

Dorottya MIHÁLYI

La machine : ami ou ennemi du voyageur ?

Il est indiscutable que la machine promouvait grandement le développement des voyages. Non seulement du point de vue souvent répété, selon lequel le progrès technique a ouvert des nouveaux horizons et a rendu la terre entièrement parcourable, mais aussi parce qu'elle a réformé les habitudes de voyager. Elle a introduit, voire généré de nouvelles sensations et modifié la perception. Le temps passé dans le véhicule qui circule indépendamment de la volonté du voyageur remplissait une partie importante du voyage. L'image prise par l'appareil photographique a renouvelé la manière de se souvenir. Dans notre étude, nous allons nous intéresser à la portée de la nouvelle technologie en faisant recours au texte manuscrit rédigé à la suite d'un voyage effectué en Tunisie et en Algérie coloniales en 1896 par Paul Sabatier, futur titulaire du prix Nobel de chimie (1912), d'ailleurs originaire de Carcassonne et professeur à l'université de Toulouse. Le choix du texte est motivé par le fait que dans son récit de voyage inédit, Sabatier utilise certes les techniques traditionnelles de l'écriture de voyage, mais insère aussi un grand nombre de photographies. Nous n'allons pas nous occuper de la relation texte-image d'un point de vue littéraire, mais examinerons le texte du point de vue historique. En nous concentrant sur l'apparition du progrès technique de la deuxième moitié du XIX^e siècle dans le texte, nous faisons l'inventaire des avantages et des inconvénients des principaux types de machines utilisées par le voyageur.

Conditions du voyage, moyens de transport au service du voyageur

On sait que la deuxième moitié du XIX^e siècle transforma considérablement la nature des voyages. Avec le développement technique, de plus en plus de gens goûtaient les plaisirs du déplacement et du repos, ce qui menait à la naissance du tourisme. Cependant, et ce malgré le développement des moyens de transport, voyager dans le troisième quart du XIX^e siècle demeurait encore une entreprise longue, épuisante et souvent inconfortable. Le voyageur devait s'habituer à un autre rythme et aux bruits de la machine. En plus, il se trouvait séparé du paysage car il prenait place à l'intérieur d'un véhicule. Le train et le bateau, qui circulaient désormais selon des horaires réguliers et qui apportaient une masse de personnes, ne permettaient plus au voyageur d'interrompre le voyage où et quand il le voulait. La vitesse relativement élevée des nouveaux moyens de transport donnait une autre impression du paysage, car regardé à travers des fenêtres d'un véhicule en mouvement, la distance entre voyageur et la nature s'accroissait nécessairement (Czére et Nagy 1967 : 7).

Bien que les moyens de transport circulent à une vitesse jusqu'alors inconnue, pour arriver en Algérie, le voyageur partant de Paris passait à peu près un jour dans le train pour atteindre le port (Marseille ou Toulon) (Dupuy 2001), puis à peu près deux jours à bord du paquebot que reliait les deux rives de la Méditerranée. En

1880, La Compagnie générale Transatlantique a diminué le temps de la traversée à vingt-cinq heures (Salinas 1989 : 42), mais il arrivait rarement que les paquebots effectuaient la traversée en temps prévu. Les 5 ou 6 journées que le voyageur passait dans le véhicule constituaient une perte de temps, surtout si cela était compris dans la durée préétablie du voyage.

La traversée de la Méditerranée occupe une place particulière dans les récits de voyage car elle dure trop longtemps et suscite une sensation tout à fait nouvelle de la part du voyageur non habitué à la mer, au vide infini qui l’entoure et au mouvement de l’eau qui cause dans la plupart de cas de forts malaises (Salinas 1989 : 42-45). Le mal de mer provoqué par le mouvement du bateau apparaît dans tous les récits de voyage ; même les guides y consacrent souvent un chapitre entier. Curieusement, on peut souvent lire dans les récits de voyage que l’auteur-voyageur est le seul « héros » qui résiste à l’effet de la mer, tandis qu’une fois embarqués, les autres passagers se retirent dans leurs cabines et ne se présentent plus avant la fin du voyage.

En 1900, le chemin de fer algérien couvrait la quasi-totalité de la côte méditerranéenne, et touchait toutes les grandes villes du littoral. L’intérieur du pays restait cependant difficilement accessible (Salinas 1989 : 49). Si le train, symbole du progrès colonial (Salinas 1989 : 56), offrait une certaine vitesse et sécurité, le niveau de confort et le coût restaient moins attrayants (Salinas 1989 : 54-55). En dépit de la médiocrité des lignes ferroviaires, les voyageurs les empruntaient car leur utilisation était vivement encouragée par les guides¹.

Les moyens de transport dans le récit de Paul Sabatier

En lisant le récit de voyage de Sabatier, nous remarquons que l’auteur raconte les aventures de la traversée sur 20 pages et il consacre 39 pages aux déplacements en train. Dans l’ensemble, cela remplit 59 pages sur 219, sans compter les déplacements courts qui n’occupent pas une page entière. Tous calculs faits, cela signifie que plus qu’un quart du récit du voyage est consacré aux déplacements, ce qui représente une proportion importante. Les descriptions les plus longues sont évidemment les traversées aller et retour car l’auteur y raconte les événements de plus de trente heures. Ensuite, l’excursion de Tunis à Bizerte, à l’occasion de laquelle Sabatier passe plus de huit heures dans le train et sur un petit paquebot, occupe 9 pages, suivie par le trajet entre Tunis et Bône (Annaba), décrit sur 7 pages.

Encore plus importante est la durée de ces déplacements : sur 20 jours, le voyageur passe 4 jours complets et 6 en partie (du midi au soir) dans le train ou sur le paquebot. Ainsi, dix jours sont consacrés aux différents trajets. Cela constitue la moitié de la durée totale du voyage. Si nous considérons la nuit et les heures du voyage comme temps inutile du point de vue de l’observation, nous comprenons que

¹ Les modes de déplacement traditionnels, qui vivaient alors leur âge d’or (Venayre 2019 : 84), sont aussi présents dans les récits. Pour approcher l’intérieur des pays, le voyageur n’a d’autre choix que de prendre « les moyens de transport locaux » comme le cheval, l’âne, les véhicules tirés par des animaux et quelquefois, mais surtout pour « ressentir l’Orient », le chameau.

le temps qui reste pour connaître le pays est fort réduit. (À cela s'ajoute que l'objectif du voyage est la participation au *Congrès de l'Association Française pour l'avancement des sciences* qui prend deux jours entiers.)

Sabatier décrit la traversée vers Tunis comme désagréable à cause du bruit constant, de la chaleur, d'une « odeur inquiétante » et des « mouvements violents du bateau, accompagnés de craquements et de la secousse rythmique de la machine » (Sabatier 1896 : 14). Dans l'ensemble, il constate que la traversée « n'est pas un soporifique bien recommandable » (Sabatier 1896 : 14). Il évoque aussi les effets du mal de mer :

Les vagues sont déjà très fortes, produisant un tangage assez intense auquel ne tarde pas à succéder un roulis encore plus violent. [...] Les atteintes du mal de mer commencent à se faire sentir dans les rangs des passagers encore très nombreux sur le pont. Certains visages deviennent verts ou jaunes [...] Une pauvre dame s'étale de tout son long sur le plancher du pont et demeure ainsi très longtemps. [...] [D]ans beaucoup d'estomac, le diner ne fit qu'un bien court séjour (Sabatier 1896, 12-13).

Sabatier, héros de la traversée, est fier de ne pas produire le moindre signe du mal de mer et passe la plupart du temps sur le pont inférieur en contemplant la mer et les îles à côté desquelles le bateau passe. Lors du retour de l'Algérie, il décrit une tempête qui tourmente le bateau. Il témoigne que des assiettes s'écroulent et des chaises se renversent. Ensuite, il présente les conditions du voyage des passagers les plus pauvres : « Les malheureux passagers de 4^e classe, mouillés comme des canards, se réfugient où ils peuvent, tandis que l'eau qui couvre le pont ballotte leurs bagages. » (Sabatier 1896 : 216) Cependant, malgré le temps désastreux, il ne montre aucun signe du malaise provoqué par le mal de mer.

À l'occasion des voyages qui durent parfois plus que 24 heures, Sabatier, faute de mieux, décrit le paysage qu'il voit à travers les fenêtres du train ou les hublots du paquebot. La description des entités géographiques et de la végétation reçoit sans doute la plus grande attention. Sabatier mentionne parfois les hommes qui travaillent aux terres et leurs gourbis bruns qui leur servent d'habitats. Même si le train, divisé en compartiments, permet aux voyageurs de faire connaissance et tuer le temps en discutant, on voit rarement qu'une conversation se déroule. Dans l'ensemble, nous ne savons pas comment Sabatier tentait de s'occuper au cours des déplacements longs, car il n'en parle que rarement. La contemplation du paysage, la discussion avec son compagnon de voyage et le sommeil paraissent ses activités principales.

Le train est non seulement un moyen de transport qui amène le voyageur d'un point à l'autre, mais il est aussi lieu de réflexion. Il permet au voyageur de se présenter, de développer ses présuppositions et, lors du retour, de résumer la portée du voyage. Sabatier, parti de Montpellier, n'effectue pas le voyage traditionnel Paris-Lyon-Marseille. Il passe moins du temps en train avant d'arriver au port que les voyageurs venus de Paris. Ce court passage lui permet quand même de formuler une introduction et de décrire le paysage qu'il traverse.

Le sifflet de locomotive, dont il fait souvent mention, signifie toujours la fin d'un événement et le début d'un long voyage qui enferme le voyageur à l'intérieur d'un véhicule. La locomotive qui attend que les voyageurs arrivent à la gare et montent, presse Sabatier qui se sent forcé de terminer la visite bien avant le départ.

Le bâtiment de la gare est souvent un monument à voir, grandiose, en « style européen » ; il reflète la présence de la France sur le territoire. La gare est bondée cependant de mendians qui espèrent recevoir quelques sous pour nourrir leur famille. Ils savent bien que la gare est l'endroit où des touristes passent régulièrement. Elle est aussi le lieu préféré des « filous », pour utiliser les mots de Salinas, qui arrachent de l'argent par des astuces ou par l'agression. Sabatier avoue qu'il croise beaucoup de mendians, souvent malades ou handicapés (Sabatier 1896 : 152). La gare symbolise donc d'une part la grandeur coloniale car c'est l'État colonisateur qui l'a fait construire, d'autre part le misère et l'inégalité que cause l'établissement du système colonial.

Le tramway à cheval, qui circule dans certaines grandes villes et qui « frotte rapidement » (Sabatier 1896 : 26), apparaît aussi dans le récit, mais comme un élément du paysage de la ville moderne, européenne, dont l'existence paraît d'ailleurs toute naturelle. L'auteur donne une description assez riche, illustrée par une photographie, du tramway tunisien à l'occasion où, pour se sauver du mauvais temps, il choisit de visiter la ville en tram. On apprend qu'un ticket coûte dix centimes, que les voitures sont traînées « par un ou deux chevaux selon le profil de la ligne » (Sabatier 1896 : 37), que les voitures sont « assez élégantes », de couleur vive, avant tout rouge : « Les indications ne sont inscrites qu'en français. Mais les cochers et conducteurs, même les contrôleurs paraissent à peu près tous être Italiens. » (Sabatier 1896 : 38). Sabatier explique aussi que la voie est mieux entretenue que celle de Toulouse (Sabatier 1896 : 38).

Vitesse ou lenteur ?

Michèle Salinas décrit un réseau de transport très inégal en Algérie (Salinas 1989 : 46-49), constatation également valable pour les autres colonies nord-africaines. Le voyageur, parti à la découverte d'un territoire inconnu, devait faire face à une grande différence des moyens de transports entre les territoires développés, militairement et économiquement importants, et les territoires arriérés, négligés du point de vue de la politique coloniale. Le voyageur se confrontait donc en même temps au luxe et à l'incommodité, à la vitesse relative offerte par des moyens de transport modernes et la lenteur des moyens de transport traditionnels. En Afrique du Nord, le voyageur était souvent obligé de marcher à pied ou d'emprunter une voiture tirée par des chevaux. Si cela donnait une valeur nostalgique au voyage, la vitesse du train et du bateau ne signifiait qu'une perte de temps remarquable (Salinas 1989 : 53), privant le voyageur d'entrer en contact avec son environnement.

Vitesse, lenteur et monotonie apparaissent en même temps dans le texte de Sabatier. S'il trouve le tramway à cheval rapide (Sabatier 1896 : 26), les voyages en train sont plutôt longs et ennuyeux :

Nous partons [de Constantine] à onze heures, seuls dans notre compartiment de 2nd classe. [...] La pluie tombe toujours tristement, et la route se poursuit monotone à travers d'immenses plaines sans un seul arbre. La nuit est à peu près complète quand nous débarquons à Sétif vers 6 heures de soir (Sabatier 1896 : 187-188).

Notons que la distance entre Constantine et Sétif est de 130 km que le train a parcourue en sept heures, c'est-à-dire que sa vitesse moyenne était de 18,5 km/h seulement.

Il arrive aussi que le véhicule que le voyageur attend n'arrive pas à l'heure ou n'arrive pas du tout. Dans ce cas, le voyageur perd le temps qu'il pourrait consacrer à la visite de la ville. La lenteur empêche le voyageur de voir l'essentiel : lors d'une excursion à Bizerte, au lieu d'emmener le groupe en train jusqu'à la gare de la ville, les organisateurs proposent une promenade en bateau. Si les participants trouvent le lac et son environnement assez agréable, ils voient clairement que cette perte de temps les empêche de voir la ville de Bizerte :

Nous sommes dans une merveilleuse rade où des centaines de cuirassés évoluerait à l'aise, et la promenade nous y semblait charmante, si l'heure qui s'enfuit trop rapide, ne nous faisait craindre d'arriver à Bizerte trop tard pour voir la ville et la fantasia sous une belle lumière (Sabatier 1896 : 97).

Après la promenade en bateau, les congressistes arrivent si tard qu'ils passent à peine 3 heures dans la ville qu'ils ne peuvent pas visiter car ils doivent assister à une fantasia² et à un dîner officiel.

L'appréciation du voyage est donc ambiguë car d'une part, sans la technologie moderne, il aurait été quasiment impossible de se rendre en Afrique du Nord dans le cadre d'un voyage court de deux ou trois semaines ; d'autre part, la lenteur rétrécissait significativement la possibilité d'étudier profondément le pays. Les voyages organisés, dont le programme comprenait la visite de plusieurs grandes villes de la Tunisie et de l'Algérie et qui permettaient aux touristes d'avoir une impression sur le désert, ne servaient en réalité qu'à (re)vivre l'ambiance que les voyageurs avaient ressentie dès avant leur départ à partir des guides, de la presse et des récits de voyage.

Éterniser l'image ?

La vraie particularité du récit de voyage de Sabatier est qu'il est densément illustré par des dessins et, ce qui est encore plus intéressant de notre point de vue, par des photographies. L'auteur mentionne déjà sur la couverture que le texte est accompagné de « plus de 120 dessins ou photographies ». L'utilisation des dessins pour compléter le texte, pour augmenter la crédibilité et dispenser l'auteur d'une explication précise existe depuis le début de l'imprimerie (Szász 2019). Le dessin restait pendant longtemps le seul moyen de se créer l'image des pays lointains (Osterhammel 2017 : 70).

² Divertissement ou démonstration équestre de cavaliers arabes.

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, grâce aux « missions photographiques » des sociétés savantes (Martin 2007 : 144), une grande partie du monde est photographiée (Martin 2007 : 149), le mythe de l'Orient fabuleux est détruit (Osterhammel 2017 : 71). Vers la fin du siècle, la photographie a apparu dans les publicités et dans la propagande.

Avec le développement technique, la résolution des photographies devenait plus fine. Par conséquent, l'image prise par l'appareil photographique représentait de plus en plus clairement la réalité. Des photographes envahissaient le monde et créaient des albums sur les territoires inconnus ou peu connus (Martin 2007). Il était désormais possible de copier les images et de les insérer dans le texte (Martin 2007). Ainsi, nous trouvons de plus en plus de photographies publiées dans la presse et dans les revues de voyage (Martin 2007) car la popularité de celles-ci reposait justement sur le grand nombre d'images qui accompagnaient le texte. Avec les appareils photographiques inventés à la fin du XIX^e siècle, le voyageur pouvait facilement devenir photographe et éterniser l'image qu'il voyait. Cependant, en étudiant les récits de voyage sur le Maghreb colonial, nous voyons que très peu de voyageurs ont eu recours à la photographie. Les causes de ce phénomène restent encore à étudier. Le récit de voyage sur le Maghreb³ du XIX^e siècle restait, à part quelques exceptions, un genre avant tout textuel.

La photographie, comme le développement des moyens de transport, s'entre-croisait avec l'expansion coloniale. Elle s'est mise rapidement au service des puissances occidentales : elle contribuait à une meilleure connaissance du territoire, aidait à dresser des cartes et étudier les autochtones (Martin 2007 : 144). Ainsi, comme souligne Martin (2007 : 144), la photographie s'est inscrite « dans une entreprise de maîtrise et de domination des territoires », elle est devenue utilitaire (Martin 2007 : 144). Les soldats, les géographes, les botanistes ne partaient plus à la découverte des nouveaux territoires sans appareil photographique. En réalité, les images de la colonisation ne sont que des « empreintes de la naïveté et des préjugés » (Osterhammel 2017 : 72). Dans l'engouement pour l'exotisme, la représentation de l'Autre et de l'Ailleurs devenait le sujet préféré des photographes (Barthélémy 1999).

Dans le manuscrit de Sabatier, l'acte de photographier joue un rôle important. L'auteur mentionne qu'il prend des photos avec une « photojumelle » (Sabatier 1896 : 54), donc un appareil stéréoscopique. Celui-ci, tout comme les appareils Kodak, était très à la mode à son époque car il permettait de faire des photographies sans formation particulière et sans connaissances techniques. Les appareils plus légers et moins coûteux rendaient la pratique de la photographie plus courante, ce qui menait à la « production d'images par un public de non-initiés » (Osterhammel 2017 : 72). Le temps de fixation s'est réduit également, avec le stéréosCOPE, il ne fallait plus attendre des heures pour que l'image se crée. Il était désormais possible de prendre des photos sur un objectif mobile ou depuis un véhicule en mouvement.

³ Nous ne voulons pas tirer des conclusions sur l'ensemble du genre de récit de voyage car notre recherche vise uniquement des textes sur l'Afrique du Nord colonisée.

L'appareil stéréoscopique, doté de deux objectifs à l'exemple des yeux humains, enregistre deux images similaires en même temps. Observées à l'aide d'un appareil conçu à cet effet, les deux images se fondent en une seule, et donnent l'impression de profondeur, faisant ainsi de l'image traditionnelle une représentation en trois dimensions (Marien 2011 : 96-99).

Les images de Paul Sabatier

Sabatier a découpé les deux images prises par le stéréoscope et a inséré l'une dans le texte, l'autre à la fin du manuscrit, constituant ainsi un album thématique. Pour lui, l'acte de photographier était une préoccupation toute naturelle. Or, photographier dans les pays arabes n'était pas toujours facile. Outre les conditions météorologiques, les mœurs du pays empêchaient souvent la prise des photos là où l'on voulait. Comme Sabatier a effectué son voyage au printemps, dans une période pluvieuse, il devait souvent faire face à des conditions météorologiques défavorables qui ne lui permettaient pas de prendre des photographies. Il se plaignait souvent de la pluie, du vent et de la lumière faible ou trop forte. S'y ajoute le fait qu'il réalisait des clichés du paysage souvent à travers des fenêtres du train en mouvement, ce qui en réduisait la qualité.

Après inventaire des photographies prises par Sabatier, nous avons constaté qu'une trentaine des 120 images montre des indigènes, le reste des monuments et du paysage. Sabatier tentait d'illustrer la vie quotidienne et l'ambiance nord-africaine. Vu ses photos, nous pouvons remarquer qu'il s'agit de clichés d'amateur, souvent flous ou endommagés, avec une exposition mal choisie.

Au début de son texte, entre la page de titre et le début de texte, Sabatier publie son portrait. Plus tard, on le retrouve sur une photographie trop claire et très peu visible en compagnie d'un garçon arabe, qui lui servait de guide. Ces deux photos consolident le caractère personnel du récit, car le lecteur, en sus de la lecture d'une histoire écrite à la première personne du singulier, peut s'imaginer son protagoniste. De plus, les photos prouvent que le voyageur a réellement effectué son voyage (Méaux 1999).

Le plus grand défi pour Sabatier consistait à photographier les habitants qui faisaient preuve d'une certaine réticence contre l'appareil photographique. Ces images, prises souvent malgré la résistance des autochtones, sans possibilité d'installer soigneusement l'appareil, sont des clichés de mauvaise qualité, mais représentant la vraie vie, sans artifice. Il mentionne des femmes de Bédouins qui « se sauvent aussitôt que la photojumelle est braquée vers elles » (Sabatier 1896 : 54). Lors de la visite de Carthage, il trouve une occasion pour photographier des femmes : « [...] quelques fillettes bédouines couvertes de haillons m'entouraient en réclamant le sou traditionnel : je me payai en photographiant leur image, qui donnera une idée peu flatteuse du beau sexe de cette contrée. » (Sabatier 1896 : 86-87) Parmi les autochtones que Sabatier pouvait photographier figure « un groupe d'indigènes accroupis au soleil devant le trottoir » (Sabatier 1896 : 192) vêtus en blanc, plusieurs personnes en compagnie de leurs chameaux, des marchands, des Arabes faisant leurs courses ou passant leur temps au marché et des hommes qui

travaillent sur les terres. Ils sont en général plus nombreux, vêtus d’habits traditionnels. Les fantasias, organisées à leur faveur, donnent aussi occasion à photographier les habitants. Cette fois, cependant, le cliché demeure artificiel, autant que tout le spectacle l’est. Sabatier ne fait pas de commentaire sur les gens, il en propose seulement une description pauvre en couleurs.

Si les habitants n’aimaient pas être photographiés, certains profitaient tout de même de l’opportunité pour gagner un peu d’argent et demandaient un cliché. Dans la rue des Ouled Nail, où on voyait des « jeunes danseuses venues du désert pour trafiquer de leurs charmes et amasser une dot », une femme réclamait une photographie ; ce que Sabatier ne pouvait pas faire « à cause de l’ombre défavorable » (Sabatier 1896 : 172-173).

Parmi les monuments dont Sabatier fait le cliché figurent des mosquées, des minarets, des murailles, des enceintes, des portes et des fenêtres arabes, des arcades, des aqueducs, des ruines de Carthage, des marchés, des statues, des ports, une gare bien modeste et le palais du gouvernement à Alger. La distance qui caractérise d’ailleurs tout le voyage de Sabatier l’empêchait souvent de photographier ce qu’il voulait : « J’aurais voulu aller jusqu’au pont Romain pour en fixer l’image. Je dois me borner à braquer mon appareil sur quelques gendarmes indigènes qui stationnent sous les arbres à droit de la station » (Sabatier 1896 : 136).

Les éléments du paysage que Sabatier trouve assez intéressants pour photographier sont les montagnes rocheuses, les hordes de chameaux, la mer, les ports avec des paquebots, les palmiers et des plantes exotiques.

Relation texte-image

Même si accompagnée d’images, la description de Sabatier nous paraît très schématique, non seulement les photographies prises de loin suite à une observation à distance, mais aussi les informations communiquées suivent les clichés bien connus par le lecteur-public. Sabatier peint la vie quotidienne à partir de ses observations faites sur une partie très restreinte des villes et villages car, si nous suivons sur la carte l’itinéraire qu’il parcourt, nous remarquons qu’en réalité, ses longues promenades qui durent parfois toute une journée ne concernent que quelques rues voisines. Il revient plusieurs fois au même endroit, et en donne la description d’un autre point de vue. Certains monuments reçoivent plus d’attention que leur importance n’exigerait, tandis que les aspects qui pourraient réellement intéresser les lecteurs et élargir leurs connaissances manquent complètement aurécit.

Il se pose la question de la portée des photographies ajoutées au texte. Le fait que Sabatier apparaît sur deux clichés prouve leur originalité. Il est sûr que le texte accompagné de l’image fidèle à la réalité transforme radicalement le régime de représentation (Martin 2007 : 147). Si l’image de l’Orient n’est pas inconnue, les photos qui accompagnent le texte de Sabatier ont une valeur très grande : elles augmentent significativement la crédibilité du récit de voyage car elles documentent que l’écrivain-voyageur a vraiment parcouru l’itinéraire mentionné. Dans le récit de voyage de Sabatier, texte et image se réfèrent l’un à l’autre : le texte sert à décrire l’image, l’image sert à illustrer le texte. Nous pouvons remarquer que le récit de

voyage est l'ensemble des descriptions minutieuses que l'auteur aurait pu délaisser car ses photographies illustrent plus fidèlement la réalité que ses mots. Sabatier se penche sur ses photographies, il ne parle que de ce qu'il a photographié. De plus, les thèmes non-photographiables comme le système politique, les questions sociales, la culture et la religion manquent totalement dans le récit.

Le texte de Sabatier peut être interprété comme une des approches de la question coloniale. Il ne s'intéresse pas à la relation de la France aux deux autres pays, il n'exalte ni ne critique le système colonial, mais met au centre le paysage exotique. Il note ses souvenirs et ses impressions qu'il a obtenus par une observation à distance du paysage et des villes. Il prend des photographies non pas pour dire quelque chose de nouveau, mais pour avoir à quoi recourir le cas échéant. Dans son récit de voyage tout à fait objectif, le seul aspect qui compte et la représentation de l'Ailleurs.

Certes, ces photographies ne sont pas des œuvres artistiques. Nous pouvons dire que, tout comme le récit de voyage n'est souvent pas la création d'un écrivain doué mais d'une personne sans expérience d'écriture désireuse de conserver ses souvenirs, les photographies du voyageur sont prises sans souci de la qualité. L'objectif n'est pas de séduire le lecteur mais d'aider l'auteur-voyageur à conserver et, plus tard, à récupérer ses souvenirs.

Conclusion

Le récit de voyage de Paul Sabatier illustre à merveille combien les techniques modernes changent les voyages. Si de grandes distances deviennent parcourables, du désir du voyageur de voir le plus possible résultait souvent un emploi de temps si chargé qu'il ne restait plus de temps pour voir l'essentiel. Si le voyageur voulait visiter tous les endroits importants du pays de destination, le temps passé dans les moyens de transport a provoqué une perte de temps considérable : entre l'arrivée et le départ, le voyageur n'avait plus de possibilité d'observer en profondeur.

La plus importante conclusion du texte de Sabatier est que la vitesse « imaginable » que l'homme de la fin du XIX^e siècle a connue n'est en réalité que très relative, et joue contre le voyageur dans le cas des voyages organisés à l'avance. Les photos du récit de voyage ne sont pas des images artistiques mais des clichés mal réussis, qui représentent l'Orient des stéréotypes. Elles ne donnent pas de nouvelles connaissances et ne complètent pas les savoirs de l'époque de Sabatier. Cependant, elles démontrent que le voyage a été réellement effectué. L'image rend le genre encore plus personnel et éveille l'intérêt d'un groupe de lecteurs potentiellement plus grand.

Le texte révèle que du point de vue de la représentation historique, nous savons très peu sur la relation texte-image dans les récits de voyage du XIX^e siècle. Si la photographie envahissait le monde, les voyageurs du Maghreb colonial, contrairement à leurs successeurs des XX^e et XXI^e siècles, ne recourraient pas toujours à la nouvelle technique. Était-il trop compliqué de travailler avec l'appareil ? Était-il trop cher d'imprimer un texte avec images ? (N'oublions pas que le texte de Sabatier est un manuscrit avec des images collées à côté du texte.) Le voyageur pensait-il que la

quantité des images publiées dans la presse était déjà suffisante ? Pensait-il qu’en tant qu’amateur, il ne lui valait pas la peine de rivaliser avec les photographes professionnels ? Le texte de Paul Sabatier nous pousse à poser ces questions ; y répondre constituera l’objet des études à venir.

UNIVERSITÉ DE SZEGED
doctorante en histoire
mihalyidori@gmail.com

BIBLIOGRAPHIE

- BANHAKEIA, Hassan (2018). *La littérature de voyage en Afrique du Nord*, Paris : L’Harmattan.
- BARTHÈLEMY, Guy (1999). « Photographie et représentation des sociétés exotiques au XIX^e siècle », *Romantisme*, n° 105 – L’imagination photographique, 119-131.
- BRUNET, François (2019 [2017]). « Daguerrotype », Pierre, Singaravélo et Sylvain, Venayre, *Histoire du monde au XIX^e siècle*, Paris : Pluriel, 629-635.
- CZÉRE, Béla et Ernő, NAGY (1967). *A legyőzött távolság*. [La distance surmontée.] Budapest : Minerva.
- DUPUY, Georges (2001). *Il était une fois le PLM*. [En ligne] https://www.lexpress.fr/informations/il-était-une-fois-le-plm_642601.html. Consulté le 3 février 2021.
- GANNIER, Odile (2001). *La littérature de voyage*, Paris : Ellipses.
- MARIEN, Mary Warner (2011). *A fotográfia nagykönyve. A fényképezés kultúrtörténete*. Traduit de l’anglais par Veronika Gyárfás, Budapest : Typotex Elektronikus Kiadó Kft. [Édition originale : *Photographie : A Cultural History*, Londres : King Publishing Ltd., 2002]
- MARTIN, Laurent (2007). « Point de vue sur les images du monde. Voyage, photographie, médias de 1839 à nos jours », *Le Temps des Médias*, n° 8 – automne, 142-158. [En ligne] <https://www.cairn.info/revue-le-temps-des-medias-2007-1-page-142.htm>. Consulté le 27 janvier 2021.
- MÉAUX, Danièle (1999). « Représentations de l’Orient : projets photographiques et médiations culturelles », *Romantisme*, n° 105 – L’imagination photographique, 107-112.
- OSTERHAMMEL, Jürgen (2017). *La transformation du monde. Une histoire globale du XIX^e siècle*, traduit de l’allemand par Hugues Van Besien, Paris : Nouveau

Monde éditions. [Édition originale : *Die Verwandlung der Welt : eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, Munich : 2009]

SABATIER, Paul (1896). *Deux semaines en Tunisie et en Algérie*. Manuscrit consultable en ligne : <https://tolosana.univ-toulouse.fr/fr/notice/168398281>. Consulté le 08 mars 2021.

SALINAS, Michèle (1989). *Voyages et voyageurs en Algérie 1830-1930*, Toulouse : Éditions Privat.

SZÁSZ, Géza (2019). « Dokumentum vagy illusztráció ? Az utazási irodalom és a fotográfia kapcsolatának útleírás-olvasási aspektusa », [Document ou illustration ? La relation entre littérature de voyage et photographie vue par le lecteur des textes viatiques] *Holdkatlan – Szépirodalmi és művészeti folyóirat*, [En ligne] <http://holdkatlan.hu/index.php/rovatok/acta-romanica/9047-acta-romanica-szasz-geza-dokumentum-vagy-illusztracio-az-utazasi-irodalom-es-a-fotografia-kapcsolatanak-utleiras-olvasasi-aspektusa>. Consulté le 25 janvier 2021.

VENAYRE, Sylvain (2019 [2017]). « Transport et communications : les paradoxes du réseau », Singaravélou, Pierre et Sylvain, Venayre, *Histoire du monde au XIX^e siècle*, Paris : Pluriel, 67-87.