63</sup> de 1839 se réalise peu à peu. La perception des distances s'est transformée au point que le monde paraît à portée de main.

En 1872, Jules Verne illustre<sup>64</sup> ce nouveau *régime de proximité* dès le premier chapitre du *Tour du Monde en quatre-vingts jours*<sup>65</sup> : Phileas Fogg, le personnage central, se plaît à entreprendre un tour du monde qu'on peut réaliser « dix fois plus vite qu'il y a cent ans<sup>66</sup> ». Le succès du roman a fait de 80 jours un record à battre : nombreux sont ceux qui tentent de relever le défi dans les années 1880. Il est réalisé en 1889-1890, puis définitivement dépassé en 1902, quand les compagnies de chemin de fer européennes annoncent avoir « résolu le problème du tour du monde en 40 jours<sup>67</sup> ».

Ces récits de voyages si ambitieux, cette impression de facilité de voyager rendue possible par le train, vont aussi faciliter les déplacements hors de chez soi pour une part bien plus importante de la population.

### 3.4. Se projeter en villégiature

---

#### Sortir de la ville industrielle

Revenons à des distances plus courtes pour observer comment le nouveau régime de proximité participe au développement de la villégiature. Marc Desportes explique que le sens du mot *tourisme* se transforme « entre les années 1830 et les années 1860, c'est à dire entre les pérégrinations de Stendhal en France et les visites commentées par les guides Chaix [...]. Le train prélude à la massification d'une pratique qui ne concernait encore, au début du siècle, qu'un nombre très restreint de personnes<sup>68</sup>. »

D'abord, c'est la perception de l'étendue des lieux accessibles couramment qui s'élargit, comme dans cet article du *Commerce*<sup>69</sup> qui indique que les Parisiens vont chercher une maison de campagne plus loin qu'auparavant dès l'ouverture des premières

---

<sup>63</sup> PECQUEUR Constantin, *op. cit.* à la note 48, 1841, volume 1, p.329.

<sup>64</sup> Jules Verne a probablement découvert les horaires de train pour un tour du monde dans le *Magasin Pittoresque* de mars 1870. Voir KERN Stephen, «Distance», *The Culture of Time and Space - 1880-1918*, Cambridge : Harvard University Press, 2003, pp. 212-213.

<sup>65</sup> VERNE Jules, *Le Tour du Monde en quatre-vingts jours* (1872), Paris : J. Hetzel et Compagnie, 1873, pp.13-14.

<sup>66</sup> *Ibid*, p.13.

<sup>67</sup> cf. KERN Stephen, «Distance», *op. cit.* à la note 29 de l'introduction, 2003, pp. 212-213.

<sup>68</sup> DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, pp.133-134.

<sup>69</sup> « Inauguration de la ligne Paris-Versailles », *le Commerce*, 1829, cité par VILLEDEUIL Pierre-Charles Laurent de, *Bibliographie des chemins de fer, 1776-1846*, Paris : Librairie française, 1906, p. 424.

« Saint-Pétersbourg et Moscou ne sont plus au-delà des frontières de la grande France des chariots, des charrettes et des diligences : ils sont à Valenciennes, à Bar-le-Duc. Bruxelles est en deçà de Senlis ; [...] nous voyons la Chine se dessiner avec le Japon, l'Inde et l'Extrême-Orient sur les confins de notre horizon habituel. »

Constantin Pecqueur, 1839. 63

« Il faut avouer, Monsieur Ralph, reprit-il, que vous avez trouvé là une manière plaisante de dire que la terre a diminué ! Ainsi parce qu'on en fait maintenant le tour en trois mois...

— En quatre-vingts jours seulement, dit Phileas Fogg.

— En effet, messieurs, ajouta John Sullivan, quatre-vingts jours, depuis que la section entre Rothal et Allahabad a été ouverte sur le « Great-Indian peninsular railway », et voici le calcul établi par le Morning-Chronicle :

De Londres à Suez par le Mont-Cenis et Brindisi, railways et paquebots	7	jours.
De Suez à Bombay, paquebot	13	—
De Bombay à Calcutta, railway	3	—
De Calcutta à Hong-Kong (Chine), paquebot	13	—
De Hong-Kong à Yokohama (Japon), paquebot	6	—
De Yokohama à San-Francisco, paquebot	22	—
De San-Francisco à New-York, railroad	7	—
De New-York à Londres, paquebot et railway	9	—
Total :	80	jours. »

Jules Verne, 1872. 65

« Les chemins de fer parisiens agrandissent le cercle, celui qui louait une maison de campagne à une ou deux lieues de Paris, peut en chercher une autre à cinq ou six lieues, sans employer plus de temps pour aller à la seconde qu'à la première ; l'ouvrier qui voyait son horizon borné à quelques villages secs et sans ombres, peut pousser ses pérégrinations dominicales à Saint-Germain, à Versailles et bientôt à Corbeil. »

« Inauguration de la ligne Paris-Versailles »,

*le Commerce*, 1839. 69

lignes. Quand la possibilité de sortir de la ville industrielle s'installe dans les esprits, on songe à partir plus loin. Pour le sénateur Édouard Laboulaye, on « ne tient plus en place<sup>70</sup> ». Ces déplacements de plus en plus courants vont étourdir les voyageurs qui n'ont pas encore intégré le nouveau *régime de proximité*.

### Le dépaysement en une nuit de voyage

Le cas le plus spectaculaire est celui du train-couchette. En dormant pendant une grande partie du trajet, le sentiment de passage du temps s'efface. Les longues distances parcourues permettent aussi de changer radicalement de territoire et de climat, ce qui rend la découverte du nouveau lieu auquel on parvient encore plus surprenante. Pour Auguste Villemot en 1858, il est « incompréhensible<sup>71</sup> » de se déplacer depuis la Savoie jusqu'à Paris en une nuit. Pour le prince de Poniatowski<sup>72</sup>, c'est le passage fulgurant de la métropole hivernale à la chaleur méditerranéenne qui provoque « une sensation », et « presque l'Italie<sup>73</sup> » pour Théophile Gautier. Marcel Proust va plus loin en imaginant le train-couchette comme un espace fixe autour duquel va « s'opérer la transmutation<sup>74</sup> » qui matérialisera Venise autour du narrateur.

### Les guides de voyage en train

Marcel Proust nous invite aussi à aborder « les guides<sup>75</sup> » de voyage qui cultivent le désir de dépaysement. Les premières librairies Hachette, qui s'installent dès 1852 dans les gares, comprennent parmi leurs titres à succès les guides de voyages correspondant aux lignes de train, en particulier ceux des éditions Chaix et de la Bibliothèque des Chemins de fer Hachette<sup>76</sup>. Les guides Baedeker du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle ne mentionnent d'ailleurs jamais d'autres moyens de transport et indiquent toutes les informations sur les services disponibles dans les gares. Pour l'historien Marc Desportes, « une conjonction s'opère entre le chemin de fer et le tourisme culturel, le premier devenant une véritable invitation au voyage<sup>77</sup> ». Les vues qui figurent dans les albums donnent l'envie aux contemporains d'aller découvrir par eux-mêmes les sites représentés, étendant à une vaste population la « consommation visuelle<sup>78</sup> » pratiquée par les aristocrates anglais lors

---

**70** LABOULAYE Édouard, *Discours à la Société d'Encouragement pour les Études Géographiques*, 1877, cité par STUDENY Christophe, *op. cit.* à la note 9 de l'introduction, p. 206

**71** VILLEMOT Auguste, *La vie à Paris*, tome II, Paris : Édition Hetzel Michel Lévy-Frères, 1858.

**72** PONIATOWSKI Stanislas, *D'un siècle à l'autre*, Paris : Presses de la Cité, 1948, p.133.

**73** GAUTIER Théophile, *Loin de Paris*, Paris : M. Lévy Frères, 1865, p.9.

**74** PROUST Marcel, *Du côté de chez Swann* (1913), Paris : Gallimard, 1919, volume II, p. 235.

**75** *Ibid.*, p. 233.

**76** Voir DESPORTES Marc, *op. cit.* à la note 7 de l'introduction, 2005, pp.132-134.

**77** *Ibid.*, p.167.

**78** *Ibid.*, p.136.

« On allait se promener à Passy, on allait cueillir des lilas à Romainville, mais on ne songeait pas à voyager beaucoup plus loin. Nous avons changé tout cela. Aujourd'hui, on ne tient plus en place. Autrefois on restait à Paris toute l'année. »

Édouard Laboulaye, 1877. **70**

« Entre deux repas, voir les Alpes et l'Arc de l'Étoile, c'est un peu plus que n'en peut supporter notre faible organisation ; il vous reste dans les yeux et dans l'esprit des montagnes au sommet neigeux, un grand fleuve encaissé de riantes collines, des villes qu'on a traversées comme le cheval de cirque traverse un cercle de papier ; et quand au lendemain de cette vision on se retrouve, assis comme un quincaillier, au seuil d'un café du boulevard, on se palpe et on se demande si on n'a pas rêvé Savoie et Savoyard.

Ce que l'on peut voir et faire maintenant en 4 jours et 2 nuits est incompréhensible. »

Auguste Villemot, 1858. **71**

« La Provence, c'est presque l'Italie, Avignon, c'est presque Rome. »

Théophile Gautier, 1865. **73**

« Laisser Paris un soir d'hiver dans la neige ou Londres dans l'opacité du brouillard de janvier, pour se retrouver le lendemain matin parmi les mimosas, en quête d'un pin parasol comme abri contre le soleil qu'on vient y chercher, est une sensation à laquelle aucun voyageur, même un sportsman de 24 ans, ne peut rester indifférent. »

Stanislas Poniatowski,  
fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. **72**

« Je ne pus plus contenir ma joie quand mon père [...] commença à chercher quels seraient les meilleurs trains, et quand je compris qu'en pénétrant après le déjeuner dans le laboratoire charbonneux, dans la chambre magique qui se chargeait d'opérer la transmutation tout autour d'elle, on pouvait s'éveiller le lendemain dans la cité de marbre et d'or "rehaussée de jaspe, et pavée d'émeraudes". »

Marcel Proust, 1913. **74**



de leurs Grands Tours déjà plusieurs siècles auparavant. Zola raconte<sup>79</sup> l'exemple de touristes parisiens suivant scrupuleusement leur guide, complètement hébétés par la somme d'indications historiques.

### Vers le tourisme de masse

Certains, comme Napoléon Ney, craignent que le nouveau régime de proximité enlève leur aura aux sites sacrés en les rendant facile d'accès. En imaginant en 1888 l'arrivée future des groupes de l'agence Cook en Ouzbékistan<sup>80</sup>, il préfigure le tourisme culturel à grande échelle.

### À la plage

Le train commence aussi à être perçu comme l'instrument du départ en villégiature, et plus tard, en vacances. Ainsi, son rôle est essentiel dans le développement des stations balnéaires, courues depuis la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle presque exclusivement par l'aristocratie. « L'extension sociale<sup>81</sup> » des séjours à la plage en Angleterre est marquée en 1841 par l'ouverture du chemin de fer de Brighton. Dès les années qui suivent, dans la région de Manchester, les plages de Southport et de Blackpool sont fréquentées par une majorité d'ouvriers<sup>82</sup>. En France, la station balnéaire d'Arcachon est créée ex nihilo par les frères Jacob Rodrigue Émile et Isaac Rodrigue Pereire, propriétaires de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest — le chemin de fer permettant d'accéder à la villégiature, et la villégiature encourageant l'usage du transport ferré. Pour l'historien anglais Roy Porter, « le chemin de fer [...] fut à l'origine de l'idée selon laquelle les vacances, en tant qu'institution sociale, impliquaient de partir pour un long voyage. Celui-ci devint partie intégrante — peut-être l'essence même — des vacances<sup>83</sup>. » Le train a défini une nouvelle perception du temps consacré aux loisirs.

---

**79** ZOLA Émile, « Le Parisien en villégiature à la campagne »(1877), *Contes et nouvelles*, Paris : Flammarion, 2008, p.1071.

**80** NEY Napoléon, *En Asie Centrale à la vapeur. Paris-Samarkand-Paris en 43 jours. Notes de voyage*, Paris : Garnier, 1888, pp. II-III.

**81** CORBIN Alain, *Le territoire du vide — l'occident et le désir du rivage* (1988), Paris : Flammarion, 2010, p.313.

**82** *Ibid.*, pp.314-315.

**83** PORTER Roy, « Les anglais et les loisirs », CORBIN Alain, *L'avènement des loisirs — 1850-1950* (1995), Paris : Flammarion, 2009, p.33.

« Et, bien que mon exaltation eût pour motif un désir de jouissances artistiques, les guides l'entretenaient encore plus que les livres d'esthétiques et, plus que les guides, l'indicateur des chemins de fer. »

Marcel Proust, 1913. **75**

« Et ils quittent Le Havre, et ils s'arrêtent quelques jours dans chaque ville importante marquée sur l'itinéraire. Ils visitent Honfleur, Pont-l'Évêque, Caen, Bayeux, Cherbourg, la tête pleine d'une débandade de rues et de monuments, confondant les églises, hébétés par cette succession rapide d'horizons qui ne les intéressent pas du tout. »

Émile Zola, *Le Parisien en villégiature et à la campagne*, 1877. **79**

« J'ai peur aussi que cette facilité de relations ne finisse par banaliser et uniformiser la Terre toute entière [...].

Le jour est proche sans doute où la Belle Jardinière aura des succursales à Merv et dans tout l'Afghanistan ; où les chars à bancs de l'agence Cook promèneront journellement une centaine d'Européens au rabais à travers Bokhara, la ville Sainte. »

Napoléon Ney, 1888. **80**

## 3.5. L'heure de l'horloge

---

### Un ancien régime de temps vécu

Remontons dans le train une dernière fois pour explorer la manière avec laquelle il a concrètement contribué à changer la perception du temps. Au-delà de la façon dont on définit l'heure qu'il est, c'est notre manière de vivre le temps qui a évolué, nous faisant passer à un nouveau régime du temps vécu.

Dans les villages de l'ère préindustrielle, la seule notion de l'heure était représentée par la sonnerie des cloches<sup>84</sup>. Pour ce qui est des grandes villes françaises, chacune utilisait son propre fuseau horaire, aligné sur la position locale du soleil ; les voyageurs munis d'horloge devaient donc l'ajuster de quelques minutes d'une ville à l'autre.

Le temps de travail aussi est discontinu. « En accomplissant sa tâche, l'ouvrier ou l'artisan rhénan boit, fume, converse. Le travailleur du bâtiment parisien s'en va régulièrement boire chopine. Le porcelainier de Limoges envoie son aide chercher bouteilles et victuailles.<sup>85</sup> » Il n'y a alors pas de distinction claire entre les heures consacrées au travail et les heures consacrées aux autres activités, comme la vie familiale ou les activités ménagères<sup>86</sup>.

### La ponctualité s'installe

Le train, avec ses horaires de départ et d'arrivée fixés à heure précise, va participer au changement des habitudes. D'abord, c'est l'horloge, livrée au regard sur le fronton de chaque gare, qui devient une référence. En voyageant de plus en plus, il devient nécessaire de s'organiser pour être à l'heure au départ du train. C'est le début d'une « obsession du temps qui passe<sup>87</sup> » qui n'avait pas lieu auparavant, et qui sera accentuée par l'organisation des usines. Ainsi, l'historien Karl Lamprecht remarque que dans les dernières décennies du XIX<sup>ème</sup> siècle, la population allemande s'équipe massivement de montres de poche<sup>88</sup>. En France, le sens actuel du mot *ponctuel*, « qui arrive à l'heure fixée », apparaît

---

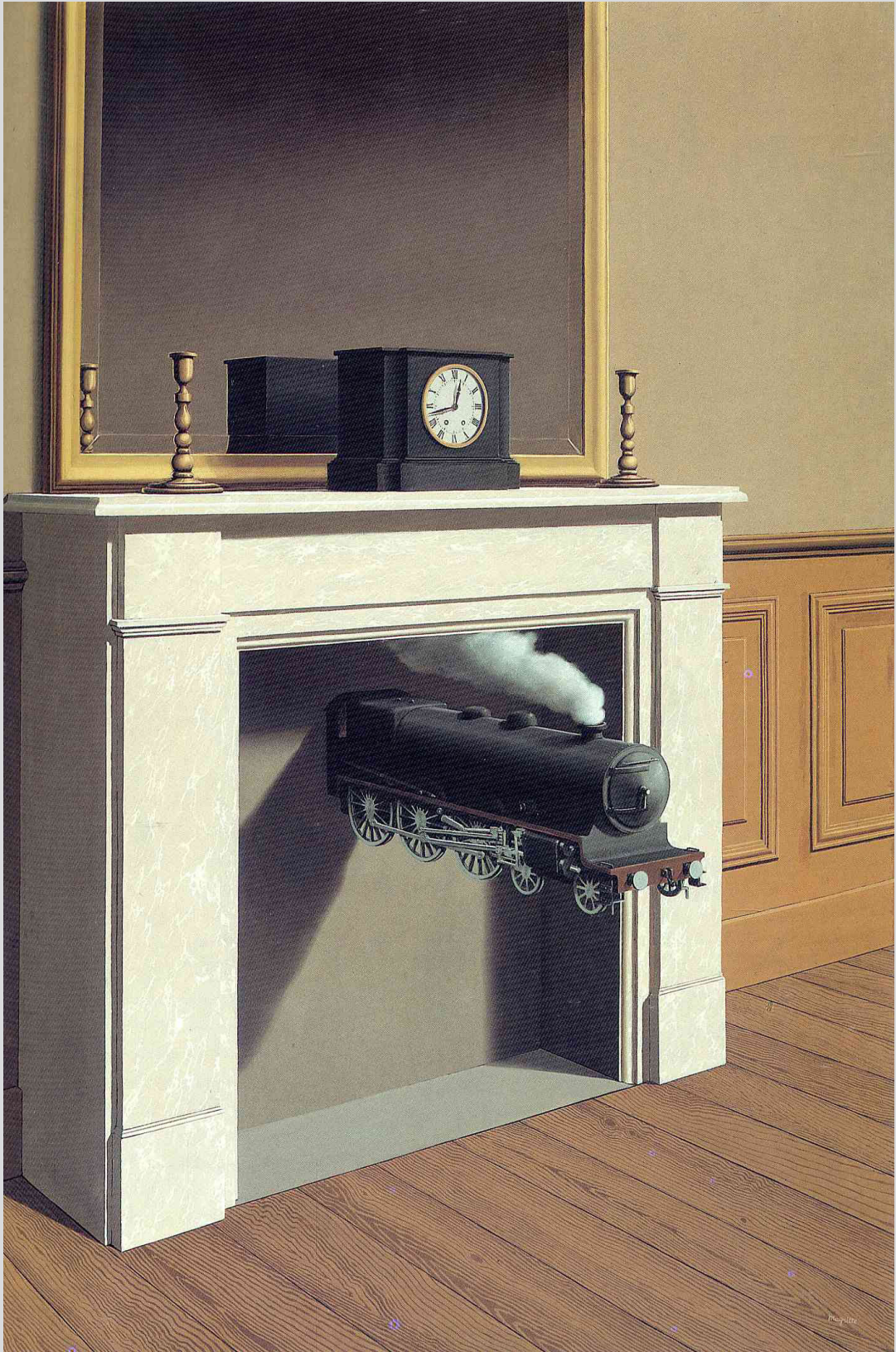
**84** cf. LEBRUN Jean, GRANGER Christophe, « Histoire de la sensibilité au bruit », *La Marche de l'Histoire*, France Inter, émission du 18 novembre 2014, rediffusée en ligne, URL : <http://www.franceinter.fr/emission-la-marche-de-lhistoire-la-sensibilite-au-bruit>, consulté le 18 novembre 2014.

**85** CORBIN Alain, *L'avènement des loisirs* (1995), *op. cit.* à la note **83**, 2009, pp.14-15.

**86** Voir *Ibid.*, pp.9-21.

**87** « L'obsession du temps qui passe et le pouvoir de la montre datent du XIX<sup>ème</sup> siècle » CORBIN Alain, « L'arithmétique des jours au XIX<sup>ème</sup> siècle » (1985), *Le Temps, le désir et l'horreur*, *op. cit.* à la note **43** de l'introduction, 1991, pp. 9-22.

**88** LAMPRECHT Karl, *Deutsche Geschichte der jüngsten Vergangenheit und Gegenwart*, Berlin, 1912, p.171, cité par KERN Stephen, « Speed », *op. cit.* à la note **29** de l'introduction, pp.110-111.



René Magritte, *La durée poignardée*, 1938, Chicago Art Institute.



en 1848<sup>89</sup>. Le personnage de Jules Verne, Phileas Fogg<sup>90</sup>, en plus de donner la preuve comme nous l'avons vu du rétrécissement des distances permis par la vapeur, illustre la valeur nouvelle qu'est la ponctualité : sa maison élégante de Saville Row était équipée des nouvelles horloges électriques les plus précises, et de tubes porte-voix pour faciliter la communication instantanée entre le maître et le serviteur<sup>91</sup>.

Le cas du Japon est particulièrement marquant : dans un pays alors caractérisé par l'absence de routes, quand le principal moyen de transport passe subitement du bateau — cabotage et transport fluvial — au train entre 1869 et 1904, la culture de la ponctualité s'impose avec force en une génération. Le néerlandais Willem Hujissen van Kattendijke, qui vivait à Nagasaki, raconte en 1857 : « J'ai été surpris par la nonchalance des japonais.<sup>92</sup> » Le journaliste Claude Leblanc explique<sup>93</sup> que le train, avec la publication généralisée des horaires, a imposé immédiatement à la population l'idée que l'heure était une valeur inviolable, et la ponctualité indispensable au développement du pays. Depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle, les observateurs associent systématiquement la culture japonaise au respect absolu des horaires.

En Allemagne, en Angleterre et au Japon de manière particulièrement forte, mais aussi en France et dans les autres pays qui s'industrialisent, les individus se constituent un nouveau *régime du temps vécu* marqué par un usage mesuré et rationnel du temps.

### Un cadre horaire unifié

En parallèle, l'usage rationnel du temps est aussi approprié par les États. Dans *The Culture of Time and Space*<sup>94</sup>, Stephen Kern explique ce qui déclenche finalement l'uniformisation du cadre horaire, au niveau national d'abord, puis très vite international : « Malgré tous les bons arguments scientifiques et militaires pour une standardisation horaire, ce sont les compagnies ferroviaires, et non les gouvernements, qui ont été les premières à l'instituer<sup>95</sup>. » L'organisation d'horaires de train exige bien entendu une heure de référence et ne peut se fier à l'heure astronomique de chaque ville. Les compagnies ferroviaires françaises utilisent alors toutes l'heure astronomique de Paris (GMT -9 minutes et 21 secondes) qui différait donc des heures officielles de chaque ville dans laquelle le train s'arrêtait. Ces compagnies font pression pour que ce fuseau devienne l'heure légale

---

**89** « Ponctuel — Étymologie et histoire », *Portail lexical Ortolang — Dictionnaire TLFi*, Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), en ligne, URL : <http://www.cnrtl.fr/etymologie/ponctuel>, consulté le 19 janvier 2015.

**90** VERNE Jules, *Le Tour du Monde...*, *op. cit.* à la note **65**, 1873, p.4.

**91** KERN Stephen, «Distance», *op. cit.* à la note **29** de l'introduction, p. 212.

**92** Cité par LEBLANC Claude, *Le Japon vu du train*, Paris : Ilyfunet, 2012, p.24.

**93** *Ibid.*, pp.24-29.

**94** KERN Stephen, «the Nature of Time», *op. cit.* à la note **29** de l'introduction, pp. 10-35.

**95** *Ibid.*, p.12.



« Phileas Fogg vivait seul dans sa maison de Saville-Row, où personne ne pénétrait. De son intérieur, jamais il n'était question. Un seul domestique suffisait à le servir. Déjeunant, dînant au club à des heures chronométriquement déterminées, dans la même salle, à la même table, ne traitant point ses collègues, n'invitant aucun étranger, il ne rentrait chez lui que pour se coucher, à minuit précis, sans jamais user de ces chambres confortables que le Reform-Club tient à la disposition des membres du cercle. Sur vingt-quatre heures, il en passait dix à son domicile, soit qu'il dormît, soit qu'il s'occupât de sa toilette. [...]

La maison de Saville-Row, sans être somptueuse, se recommandait par un extrême confort. D'ailleurs, avec les habitudes invariables du locataire, le service s'y réduisait à peu. Toutefois, Phileas Fogg exigeait de son unique domestique une ponctualité, une régularité extraordinaires. Ce jour-là même, 2 octobre, Phileas Fogg avait donné son congé à James Forster, — ce garçon s'étant rendu coupable de lui avoir apporté pour sa barbe de l'eau à quatre-vingt-quatre degrés Fahrenheit au lieu de quatre-vingt-six, — et il attendait son successeur, qui devait se présenter entre onze heures et onze heures et demie.

Phileas Fogg, carrément assis dans son fauteuil, les deux pieds rapprochés comme ceux d'un soldat à la parade, les mains appuyées sur les genoux, le corps droit, la tête haute, regardait marcher l'aiguille de la pendule, — appareil compliqué qui indiquait les heures, les minutes, les secondes, les jours, les quantités et l'année. À onze heures et demie sonnant, Mr. Fogg devait, suivant sa quotidienne habitude, quitter la maison et se rendre au Reform-Club. »

Jules Verne, 1872. 90

nationale, qui apparaît dans une loi en 1891. Elles obtiennent aussi le passage de douze heures AM et douze heures PM, alors d'usage en France, à vingt-quatre heures<sup>96</sup>, ce qui permet d'éviter la confusion dans les horaires de train. Il faudra cependant attendre une loi de 1911<sup>97</sup> pour que la France accepte de rejoindre les nombreux États qui se sont organisés depuis la Conférence du Méridien Zéro de Washington en 1884 pour aligner leurs fuseaux horaires sur celui de Greenwich.

Dans les années qui suivent, l'uniformisation horaire à l'échelle mondiale est facilitée par la télégraphie sans fil, et dès 1913, la Tour Eiffel diffuse l'heure officielle à huit stations télégraphiques qui la relaient à travers le monde. Le temps absolu à l'échelle mondiale est en marche.

Yvonne Poulle explique<sup>98</sup> comment en 1940, l'occupation allemande a imposé en zone occupée l'heure de l'Europe centrale (GMT+2 en été), alors que la France libre restait à l'heure de Greenwich (GMT+1 en été). Cela conduit à une absurdité géographique (l'heure de la côte atlantique est en avance d'une heure sur celle de Vichy) mais surtout à des perturbations des services ferroviaires : « La SNCF s'inquiète de cette question. » Suite aux demandes répétées de la SNCF au ministère des Communications, l'heure officielle du régime de Vichy est finalement alignée elle aussi sur l'heure d'Europe centrale dès 1940. Encore une fois, c'est la compagnie d'exploitation des trains qui provoque l'adaptation de l'heure officielle. Les nécessités du monde industriel, et en particulier ferroviaire imposent leur loi sur l'usage du temps.

### Du temps objectif au temps subjectif

Si dans le *Tour du monde en quatre-vingt jours*, de Jules Verne, le monde reste d'une taille constante pendant le voyage de Phileas Fogg, ce n'est pas le cas des voyages en train de *La recherche du temps perdu* de Marcel Proust. Le « temps privé<sup>99</sup> » s'est contracté, étendu, non plus selon la vitesse du parcours, mais d'après l'état de conscience du personnage. Jules Verne a utilisé la vapeur pour permettre à son héros de faire le tour du monde, alors que Marcel Proust — comme Charles Baudelaire<sup>100</sup> qui se prend à rêver

---

**96** L'historien Georges Ribeill l'explique dans l'émission de radio LAURENTIN Emmanuel, *Histoire du train*, « La fabrique de l'Histoire », France Culture (4 émissions) 18 octobre 2012, rediffusée en ligne, URL : <http://www.franceculture.fr/emission-la-fabrique-de-l-histoire-histoire-du-train-44-2012-10-18>, consulté le 15 novembre 2014, environ 28'-31'.

**97** Journal Officiel (J.O.), Loi du 9 mars 1911, *Modification de l'heure légale française pour la mettre en concordance avec le système universel des fuseaux horaires*.

**98** POULLE Yvonne, «La France à l'heure allemande», *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1999, tome 157, livraison 2, pp. 493-502.

**99** « The affirmation of *private time* radically interiorized the locus of experience. It eroded conventional views about the stability and objectivity of the material world and of the mind's ability to comprehend it. Man cannot know the world « as it really is », if he cannot know what time it really is. If there are as many private times as there are individuals, then every person is responsible for creating his own world from one moment to the next, and creating it alone. » KERN Stephen, *op. cit.* à la note 29 de l'introduction, p. 314.

**100** BAUDELAIRE Charles, « Salon de 1859 » (1859), *Critiques d'art*, Paris : Gallimard, 1992, p.282.

« L'heure légale en France et en Algérie est l'heure, temps moyen de Paris, retardée de neuf minutes vingt-et-une secondes. »

*Loi du 9 mars 1911,*

Modification de l'heure légale française pour la mettre en concordance avec le système universel des fuseaux horaires. **97**

« Dans la nuit du 10 au 11 mars tous les français vont subitement rajeunir de 9 minutes et 21 secondes. L'heure légale française ne sera plus celle du méridien de Paris, mais celle du méridien de Greenwich. Il en résultera un retard de 9'21" sur l'heure actuelle.

En conséquence le 10 mars toutes les horloges publiques seront arrêtées à minuit pendant 9'21" pour reprendre ensuite leur marche régulière.

En ce qui concerne les trains, afin de les mettre en concordance avec leurs horaires, ils devront s'arrêter 9'21" dans la première gare où ils s'arrêteront après minuit.

Les Compagnies de chemins de fer profiteront de cette circonstance pour mettre en concordance les horloges intérieures et les horloges extérieures. Ces dernières n'avanceront plus de 5 minutes. »

*L'Indépendant du Loir et Cher, 3 Mars 1911.*

« Récemment, je me trouvais dans un wagon, et je rêvais à l'article que j'écris présentement. »

Charles Baudelaire, 1859. **100**

à bord d'un train — l'a plutôt utilisée pour illustrer les failles temporelles que l'esprit humain fait naître sans arrêt<sup>101</sup>. José Ortega y Gasset a commenté cette sensibilité en écrivant que Proust a inventé « une nouvelle distance entre nous et les choses — une distance modifiée par l'attention et l'imagination, par l'amour et le désir.<sup>102</sup> »

Avec Marcel Proust et Marcel Duchamp, l'espace-temps déformé par le train renvoie désormais à un espace-temps profondément subjectif, où le temps de l'horloge a moins de prise sur l'artiste que son propre temps intérieur.

### Un monde perçu dans le mouvement

Ici, à la jonction des mouvements artistiques cubiste et futuriste, le *Jeune homme triste dans un train*<sup>103</sup> de Marcel Duchamp est pris à la fois dans le mouvement du train, dans son propre mouvement en marchant dans le couloir, et surtout dans ses propres états d'âme<sup>104</sup>. Deux temps s'opposent et se confondent : le temps objectif de la compagnie de chemins de fer, et le temps subjectif du jeune homme. Deux mouvements aussi s'affrontent et s'associent : la marche dans le train et la translation du train.

Comparons cette manière d'observer le monde à celle qui avait cours 75 ans auparavant, à l'heure de l'ouverture de la première ligne de train française. À l'aube de l'ère ferroviaire, quand on se déplace habituellement tout au plus à 14km/h, quand un voyage signifie s'imprégner pendant plusieurs jours des grands territoires de campagne, quand on vit à l'heure du soleil et des cloches de l'église, comment imaginer les mouvements et les temps contradictoires du *Jeune homme triste dans un train* ? Le régime cinétique s'est définitivement enclenché ; la valeur *mouvement* est en marche forcée.

---

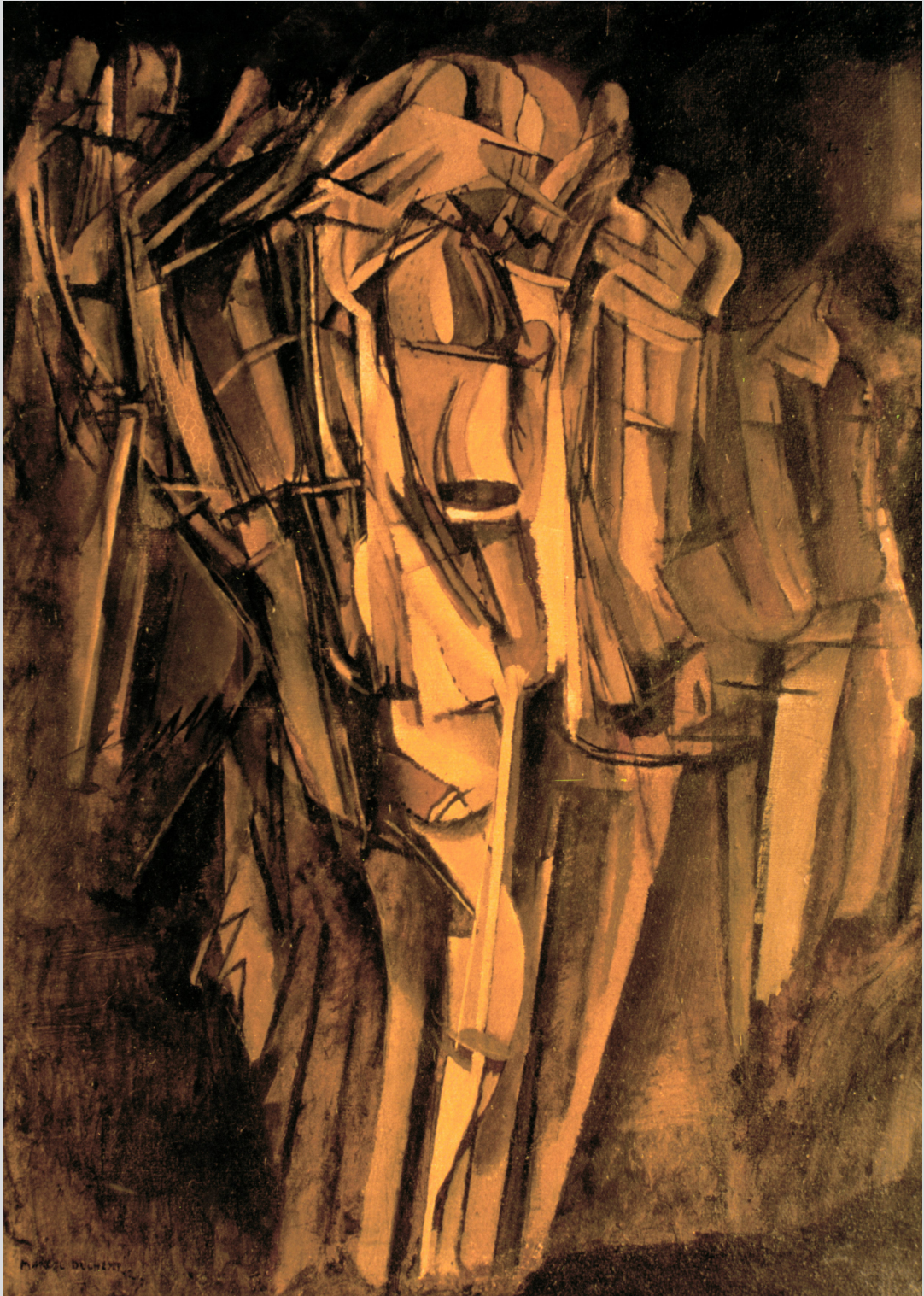
**101** cf. KERN Stephen, *op. cit.* à la note 29 de l'introduction, p. 218.

**102** ORTEGA Y GASSET José, « Le temps, la distance et la forme chez Proust », *Les cahiers Marcel Proust*, Tome I, Paris : Gallimard, 1927, p.288.

**103** DUCHAMP Marcel, *Jeune homme triste dans un train*, 1911-1912, Solomon R. Guggenheim Collection, présenté à Paris pour l'exposition Marcel Duchamp, la Peinture Môme, Centre Pompidou, 2014.

**104** « *Jeune Homme triste dans un train*, par exemple, exprime l'état d'âme d'un jeune homme et le double mouvement de son corps qui se déplace dans un train en marche. » RODRIGUEZ Marie-José, Marcel Duchamp, la peinture même — Dossier pédagogique, Centre Pompidou, 2014, URL : [http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-Duchamp\\_peinture/](http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-Duchamp_peinture/), consulté en ligne le 28 novembre 2014.





Marcel Duchamp, *Jeune homme triste dans un train*, 1911-1912. 103



**« Comme l'eau, comme le gaz,  
comme le courant électrique  
viennent de loin, dans nos  
demeures, répondre à nos besoins  
moyennant un effort quasi-nul,  
ainsi serons-nous alimentés d'images  
visuelles ou auditives, naissant et  
s'évanouissant au moindre geste,  
presque à un signe. »**

Paul Valéry <sup>1</sup>

## Conclusion

---

# Résonance et perspectives

Cette étude a commencé avec l'idée que la perception du temps, des distances et du paysage a été transformée par les voyages en train. L'organisation des compagnies ferroviaires a en effet exigé une harmonisation des fuseaux horaires, d'abord entre différentes villes d'un même pays, puis à l'échelle mondiale, et favorisé l'émergence d'une perception rationnelle et quantifiée du temps, détachée du temps intérieur subjectif. Dès les premières décennies du train, les déplacements rapides, réguliers et planifiés, ont rendu accessibles toutes les villes du pays à une large frange de la population, pour les affaires, les visites et bientôt aussi les vacances. Le train emmène ses passagers directement d'une ville de départ à une ville d'arrivée en un temps inédit, ce qui affaiblit profondément la notion de distance. Le voyageur observe un paysage nouveau depuis le train, lancé à

---

<sup>1</sup> VALÉRY Paul, « La conquête de l'ubiquité » (1928), *Pièces sur l'art*, cité par BENJAMIN Walter, *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique* (1936), Paris : Allia, 2003, p.12.

une vitesse encore jamais expérimentée auparavant, depuis un point de vue qui ne correspond à aucune norme de représentation préexistante. Enfin, la gare, bâtiment emblématique de l'industrialisation, parfois comparée aux cathédrales, accueille les voyageurs dans un espace nouveau, à demi clos, et ouvre les portes de la ville industrielle.

Dans le cadre de ce mémoire, j'ai tenté de rendre compte de ces passages d'un régime perceptif à un autre. Mon point de vue visait à expliquer comment un nouveau moyen de transport, né de découvertes technologiques et d'un contexte favorable, peut créer de nouvelles pratiques qui vont profondément affecter notre regard sur le monde. À travers une série de fragments, en suivant les indices laissés par des observateurs, penseurs, artistes de l'époque, j'ai souhaité étudier comment ce bouleversement s'est produit.

Ce choix n'est pas anodin : je conçois en effet cette étude comme un lointain écho au débat actuel concernant l'influence des nouvelles technologies sur notre rapport au monde. Le réseau Internet à haut débit, les appareils mobiles permettant d'y accéder sans contrainte de temps et de lieu, le rythme effréné de développement de nouveaux modes de communication, constituent pour certains, au-delà d'un outil pour l'efficacité économique, un formidable moyen de diffusion des connaissances et de débat<sup>2</sup>, établissant une certaine liberté vis-à-vis du cadre géographique. Ces arguments sont étonnamment proches de ceux des défenseurs du chemin de fer dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. A contrario leurs antagonistes critiquent ces nouvelles possibilités techniques qui rendraient les communications trop rapides, noieraient les informations et surtout entraîneraient un détachement considéré comme dangereux vis-à-vis du lieu et du cadre social<sup>3</sup>.

Si mon propos n'est pas d'apporter une réponse au débat actuel, très complexe, mon souhait est d'en éclairer certains enjeux à travers un regard historique. Doit-on accentuer ou atténuer les résonances entre passé et présent? Des parallèles pourraient être conduits au sujet de *transformations de la perception liés à l'apparition de nouveaux moyens de communication*. Cela permettrait-il une meilleure évaluation et une meilleure compréhension de l'espace perceptif dans lequel nous vivons aujourd'hui ? Le débat est ouvert.

---

<sup>2</sup> Voir par exemple ALAVA Séraphin, dir., *Cyberespace et formation ouverte — Vers une évolution des pratiques de formation ?*, Bruxelles : Éditions De Boeck Université, 2000 ; BONJAWO Jacques, *Internet : Une chance pour l'Afrique*, Paris : Karthala, 2002 ; SERRES Michel, *Petite poucette*, Paris : *le Pommier*, 2012.

<sup>3</sup> Voir. par exemple BRETON Philippe, *Le culte de l'internet — Une menace pour le lien social ?*, Paris : La découverte, 2000. Pour une réflexion directement lié à l'architecture et à la ville voir PICON Antoine, *La ville, territoire des cyborgs*, Paris : Les Editions de l'Imprimeur, 1998 et PICON Antoine, *La ville des réseaux — Un imaginaire politique*, Paris : Manucius, 2014.

---

# Annexes

## Sources

---

### Sources littéraires

- APPOLINAIRE Guillaume, *Alcools*, Paris : la Nouvelle Revue Française, 1913.
- BAUDELAIRE Charles, *Les fleurs du Mal*, 2ème édition, Paris : Poulet-Malassis, 1857.
- BON François, *Paysage fer*, Lagrasse : Verdier, 2000.
- BOURGET Paul, « Un départ », *Edel* (1878), *Oeuvres de Paul Bourget*, Paris : Alphonse Lemerre, 1887.
- BLED Édouard, *J'avais un an en 1900*, Paris : Fayard, 1987.
- CENDRARS Blaise, « La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France » (1913), *Du monde entier* (1919), Paris : Gallimard, 2004.
- COLOMBIER Marie, *Mémoires. Fin d'Empire*, Paris : Flammarion, 1900.
- CHATEAUBRIAND François-René de, *Mémoires d'outre-tombe* (1809-1841), Paris : Garnier, 1910.
- CLARETIE Jules, *Le Train 17*, Paris : Dentu, 1877.
- CLARETIE Jules, *Voyages d'un parisien*, Paris : A. Faure, 1865, p.4.
- DAUDET Alphonse, *Trente ans de Paris à travers ma vie et mes livres*, Paris : C. Marpon et E. Flammarion, 1888.
- DE KOCK Paul, « Les chemins de fer », *La grande ville. Nouveaux tableaux de Paris comique, critique et philosophique*, Paris : Bureau central des publications nouvelles, 1842-1843.
- DE QUICEY Thomas, *The Collected Writings*, Londres : David Masson, 1897.
- DELATTRE Charles, *Voyages en France. Descriptions de ses curiosités naturelles. Notices sur les villes.*, Paris : Martial Ardant Frères, 1848.
- DELVAU Alfred, *Du Pont des Arts au pont de Kehl (Reisebilder d'un Parisien)*, Paris : C. Marpon et E. Flammarion, 1866.
- DUMAS Alexandre, *Mes mémoires* (1863), Paris : Calmann Lévy, 1884.
- FLAUBERT Gustave, « Chemins de fer », *Dictionnaire des idées reçues ou Catalogue des opinions chics* (1850-1913), Paris : Éditions du Boucher, 2002.
- FLAUBERT Gustave, *Madame Bovary* (1857), Paris : Pocket, 1977.
- GASTINEAU Benjamin, *La vie en chemin de fer*, Paris : E. Dentu, 1861.
- GAUTIER Théophile, *Loin de Paris*, Paris : M. Lévy Frères, 1865.
- GIFFARD Pierre, *la Vie en Chemin de Fer*, Paris : Librairie illustrée, 1888.
- GOGOL Nikolai Vassilievitch, *Les mémoires d'un fou* (1834), *Nouvelles choisies de Nicolas Gogol*, Paris : Hachette, 1853.
- GONCOURT Edmond de et Jules de, *Journal*, t.I, Paris : Grasset, 1935.
- HEINE Heinrich, *Lutezia - lettres sur la vie politique, artistique et sociale de la France*, Paris : M. Lévy frères, 1855.
- HUGO Victor, « Voyage en Belgique », *Voyages*, Paris : Robert Lafont, 1987.
- JANIN Jules, *Voyage de Paris à la mer*, Paris : Ernest Bourdin, 1847.
- JOICE James, *Ulysse*, Paris : Shakespeare and Company, 1922.
- KAFKA Franz, *Le procès*, Berlin : die Schmiede, 1925.
- MAUPASSANT Guy de, *Une vie*, Paris : Havard, 1883.
- MUSSET Alfred de, *Ouvres complètes de Alfred de Musset*, Paris : Alphonse Lemerre, 1876.
- NEY Napoléon, *En Asie Centrale à la vapeur. Notes de voyage*, Paris : Garnier, 1888.
- PERDIGUIER Agricol, *Mémoires d'un compagnon*, Paris : Maspero, 1977.
- PONIATOWSKI Prince, *D'un siècle à l'autre*, Paris : Presses de la Cité, 1948.
- PROUST Marcel, À la recherche du temps perdu (1913-1927) : *Du côté de chez Swann* (1913), Paris : Gallimard, 1919 ; À l'ombre des jeunes filles en fleurs, Paris : Gallimard, 1919.
- ROY Gustave Emmanuel, *Souvenirs 1823-1906*, Nancy : Berger-Levrault, 1906.
- RUSKIN John, *the Lord's Prayer and the Church : Letters to the Clergy* (1880), Londres : Georges Allen, 1896.
- SAND Georges, *François le Champi* (1847), Paris : GF, 1973.
- TAINÉ Henri, *Carnets de voyage. Notes sur la province, 1863-1865*, Paris : Hachette, 1897.
- VERHAEREN Émile, *Les flambeaux noirs*, Bruxelles : Edmond Deman, 1891.
- VERHAEREN Émile, *Les forces tumultueuses*, Paris : Mercure de France, 1902.
- VERHAEREN Émile, *La multiple splendeur* (1906), Paris : Mercure de France, 1907.



## Les transformations de la perception provoquées par le voyage ferroviaire

- VERHAEREN Émile, *Les villes tentaculaires*, Paris : Mercure de France, 1898.
- VERLAINE Paul, *la Bonne Chanson* (1869-1870), in *Oeuvres Complètes - Tome I*, Paris : Vanier, 1902.
- VERNE Jules, *Le Tour du Monde en quatre-vingts jours* (1872), Paris : J. Hetzel et Compagnie, 1873.
- VILLEMOT Auguste, *La vie à Paris*, tome II, Paris : Édition Hetzel Michel Lévy-Frères, 1858.
- WILDE Oscar, « Le Déclin du mensonge » (1891), *Oeuvres*, Paris : Stock, 1977, vol. 1.
- ZOLA Émile, *Au Bonheur des Dames*, Paris : G. G. Charpentier et E. Fasquelle, 1883.
- ZOLA Émile, *La Bête Humaine*, Paris : G. Charpentier, 1890.
- ZOLA Émile, *Le Docteur Pascal*, Paris : G. Charpentier, 1893.
- ZOLA Émile, « Le Parisien en villégiature à la campagne »(1877), *Contes et nouvelles*, Paris : Flammarion, 2008.

## Sources picturales

- ANONYME, « Panorama mobile du transsibérien », *La nature*, 1900, Bibliothèque Nationale de France.
- ANONYME, *Tranchée de Clive Mount*, lithographie anonyme, XIXème siècle, photos Roger-Viollet.
- ADAM Victor Jean, *Malle-poste modèle Briska*, lithographie, autour de 1838, Musée national de la voiture et du Tourisme, Compiègne.
- BALUSCHEK Hans, *Der Bahnhof*, 1904-1907, Collection privée.
- CAILLEBOTTE Gustave, *le Pont de l'Europe*, 1876, Musée du Petit Palais, Genève.
- CAILLEBOTTE Gustave, *Le Pont de l'Europe*, 1877, Kimbell Art Museum, Fort Worth, Texas.
- CÉZANNE Paul, *La tranchée avec la montagne Sainte-Victoire*, 1870, Pinakothek der Moderne - Bayerische Staatgemäldesammlungen, Munich.
- CHABAUD Auguste : *La gare*, 1907, Musée d'Art Moderne de Troye.
- CLAYTON A.B., *Opening Liverpool and Manchester Railway*, 1830, lieu de conservation inconnu.
- DAUMIER Honoré, « Un premier voyage en chemin de fer », *Le Charivari*, 1848, lieu de conservation inconnu, reproduction par Roger Viollet.
- DAUMIER Honoré, *Voyage en chemin de fer*, 1848, photographies Roger-Viollet.
- DUCHAMP Marcel, *Jeune homme triste dans un train*, 1911-1912, Solomon R. Guggenheim Collection, présenté lors de l'exposition *Marcel Duchamp, la Peinture Même*, Centre Pompidou, Paris 2014.
- HOPPER Edward, *The locomotive*, 1922, Philadelphia Museum of Art, présentée lors de l'exposition *Edward Hopper*, Grand Palais, Paris, 2012-2013.
- JONGKIND Johan Barthold, *Clair de lune sur un canal, Hollande*, 1868, Musée Faure, Aix-les-Bains.
- KENNEDY William, *Stirling Station*, 1887-1888, Kelvingrove Art Gallery and Museum, Glasgow.
- LAMY Auguste, *Construction d'un pont à la Place de l'Europe, au-dessus des Chemins de fer de l'Ouest, L'illustration*, 11 avril 1868, lieu de conservation inconnu.
- MAGRITTE René, *La dure poignardée*, 1938, Chicago Art Institute.
- MANET Édouard, *le Chemin de fer*, 1872-1873, National Gallery of Art, Washington D.C.
- MAUGENDRE Adolphe, *la Gare de Chartres*, lithographie, 1851, Archives de *La vie du rail*.
- MONET Claude, *Extérieur de la Gare Saint-Lazare, Arrivée d'un train*, 1877, Collection privée.
- MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare*, 1877, Musée d'Orsay, Paris.
- MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare, Arrivée d'un train*, 1877, Fogg Art Museum, Cambridge, Massachusetts.
- MONET Claude, *La Gare Saint-Lazare, Vue extérieure*, 1877, Collection privée.
- MONET Claude, *Le pont d'argenteuil*, 1874, Neue Pinakothek, Munich.
- MONET Claude, *Le Pont de l'Europe*, 1877, Musée Marmottan, Paris.
- MONET Claude, *Le Train de Normandie*, 1877, Chicago Art Institute, Chicago.
- MONET Claude, *Les voies à la sortie de la gare*, 1877, Musée d'Art Pola, Hakone, Japon.
- TURNER William, *Rain, Speed and Steam*, 1844, National Gallery, Londres.
- TURNER William, *The Thames under Waterloo Bridge*, 1830-1835, Tate Gallery, Londres.

## Sources photographiques

- BALDUS Édouard, *Album des chemins de fer du Nord*, 1855, Photographie imprimée à l'albumine, Royal Library, Windsor.
- BALDUS Édouard, « La Gare de Toulon », et « La Voulte », *Album des chemins de fer de Paris à la Méditerranée*, 1861-1863, Photographies imprimées à l'albumine, Lee Gallery, Winchester, Massachussets, et Gilman Collection, Metropolitan Museum of Art, New York.
- BENJAMIN Walter, *Passage Choiseul, Paris, capitale du XIXème siècle — le livre des passages* ; Paris : les éditions du Cerf, 1989, p.65.
- COLLARD Hyppolite-Auguste, *La gare de Nevers*, 1860-1863, Photographie imprimée à l'albumine, J. Paul Getty Museum, Los Angeles.

## Sources filmiques

- LUMIÈRE Louis, *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, Société Lumière, France, 1895, muet, pellicule 35mm, noir et blanc, 50 secondes.
- LUMIÈRE Louis, « Passage dans le tunnel » et « Sortie du tunnel », *Panorama du chemin de fer à l'entrée du tunnel de Perrache*, Société Lumière, France, 1898, muet, pellicule 35mm, noir et blanc.

## Bibliographie

- ADAM Paul, « Le poète et le mécanicien », *La morale des sports*, Paris : La librairie mondiale, 1907.
- ADHÉMAR Hélène, *Hommage à Claude Monet (1840-1926)*, Paris : Éditions de la Réunion des Musées Nationaux, 1980.
- AMALDI Paolo, *Architecture. Profondeur. Mouvement.*, Gollion : Infolio, 2012.
- BAROLI Marc, *Le train dans la littérature française - 3ème édition*, Paris : Éditions N.M., 1969.
- BARON Christian, *Transcénique stéréo : Paysages mobiles*, Mémoire présenté à l'École des Arts Visuels, Faculté d'Aménagement, d'Architecture et des Arts Visuels, Universités Laval, Québec, 2013.
- BAUDELAIRE Charles, « Salon de 1859 » (1859), *Critiques d'art*, Paris : Gallimard, 1992.
- BEAUCHAMP Chantal, *Révolution industrielle et croissance au XIXème siècle*, Paris : Éditions Ellipses Marketing, 1997.
- BENJAMIN Walter, *Paris, capitale du XIXème siècle — le livre des passages* ; Paris : les éditions du Cerf, 1989. et édition de poche : *Paris, capitale du XIXè siècle*, Paris : Allia, 2003.
- BENJAMIN Walter, *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproductibilité technique* (1936), Paris : Allia, 2003.
- BENTOT Gaston, GOTTSCHALK Walter, SACHS Karl et VILLATTE Césaire, *Grand dictionnaire Langenscheidt allemand-français*, Paris : Larousse, 1968, p.115.
- BUSINO Giovanni, « les Techniques — Enjeux humains et sociaux, Actes du VIIIè colloque annuel du Groupe d'Etude Pratiques Sociales et Théories », *Revue européenne des sciences sociales*, n°91, Genève : DROZ, 1991.
- BURCKHARDT Lucius, «La consommation du paysage», *Le Design au-delà du visible*, Paris : Éditions du Centre Pompidou, 1991.
- BRETAGNOLLE Anne, « De la théorie à la carte : Histoire des représentations géographiques de l'espace-temps. », VOLVEY Anne, dir., *Échelles et temporalités*, Paris : Belin, 2005, pp.55-60.
- CARERI Francesco, *Walkscapes — La marche comme pratique esthétique* (2002), Trad. ORSONI Jérôme, Arles : Actes Sud, 2013.
- CARON François, *Histoire des Chemins de fer en France 1740-1883*, tome 1, Paris : Fayard, 1997.
- COLLINS Peter, *L'architecture moderne, principes et mutations 1750-1950* (1965), Marseille : Parenthèses, 2009
- CORBIN Alain, dir., COLLECTIF, *L'avènement des loisirs — 1850-1950* (1995), Paris : Flammarion, 2009.
- CORBIN Alain, « L'arithmétique des jours au XIXème siècle » (1985), *Le Temps, le désir et l'horreur — Essais sur le XIXème siècle*, Paris : Aubier, 1991.
- CORBIN Alain, *Le territoire du vide — l'occident et le désir du rivage* (1988), Paris : Flammarion, 2010.
- CORBIN Alain, *L'homme dans le paysage*, Paris : Textuel, 2001.
- CHAIX Napoléon, *Nouveau guide de Paris à Bordeaux*, Paris : Imprimerie et Librairie Centrales des Chemins de fer, 1853.
- CRARY Jonathan, *Suspensions of perception : attention, spectacle and modern culture*, Cambridge : MIT Press, 2001.

## Les transformations de la perception provoquées par le voyage ferroviaire

- CRARY Jonathan, *Techniques of the Observer: On Vision and Modernity in the 19th Century*, Cambridge : MIT Press , 1992.
- DANSETTE Adrien, *Louis Napoléon à la conquête du pouvoir*, Paris : Hachette, 1961.
- DEMARTINI Anne-Emmanuelle, KALIFA Dominique, Dir., COLLECTIF, *Imaginaire et sensibilités au XIXème siècle*, Paris : Créaphis, 2005.
- DESPORTES Marc, *Paysages en Mouvement : Transport et perception de l'espace (XVIIIe-XXe siècle)*, Paris : Gallimard, 2005.
- DUNOYER Charles, *Esprit et méthodes comparées de l'Angleterre et de la France dans les entreprises de travaux publics et en particulier des chemins de fer — conséquences pratiques tirées pour notre pays de ce rapprochement*, Paris : Carilian-Goeury et V. Dalmont, 1840.
- FISHLOW Albert, *Railroads and the transformation of Ante-Bellum Economy*, Cambridge : Harvard University Press, 1966.
- GAGE John, *Turner* (1987), Trad. TRONC Hélène et MENEGAUX Odile, Paris : Citadelles & Mazenod, 2010.
- GASTINEAU Benjamin, *Histoire des chemins de fer*, Paris : Tous les libraires, 1863.
- GIEDION Sigfried, *Construire en France, en fer, en béton* (1928), Paris : Éditions de la Villette, 2000.
- GIEDION Sigfried, *Espace Temps Architecture : la naissance d'une nouvelle tradition* (1941), Paris : Denoël, 1995.
- GIEDION Sigfried, *La mécanisation au pouvoir - Contribution à l'histoire anonyme* (1950), Paris : Centre Pompidou / CCI, 1980.
- GOMBRICH Ernst, *L'art et l'illusion — Psychologie de la représentation picturale* (1960), Trad. Guy Durand, Paris : Gallimard, 1987.
- GOMBRICH Ernst, *The story of Art* (1950), Londres : Phaidon, 1995.
- GONIN Ed., *Manuel pratique de construction traitant des tracés de routes et de chemins de fer, des terrassements, des ouvrages d'art, des bâtiments, des voies ferrées et des constructions rurales, contenant des types variés et récents de ponts voûtés, ponts métalliques, cintres et bâtiments*, Paris : J. Dejeu, 1877.
- GRAY Thomas, *Observations on a General Iron Railway, or Land-Steam Conveyance — 3rd Edition*, Londres : Baldwin, Cradock and Joy, 1822.
- HALL Peter, «The City of Dreadful Night», *Cities of Tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford : Blackwell Publishing, 2002, pp.13-47.
- HAMILTON David, *Pictorial History of Trains*, New Jersey : Chartwell Books, 1977.
- HOURTOLLE Colette, *Les trains et l'imaginaire*, Mouans-Sartoux : P.E.M.F., 1996.
- HUYGHE René, *Dialogue avec le visible*, Paris : Flammarion, 1955.
- JOANNE Adolphe, *Atlas historique et statistique des chemins de fer français*, Paris : Hachette, 1859.
- JOBÉ Joseph, *Au temps des cochers*, Lausanne : Edita-Lazarus, 1976.
- KELLET John, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londres : Routledge & Kegan Paul, 1969.
- KERN Stephen, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, Cambridge : Harvard University Press, 2003.
- LARDNER Dyonisius, *Railway Economy — A treaty on the new art of transport*, New York : Harper and Borthers, 1850.
- LARDNER Dyonisius, *the Steam Engine, Steam navigation, roads, and railways*, 8th Edition, Londres : Taylor, Walton and Maberly, 1851.
- LEBLANC Claude, *Le Japon vu du train*, Paris : llyfunet, 2012.
- LEDUC-ADINE Jean-Pierre, *Écrits sur l'Art*, Paris : Gallimard, 1991.
- LÉGER Fernand, *Fonctions de la peinture* (1923), Paris : Gallimard, 1997.
- LEROI-GOURHAN André, *Le Geste et la parole*, t.II, *La mémoire et les rythmes*, Paris : Albin Michel, 1975.
- MARREY Bernard, *Le fer à Paris — Architectures*, Paris : Picard / Pavillon de l'Arsenal, 1989.
- MASSON Damien, *La perception embarquée - Analyse sensible des voyages urbains*, thèse de doctorat, Université Pierre Mendès-France, Insitut d'Urbanisme de Grenoble, École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 2009.
- MEEKS Caroll, *Railroad station : an architectural history*, Londres : Yale University Press, 1956.
- NOURRISSON Didier, « Circulation mécanique et conscience cinétique », *Les Cours du Temps*, Saint-Étienne : Publications de l'université de Saint-Etienne, 1998.
- NOUSCHI Marc, *Petit atlas historique de la culture en occident*, Paris : Armand Colin, 2009.
- ORTEGA Y GASSET José, « Le temps, la distance et la forme chez Proust », *Les cahiers Marcel Proust*, Tome I, Paris : Gallimard, 1927.
- PASSY Frédéric, *Les Machines et leur influence sur le développement de l'humanité*, Paris : Hachette, 1866.
- PECQUEUR Constantin, *Théorie nouvelle d'Économie sociale et politique, ou études sur l'organisation des sociétés* (1839), Paris : Capelle, 1841.

## Annexes

- PIETRA SANTA Prosper de, *Chemin de fer et Santé publique*, Paris : L. Hachette et Cie, 1861.
- PONSARD Claude, *Histoire des théories économiques spatiales*, Paris : Colin, 1958.
- POULLE Yvonne, «La France à l'heure allemande», *Bibliothèque de l'école des chartes*, 1999, tome 157, livraison 2, pp. 493-502.
- RECLUS Elisée, *Du sentiment de la nature dans les sociétés modernes* (1866), Charenton : Premières Pierres, 2002
- REY Alain, ROBERT Paul, *Le Grand Robert de la langue française*, 2ème édition, 9 tomes, Paris : Dictionnaires Le Robert, 1985.
- RICHARD, *Guide classique du voyageur en France et en Belgique*, Paris : L. Maisson, 1845.
- RIMBERT Sylvie, *les paysages urbains*, Paris : Armand Colin, 1973.
- ROGER Alain, *Court traité du paysage*, Paris : Gallimard, 1997.
- SAGNER-DÜCHTING Karin, *Claude Monet 1840-1926 - Une fête pour les yeux*, Trad. TRÉMEAU-BÖHM Marie-Anne, Cologne : Taschen, 1998.
- SANSOT Pierre, *Poétique de la ville*, Paris : Petite Bibliothèque Payot, 1973.
- SCHIVELBUSCH Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Trad. BOUTOUT Jean-François, Paris : Le Promeneur, 1990, titre original : *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Munich : Hanser, 1977.
- STUART Robert, *A descriptive History of the Steam Engine* (1923), Whitefish : Literary Recensing, 2014.
- STUDENY Christophe, *L'Invention de la vitesse. France XVIII-XXe siècles*, Paris : Gallimard, 1995.
- THIERS Adolphe, *Correspondances de M. Thiers à Mme Thiers et à Mme Dosne 1841-1865*, Paris : Félicie Dosne, 1904.
- VACHER DE LAPOUGE Georges, *Les sélections sociales*, Paris : Thorin & Fils, 1896.
- VANCASSEL Paul, *Les regards photographiques : dispositifs anthropotechniques et processus transindividuels*, thèse de doctorat, Université Rennes 2 Haute-Bretagne, U.F.R. Arts Lettres Communications, 2008.
- VAN WEDDINGEN Suzanne, *Le chemin de fer dans la littérature*, Séminaire d'histoire des idées : La Révolution Romantique, Université de Haute-Alsace Mulhouse, 2004.
- VERLEY Patrick, *La Révolution industrielle*, Paris : Gallimard, 1997.
- VERNE Jules, *Géographie illustrée de la France et de ses colonies*, Paris : J. Hetzel, 1868.
- VIAU René, *Chemin de fer du Havre à Rouen*, Album itinéraire, Ingouville : Roquencourt, 1847.
- VILLEDEUIL Pierre Charles Laurent de, *Bibliographie des chemins de fer, 1776-1846*, Paris : Librairie française, 1906.
- VINCENOT Henri, *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIXème siècle*, Paris : Hachette, 1975.
- VINCENOT Henri, *L'Âge du chemin de fer*, Paris : Denoël, 1980.
- WACHENHEIM Pierre, Délégation à l'action artistique, *Le 17ème arrondissement - itinéraires d'histoire et d'architecture*, Paris : Mairie de Paris, 2000.
- WEXLER Peter, *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778-1842*, Genève : Publications Romanes et Françaises, 1955, p.99.
- ZWEIG Stefan, Émile Verhaeren : sa vie, son oeuvre, Paris : Mercure de France, 1910.

## Webographie

- BALESTRA Raymond, *La Gare Saint-Lazare - Claude Monet*, Documents pédagogiques de l'Académie de Nice, URL : <http://www.ac-nice.fr/ia06/eac/file/PDFAV/Claude%20MONNET%20La%20gare%20Saint%20Lazare.pdf>, consulté le 29 novembre 2014.
- CHÉROUX Clément, « Vues du train - Vision et mobilité au XIXe siècle », *Études photographiques*, Société française de photographie, Université Paris VIII, 1996, mis en ligne le 01 février 2005, URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/101>, consulté en ligne le 11 novembre 2014.
- CNRTL, « Définitions de vocabulaire », *Portail lexical Ortolang — Dictionnaire TLFi*, Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), en ligne, URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/>, consulté le 29 décembre 2014.
- CNRTL, « Ponctuel — Étymologie et histoire », *Portail lexical Ortolang — Dictionnaire TLFi*, Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), en ligne, URL : <http://www.cnrtl.fr/etymologie/ponctuel>, consulté le 19 janvier 2015.
- COLLECTIF, « Analyse de l'oeuvre d'Alfred de Musset », *Encyclopédie Larousse en ligne*, URL : [http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Alfred\\_de\\_Musset/134495](http://www.larousse.fr/encyclopedie/personnage/Alfred_de_Musset/134495), consulté le 17 janvier 2015.

## Les transformations de la perception provoquées par le voyage ferroviaire

- COLLECTIF, « L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat », *Encyclopédie Larousse en ligne*, URL : [http://www.larousse.fr/encyclopedie/film/lArriv%C3%A9e\\_dun\\_train\\_en\\_gare\\_de\\_La\\_Ciotat/780](http://www.larousse.fr/encyclopedie/film/lArriv%C3%A9e_dun_train_en_gare_de_La_Ciotat/780) , consulté le 22 novembre 2014.
- COLLECTIF, *Réinventer une sémantique de la mobilité*, Transit-City, 2014, consulté en ligne, URL : <http://transit-city.blogspot.nl/2014/11/reinventer-une-semantique-de-la.html>, consulté le 18 novembre 2014.
- CORBIN Alain, « L'histoire entre rêve et plaisir », entretien par JABLONKA Ivan, *La vie des idées*, 8 novembre 2013, en ligne, URL : <http://www.laviedesidees.fr/L-histoire-entre-reve-et-plaisir.html>, consulté le 09 novembre 2014.
- DERVAUX Isabelle, « Monet, Manet and the Gare Saint-Lazare » (1998), Exhibition Notice, National Gallery of Art, Washington D.C., en ligne, URL : <https://www.nga.gov/feature/manet/manetbro.pdf> , consulté le 12 janvier 2015.
- FRINAULT Thomas, « La décentralisation : retour sur deux siècles de réformes », *Métropolitiques.eu*, en ligne, URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-decentralisation-retour-sur.html>, consulté le 17 janvier 2015.
- GAY Jean-Christophe, « L'espace discontinu de Marcel Proust », *Géographie et cultures*, 1993, n° 6, p. 35-50, publié en ligne, URL : [http://www.mgm.fr/ARECLUS/page\\_auteurs/Gay14.html](http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/Gay14.html), consulté le 5 janvier 2015.
- JABLONKA Ivan, « la gare dans le paysage urbain », *L'Histoire par l'Image*, Musées Nationaux, URL : [http://www.histoire-image.org/site/etude\\_comp/etude\\_comp\\_detail.php?i=126#sthash.nvSkXEpb.dpuf](http://www.histoire-image.org/site/etude_comp/etude_comp_detail.php?i=126#sthash.nvSkXEpb.dpuf), consulté le 27 novembre 2014.
- JABLONKA Ivan, « Le chemin de fer dans le paysage français », *L'Histoire par l'Image*, Musées Nationaux, URL : [http://www.histoire-image.org/site/etude\\_comp/etude\\_comp\\_detail.php?i=116](http://www.histoire-image.org/site/etude_comp/etude_comp_detail.php?i=116), consulté en ligne le 23 novembre 2014.
- KREN Thomas, dir., « Nevers station », *Collections*, J. Paul Getty Museum, URL : <http://www.getty.edu/art/getty-guide/artObjectDetails?artobj=144198>, consulté en ligne le 6 novembre 2014.
- LAURENTIN Emmanuel, « Histoire du train », *La fabrique de l'Histoire*, France Culture (4 émissions) 15-18 octobre 2012, ré-écoutable en ligne, URL : <http://www.franceculture.fr/emission-la-fabrique-de-l-histoire-histoire-du-train-44-2012-10-18>, consulté le 15 novembre 2014.
- LEBRUN Jean, GRANGER Christophe, « Histoire de la sensibilité au bruit », *La Marche de l'Histoire*, France Inter, émission du 18 novembre 2014, rediffusée en ligne, URL : <http://www.franceinter.fr/emission-la-marche-de-l-histoire-la-sensibilite-au-bruit>, consulté le 18 novembre 2014.
- LEUILLOT Paul, « Peter Wexler, la Formation du vocabulaire des chemins de fer en France 1778-1842 » (1956), *Annales Économies, Sociétés, Civilisations*, 1956, Volume 11, numéro 3, en ligne, URL : [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess\\_0395-2649\\_1956\\_num\\_11\\_3\\_2566\\_t1\\_0385\\_0000\\_1](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1956_num_11_3_2566_t1_0385_0000_1) , consulté en ligne le 15 janvier 2015.
- MICHON Pascal, « Les appareils et les mutations de l'expérience — Walter Benjamin », *Rhythmos — Plateforme internationale pluridisciplinaire de recherche sur les rythmes*, 2 mars 2014, URL : <http://www.rhythmos.eu/spip.php?article1142#nb5>, consulté le 30 novembre 2014.
- MILLET Cassandra, « Le Pont de l'Europe de Gustave Caillebotte » (2009), *Rombas*, en ligne, URL : <http://histoiredesartsrombas.blogspot.fr/2009/11/le-pont-de-leurope-de-gustave.html>, consulté le 12 janvier 2015.
- MÜLLER Adalberto, *Proust et les médias : le train, le téléphone, la photographie et le cinéma*, UFF/CNPq, Brésil, publié en ligne sur Academia.edu, URL : [http://www.academia.edu/4934114/PROUST\\_ET\\_LES\\_MEDIAS\\_LE\\_TRAIN\\_LE\\_TELEPHONE\\_LA\\_PHOTOGRAPHIE\\_ET\\_LE\\_CINEMA](http://www.academia.edu/4934114/PROUST_ET_LES_MEDIAS_LE_TRAIN_LE_TELEPHONE_LA_PHOTOGRAPHIE_ET_LE_CINEMA), consulté en ligne le 4 janvier 2015.
- *Portail lexical Ortolang — Dictionnaire TLFi*, Centre National des Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), URL : <http://www.cnrtl.fr/definition/>, consulté le 29 décembre 2014.
- RADU Florinel, « Re-lire Giedion. Ou la fertilité des mal-entendus. » *Espaces Temps.net*, 2005, URL : <http://www.espacestemp.net/articles/re-lire-giedion/>, consulté en ligne le 09 novembre 2014.
- RODRIGUEZ Marie-José, *Marcel Duchamp, la peinture même — Dossier pédagogique*, Centre Pompidou, 2014, URL : [http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-Duchamp\\_peinture/](http://mediation.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-Duchamp_peinture/) , consulté en ligne le 28 novembre 2014.
- SCOTT Rory, «New Research Proves that Iron Was an Important Medieval Building Material», *ArchDaily*, 7 Janvier 2015, en ligne, URL : <http://www.archdaily.com/584521/new-research-proves-that-iron-was-an-important-medieval-building-material/> , consulté le 12 janvier 2015.
- SILLEVIS John, PATIN Sylvie, CZYMMEK Götz, « Johan Barthold Jongkind (1819-1891) », *Présentation des expositions*, Musée d'Orsay, 2004, URL : <http://www.musee-orsay.fr/fr/evenements/expositions/au-musee-dorsay/presentation-detaillee/article/johan-barthold-jongkind-1819-1891-6778.html?print=1&> , consulté en ligne le 6 janvier 2015.
- SIMKIN John, « Richard Trevithick », *Spartacus Educational*, 1997, URL : <http://spartacus-educational.com/RAtrevithick.htm>, consulté en ligne le 10 janvier 2015.
- THIRION Yvonne, « Le japonisme en France dans la seconde moitié du XIXe siècle à la faveur de la diffusion de l'estampe japonaise », *Cahiers de l'Association internationale des études françaises*, 1961, en ligne, URL : [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/caief\\_0571-5865\\_1961\\_num\\_13\\_1\\_2193](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/caief_0571-5865_1961_num_13_1_2193), consulté le 19 janvier 2015.



# Table des matières

---

Introduction	<b>Questions de méthode</b>	<b>5</b>
Chapitre I	<b>Au seuil du voyage</b>	<b>17</b>
	1.1. De la machine à vapeur au voyage en train	18
	1.2. De l'acier à la verrière des gares	24
	1.3. Un étrange intérieur	32
	1.4. De la vapeur dans l'air	36
	1.5. La ville du train	40
Chapitre II	<b>L'œil du voyageur</b>	<b>45</b>
	2.1. Le train comme dispositif d'observation	46
	2.2. La vitesse	52
	2.3. Un nouveau paysage	58
	2.4. Détachement du regard	60
	2.5. Grand spectacle	68
Chapitre III	<b>L'horloge et le lointain</b>	<b>75</b>
	3.1. Les conditions d'un rapprochement virtuel	76
	3.2. Le temps comme unité de distance	82
	3.3. Vers le lointain	90
	3.4. Se projeter en villégiature	94
	3.5. L'heure de l'horloge	100
Conclusion	<b>Résonance et perspectives</b>	<b>109</b>
	<b>Annexes</b>	<b>111</b>
	– Sources	112
	– Table des matières	118
	– Index	119

# Index

---

## Index des lieux

- |                   |  |                  |   |
|-------------------|--|------------------|---|
| — Aix-la-Chapelle | 79.  | — Leeds          | 21.   |
| — Allemagne       | 3 ; 22 ; 24 ; 25 ; 80 ; 92-93 ;<br>100 ; 102.                                      | — Liverpool      | 20-21 ; 64-65.  |
| — Angleterre      | 18-22 ; 26 ; 52-52 ; 57 ; 67 ;<br>72 ; 87 ; 98 ; 102.                              | — Londres        | 30-32 ; 38-41 ; 87 ;<br>95 ; 97 ; 102-104.  |
| — Anvers          | 59 ; 83.   | — Lyon           | 23 ; 72 ; 85.   |
| — Argenteuil      | 36.  | — Mâcon          | 23.   |
| — Bâle            | 69.  | — Malines        | 56-57.  |
| — Batignolles     | 27 ; 66-67.  | — Manchester     | 20-21 ; 64-65 ; 98.   |
| — Belgique        | 3 ; 22-25.   | — Marseille      | 85 ; 93.  |
| — Bordeaux        | 85 ; 91 ; 93.  | — Mont-Cenis     | 66 ; 95.  |
| — Bruxelles       | 56-57 ; 59 ; 83 ; 93 ; 95.   | — Nevers         | 34-35.  |
| — Campagnes       | 64 ; 67 ; 82 ; 94-95 ; 99 ; 106.   | — Newcastle      | 18-19.  |
| — Coalbrookdale   | 26.  | — Nord (mer du)  | 3 ; 80.   |
| — Constantinople  | 91-92.   | — Normandie      | 36 ; 81 ; 90-91 ; 99.   |
| — Chartres        | 31 ; 76 ; 85 ; 89.   | — Ouzbékistan    | 98-99.  |
| — Chine           | 95.  | — Pays de Galles | 19.   |
| — Etats-Unis      | 72 ; 95.   | — Paris          | 22 ; 26 ; 28 ; 37 ; 42-43 ; 66 ;<br>68 ; 70 ; 78 ; 80 ; 82-85 ;<br>91 ; 93 ; 95-97 ; 100. |
| — l'Europe (pont) | 26-29 ; 32-33 ; 43.  | — Pékin          | 72 ; 90-93.   |
| — France          | 5 ; 20 ; 26 ; 40 ; 76 ; 52 ;<br>54 ; 58 ; 82 ; 86-88 ; 94 ;<br>98 ; 102 ; 104-105. | — Rouen          | 3 ; 38 ; 54 ; 66-67 ; 82-83 ; 85.   |
| — Genève          | 93.  | — Saint-Étienne  | 20-21 ; 77.   |
| — Hollande        | 51.  | — Saint-Germain  | 22 ; 66 ; 95.   |
| — Irlande         | 62.  | — Saint-Lazare   | 26 ; 30 ; 32-38 ;<br>40-41 ; 66 ; 90-91.  |
| — Inde            | 95.  | — Savoie         | 96-97.  |
| — Internet        | 110.   | — Strasbourg     | 69 ; 85.  |
| — Italie          | 92 ; 96.   | — Transsibérien  | 72-73 ; 94.   |
| — Japon           | 95 ; 102.  | — Venise         | 96-97.  |
| — La Ciotat       | 70-71.   | — Versailles     | 22 ; 63-64 ; 94-95.   |
| — Le Havre        | 78-80 ; 85 ; 99.   | — Village(s)     | 49 ; 78 ; 80 ; 95 ; 100.  |

