

D I X

PHOTOS POUR

U N E

DÉMARCHE

Renaud Chodkowski

D I X  
PHOTOS POUR  
U N E  
DÉMARCHE

2022



La démarche — qui au moment d'écrire ces lignes constitue une part importante de mon regard sur le monde des chemins de fer — est née d'une réaction. Retournons une quinzaine d'années en arrière. Dans le milieu de la photographie de train, le noir et blanc est communément utilisé pour cacher une colorimétrie douteuse ou donner un accent vintage à un cliché. Dans ce dernier cas, le sujet est généralement une locomotive à vapeur ou un vieil autorail. Je me suis alors posé une question : « *est-il concevable d'avoir une approche monochrome du monde ferroviaire contemporain avec les outils numériques modernes ?* »

Cette photographie a beaucoup de faiblesses (cadrage, composition et traitement monochrome assez plat), mais elle est la première à répondre à cette question. Qu'y a-t-il de plus actuel que le TGV ? Défauts mis à part, j'aime beaucoup le rendu dynamique du cliché, en adéquation avec la notion de rapidité associée aux trains à grande vitesse. S'y cache également un contraste remarquable : la nature organique aléatoire d'un côté et la création humaine géométrique métallique de l'autre. Ici est la force du traitement monochrome : il permet de mettre en lumière l'essence des objets et des gens. La couleur dissimule ces qualités.



Quand j'ai décidé d'en apprendre plus sur la photographie monochrome, j'ai commencé par lire plusieurs livres consacrés à ce sujet. J'ai ensuite étudié le travail de plusieurs artistes (et pas uniquement dans le domaine du ferroviaire). Je suis alors passé à la pratique et j'ai traité des vieilles images qui dormaient dans mon disque dur. Je les ai transformées en noir et blanc grâce au logiciel Silver Efex Pro. Elles étaient en couleur et prises à un moment où je n'avais aucun regard ou culture monochrome.

La photographie numérique possède une qualité remarquable : les évolutions des algorithmes permettent de redécouvrir et mettre en valeur des clichés anciens inexploitable avec les outils de l'époque. J'ai ainsi effectué de multiples essais-erreurs « *pour voir ce que cela donnait* » en versant, dans certains cas, dans l'excès. Avec le recul, j'estime que ces expérimentations marquent le véritable début de ma démarche et l'émergence de mon « *regard monochrome* ».

Grâce à ce cliché, vous entrez dans l'intimité d'une cabine de locomotive aujourd'hui disparue. Je l'ai fait avec un des premiers appareils photo numériques disponibles pour le grand public. Le format RAW n'existait alors pas et les images en basse lumière étaient de mauvaise qualité. Quinze années après sa création, j'ai réussi à exploiter tout son potentiel et redonner vie à cette ambiance incroyable.



Hipstamatic est une application pour téléphone portable de marque Apple. Elle permet, entre autres choses, la production d'images monochromes instantanément, sans passer par un logiciel de post-traitement. Il transforme un iPhone en un appareil photographique tenant dans la poche et disponible à tout instant.

Pour ce cliché, j'étais sur un quai de la gare de Paris-Nord, sur le chemin vers ma cabine de conduite. Je ne me suis pas arrêté et j'ai déclenché dans le feu de l'action. L'image qui en résulte est loin d'être parfaite. Elle comporte un flou de bougé perceptible. Cette représentation est vivante. Je désigne ce style comme étant une « *photographie organique* ». Avec ce terme, je cherche à mettre en avant le ressenti véhiculé par l'image plutôt que sa technicité.

Hipstamatic est un logiciel important dans ma démarche artistique, car il me permet un entraînement quotidien de la photographie monochrome. Dans un premier temps, il m'a appris à confirmer (ou pas) et à visualiser le potentiel d'une scène. Avec une pratique régulière, j'éduque mon instinct, mon « œil de photographe », comme le ferait un musicien ou une musicienne avec des gammes. Cette sensibilité se traduit par une perception particulière en présence d'une situation avec une grande richesse de tons noirs et blancs.



Cette image est dans la continuation de la précédente. Nous avons une autre photographie organique, celle d'un train en marche. Le thème du mouvement me passionne. La machine ferroviaire en entier bouge. Son immobilité est synonyme d'anormalité (grève ou panne).

J'ai cherché différentes approches pour le retranscrire. Le flou-filé constitue une des méthodes pour y arriver. Là où le photographe suit le sujet et déclenche avec une vitesse d'obturation faible. Si les astres s'alignent correctement, l'image finale montre le modèle en déplacement bien défini alors que son environnement, lui, est flou. Ici, je pousse le procédé à l'extrême en ne rendant qu'une partie du train nette. Cette portion est cernée d'un océan de formes imprécises et mouvantes.

Cette photographie a reçu une récompense à un concours du *Center for Railroad Photography and Art (CRPA)*. Les juges ont reconnu mon approche particulière. Je souligne qu'ils étaient américains et ne possédaient donc aucune référence du matériel présenté. Vous découvrirez une rame de la ligne B du RER, une des dessertes de la capitale française qui détient une piètre réputation. Une certaine poésie se dégage de ce cliché. Elle accentue le détail, l'instant, noyé dans un monde informe et insensé. Je suis très heureux d'avoir réussi à mettre en lumière la beauté cachée d'un quotidien que des millions d'individus trouvent morose.



Quand j'ai commencé à réfléchir à cette série de dix clichés monochromes, celui-ci faisait partie des incontournables. En effet, il correspond à un de mes « idéaux photographiques » : la simplicité. Le cadrage et la composition sont dépouillés à l'extrême et mettent en relief la dimension géométrique du sujet représenté. Vous voyez ici une vitre latérale d'une cabine de conduite de TGV de première génération. La conception de ce matériel a eu lieu à la même époque que le Concorde et plusieurs personnes ont remarqué une certaine ressemblance (en particulier à cause des angles aigus).

Ce cliché a connu du succès sur les réseaux sociaux. Je l'ai publié au moment où ce type de rame quittait la scène ferroviaire. Malgré l'absence de signes distinctifs, les fans ont immédiatement reconnu cette image comme un symbole de cette automotrice. J'ai découvert alors qu'un détail, même abstrait, pouvait identifier un sujet. Je touche là une espèce de quintessence de la simplicité en photographie.



Les travaux de Richard Steinheimer m'accompagnent depuis une quinzaine d'années. Sa démarche m'a épaulée dans des moments de doute créatif. Steinheimer a continué à « aimer les trains » jusqu'à la fin de sa vie. À la différence de beaucoup d'autres passionnés, il a osé cadrer de façon différente et a expérimenté des éclairages incroyables. Il pratiquait la Photographie plutôt qu'un simple enregistrement documentaire (les Britanniques utilisent le terme de « *spotting* » qui consiste à noter les numéros des locomotives).

Steinheimer m'a appris deux principes importants en matière de photographie ferroviaire. Le premier est d'aller là où les habitudes et les traditions photographiques empêchent d'aller (se placer face au Soleil ou sous la pluie par exemple). Ici, je me trouve en contre-jour complet, ce qui crée un cliché contrasté et riche. J'ai particulièrement travaillé les masses sombres et lumineuses en post-traitement.

Ce dernier point constitue la seconde leçon que Steinheimer m'a enseignée : s'approprier l'image lors du passage dans la chambre noire. J'ai obscurci plusieurs zones et mis en valeur les silhouettes afin de renforcer le côté graphique.

Le train est devenu une partie du paysage et de la composition globale. Le type de la machine ou le nom de la compagnie qui l'exploite s'effacent, supprimant ainsi les éléments qui en feraient une représentation purement documentaire.



David Plowden est un pionnier du thème appelé « *the railroad and the art of place* » (le chemin de fer et l'art du monde qui l'entoure). Ce mouvement consiste à représenter l'univers ferroviaire dans l'environnement qu'il traverse, mais aussi comment il a modelé les paysages avoisinants.

Plowden a parcouru l'Amérique afin d'immortaliser sur la pellicule les gares, les passages à niveau ou les silos à grain. Il nous enseigne qu'un train ne doit pas obligatoirement se trouver sur une image pour produire une photographie ferroviaire puissante. Son style s'apparente de celui de Michael Kenna : des compositions très simples et dépouillées. Chaque sujet est un véritable haïku photographique.

Ce style inspire directement cette image. Je l'ai prise par une fraîche matinée d'hiver dans le nord du Minnesota sur les terres de la défunte compagnie *Duluth, Missabe & Iron Range*. À mon arrivée à Iron Junction, je me suis retrouvé en présence de cette silencieuse scène. La beauté qui en émanait m'a rapidement touché. J'y trouvais un sentiment de paix, d'esthétique. Au cours de mes voyages au nord de l'Amérique ou de l'Europe, j'ai souvent rencontré cette sensation. J'ai nommé cette atmosphère unique en son genre « d'ambiance boréale ».



Cette vue de profil est un autre cliché important et symbolique de ma démarche monochrome. Je commets une nouvelle transgression, ou plutôt je mets en pratique les enseignements de mes professeurs américains. L'inspiration, ici, est en droite ligne du travail de Richard Steinheimer. Cette image rassemble beaucoup d'éléments qui m'étaient alors « interdits » afin de respecter les canons de la photographie ferroviaire acceptée par le plus grand nombre. Dans le cas présent, je suis positionné face au Soleil et je tire le portrait d'une locomotive seule, de profil et, qui plus est, avec un objectif grand-angle !

Le post-traitement a permis de redresser les perspectives. En revanche, j'ai laissé les défauts apparents comme les « *flares* » produits par l'intense clarté de l'astre du jour. Avec le recul des années (cette image date de 2010), je trouve que les imperfections donnent toute sa personnalité à ce cliché. Elles apportent de la matière, de la texture, mais aussi des détails sur l'histoire qui se déroule devant nous.

Je me souviens parfaitement de l'instant où j'ai réalisé cette vue. L'exercice était difficile et peu instinctif tant il allait à l'encontre de mes habitudes. Mon corps même s'opposait au placement de l'appareil devant mon œil. Avec le temps et l'utilisation régulière d'Hipstamatic sur mon téléphone, j'ai appris à détecter et exploiter des conditions lumineuses de ce type.



Ce cliché est le premier où j'ai détecté le potentiel artistique d'une scène. En effet, aucun élément technique n'est visible. Dans une démarche de passionné, j'aurais choisi un cadrage large, mis en valeur l'ensemble des pièces qui constituent le bogie afin de permettre une identification du matériel photographié.

Au moment de quitter ma cabine de conduite et aller à un téléphone de signal, j'ai vu ce filet d'eau doucement s'écouler. Je l'ai trouvé joli, tout simplement, et j'ai voulu immortaliser l'instant.

Les conditions mêmes qui ont généré cette scène sont poétiques. Une journée d'hiver sur la ligne D du RER (banlieue sud de Paris) se termine. J'amène une automotrice vide depuis les ateliers jusqu'à la gare de Corbeil-Essonnes. Ma place à quai n'est pas encore libre et je dois patienter sur une voie de service. La neige commence doucement à tomber et elle recouvre le fil du rail d'une fine pellicule blanche. Lorsque je freine pour stopper ma rame, l'échauffement généré fait fondre la neige qui s'était accumulée sur la surface de la roue. Un mince filet d'eau s'écoule alors donnant le sentiment que le rail, blessé, saigne.

Avec ce cliché, je me suis concentré sur le post-traitement monochrome afin de m'approprier complètement cette composition d'un point de vue artistique. J'ai accentué le noir de la coulure et le blanc de la neige, amplifiant ainsi le contraste. Cette démarche, inspirée là encore par les travaux de Richard Steinheimer, m'a permis de produire une image simple et avec une grande force poétique. Libre à la lectrice ou au lecteur de l'interpréter à sa guise, même si je l'oriente avec le titre que j'ai choisi.



Je termine cet essai avec une photographie qui synthétise parfaitement mon état d'esprit actuel. Je suis fasciné par les ambiances nocturnes et ses déclinaisons dans l'univers des chemins de fer. La nuit est mystérieuse et magique. Je tente donc différentes approches pour la mettre en valeur, pour traduire les atmosphères qu'elle fait naître.

Ce sujet n'est pas très productif en termes de quantité. Les recherches sont souvent longues et les revers fréquents. Ce dernier fait explique peut-être pourquoi les photographies ferroviaires de nuit sont rares. Nos sociétés actuelles acceptent difficilement l'erreur, l'échec et l'inconnu.

J'utilise régulièrement des flashes pour illuminer les scènes nocturnes. Ici, un éclairage a été installé derrière la locomotive pour souligner sa silhouette. Voilà un point clé : je décide où placer la source lumineuse et comment la diriger. Je contrôle une part importante du processus créatif impossible la journée. Dans ce domaine également, je recherche la simplicité. J'aime travailler avec des masses sombres et claires en évitant les éclairages uniformes sans relief.

Ce qui avait commencé comme un simple exercice de présentation de dix clichés s'est révélé être un voyage intérieur à la découverte de mon style photographique. J'ai choisi de le partager avec vous afin de donner un éclairage sur le processus créatif qui mène à la réalisation de mes images ainsi qu'à l'évolution de mon regard sur le sujet ferroviaire. Nous avons toutes et tous un cheminement propre et découvrir celui d'un autre photographe est enrichissant et, quelquefois, inspirant.

En relisant les différents textes, voici les points clés de ma démarche en ce début d'année 2022 :

- s'approprier le post-traitement ;
- aller à l'encontre des habitudes et des règles ;
- la simplicité, le dépouillement des compositions ;
- le mouvement, la photo organique.

Je me rends également compte de la forte influence qu'a eue Richard Steinheimer sur mon travail, mais surtout sur mon approche du sujet ferroviaire. Bien que je ne l'aie jamais rencontré, j'ai trouvé là un véritable mentor. En cette période d'incertitude sur le devenir des chemins de fer, ses propos sont plus que jamais d'actualité. Lui qui a vu disparaître les machines à vapeur, il a fait le choix d'embrasser le changement et les évolutions plutôt qu'arrêter tout et se plaindre. J'ai là une forte ligne directrice pour mon travail photographique des années à venir !



**4.**  
Vigneulles-lès-Hattonchatel, France.  
La ligne à grande vitesse Est-Européenne est l'avant-dernière infrastructure de ce type construite en France. Elle permet la desserte des villes de l'est de la France au départ de la gare de Paris-Est. Ici, une rame TGV Réseau traverse la campagne lorraine à 320 km/h en direction de son terminus, la ville de Nancy.



**6.**  
Vaires, France.  
Les BB 25100 ont circulé de 1964 à 2007. Ces locomotives multiservices pouvaient se trouver indifféremment en tête de trains de marchandise ou de voyageur. J'ai eu la chance d'accompagner un collègue à bord d'une de ces machines pendant une nuit d'août 2003. Nous avions derrière nous une rame de ciment vide pour une usine à l'est de Nancy. J'ai profité de l'attente avant le départ du convoi pour réaliser cette photo d'ambiance.



**8.**  
Paris Gare du Nord, France.  
Pendant quarante-cinq années, les automotrices Z6100 ont assuré la desserte des villes de la banlieue nord de Paris. Leur structure en métal leur a valu de nombreux surnoms : couscoussière, petit-gris ou boîte de conserve ! J'ai commencé ma carrière de conducteur en 1998 sur ce matériel.



**10.**  
Le Blanc-Mesnil, France.  
La ligne B du RER traverse Paris selon un axe nord-sud. Elle permet l'accès à l'aéroport international de Roissy Charles de Gaulle. J'ai conduit plus de quinze années sur cette ligne aux retards chroniques (en raison de la densité de population desservie). Les automotrices Z8100 y circulent exclusivement.



**12.**  
Lille, France.  
Les TGV Sud-Est sont les premiers trains à grande vitesse à avoir circulé en France. Ils ont commencé leur carrière en 1981, sur la ligne reliant Paris à Lyon. Leur technologie ancienne les a menés à la retraite en 2021. J'ai eu l'occasion de les conduire vers le nord de la France, vers Dunkerque, Lille ou Valenciennes.



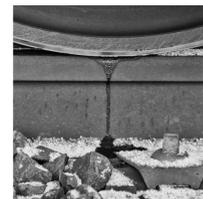
**14.**  
Lyle, États-Unis.  
L'aménagement de nombreux barrages sur la rivière Columbia a conduit au déplacement des voies ferrées qui utilisaient le lit de la rivière. Sur la ligne du BNSF, d'anciennes coulées de lave ont dû être creusées pour permettre la pose des rails. Ce train circule dans l'État de Washington alors que l'autre rive se trouve dans l'Oregon.



**16.**  
Iron Junction, États-Unis.  
Le Duluth, Missabe & Iron Range était une compagnie régionale américaine spécialisée dans le transport de minerai de fer. Son réseau s'étendait au nord de Duluth, dans le Minnesota. Ces voies sont aujourd'hui parcourues par des trains du Canadien National.



**18.**  
Barisey-la-Côte, France.  
Les BB27000 sont des locomotives électriques spécialisées dans le transport de marchandises. Pour des raisons d'organisation, certaines circulent sans wagons. On parle alors de machine *haut-le-pied*.



**20.**  
Corbeil-Essonnes, France.  
Une roue d'automotrice Z20500 touche le rail sur une très petite surface. Cette minuscule zone explique pourquoi les locomotives sont capables de tracter des convois sans dépenser une grande énergie. Cela pose problème parfois comme en automne avec les feuilles mortes qui s'accumulent et font patiner le train !



**22.**  
Varangéville, France.  
La ville de Varangéville héberge sur son territoire une usine de production de bicarbonate de soude. Pour alimenter le processus de fabrication, plusieurs trains de calcaire circulent chaque jour. Parfois, les locomotives sont garées à part afin d'effectuer des réparations mineures. Ce sont des machines diesel du type Euro 4000.

