

« Le voyage en train ». Exposition au musée d'arts et au musée Jules Verne de Nantes

Nantes, 21 octobre 2022-5 février 2023, [https://
museedartsdenantes.nantesmetropole.fr/levoyageentrain](https://museedartsdenantes.nantesmetropole.fr/levoyageentrain)

Étienne Faugier et Johan Vincent



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tourisme/5628>
ISSN : 2492-7503

Éditeur

Association Mondes du tourisme

Référence électronique

Étienne Faugier et Johan Vincent, « « Le voyage en train ». Exposition au musée d'arts et au musée Jules Verne de Nantes », *Mondes du Tourisme* [En ligne], Lectures critiques & débats, mis en ligne le 02 février 2023, consulté le 04 février 2023. URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/5628>

Ce document a été généré automatiquement le 4 février 2023.



Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International
- CC BY-NC-ND 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

« Le voyage en train ». Exposition au musée d'arts et au musée Jules Verne de Nantes

Nantes, 21 octobre 2022-5 février 2023, <https://museedartsdenantes.nantesmetropole.fr/levoyageentrain>

Étienne Faugier et Johan Vincent

RÉFÉRENCE

« Le voyage en train », exposition au musée d'arts et au musée Jules Verne de Nantes, Nantes, 21 octobre 2022-5 février 2023, <https://museedartsdenantes.nantesmetropole.fr/levoyageentrain>

- 1 Le chemin de fer est souvent présenté comme le moyen de transport qui a historiquement été à l'origine du développement du tourisme (Ribeill, 2009 ; Gay et Mondou, 2017 : 17-20). Il est aussi, et d'abord, un nouveau moyen de voir, d'habiter et d'expérimenter le monde, comme la synthèse historique du regretté François Caron (1997, 2005, 2017) l'avait si bien formulé. Les équipes du musée d'arts et du musée Jules Verne de Nantes proposent d'explorer ce lien entre voyage et train d'un point de vue esthétique et sensible, entre les années 1830 et les années 1930. Nous n'évoquons ici que la partie de l'exposition visible au musée d'arts.
- 2 Le chemin de fer a fait l'objet de plusieurs expositions en 2022. À Lausanne, c'était l'imaginaire ferroviaire qui était sollicité dans trois musées. À Paris, le thème du voyage en train en France avait été abordé plus modestement à partir de 35 linogravures, associées à des affiches et des documents issus de la Bibliothèque Forney, ainsi que de la Bibliothèque du tourisme et des voyages.
- 3 Au musée d'arts de Nantes, l'exposition est installée dans les étages du Cube ainsi que dans la Salle blanche en sous-sol. Dans une ambiance légèrement rétro, une centaine d'œuvres sont présentées : peintures, lithographies, gravures, sculptures, films,

quelques rares objets (par exemple, le guide touristique *Voyage de Paris à la mer* de Jules Janin, paru en 1847, ou la nouvelle « Les Parisiennes et leurs bouquets » de Pierre Giffard et Albert Robida, parue dans *La vie en chemin de fer* en 1888), installation artistique (dans la Salle blanche), avec un espace interactif sous forme de wagon en bois pour exercer ses talents de dessinateur ou de coloriste. C'est l'œil vagabond qui est ici valorisé.

- 4 Nous souhaiterions nous arrêter sur le titre « Le voyage en train », qui est inspiré de l'ouvrage, connu des spécialistes des transports et des mobilités, de Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise* (traduit en français par *Histoire des voyages en train*) paru en 1990. Au-delà du chemin de fer ou du train, c'est selon nous le voyage ferroviaire qui est abordé, car l'exposition dépasse l'objet train. Il nous semble important qu'à la manière de l'automobile, qui cache la forêt de véhicules motorisés et d'usages – soit l'automobilisme –, le train ne cache pas la richesse et la pluralité des mondes ferroviaires.
- 5 L'exposition est organisée en sept parties : « Le train dans le paysage », « Le paysage vu du train », « Le paysage comme circulation », « Le temps du quai », « Le temps du wagon », « Le temps de l'histoire » (sur l'axe progrès et nature) et, pour terminer, l'œuvre *Derrière l'horizon* de l'artiste Corentin Leber.
- 6 À travers l'univers du train, le paysage est réinventé, les usages sont revisités. Avec le concours du voyage et du tourisme, la modernité urbaine se dissipe dans les campagnes ou dans les faubourgs. Chaque partie aurait mérité d'être plus approfondie, car le sujet est riche. C'est un certain sentiment de superficialité qui s'empare du visiteur de l'exposition.
- 7 L'exposition s'attarde sur les sentiments du spectateur face au train et à son environnement. L'effroi et les mésaventures des premiers contemporains du train, racontés dans les gravures de Daumier et qu'évoque le film, visible dans l'exposition, *L'arrivée du train en gare de La Ciotat* (1896), qui a donné lieu à une légende (Sirois-Traban, 2004), sont des phénomènes connus (voir par exemple Émilie Cottet-Dumoulin, 2013). Le voyage en train est un traumatisme que les psychologues du tournant du xx^e siècle ont volontiers abordé (Barreau, 2004). Le catalogue (voir plus loin) met particulièrement en valeur cette dimension du voyage.
- 8 Le voyage est aussi un moment de socialisation. L'espace « Le temps du wagon », en nous montrant une représentation des intérieurs des trains avec leurs voyageurs, est particulièrement réussi. Le statut de l'espace de transport – tout particulièrement celui de l'espace collectif, déjà presque privatisé (compartiment du wagon ici, intérieur automobile ailleurs) –, questionné par les géographes (Frétigny, 2011) et les sociologues (Marchal, 2014), doit être exploré plus avant par les historiens des transports et des mobilités (Divall et Revill, 2009 ; Sauget, 2009). Le dédain pour le transport de masse est également évoqué, sous la forme de la peinture animalière, à travers le tableau *Un train de plaisir ! Complet !!* de Lucien Schmidt (1880).
- 9 L'exposition aborde moins les jalons de l'histoire du voyage en train que l'évolution d'un voyage ailleurs vers un voyage intérieur. La revue *Beaux Arts* recense ainsi quelques tableaux repères, comme *Pluie, vapeur et vitesse - Le grand chemin de fer de l'Ouest* de Turner, peint en 1844 et considéré comme la première représentation d'un train dans la peinture, qui ne sont pas présents dans le parcours (Bindé, 2022). Ce parti pris fait que la fin de l'exposition aborde l'entre-deux-guerres comme la défaite du train. Dans l'entre-deux-guerres, les surréalistes investiguent le processus introspectif,

en délaissant tout à fait les prouesses technologiques. Alors que les trains touristiques font perdurer une certaine tradition autour de ce mode de transport (Marchi, 2008), cette vision est tout à fait occultée.

- 10 Le catalogue, riche de presque 300 pages d'illustrations et de textes, ouvre sur plusieurs questionnements. Il est construit en deux grandes parties : « La traversée du paysage » et « Temps et contre-temps », composées chacune de trois thématiques.
- 11 Dans « La traversée du paysage », trois thématiques sont abordées : « Le chemin de fer dans le paysage » (six contributions), « Le paysage vu du train » (une contribution) et « Le paysage comme circulation » (trois contributions).
- 12 Les chapitres de François Jarrige, Jean-Rémi Touzet et Arthur Émile sont particulièrement intéressants en ce qu'ils rappellent aux lecteurs qu'à ses débuts, le train n'a pas été accueilli qu'avec des louanges¹. Les artistes (tel Daumier cité plus haut) et les intellectuels de l'époque se font écho des tensions qu'il suscite : concurrence économique face aux chevaux et aux canaux, transformation radicale du paysage², nuisances sonores, visuelles et olfactives (vapeurs et fumées toxiques), accidents, discours médicaux exposant les effets néfastes des déplacements en train sur l'organisme. Ces divers éléments disparaissent autour de 1870, laissant place à un discours sur l'unification du territoire et la modernité, que mettent en valeur diverses œuvres artistiques (par exemple, Évariste-Vital Luminais, *L'histoire du Commerce entre les cinq continents*, 1886-1889).
- 13 Dans la partie « Le paysage vu du train », l'unique article de Jean-Rémi Touzet montre en quoi la vue depuis le train a renouvelé les approches artistiques. C'est le cas des panoramas en peinture ou en photographie, des guides touristiques qui explicitent aux voyageurs ce qu'ils peuvent voir dans le fugitif paysage (guide Janin, 1847), ainsi que du cinéma, qui capte davantage le mouvement ferroviaire, avec les frères Lumière notamment filmant l'arrivée en gare de Perrache depuis le train (1896). Si les artistes, notamment Théophile Gautier, comme les voyageurs sont, au début, déboussolés par l'évanescence de ce qui s'offre à leurs yeux, certains (Victor Hugo, Benjamin Gastineau) y voient un défi lancé à leur créativité ! Dès le XIX^e siècle, la pratique du dessin dans le train fait écho à ce que produira au XX^e siècle François Bon dans son ouvrage *Paysage fer* (2000). S'il s'agit davantage de dépeindre, selon Degas, un « état d'yeux » qu'un « état d'âme », le train est un stimulateur artistique puissant !
- 14 Plus que le train, c'est l'écosystème ferroviaire qui stimule les artistes. Les trois contributions de la partie « Le paysage comme circulation » soulignent l'attrait artistique pour la signalisation ferroviaire. Cette dernière affleure çà et là dans les œuvres picturales, les caricatures, les estampes, témoignant du caractère normatif des déplacements ferroviaires et de la modernité qu'elle représente (on pense aux œuvres de Fernand Léger, *Les Disques*).
- 15 La seconde partie du catalogue intitulée « Temps et contre-temps » se découpe en trois parties : « Le temps du quai » (trois contributions), « Le temps du train » (cinq contributions) et « Le temps de l'histoire » (une contribution).
- 16 Dans « Le temps du quai », les contributions de Stéphanie Sauget et André Dombrowski rappellent les difficultés des premiers voyageurs dans ces « lieux-mouvements » : désorientation, isolement, organisation pour arriver à l'heure pour le départ du train (les horloges pouvaient indiquer différentes heures selon les gares !), attente en salle et sur le quai de la gare. De nouveau, les lithographies de Daumier sont éclairantes, tout

comme la peinture de Georges D'Espagnat, *La gare de banlieue* (1896-1897), montrant la gestion désormais relativement maîtrisée de la gare – ce que le sociologue Vincent Kauffman (2008) appelle la « motilité », soit le capital de mobilité. Ségolène Le Men explicite quant à elle le rôle des guides, qui permettent aux touristes-lecteurs de se familiariser avec « l'espace-temps du voyage en chemin de fer ». À travers des plans d'itinéraires, des textes et des vignettes, un paysage mental du voyage ferroviaire émerge préparant le voyageur avant ou pendant son déplacement, désamorçant ainsi les angoisses et le stress inhérents au début du tourisme ferroviaire.

- 17 Les cinq contributions de la partie « Le temps du train » soulignent qu'au cours de la période étudiée, les voyages ferroviaires sont privilégiés par les bourgeois, qui voyagent avec leur guide touristique, leur montre à gousset, leur toilette et leurs nombreux bagages (voir les œuvres de James Tissot, Albert Robida et Alfred Stevens). Dans les compartiments, des rencontres imprévues ont lieu, donnant une certaine sensualité à ce huis clos, comme l'évoquent les œuvres de Leonor Fini (1967). Le voyage touristique ferroviaire est à l'époque réservé à une élite ; lorsqu'il ne l'est pas, ces « trains de plaisir » sont bondés, comme le caricaturent Daumier (1852) et Doré (1861). Reste que le tourisme ferroviaire³ aurait pu faire l'objet de davantage d'explicitation, par exemple à travers les affiches des compagnies ferroviaires vantant les destinations françaises et étrangères⁴.
- 18 La dernière contribution, de Thierry Dufrene, interroge le surréalisme face au train, avec des œuvres (de Dalí notamment) dépeignant une nature qui re-domine le « progrès » ferroviaire. Paul Delvaux évoque la « gare forestière » (1960) comme l'illustre la gare d'Atocha de Madrid qui abrite un jardin tropical depuis 1992. On aurait aimé finir sur une note plus terre à terre autour de la patrimonialisation et des mémoires ferroviaires, mais n'est-ce pas également l'objet de la culture ferroviaire, de nous faire voyager poétiquement ?
- 19 Au final, le catalogue est très complet⁵, malgré un titre un peu réducteur et l'appel à certaines œuvres classiques (Turner, Daumier, Dalí, frères Lumières, Monet, Manet...). Il ouvre également des pistes de recherche, par exemple autour des enjeux économiques, sociaux et écologiques du ferroviaire, et donne lieu à des envolées lyriques et iconographiques qui font voyager, y compris ceux qui n'ont pu se rendre à Nantes pour y voir les deux expositions !
- 20 On regrettera toutefois quelques erreurs d'édition avec des renvois vers des œuvres d'art qui ne correspondent pas aux éléments textuels (p. 91 renvoi 5 p. 211 au lieu de 3 p. 209 ; p. 90 photo 4 et non 2 ; p. 208 référence 4 et non 5), sans doute dues à une certaine précipitation dans la publication du catalogue.

BIBLIOGRAPHIE

Jean-Jacques BARREAU, « Le train et les chemins du transfert », *Topique*, n° 86, p. 117-136, 2004
[<https://doi.org/10.3917/top.086.0117>].

Joséphine BINDÉ, « Quand le train entre dans l'art », *Beaux Arts*, 14 novembre 2022 [<https://www.beauxarts.com/expos/quand-le-train-entre-dans-lart/>].

François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, t. 1 1740-1883, t. 2 1883-1937, t. 3 1937-1997, Paris, Fayard, 1997, 2005 et 2017.

Émilie COTTET DUMOULIN, *Franchir pour unir, équiper pour rattacher. Les premiers chemins de fer en Savoie : intentions, usages, représentations (années 1830-1880)*, thèse de doctorat en histoire, Université de Grenoble, 2013.

Colin DIVALL et George REVILL, « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie », dans Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 57-74.

Jean-Baptiste FRÉTIGNY, « Habiter la mobilité : le train comme terrain de réflexion », *L'information géographique*, vol. 75, n° 4, p. 110-124, 2011 [<https://doi.org/10.3917/lig.754.0110>].

Jean-Christophe GAY et Véronique MONDOU, *Tourisme et transport. Deux siècles d'interactions*, Paris, Bréal, 2017.

Vincent KAUFMANN, *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.

Hervé MARCHAL, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, Teraedre, 2014.

Jean-Jacques MARCHI, « Les chemins de fer touristiques : des "petits trains" singuliers et pluriels », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, p. 190-212, 2008 [<https://doi.org/10.4000/rhcf.506>].

Stéphanie SAUGET, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 2009.

Jean-Pierre SIROIS-TRAVAN, « Mythes et limites du train-qui-fonce-sur-les-spectateurs », dans Veronica Innocenti et Valentina Re (dir.), *Limina. Le Soglie del Film/Film's Thresholds*, Udine, Forum, 2004, p. 203-221.

Georges RIBEIL, « Comment le chemin de fer invente un site », dans Gilles FUMEY, Jean VARLET et Pierre ZEMBRI (dir.), *Mobilités contemporaines : approches géoculturelles des transports*, Paris, Ellipses, 2009, p. 167-179.

NOTES

1. C'est aussi le cas du chapitre de Catherine Géry qui évoque la littérature ferroviaire russe jusqu'en 1917.
2. Le chapitre « Sous le roc lui-même », évoquant les tunnels et leurs travaux, devrait encourager les historiens à appréhender les enjeux écologiques qu'engagent les travaux ferroviaires.
3. Une affiche évoque le tourisme ferroviaire (autrement que par des lithographies et caricatures), celle de Saindre (1952).
4. Voir Jean-Didier Urbain, *Un tour de France des affiches*, Paris, Éditions de la Martinière, 2015.
5. L'exposition et le catalogue ont bénéficié de l'expertise de l'association Rails et histoire notamment.

AUTEURS

ÉTIENNE FAUGIER

Maître de conférences en histoire

UFR Temps et Territoires - Université Lumière Lyon 2

Laboratoire d'études rurales

etienne.faugier[at]univ-lyon2.fr

JOHAN VINCENT

Enseignant-chercheur contractuel à l'ESTHUA-Faculté de tourisme, culture et hospitalité

Laboratoires TEMOS (UMR 9016) et ESO (UMR 6590)

johan.vincent[at]univ-angers.fr