

Viatica



Pour citer cet article :

Anne-Céline CALLENS, « De Paris à Biarritz avec Germaine Krull et Claude Farrère : Un voyage phototextuel à l'ère du développement de l'automobile », *Viatica* [En ligne], 7 | 2020, URL : <http://revues-msh.uca.fr/viatica/index.php?id=1334>
DOI : <https://dx.doi.org/10.52497/viatica1334>



La revue *Viatica* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'Université Clermont Auvergne est l'éditeur de la revue en ligne *Viatica*.

DE PARIS À BIARRITZ AVEC GERMAINE KRULL ET CLAUDE FARRÈRE : UN VOYAGE PHOTOTEXTUEL À L'ÈRE DU DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOMOBILE

*From Paris to Biarritz with Germaine Krull and Claude Farrère :
A Phototextual Journey at the Time of the Automobile*

Anne-Céline CALLENS

*Centre Interdisciplinaire d'Études et de Recherche sur l'Expression contemporaine (EA
-3068), Université Jean Monnet*

Résumé : Au début du xx^e siècle, les nombreuses innovations techniques transforment le rapport de l'homme à l'espace, à la distance et au temps. L'automobile se démocratise et devient un sujet de prédilection pour les photographes modernistes. En 1931, les éditions Jacques Haumont publient *La Route Paris-Biarritz*, vue et photographiée par Germaine Krull, avec une préface de Claude Farrère. Ce récit présente la diversité du territoire parcouru. Mais il est aussi révélateur de la manière dont la technique – photographique et de déplacement – conditionne le voyage et son compte rendu.

Mots-clés : photographie, édition, entre-deux-guerres, évolutions techniques, avant-garde photographique

Abstract: At the beginning of the 20th century, many technological innovations transformed man's relationship to space, distance and time. The automobile is becoming more accessible. It became a predilection subject for modernist photographers. In 1931, the éditions Jacques Haumont published La Route Paris-Biarritz, seen and photographed by Germaine Krull, with a preface by Claude Farrère. This book presents the diversity of the area travelled. But it is also a revealing example of how the technique – photographic and traveling – determines the journey and its narrative.

Keywords: photography, publishing, interwar period, technical developments, photographic avant-garde

« Je vous convie à une promenade, non à une course au clocher. Et nous prendrons la route que je veux, non la route qu'indique le guide vert. Cela durera ce que cela durera¹ ».

1. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, Paris, Jacques Haumont, coll. « Voir », 1931, p. 7.

« L'être humain s'approprie ses expériences du monde en en constituant des représentations² », qu'elles soient verbales, écrites ou iconiques. Ses récits de voyage lui permettent notamment de rendre compte de ses découvertes de territoires et de ses rencontres avec les populations. Dès ses débuts, la photographie est venue compléter les formes de discours existantes pour permettre à l'homme de témoigner de ses périples et d'assimiler les événements vécus³. Au fil des XIX^e et XX^e siècles, l'activité touristique se développe massivement et l'appareil photographique devient l'adjuvant indispensable du voyage, jusqu'à constituer l'instrument emblématique du touriste⁴.

En 1931, la photographe Germaine Krull⁵ se lance sur la route de Paris à la côte basque. De ce voyage naîtra un ouvrage : *La Route Paris-Biarritz*, aux éditions Jacques Haumont, avec un texte de Claude Farrère⁶. Si le livre est symptomatique des progrès de l'imprimerie et de la photographie de l'époque, c'est une autre avancée technique qui est au cœur de ce récit : l'automobile. À travers l'étude de ce double récit de voyage – à la fois textuel et visuel – nous tenterons d'appréhender l'impact des évolutions techniques sur la constitution du récit de voyage durant l'entre-deux-guerres.

Industrialisation et innovations techniques

Au début du XX^e siècle, la France connaît une forte croissance industrielle. De nombreuses innovations technologiques basées sur l'information, la communication, la duplication et la diffusion se couplent au déploiement massif de l'électricité : la photographie se démocratise ; les médias – radio, hebdomadaires illustrés – prennent une ampleur considérable ; le développement du téléphone, de la machine à écrire et de l'imprimerie facilite le dialogue ; grâce à l'amélioration des infrastructures de transport et aux évolutions de l'industrie navale, aéronautique, ferroviaire et automobile, le

2. Serge Tisseron, « Anti-mémoire », *La Confusion des monuments, Les Cahiers de médiologie*, n° 7, Paris, 1999/1, p. 207.

3. Danièle Méaux, *Voyages de photographes*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, « Arts », 2009.

4. *Ibid.*, p. 9.

5. Photographe d'origine allemande née en 1897 et morte en 1985 ayant activement contribué à l'avant-garde photographique des années 1920-1940. Son portfolio *Métal* publié en 1928 fait office de manifeste du courant de la *Nouvelle Vision* française. Krull mène des pratiques diversifiées, sans hiérarchiser approches artistiques et commerciales. Nombre de ses images furent réalisées pour illustrer des ouvrages, articles de presse et publicités.

6. De son vrai nom Frédéric-Charles Bargone, officier de marine et écrivain français né en 1876 et mort en 1957. Il produit une œuvre abondante mêlant romans à succès, récits de voyages et essais sur l'actualité internationale. Élu à l'Académie française en 1935, il s'engage à l'extrême droite, notamment au sein de l'association des Croix de feu, du Parti social français puis, après-guerre, de l'Association pour défendre la mémoire du maréchal Pétain. Voir à ce sujet : Alain Quella-Villégier, *Le Cas Farrère : du Goncourt à la disgrâce*, Paris, Presses de la Renaissance, 1989.

voyage n'est plus le privilège d'une petite classe aisée⁷. Ces évolutions transforment les habitudes de travail et de vie et modifient considérablement le rapport de l'homme à l'espace, à la distance et au temps.

La Route Paris-Biarritz résulte de trois de ces évolutions : l'automobile, la photographie et l'imprimerie. La première découle du principe de propulsion d'un véhicule par un moteur à explosion élaboré dans les années 1870. Sa production, qui était au départ adaptée à une demande fortunée et restreinte, se démocratise en se pliant à des impératifs de rentabilité. Elle suit les principes de l'organisation scientifique du travail de Taylor énoncés en 1908 et de la production en une chaîne continue développée par Henry Ford en 1913. En France, l'automobile passe de 1 850 unités en 1898 à 45 000 en 1913 ; elle connaît son apogée en 1929 avec une centaine de constructeurs et 254 000 voitures produites⁸.

Cette fabrication massive va de pair avec une expansion de la vie socio-économique : la montée du salariat, la croissance de l'urbanisation, l'extension des loisirs et l'émergence de valeurs liées à la consommation. Ainsi, « de 550 en 1895, qui est aussi la date de création de l'Automobile-Club de France, le nombre de voitures de tourisme qui circulent sur les routes de France passe à 1,3 million en 1934, soit moins de quatre décennies plus tard⁹ ». Pour faire face à cette augmentation, il devient nécessaire d'adapter les routes, de créer des infrastructures spéciales et de repenser l'organisation urbaine.

La photographie s'impose elle aussi progressivement comme instrument nécessaire au déplacement. Bien qu'elle ait toujours attiré les curieux, c'est « à partir de 1888, date à laquelle George Eastman sortait le premier Kodak, que la photographie d'amateur prend son essor¹⁰ ». Elle se démocratise véritablement durant l'entre-deux-guerres : le marché des amateurs, qui consomment et produisent de plus en plus d'images, se développe de manière extraordinaire¹¹. À Paris, le nombre de marchands de fournitures passe de 289 en 1922 à 865 en 1936¹².

7. Gisèle Freund, *Photographie et société*, Paris, Seuil, coll. « Points, série Histoire », 1974, p. 195. Voir également à ce sujet Sylvain Venayre, *Panorama du voyage, 1780-1920 : mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, coll. « Histoire », 2012 et Jean-Didier Urbain, *Les Vacances*, Paris, Le Cavalier bleu, coll. « Idées reçues », 2002.

8. Denis Woronoff, *Histoire de l'industrie en France du xvr^e siècle à nos jours*, Paris, Seuil, coll. « Histoire », 1998, p. 389 et 394-395.

9. Franck Michel, « L'auto (asservissement) mobile. La bagnole, de l'autonomie à la dépendance. Un voyage à bout de la voiture, sur les traces (de pneus...) de la 628-E8 d'Octave Mirbeau », version longue et remaniée d'une communication au colloque « Voyage à travers l'Europe, La 628-E8 d'Octave Mirbeau », à Strasbourg, Palais universitaire, le 27 septembre 2007, [En ligne] URL : http://docs.wixstatic.com/ugd/ef6038_79b71b87bfff44a99adb8e5aba09eb3b.pdf.

10. Gisèle Freund, *Photographie et société*, op. cit.

11. Françoise Denoyelle, *La Lumière de Paris. Le marché de la photographie, 1919-1939* (Tome 1), Paris ; Montréal, L'Harmattan, « Champs visuels », 1997, p. 193.

12. *Ibid.*, p. 121.

[Ce marché] est constitué par ceux-là mêmes qui, en 1936, découvrent les joies des congés payés. Ils n'ont pour toute croisière que les promenades en barque sur la Marne, leur bout du monde est le Mont-Saint-Michel et leur palace la tente de camping. Mais, avec leurs Box, leurs Folding, ils s'approprient leur image et leur univers, comme la bourgeoisie s'en est emparée au XIX^e siècle. Munis d'appareils français, mais aussi, et de plus en plus, américains et allemands, ils « brûlent la pellicule » tout à la joie de la facilité et du prix relativement modique de ce nouveau divertissement qui [...] devient véritablement un loisir à portée des couches les plus modestes¹³.

L'imprimerie connaît elle aussi des avancées significatives : les rotatives sont de plus en plus performantes ; dès les années 1920, la reproduction du dessin et de la photographie par la photogravure est parfaitement au point¹⁴. Trois techniques sont utilisées : la similitravure typographique qui a considérablement amélioré la qualité de ses rendus depuis le début du siècle ; l'offset, qui commence à être utilisé à partir des années 1930 et permet une excellente reproduction des clichés ; et l'héliogravure¹⁵, procédé particulièrement exigeant de gravure en creux sur plaques ou cylindres de cuivre apparu au début des années 1920.

Contrairement aux deux premières techniques qui sont davantage pratiquées car moins coûteuses, l'héliogravure est encore relativement onéreuse, peu répandue¹⁶ et généralement réservée à des documents prestigieux. Elle est privilégiée pour la réalisation « de livres illustrés de bibliophilie, considérés comme des produits de luxe, qui connaissent entre les deux guerres un essor considérable, sans doute en contrepoint des éditions à bon marché qui se répandent de plus en plus¹⁷ ». Ses résultats sont agréables à l'œil : les documents sont mis en valeur par des à-plats profonds et des dégradés harmonieux, un rendu qualitatif qui convient particulièrement à la reproduction de photographies¹⁸.

13. *Ibid.*, p. 193.

14. Françoise Denoyelle, *La Lumière de Paris. Les usages de la photographie, 1919-1939* (Tome 2), Paris ; Montréal, L'Harmattan, « Champs visuels », 1997, p. 32.

15. Cette impression en creux utilise une grande quantité d'encre et procure un fort contraste. La profondeur des alvéoles détermine la tonalité de la couleur et permet de reproduire la gradation de l'image. L'encre utilisée doit être très liquide pour bien remplir les alvéoles.

16. Le tirage pouvait aller de quelques centaines à plusieurs milliers d'exemplaires. « Au début des années 1920, seule l'imprimerie Crété en France pratiquait cette technique. C'est en 1923 que l'imprimeur suisse Jacques Lagrange fonde à Paris la Néogravure, devenue en 1925, suite à des difficultés financières, Desfossés-Néogravure. Cette société devait travailler pour les plus grands imprimeurs, comme Georges Lang ou Draeger ». Source : Christian Bouqueret, *Paris : les livres de photographies : des années 1920 aux années 1950*, Paris, Gründ, 2012, p. 11.

17. *Ibid.*, p. 9.

18. Françoise Denoyelle, *La Lumière de Paris. Les usages de la photographie*, op. cit., p. 36.

Genèse et début du voyage

La Route Paris-Biarritz constitue un de ces prestigieux ouvrages de l'entre-deux-guerres imprimés en héliogravure. Il résulte de la rencontre entre Germaine Krull et Jacques Haumont en 1930. Alors installée à Paris¹⁹, la photographe connaît une intense activité et collabore notamment avec l'éditeur Firmin-Didot²⁰ :

La maison Firmin-Didot avait un jeune partenaire qui semblait avoir des idées neuves. Il sentait qu'il fallait remettre la boîte à la page. Je me vois encore assise en face de Jacques Haumont en l'écoutant. Il voulait faire un livre avec des photos et un texte de Paul Morand [...] C'était un programme tout à fait à mon goût [...] Comme j'avais une voiture, je pouvais accepter²¹.

Germaine Krull part pour le sud de la France au printemps 1930 au volant de sa Peugeot, qu'elle surnomme « Gizette²² ». Ce voyage « lui fit découvrir la France pour la première fois²³ ». *La Route de Paris à la Méditerranée* paraît en 1931. Quatre-vingt-seize photographies de quinze auteurs différents – parmi lesquelles 38 de Germaine Krull – accompagnent le texte de Paul Morand. L'ouvrage ne constitue pas un récit de voyage ; il prend l'itinéraire – la route nationale 7 qui relie Paris à Menton – comme prétexte pour relier différents lieux et dresser ainsi un portrait de la France.

Suite à leur rencontre aux Éditions Firmin-Didot, Germaine Krull presse Jacques Haumont de se faire éditeur indépendant en lui suggérant de publier des romans illustrés de photographies²⁴. *La Route Paris-Biarritz* paraît en 1931 au sein de la collection « Voir ». L'ouvrage constitue cette fois-ci un véritable récit de voyage, basé sur un double témoignage²⁵ : 85 photographies légendées de Germaine Krull²⁶

19. De 1926 à 1935.

20. Germaine Krull collabore avec les éditions Firmin-Didot pour la réalisation de quatre ouvrages parus en 1930 : *Le Valois* de Gérard de Nerval (48 photographies) ; *Mers, Marines, Marins*, avec un texte de Paul Valéry et des documents commentés par Georges Dupuy (5 photographies) ; *Le Quartier Saint-Victor et le jardin des Plantes* de Gonzague Truc (3 photographies) et *Visages de Paris* d'André Warnod (46 photographies sur 502). Source : Michel Frizot, *Germaine Krull*, exposition du Jeu de Paume, Paris, 2 juin-27 septembre 2015, Paris, Jeu de paume ; Hazan, 2015, p. 257.

21. Germaine Krull, *La Vie mène la danse*, tapuscrit, 1981, p. 132, cité dans Michel Frizot, *op. cit.*, p. 140-141.

22. Germaine Krull répond à une commande de la firme Peugeot en 1929. Alors qu'elle ne dispose pas encore du permis de conduire, elle demande la nouvelle Peugeot 201, qu'elle a photographiée dans les usines de Sochaux, en guise de paiement.

23. Germaine Krull, *Click entre deux guerres*, tapuscrit, 1976, p. 33, cité dans Michel Frizot, *op. cit.*, p. 141.

24. Simenon se joint à l'éditeur pour la création d'une nouvelle collection « Phototexte » (le roman-photo n'existant pas encore) et propose à Germaine Krull de mettre en image *La Folle d'Yvetot* qui paraît en août 1931. Source : Christian Bouqueret, *Paris : les livres de photographies [...]*, *op. cit.*, p. 89.

25. Bien que l'ensemble du livre fasse référence à un même territoire parcouru, le texte est dissocié des photographies. Farrère et Krull n'ayant pas réalisé le voyage ensemble, l'écrit et les images n'illustrent pas les mêmes aspects du voyage.

26. 88 illustrations composent le livre : 87 photographies (dont 85 de Germaine Krull, une de Vérascope, une de la Compagnie Aérienne française) et une carte de l'itinéraire et des villes traversées publiée en

– des instantanés des différents lieux traversés – qui réalisa l’excursion en compagnie de Jacques Haumont et un texte de neuf pages de Claude Farrère²⁷. Connu pour avoir remporté le prix Goncourt en 1905 avec son roman *Les Civilisés*²⁸, l’écrivain publie durant l’entre-deux-guerres de nombreux récits inspirés de ses souvenirs de voyage en Extrême-Orient. Ce texte retraçant un voyage sur le territoire français se distingue de ses multiples ouvrages de marine.



Figure 1 : Les deux versions de la couverture de *La Route Paris Biarritz*

Paris, Jacques Haumont, « Voir », 1931, photographies de Germaine Krull

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Il existe deux versions de l’ouvrage dont les couvertures diffèrent, mais qui illustrent toutes deux le voyage dont il est question de manière très explicite. L’une est composée d’une photographie en couleurs d’une caravane d’âniers publiée en pleine page ; y sont mentionnés l’éditeur, la collection, le titre et l’auteur à travers l’inscription « Par Claude Farrère ». L’autre comporte une photographie noir et blanc de format carré d’une route bordée d’arbres surmontée de l’inscription « PARIS•BIARRITZ ». En bas de page figurent le nom et l’adresse de l’éditeur ainsi que la mention « Préface de Claude Farrère ». Le rôle de l’écrivain – tantôt présenté comme auteur, tantôt comme préfacier – n’apparaît donc pas de la même manière selon les deux versions.

double page.

27. L’ouvrage est exécuté pour le texte et les reproductions par Georges Lang et Hélios-Archereau.

28. Le livre raconte la vie de trois Français colonisateurs installés à Saïgon mêlant débauche et histoires d’amour déçues.

Le nom de la photographie est quant à lui totalement absent de ces couvertures²⁹ mais figure sur la page de grand titre.

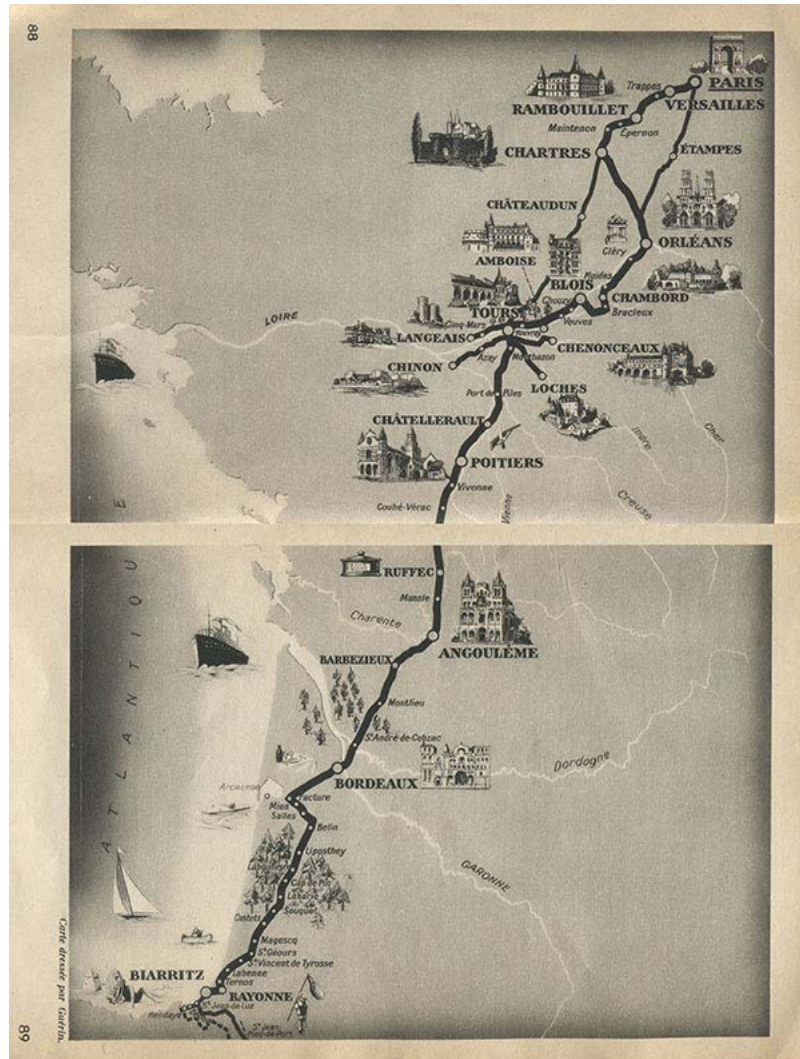


Figure 2 : Double page intérieure de l'ouvrage. Carte illustrée de l'itinéraire parcouru.

© Droits réservés.

29. Il ne s'agit pas d'une pratique généralisée de l'éditeur puisque sur la couverture du roman illustré *La Folle d'Itteville*, publié la même année dans la collection « Phototexte », est inscrit « par Georges Simenon et Germaine Krull ».

Le livre comporte également une carte illustrée de l'itinéraire parcouru, un « aide-mémoire des gastronomes et œnophiles distingués », un itinéraire d'étapes et quelques publicités publiées en dernières pages. Malgré la qualité des reproductions, ces éléments tendent à apparenter l'ouvrage à un guide de voyage — cette impression d'un livre modeste et facilement transportable étant renforcée par son petit format de 22 x 15,5 cm.

Les photographies jouxtent les bordures supérieures et les côtés des pages. Leur format varie du 3/2 au carré et leur reproduction en héliogravure est de très bonne facture : les teintes sont appuyées et les contrastes intenses. Tout comme les deux versions de la couverture, les premières pages illustrées³⁰ sont symptomatiques du contenu de l'ouvrage : les vues procèdent à un jeu formel pour signifier le début du voyage et l'ouverture sur le pays. La présence de fenêtres au sein des images crée une mise en abyme. La première photographie présente l'avenue des Champs-Élysées. Son format portrait accorde une place privilégiée à la route qui occupe les deux premiers tiers de l'image. La perspective est très prononcée : les nombreuses lignes de fuite créées par les stries qui se dessinent sur l'asphalte, les bordures des trottoirs, les rangées d'arbres et les immeubles en bordure de route concourent en un même point matérialisé par l'Arc de Triomphe. Le monument apparaît en bout de piste comme la porte à franchir pour quitter Paris et découvrir le monde extérieur.

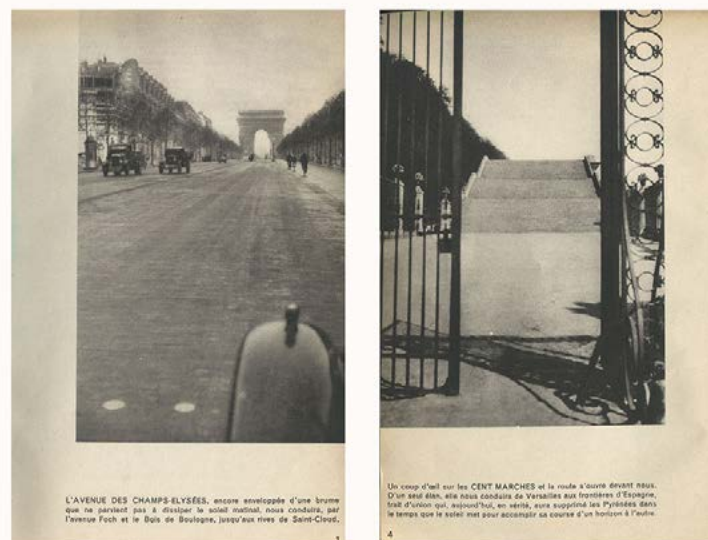


Figure 3 : Pages intérieures de l'ouvrage, illustrations 1 et 4.

Photographies de Germaine Krull © Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

30. Illustrations 1, 3, 4 et 7.

Sur la troisième photographie, le palais de Versailles apparaît derrière le grand portail ouvert et la grille qui entoure la cour royale. Les portes en acier au premier plan de la quatrième image s'ouvrent quant à elles sur l'escalier des cent marches du château de Versailles qui semble mener vers un au-delà dégagé et sans limites. Ces monuments sont ainsi présentés comme relevant de sites intermédiaires à franchir pour atteindre des lieux exotiques et reculés. Les vues illustrent de cette manière une volonté d'ouverture : le voyage constitue un franchissement des barrières, une ascension des marches et un parcours de la route dans le but d'accéder à des contrées lointaines.

Les multiples aspects du territoire parcouru

Ce récit de voyage présente différents aspects du territoire parcouru : les paysages et sites traversés, les monuments visités, le terroir et la gastronomie découverts, les populations rencontrées... Dans les vues de paysages, la présence humaine est généralement écartée. La photographie semble ainsi éviter toute forme d'anecdote, génératrice de narrativité ; c'est son potentiel heuristique, en matière d'étude du territoire et de son aménagement, qui est privilégié. Le texte de Farrère s'arrête lui aussi sur des panoramas qu'il brosse dans le détail. Il en va ainsi des paysages de l'étape menant de Blois à Tours par Chouzy, Veuves et Vouvray :

Ciel et fleuve mi-partis d'or et d'émeraude, l'un se reflétant dans l'autre si fidèlement qu'on ne saurait décider lequel des deux est le plus limpide. La route court au sommet d'une digue véritable, qui, par temps de crue, contient la Loire et borne ses inondations. Alentour, plaine opulente et souriante à la fois, toute parsemée des plus beaux arbres du monde. Une douceur aisée, une grâce délicate, un charme de paix et de sérénité imprègnent ce paysage où la nature et l'homme ont collaboré plus intimement peut-être que nulle part ailleurs, d'un bout de la planète à l'autre. Le chemin lui-même, sinueux, mais commode, épousant des courbes de la rivière et desservant ingénieusement jusqu'aux moindres hameaux d'alentour, fait partie naturelle du décor et s'intègre en lui. Sur l'autre rive, Chaumont, Amboise et sa tour ronde, que la Loire baigne et que d'immenses ombrages encadrent avec minutie, semblent aussi placés de toute éternité en leur lieu, et plutôt par les dieux que de la main humaine. Il en est tout de même pour chaque maison, pour chaque ferme, pour chaque cabane, et pareillement pour les champs, les prés, les plantations³¹.

31. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, *op. cit.*, p. 10.

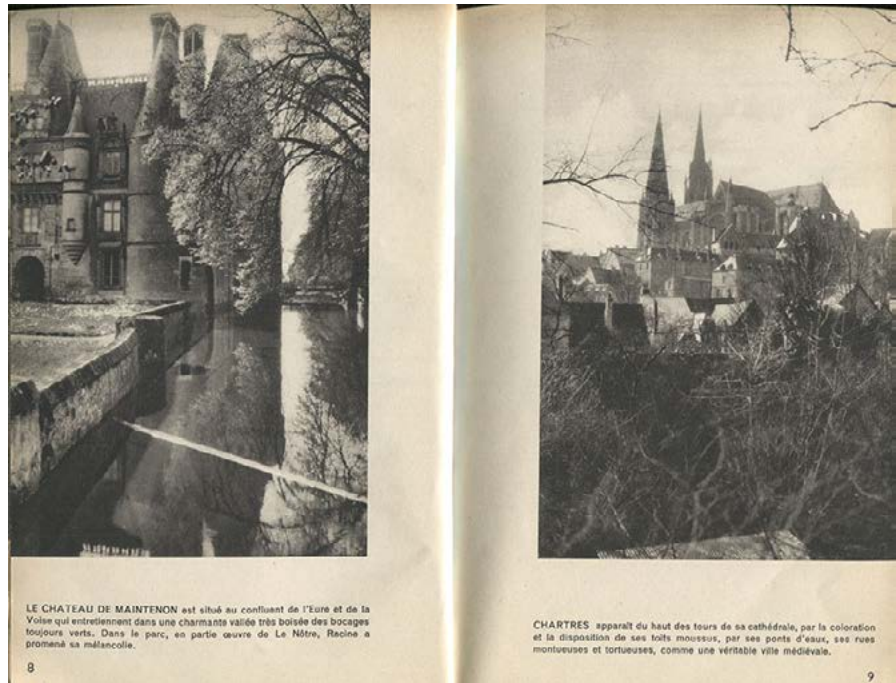


Figure 4 : Double page intérieure de l'ouvrage, illustrations 8 et 9.

Photographies de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Le voyage est également l'occasion de découvrir un certain nombre de monuments : le château et l'aqueduc de Maintenon, la basilique de Chartres, le pont, la cathédrale Louis XIV et l'Église Saint-Nicolas de Blois, la cathédrale Saint-Gatien de Tours, le pont Henry IV de Châtellerauld, l'Église Notre-Dame-la-Grande de Poitiers, le clocher des Minières, la Cathédrale Saint-Pierre d'Angoulême, la Cathédrale Sainte-Marie de Bayonne, les églises basques, la maison de l'Infante à Saint-Jean-de-Luz... Farrère profite de la présentation de ces édifices pour revenir sur l'histoire de France. Il raconte ainsi à propos du château de Blois :

Il n'est pas indifférent de revoir le cabinet peint et doré où Balzac enferma les secrets papiers de la bonne reine Catherine, et la cour d'honneur où Dumas confia le cheval du vicomte de Bragelonne au valet d'écurie de Gaston d'Orléans. Sous les combles est encore la chambre à grande cheminée où furent brûlés, dit-on, les cadavres du duc Henri de Guise et de son frère Louis, assassinés la veille ou l'avant-veille à l'étage

en dessous, dans le cabinet vieux, ou dans le cabinet neuf, ou dans la chambre à coucher d'Henri III³².

L'ouvrage fait également la part belle au terroir et à la gastronomie : les vignobles du Bordelais qui « assurent à cette région une fortune et un renom dans tout l'univers³³ » ; la ville de Barbezieux, qualifiée de l'« un des meilleurs centres gastronomiques de France » où « aux jours de marché, les chapeaux limousins et les grandes blouses noires donnent à la ville une bruyante animation³⁴ » ; la ville de Bordeaux où l'on a « quelque avantage à se diriger vers la place du Marché, autour duquel sont groupés les meilleurs et plus traditionnels restaurants³⁵ » ; « c'est là que se mangent les lamproies et les viandes à la Bordelaise, les champignons onctueux, arrosés des crus les plus distingués, mais aussi les plus réservés³⁶ ».

Plus au sud, on découvre comment l'homme récupère la résine des pins des landes, les truites avides des eaux claires de la Nive et de la Nivelle³⁷ et les troupeaux de pasteurs³⁸ des Pyrénées-Atlantiques :

L'élevage des bestiaux et des moutons constitue une des principales ressources de ces régions. La qualité de la laine de ces moutons est devenue proverbiale. Les bergers portent encore des houppelandes caractéristiques, dont le tissu est filé et tissé sur place, de la laine et de leurs troupeaux³⁹.

Un profond respect pour le terroir apparaît ainsi en fil rouge dans le livre. En atteste la légende d'une photographie de paysage angoumois : « le long des ormes, le long des vignes, où chaque motte tournée, retournée, améliorée, représente l'effort patient de générations d'êtres qui eurent foi en la terre. Le Français est sans doute par-dessus tout un habile et intelligent jardinier⁴⁰ ».

En fin d'ouvrage, l'« aide-mémoire des gastronomes et œnophiles distingués » apporte des conseils sur les plats et vins à consommer ainsi que des propositions d'itinéraires « en dehors des sentiers battus » pour visiter le Pays basque. Dans l'« itinéraire d'étapes » sont également consignées des adresses d'hôtel et de restaurants de vingt-huit villes avec des commentaires du type : « Bon accueil, prix modeste, cuisine irrégulière, parfois très bonne » ; « Chambres vénérables, mais propres » ; « Patron complaisant et compétent » ; « Pâtisserie Voisin fait bonne cuisine. Pâtés de gibier,

32. *Ibid.*

33. Légende illustration 46.

34. Légende illustration 43.

35. Légende illustration 50.

36. Légende illustration 51.

37. Illustration 74.

38. Illustration 75.

39. Légende illustration 68.

40. Légende illustration 34.

poulet crème. » Le voyage est donc en partie guidé par cette découverte de la gastronomie locale :

Quelle heure est-il, au fait ? Il va s'agir de déjeuner. Et quiconque vagabonde sur les routes françaises sans se soucier des déjeuners qu'on y peut faire est tout à fait indigne du pays délicat que nous devons impérieusement admirer dans toutes ses diverses splendeurs. Déjeuner à Chartres, non, il est trop tôt encore. Si nous quitions la nationale 10 – route de Châteaudun et de Vendôme – pour obliquer vers Orléans par la nationale 154 ? Orléans est une ville honnêtement gastronomique, et ses environs fourmillent d'auberges qui ne sont point de niaises hostelleries⁴¹.



Figure 5 : Double page intérieure de l'ouvrage, illustrations 72 et 73.

Photographies de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Enfin, il est question de la découverte des habitants et de leurs coutumes. Farrère glorifie notamment les Tourangeaux qui seuls, « par leur aspect, leurs propos, leur humeur, offrent au visiteur maintes leçons de pittoresque philosophie⁴² ». Plus loin, il admire « [...] la beauté mate des filles de Gascogne, dont

41. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, op. cit., p. 9.

42. *Ibid.*, p. 11.

les yeux, les joues, le front, la chevelure et la bouche font une symphonie noire et blanche que le grand compositeur n'a voulu rehausser que d'une touche d'écarlate⁴³. »

Les images manifestent-elles aussi l'empathie de Germaine Krull pour les personnes rencontrées : les aïeules « éternellement vêtues de fichus et de voiles noirs⁴⁴ » et les hommes au « teint cuivré, comme ridé par les souffles de la montagne [...] au type si nettement accusé, au langage harmonieux et exotique [qui] sont d'une vitalité et d'une énergie remarquables⁴⁵ ». Elle porte également son regard sur certaines coutumes locales comme la descente des Pyrénées par les caravanes d'âniers se rendant à Paris pour vendre les poteries rouges et alcarazas fabriqués en Espagne et dans le midi de la France⁴⁶ et le jeu de la pelote basque qui a rendu populaire le fronton de la commune de Saint-Jean-Pied-de-Port⁴⁷.

Évolution

Au fil de la lecture, il est question d'évolution : celle du voyage qui progresse, celle des territoires traversés qui se diversifient, et celle de la France dont Farrère et Krull constatent les changements. Une double page est par exemple consacrée à la ville de Tours et ses environs⁴⁸. La photographie de gauche présente l'avenue Grammont, l'une des artères centrales de la ville, particulièrement « fréquentée par les touristes et les flâneurs tourangeaux⁴⁹ ». Celle de droite, prise à la sortie de la ville, montre une longue route déserte, bordée d'arbres et de champs. Apparaît ainsi la transition d'un environnement urbain occupé par l'homme à des paysages calmes et bucoliques. Farrère décrit cette évolution des sites parcourus :

[...] voici que, derechef, le paysage devant nous se modifie et se transforme. En très peu d'heures, nous allons passer du Poitou dans l'Angoumois, puis de l'Angoumois dans la Saintonge, et, finalement, de la Saintonge dans la Guyenne. C'est le Midi qui, peu à peu, l'emporte sur le Nord. Nous étions encore sous le signe de la Loire. Nous arrivons sous le signe de la Garonne⁵⁰.

Plus loin, il décrit le passage entre le département de la Gironde et celui des Landes :

Et voilà que, très soudain, le pays, tout autour de nous, change de visage. Il était joyeux, alerte et bariolé de mille verdure coquettement nuancées. Le voilà brusquement grave

43. *Ibid.*, p. 13.

44. Légende illustration 72.

45. Légende illustration 73.

46. Légende illustration 56.

47. Légende illustration 71.

48. Illustrations 20 et 21.

49. Légende illustration 20.

50. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, *op. cit.*, p. 11-12.

et sobre, uniforme et monotone, sous un lourd manteau d'arbres tous d'une seule race, et dont la multitude ondule à perte de vue, du nord au sud, de l'est à l'ouest, en futaies régulières, indéfinies⁵¹.

La nature du voyage en automobile permet ainsi d'appréhender toutes les nuances de cette évolution du parcours et d'embrasser la diversité du pays ; la route « classe les paysages, au lieu de les bousculer ; elle les démêle, puis les aligne⁵² » :

Le pays pourtant change, au fur et à mesure que la route allonge devant nous son ruban couleur d'ardoise. Mais le changement s'effectue par degrés et presque insensiblement. Le Poitou succède à la Touraine : arbres moins opulents, prairies moins grasses, et moins d'intimité entre le sol et ses habitants. Mais ce ne sont là que des nuances. Ce qu'il faut pour mettre autour de nous cette diversité qui exclut toute monotonie de l'itinéraire [...]. Avant ce soir d'ailleurs, nous connaissons d'autres changements, gradués aussi, et précieux pareillement⁵³.

L'évolution est aussi celle de la France où la ruralité parfois immuable côtoie la modernité. Au fil du voyage, Krull et Farrère visitent Rambouillet, qui « n'offre à la curiosité que quelques vieilles rues pittoresques⁵⁴ », Chartres qui apparaît « comme une véritable ville médiévale⁵⁵ », la région de l'Angoumois dans laquelle « tout semble aimable et comme de tradition » car « les vestiges d'art y sont nombreux⁵⁶ » et Saint-Jean-Pied-de-Port qui « contient de nombreuses curiosités archéologiques⁵⁷ ».

51. *Ibid.*, p. 14.

52. Paul Morand, *Route de Paris à la Méditerranée*, Paris, Firmin-Didot, coll. « Images du monde », 1931, p. 6-7.

53. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, *op. cit.*, p. 11.

54. Légende illustration 6.

55. Légende illustration 9.

56. Légende illustration 35.

57. Légende illustration 70.



Figure 6 : Pages intérieures de l'ouvrage, illustrations 44 et 52.

Photographies de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Le voyage permet également de découvrir des constructions récentes : le pont de Cubzac⁵⁸, tunnel d'un kilomètre et demi franchissant la Dordogne conçu par Gustave Eiffel à la fin du XIX^e siècle dont l'architecture métallique relève des dernières prouesses techniques ; Bordeaux, ville de la grande construction navale, où Krull photographie les grues et paquebots⁵⁹. Les images de ces édifices modernes s'inscrivent dans l'esthétique de la Nouvelle Vision⁶⁰, courant qui se développe en France, et en particulier à Paris, durant l'entre-deux-guerres. Krull compte parmi les praticiens de ce mouvement qui exploitent les capacités techniques propres au médium photographique : l'appareil de petit format, alors récemment arrivé sur le marché, est facilement transportable et maniable ; il permet de s'affranchir de la rigidité imposée jusque-là par la chambre, et d'expérimenter des angles basculés et des prises de vues « à la volée ».

58. Illustration 44.

59. Illustrations 50 à 53.

60. Voir Christian Bouqueret, *Des Années folles aux années noires : la nouvelle vision photographique en France, 1920-1940*, Paris, Marval, 1997 ; Quentin Bajac et Clément Chéroux (dir.), *Voici Paris : modernités photographiques, 1920-1950. La collection Christian Bouqueret*, exposition du Centre Pompidou, 17 octobre 2012-14 janvier 2013, Paris, Centre Pompidou, 2012.



Figure 7 : Double page intérieure de l'ouvrage, illustrations 76 et 77.

Photographies de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Le respect pour le patrimoine et les traditions se conjugue ainsi à l'admiration envers la modernité technique et industrielle. Sur une double page, une photographie de station essence est présentée en regard d'une vue de cimetière basque⁶¹ : les deux images sont prises selon un même angle de prise de vue oblique ; un jeu formel est créé entre la diagonale tracée par l'allée en graviers du cimetière et celle de la succession des pompes à essence. L'ancien temps désuet, symbolisé par la nature figée du cimetière, se confronte à la modernité du déplacement et de la vitesse figurée par la station essence. Cette nouvelle infrastructure du voyage, qui se multiplie à cette époque, est glorifiée dans la légende :

61. Illustrations 76 et 77.

La civilisation, au premier tiers de ce siècle, a dressé ces monuments à la vitesse, ces primitifs autels aux couleurs sauvages, dédiés à la gloire des voyages. Les pylônes d'essence, comme l'a dit un poète, ont remplacé les ex-voto du chemin⁶².

La route, l'automobile et la vitesse

Ces vues d'édifices modernes manifestent la volonté de l'éditeur de mettre les ouvrages du déplacement au cœur du récit de voyage. D'une manière générale, le livre fait la part belle aux infrastructures routières – le tracé des voies de circulation, les fossés, alignements d'arbres, rubans d'asphalte, pont... À l'instar de l'image de couverture, la route est représentée dans vingt photographies. Farrère lui porte également son attention :

Faut-il dire de cette route-ci qu'elle est la plus belle de France ? Je ne sais trop... Les routes normandes, les routes jurassiennes, les routes bourguignonnes ou lyonnaises sont belles aussi. Et plus belles encore, peut-être, les routes rêveuses de la Bretagne et les routes inquiétantes d'Auvergne⁶³.

Au fil du texte, l'auteur décrit son périple en commentant l'état de la voirie et en donnant des conseils au lecteur sur le meilleur itinéraire à suivre :

À qui craint le très mauvais pavé, il n'est qu'un chemin pour sortir de Bordeaux, cap au sud. Car, dans tout le département de Gironde, la voirie est, ou merveilleuse – rarement – ou infâme, sans nul moyen terme. Contournons donc la cathédrale, et, par l'avenue Joffre, gagnons la rue de Pessac qui précède le cours Gallieni. Et puis tout droit. C'est la route d'Arcachon. S'il fait trop chaud, le soleil étant encore dans sa pleine force, rien ne nous empêche d'appuyer à pleine semelle sur notre champignon ; nous roulons sur piste d'autodrome, et pas un caillou n'est à craindre, non plus qu'un trou, non plus qu'un caniveau, sur ce ruban velouté, long de dix lieues et merveilleusement large, qui joint Bordeaux à la rivière Leyre, laquelle a le bassin d'Arcachon pour embouchure. Route rectiligne, par surcroît, et bordée à main droite comme à main gauche par des bois magnifiques, vrais bois de Gascogne, où toutes les essences imaginables se mêlent fort harmonieusement. [...] Mais, à Beliet, oblique à droite : la nationale 132 passe là, et c'est là que nous la prendrons. Le département de la Gironde va finir et le département des Landes va commencer. Les grand'routes désormais sont praticables. Profitons-en⁶⁴.

62. Légende illustration 77.

63. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, op. cit., p. 7.

64. *Ibid.*, p. 13-14.



Figure 8 : Pages intérieures de l'ouvrage, illustrations 23, 86 et 87.

Photographies de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

L'engin du voyage est aussi mis à l'honneur ; des automobiles apparaissent sur douze images. La photographie illustrant le franchissement de la Creuse à la limite entre les départements d'Indre-et-Loire et de la Vienne⁶⁵ est prise depuis l'intérieur de la voiture dont on perçoit la vitre avant et le volant. Dans la dernière vue de l'ouvrage, prise de nuit, la Talbot de Jacques Haumont qui a servi au voyage est photographiée à l'arrêt, devant la frontière espagnole. Les photographies de routes sont souvent prises depuis l'automobile, en attestent certaines vues où l'on perçoit une partie du capot, de la carrosserie ou des phares⁶⁶.

La route, l'automobile – et la rapidité qu'elles induisent – instaurent une nouvelle vision des sites parcourus résultant de la distanciation du voyageur à l'espace. L'ouvrage aborde ainsi les changements du paysage français, mais aussi leur impact sur l'appréhension du territoire. Marc Desportes parle de « paysages de la technique », non pour désigner les espaces « marqués par l'omniprésence des infrastructures de transport », mais pour définir « les regards induits par ces infrastructures sur le cadre qui les environne⁶⁷ » :

[...] Les aménagements techniques engagent de la part de leurs utilisateurs des attitudes, des comportements de nature à modifier la perception même du cadre spatial. C'est, en particulier, le cas des infrastructures de transport. Une technique de transport impose en effet au voyageur des façons de faire, de sentir, de se repérer.

65. Illustration 23.

66. Illustrations 1, 44 et 86.

67. Marc Desportes, *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace XVIII^e – XX^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, p. 8.

Chaque grande technique de transport modèle donc une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un « paysage »⁶⁸.



Figure 9 : Page intérieure de l'ouvrage, illustration 40.

Photographie de Germaine Krull.

© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen.

Les photographies de Krull – en particulier lorsqu'elles sont prises du point de vue du passager – manifestent la sensation de déplacement et de vitesse. L'automobile va parfois jusqu'à devenir une boîte photographique ambulante ; de « machine à se mouvoir », elle devient également « machine à voir »⁶⁹. Germaine Krull avait déjà procédé de la sorte pour son périple vers le sud de la France. Elle explique cet emballement pour une nouvelle forme de photographie plus libre et directe :

Philippe conduisait à toute allure la petite bagnole, et moi, assise, sur la capote ouverte, prenais des photos en roulant. Je pensais que c'était plus original ! C'était une folie. Cela ne donnait pas une seule photo nette, elles étaient toutes inutilisables, mais nous le sentions comme cela, et voilà⁷⁰.

68. *Ibid.*

69. Au sujet de la mobilité de la vision photographique induite par le véhicule de transport, voir Clément Chéroux, « Vues du train : vision et mobilité au XIX^e siècle », *Études photographiques*, n° 1, novembre 1996.

70. Germaine Krull, *La Vie mène la danse*, tapuscrit, 1981, p. 132-133, cité dans Michel Frizot, *op. cit.*, p. 141.

L'effet est davantage marqué lorsque les images procèdent d'un désaxement. Il en va ainsi de cette photographie de virage dont l'angle de prise de vue est légèrement basculé. La légende qui l'accompagne indique :

Un virage à Petignac, sur une route admirablement dessinée, nous permet d'aborder à grande vitesse le sommet de la côte⁷¹.

L'ouvrage s'attache ainsi à célébrer la mobilité et la vitesse induites par le voyage en automobile : le texte inscrit les vues dans un vécu itinérant tandis que les images de la route suggèrent elles-mêmes le déplacement. L'appareil photographique ne se contente pas de documenter le mouvement du véhicule par un jeu de correspondance visuelle. En étant solidaire de l'automobile, il épouse le flux et enregistre de l'intérieur cette vision en mouvement.

La voiture est aussi mise en avant pour sa capacité à adapter le rythme du voyage. L'auteur décrit les arrêts, redémarrages, accélérations et retours en arrière permis par ce moyen de transport :

Arrêtons-nous au meilleur endroit. Ne bougeons plus. Usons jusqu'à la dernière de nos douze minutes. Et puis demi-tour, par la rue Noël-Ballay pour faire plus vite, et, place des Epars, l'auto. Démarreur, clackson, accélérateur⁷².

La qualité du voyage relève ainsi de la faculté qu'offre l'automobile de changer de vitesse, de s'arrêter quand on le souhaite et d'accélérer au contraire quand le territoire présente moins d'intérêt. Le voyage moderne doit être « une opération combinée et amphibie, une heureuse et subtile combinaison de la lenteur et de la vitesse, de la flânerie et du survol⁷³ » :

L'art de voyager et l'automobile ont ceci de commun : la base de l'un et de l'autre, c'est le changement de vitesse. Les musiciens et les sportifs le savent depuis longtemps : il faut varier les rythmes. Il est une démarche pour chaque heure du jour, une allure pour chaque lieu⁷⁴.

La Route Paris-Biarritz permet d'appréhender la manière dont le voyage est conditionné par la technique. Celle-ci crée de multiples éléments de médiations qui s'interposent entre l'homme et son cadre de vie⁷⁵. Les infrastructures de transport et l'automobile, qui déterminent la nature du voyage, tiennent une place de choix dans cet ouvrage. Pour Claude Roy, les engins de déplacement font partie intégrante du voyage :

71. Légende illustration 40.

72. Claude Farrère, *La Route de Paris à Biarritz*, op. cit., p. 9.

73. Claude Roy, *Le bon Usage du Monde*, Genève, Editio-Service [1963] 1969, p. 149.

74. *Ibid.*, p. 148.

75. Marc Desportes, *Paysages en mouvement [...]*, op. cit.

[...] après l'exploration rapide d'un pays, nous souhaitons, s'il nous a séduit, le revoir. Le voyageur auquel l'avion a permis de sauter les transitions et les approches, d'escamoter le cheminement vers le but, parcourt en chemin de fer l'étendue d'une terre, dont quelques horizons vont lui donner un rendez-vous de prédilection. C'est là qu'il reviendra en automobile ou à bicyclette. C'est là qu'il mettra pied à terre, et qu'il demandera à la marche de lui faire posséder véritablement le lieu de son élection. Les instruments de voyage sont déjà le voyage lui-même⁷⁶.

« Pour chaque nouvelle technique, les références spatiales dont disposent les contemporains sont rendues caduques par des conditions de transport inédites et doivent, pour cette raison, être renouvelées⁷⁷ ». Durant l'entre-deux-guerres, les paysages et moyens de locomotion évoluent de manière considérable. Ces nouveaux dispositifs imposent des ruptures dans l'expérience du voyageur, le privant de ses repères habituels et l'obligeant à en trouver de nouveaux⁷⁸. Pour rendre compte des nombreux changements du pays, Jacques Haumont opte pour un récit de voyage itinérant. Si la mobilité du déplacement en automobile et les variations de vitesse contribuent à la richesse du périple, elles renvoient également à l'évolution de la France à cette période.

L'ouvrage est également symptomatique de l'influence des évolutions techniques sur la constitution du récit de voyage : l'appareil photographique qui conditionne les représentations qui en sont faites, et l'impression du livre qui définit son compte rendu. Automobile et photographie ont grandi de concert grâce à l'industrialisation. En tant que médium mécanique issu des avancées techniques, la photographie semble, plus que toute autre outil de représentation, à même de rendre compte de la manière dont les infrastructures et instruments de transport conditionnent le voyage, tout comme de l'incidence de la technique sur la perception de l'espace.

Les images de Germaine Krull s'inscrivent dans un élan de fascination collectif pour les avancées techniques et industrielles à cette période. Qu'ils photographient depuis des voitures lancées à pleine allure ou s'intéressent à la manière dont le voyageur s'intègre au paysage qu'il traverse, de nombreux opérateurs – Yvon de Broca, Yvonne Chevalier, Jacques Henri Lartigue, Man Ray, Anton Stankowski – portent leur regard sur le déplacement en automobile au début du siècle⁷⁹. Le texte de Farrère, et ceux d'autres auteurs comme Paul Morand⁸⁰, révèlent un attrait commun des écrivains pour la vitesse à la même époque.

76. Claude Roy, *Le bon Usage du Monde*, op. cit., p. 150.

77. Marc Desportes, *Paysages en mouvement* [...], op. cit., p. 13.

78. *Ibid.*, p. 12.

79. Voir d'une manière plus générale, les liens entre photographie et automobile dans le catalogue de l'exposition *Autophoto : de 1900 à nos jours*, Paris, Fondation Cartier pour l'art contemporain, 20 avril-24 septembre 2017, Xavier Barral et Philippe Séclier (dir.) Paris, Fondation Cartier pour l'art contemporain, Éditions Xavier Barral, 2017.

80. Dans ses propres récits de voyages, et notamment dans *La Route de Paris à la Méditerranée*. On pensera également à sa nouvelle *La Glace à trois faces* parue en 1925 et adaptée par le cinéaste Jean Epstein en 1927. Morand y raconte l'histoire d'un homme séduit par trois femmes qui, épris de liberté et de vitesse, part pour une escapade en automobile plutôt que d'honorer ses rendez-vous galants, ce qui lui vaut un accident mortel. À l'instar des vues de Germaine Krull, certains plans du film d'Epstein représentant la route sont réalisés du point de vue du conducteur pour renforcer l'impression de vitesse.