

Regards sur la route

photographie,
cinéma,
architecture

quelle esthétique pour la route ?

Monique Sicard

Il est paradoxal de maintenir nos invités immobiles autour d'une table ronde pour parler de la route. Car le sens même de la route, c'est le mouvement, le défilement, le voyage.

Il est paradoxal de convier à parler des gens d'image, qui s'adressent plus volontiers à nous à l'aide du dessin, des objets, de la photographie, du cinéma, qu'à l'aide de la parole.

J'espère cependant que nous parviendrons à montrer qu'il existe des liens entre l'idée et l'imagination, l'intelligible et le sensible, que nous croiserons ainsi des regards divers portés sur la route.

Nous avons posé, avant de venir, à chaque intervenant, la question suivante : est-ce que, selon vous, le vide apparent de la route a généré des formes esthétiques propres aux différents outils du regard : photographie, cinéma, architecture, art du paysage ? Nous avons laissé chacun libre de répondre, de ne pas répondre, ou de détourner la question...

Jean-Michel Frodon

Je ne vais certainement pas donner une réponse complète, même pour le seul domaine du cinéma, à une question aussi complexe. Le rapport entre la route et le cinéma concerne une telle masse d'images et de souvenirs, que ce serait inapproprié d'essayer d'organiser une démonstration en forme de thèse.

J'ai plutôt envie de dessiner, non pas une route, mais quelques pointillés dans l'histoire du cinéma autour de la figure de la route, qui me semble aider à comprendre la manière dont le cinéma s'est fait et a changé pendant un siècle.

Pour cela, je partirai d'une idée assez simple : au début du cinéma, les routes vont quelque part : ce sont les supports de trajectoires qui ont un but. A mon sens, le plus représentatif serait la route du western, la route qui traverse le désert et qui va vers la ville. Cela me paraît d'abord significatif d'une certaine idée du cinéma, où ce trajet, cette construction qui se destine à un résultat, est en rapport avec la conception de la narration qui domine à cette époque-là. Ce sont des scénarios qui ont un but, ils doivent conduire les spectateurs vers un aboutissement. Dans le western, mais aussi dans les autres formes du cinéma classique, on part de la confusion, de la sauvagerie ou du désert pour aller vers la civilisation, vers quelque chose d'organisé. Et c'est ce passage que le cinéma cherche à raconter. Il serait à la fois l'outil et l'écho d'un monde qui se construit ou qui prétend être en train de se construire et de s'organiser. La route comme passage du chaos à la civilisation figurerait cette construction.

On peut observer un certain nombre de phénomènes dans lesquels la route joue de nouveau un rôle symbolique. J'en prendrai deux exemples, qui me semblent éclairants.

Le premier date de 1935 et concerne un film de Sacha Guitry, *Bonne Chance*, qui est resté méconnu jusqu'à ce qu'il ressorte récemment en salles. Historiquement, c'est le troisième film de Sacha Guitry, mais on peut dire que c'est son véritable premier film de cinéma. A cette

époque Sacha Guitry est considéré comme un pape du théâtre en France, et *Bonne Chance*, qui repose sur une anecdote romantique, un quiproquo, s'ouvre sur une situation théâtrale : c'est l'histoire d'un homme et d'une femme que tout sépare, mais qui décident de partir ensemble pour partager un billet gagnant à la loterie. Ils prennent alors la route et à ce moment-là, Guitry découvre le cinéma. Alors que le prologue est filmé de manière assez statique, "théâtrale" la route lui ouvre tout à coup une liberté, un accès aux modes de représentation propres à la narration cinématographique. La route joue ici comme libératrice des moyens particuliers du cinéma — le déplacement, l'espace, le voyage...

Le deuxième exemple date d'à peu près vingt ans plus tard : c'est *Le Voyage en Italie* de Roberto Rossellini, qui raconte lui aussi le déplacement d'un couple. Le mouvement va produire les ressorts cinématographiques de ce qui advient entre l'homme et la femme. Je le mentionne surtout, en fait, pour reprendre une phrase qu'avait eue Godard lorsqu'il avait découvert ce film : " Rossellini nous montre qu'il suffit de mettre un homme et une femme sur la route, ça suffit pour faire du cinéma, on n'a besoin de rien d'autre ". Godard en fait en quelque sorte l'emblème des revendications de la Nouvelle Vague et d'une part importante du cinéma moderne. La route, le voyage, la simplicité du dispositif — à partir du moment où il peut se mettre en mouvement — symbolisent le refus d'un cinéma statique, figé, tourné en studio, avec un appareillage lourd. Pour rester avec Godard, il suffit de penser au rôle explicite que joue la route dans des films comme *A bout de souffle*, *Pierrot le fou*, ou *Week-end*, pour comprendre que c'est un vecteur qui sert non seulement à rouler ou à marcher, mais surtout à mettre en mouvement le film lui-même, le dispositif cinématographique lui-même.

Dans ce développement du cinéma moderne, la route finit par sécréter, d'une certaine manière, un genre cinématographique particulier, qu'on appelle le road movie. Dans ces films, la route ne sert plus à aller quelque part. Elle sert de sujet, de décor ou de dispositif formel, à des films qui non seulement ne se soucient plus d'arriver quelque part, mais revendiquent même souvent le fait de n'arriver nulle part. Cela correspond à une évolution de la narration vers un refus du scénario, vers une autre idée du cinéma qui privilégie non plus une architecture achevée et démonstrative, mais une durée, non plus un but, mais un être. C'est une idée qui est encore féconde, même si elle peut être dangereuse. L'œuvre de Wim Wenders, très liée au road movie, illustre bien cette ambiguïté. Ses premiers films sont très caractéristiques de ce cinéma. S'y exprime une grande liberté, dans le rapport à la durée, à l'espace, à ce qui peut advenir entre les personnages, un sens du fortuit — ou plutôt d'une nécessité qui ne relève pas de la seule décision d'un scénariste de mettre deux personnages ou deux événements en relation. C'est particulièrement sensible dans *Au fil du temps*. Mais Wenders, qui va beaucoup exploiter ce cheminement sur des routes sans but, n'échappera pas toujours au risque de s'y perdre. C'est ce qui, dans une certaine mesure, se produit dans *Jusqu'au bout du monde*, sorte d'avancée vers un monde de plus en plus désincarné, sans plus aucun ancrage réel.

La route pour elle-même peut donc être dangereuse...

Arnaud Sompairac

J'ai été sensible à ce qui disait Jean-Michel Frodon sur la dimension narrative de la route. Je reprendrai cet axe, en m'intéressant quant à moi à l'architecture des bords de route, pour y chercher des caractères propres au paysage du XXe siècle — celui de l'automobile et du cinéma.

Je repense aux images des stations-service des années 1930 à 1960, où l'on voit seulement un néon filant dans la nuit ou des architectures très dématérialisées¹. celles-ci portent une certaine idée de la vitesse, et sont construites comme aucune autre, à partir d'un projet de forme coulée, sans interruption, très légère. C'est ce qu'on appelle le Stream Line aux Etats-Unis. Ce sont des architectures qui s'accordent à la dimension linéaire du paysage, au flux. Dans la nuit, elles s'effacent pour ne laisser subsister que de la pure lumière.

Il y a aussi des architectures qui traitent la vitesse au second degré, en s'inspirant de ce qui l'incarne encore le mieux à l'époque, le train et l'aviation. On récupère par exemple d'anciens wagons de chemins de fer pour fabriquer des "diners", c'est-à-dire des motels ou des petits restaurants de bords de routes, ou l'on prend l'image d'une aile d'avion pour fabriquer un auvent de station-service. Il y a donc une sorte de déplacement de l'architecture vers le paysage, comme s'il s'agissait d'en épouser le mouvement, plus que la réalité.

Autre exemple, encore aux Etats-Unis, celui des évocations de type "voyage dans le temps" : stations-service en forme de châteaux-forts, de moulins hollandais, ou à l'image d'un dinosaure géant, l'architecture faisant par elle-même office d'enseigne... C'est comme si l'architecture des bords de routes devait elle-même se transporter ailleurs, comme s'il y avait une exigence de métaphoriser l'ailleurs, d'aller chercher des références dans d'autres contextes ou d'autres registres.

L'Allemagne nazie offre une autre version de ce voyage vers l'ailleurs, auquel nous invite la fabrication des routes. Vous savez que les premiers réseaux autoroutiers en Europe ont été conçus, quasi simultanément, par les fascistes italiens et par les nazis. En 1933, l'organisation Todt en Allemagne met au point un programme autoroutier qui, en l'espace de sept ans, va développer un réseau d'environ 4 000 km d'autoroutes. Il y avait dans ce projet, comme dans le projet architectural nazi en général, une volonté d'évoquer la Grèce antique. On était dans le référent néo-classique. Le cinéaste Hans Jürgen Syberberg rappelle que, pour les Allemands, et pour Hitler en particulier, l'autoroute était ce que Versailles avait été au paysage officiel français au XVIIIe siècle. C'était évidemment un projet stratégique. On fabriquait des "vedute", des vues paysagères, parce que l'on considérait que les Allemands devaient y retrouver leur terre, leur Heimat, leurs racines, leur paysage le plus vrai, pourrait-on dire. Et en vis-à-vis de ce paysage perçu depuis la route, l'infrastructure, symbole de l'Etat nazi, monumentale et néo-classique. La route servait aussi à cela : elle devait produire une image d'un pays idéal...

Je terminerai en évoquant une autre caractéristique, assez curieuse, de ce projet autoroutier allemand, à savoir le fait qu'il s'est développé de façon circulaire. On a un cercle qui part de Berlin, qui descend vers le sud, vers Nuremberg, Munich, Stuttgart, Karlsruhe, Francfort, puis qui remonte vers Cologne, Düsseldorf, Hanovre, pour se boucler à nouveau sur Berlin. Comme s'il s'agissait de circonscrire ou d'enclorre la terre, la vraie terre allemande (sans parler de la dimension centrifuge de cette boucle, qui est censée se prolonger aussi vers Vienne et d'autres places stratégiques...). Il y a là comme une dimension esthétique, sur le plan cartographique cette fois, dans l'abstraction du tracé : comme s'il s'agissait d'un chiffre pour parler de l'Allemagne, pour dire une certaine conception du pays et du territoire

Si l'on prend l'exemple français, on peut aussi observer une représentation du territoire à partir

1. Certaines de ces images ont été présentées lors du diaporama, conçu par Louise Merzeau, projeté à l'ouverture de la séance.

des tracés de la carte routière. On sait que la relation de Paris à la province, notamment, est très fortement lisible à travers le tracé routier.

La route offrirait donc toujours une représentation d'un espace idéal ou d'un imaginaire propre à une époque ou un pays. Le propre de la route serait donc toujours paradoxalement l'autre, l'ailleurs, le déplacement.

Dominique Paini

Concernant les formes spécifiques que la route aurait généré, je voudrais m'arrêter sur le procédé du tremblé, dont l'invention me paraît liée à la conjugaison de la route et de l'automobile avec l'empreinte photo-cinématique.

Je pense que la route a entraîné, pour la photographie et le cinéma, un autre régime de vision, où le tremblé représente un degré inédit d'acceptabilité perceptive. Je ne vois pas, antérieurement à la fin du XIXe siècle, de forme équivalente au tremblé. Il y a le sfumato de Léonard, les points de confusion de Vermeer, et les effets atmosphériques des impressionnistes. Par tous ces procédés, l'œil a accepté le flou comme élément constitutif de la représentation, augmentant paradoxalement l'effet de réalité. Mais le flou n'est pas le tremblé.

C'est la route et l'automobile qui ont permis le tremblé comme une catégorie autonome de la perception, ne renvoyant plus à un ratage, un "défaut" ou une "faute" de la représentation.

Certes, il y avait auparavant le train. Mais photographier ou filmer depuis un train n'a jamais produit quelque chose de comparable — et ce n'est pas faute de l'avoir espéré. De Nadar à Strindberg, en passant par les clubs de photographes amateurs de la fin du XIXe siècle, il y eut beaucoup de prises de vue à partir des trains. Mais le résultat fut assez décevant puisque les images obtenues ressemblaient à des clichés pris depuis un point fixe : les émulsions de la fin du siècle, qui avaient déjà beaucoup évolué, autorisaient l'instantané et corrigeaient les inconvénients ou les vertus de la mobilité ferroviaire.

Après, le filmage est arrivé — et l'on sait qu'il y a de nombreux rapports entre l'histoire du cinéma et le train... Mais, au-delà d'une certaine vitesse, le train n'a produit que du flou, et en deçà il a généré certains panoramiques, ou des effets de travelling comme on le dira à partir des années 1920. Mais toujours pas de tremblé.

En revanche, la route engendrée par l'automobile (ou l'automobile engendrée par la route ?...) produisit cette figure inédite, résultat combiné de la platitude relative du macadam et des suspensions tout aussi relatives des premiers véhicules.

Dans les années 1920-1930, les photographes, les cinéastes, les peintres et les écrivains récupérèrent à leur profit cette "fébrilité perceptive" que la route avait inaugurée.

Je prendrai pour premier exemple un extrait d'un film de Man Ray, intitulé *Le Mystère des châteaux de dé*, où le tremblé est clairement utilisé comme une forme plastique et narrative à part entière.

Ce nouveau régime de représentation se retrouve aussi dans certaines photographies de Man Ray, où l'on peut observer une volonté délibérée d'enregistrer "du" tremblé, et dans certaines toiles de Francis Picabia — grand amateur de la route et des voitures de sport.

Sur le plan plastique, le tremblé aura des conséquences importantes, parce qu'il permettra de questionner l'évidence de l'opacité picturale (Duchamp, Picabia, Matta, etc.). Tout cela est issu, je crois, de cette remise en cause des perspectives, que permet le tremblé, accepté mentalement et perceptivement. Il faut imaginer que ce qui est pour nous familier, avec les caméras

portées, les interventions sur le terrain, les reporters, était à l'époque inédit.

Second exemple, moins avant-gardiste : Jean Epstein, adapte en 1927 une nouvelle de Paul Morand, intitulée " La Glace à trois faces ", et où le tremblé ne représente plus seulement le corps filmant, mais aussi le corps filmé.

Et Paul Morand, lui-même, dont j'évoquerai un texte datant de 1931, *Route de Paris à la Méditerranée*, illustré par des photographies de Germaine Krull, Sougez, Kertesz, etc. C'est un texte littéralement haletant, tant dans l'écriture, qui trouve un équivalent syntaxique et rhétorique du tremblement perceptif, que dans les photographies de route qui l'accompagnent. Je cite la fin, qui est une sorte d'emportement final ou d'essoufflement :

« Le miracle de la route est accompli. Une même journée nous a vus à Paris et à Nice. Nous jouissons de ce nouveau et diabolique privilège de l'ubiquité, éblouis de soleil, écœurés de tournants, dégoûtés de tant de secrets forcés, retrouvant mal notre Moi vacillant, au sortir de cette léthargie, de cet état second qu'est la vitesse. Barbares, nous descendons du merveilleux, fourbus, affamés, amoureux de la nuit, nous secouons la poussière de mille kilomètres, nous déposons esprit et chair, niveleurs, casseurs de paysages, automates, coureurs, insensibles, voleurs de temps. »

Robert Kramer

Je ne sais si c'est l'atmosphère sociale qui pèse sur moi en ce moment, mais je me suis trouvé assez aigri devant la question posée, et j'ai envie de trancher de manière un peu brute avec ce qui a été dit.

La route a certes supporté cette expérience-là, si bien exprimée dans ce texte superbe qui rappelle *On the road*. Elle a représenté une manière d'échapper à l'ordre établi de la ville, c'est-à-dire au pouvoir, comme on le voit chez les Beatnik ou dans les photographies de Robert Frank. Mais je pense que c'est fini : la route ne supporte plus ce type de démarche. C'est notre désir de trouver encore quelque chose de cet ordre qui nous fait voir en elle une forme de liberté. Mais, en fait, la route est une des rares images tangibles qu'on puisse avoir de la main mise et des intentions du pouvoir sur notre vie. Le problème, c'est que lorsqu'on voit la route sous cet angle, cela gâche pas mal notre plaisir !...

J'appartiens peut-être à la dernière génération qui ait vécu dans l'illusion d'appartenir à un pays ouvert. Un pays où il y a toujours beaucoup de terre et des routes qui n'aboutissent à rien — dans le Nord, dans le désert —, et où la terre ne coûte rien. Mais ce pays ne ressemble plus du tout à cela.

Quand j'étais au Viêtnam en 1969, je me rappelle qu'on faisait l'inventaire des réalités sur lesquelles s'appuie le colonialisme. Une des premières discussions concernait les routes. Or les routes n'allaient jamais où l'on aurait voulu qu'elles aillent : elles allaient là où les Français l'avaient voulu, en fonction de leurs besoins culturels, commerciaux, administratifs, etc.

Je crois que ce qui est vrai pour le colonialisme, l'est pour toutes les autres situations. Les routes sont là parce qu'elles représentent la civilisation. Elles signifient depuis deux siècles au moins, la domination économique, l'exploitation de la terre, le mouvement des marchandises et le déplacement des corps soumis au travail. Donc, les routes représentent la colonisation de notre imaginaire.

Dans mon film *Route One*, j'avais l'impression de vivre la mort de cette expérience que les Etats-Unis ont incarnée. La Route 1, qui descend du Canada jusqu'à la Floride, trouve son origine dans les échanges commerciaux entre les tribus indiennes du Nord et celles du Sud. Peu à peu, cette trace — qu'on peut imaginer comme une crevasse de plus en plus creusée à force d'être fréquentée — a servi de colonne vertébrale au développement industriel. Devenue l'artère de la colonisation du côté Est des Etats-Unis, cette route a fini par ressembler elle-même à une ville, une énorme mégapole de 7000 miles qui s'étend de Boston à Washington.

Quand on me pose la question de l'esthétique des routes de demain, c'est un peu comme si l'on me parlait de l'esthétique de la prochaine guerre mondiale...

Je suis plus intéressé par l'esthétique du marcheur. Dans mon dernier film *Work to walk*, une jeune femme part en voyage pour faire en quelque sorte son constat du monde. Or je crois qu'elle n'est jamais sur la route. Elle voyage entre le Sud de la France et Berlin, mais il n'y a jamais une image d'elle sur la route. On la voit en revanche escalader une falaise pour regarder Glanum en contre-bas, pour voir la route — cette route, qui met les ruines dans une certaine perspective, comme un centre-ville, ou une station-service sur l'autoroute. Mais en choisissant son propre chemin, la femme voit le monde autrement.

Ce qui m'intéresse dans cette histoire de marche, c'est précisément cela : quelles sont nos armes, quand nous n'avons aucun pouvoir ? L'une de mes armes, c'est faire avec moins, c'est refuser, ou choisir une autre voie. Non pas suivre la route, aller plus vite, mais traverser la route, pour aller ailleurs.

C'est comme dans le livre de Quincey *Memories of an opium eater* : prendre de l'opium pour aller à Londres la nuit, pour trouver une autre ville, pour se libérer de ses habitudes — l'habitude de prendre cette route-là, qui mène toujours au même endroit — pour redécouvrir ce qui est là. Les situationnistes aussi ont beaucoup exploité cette idée de la dérive.

Mais pour redécouvrir les choses qui sont là, les routes ne nous aident plus. Elles nous enferment au contraire dans une espèce de tunnel où tout est prévu (même s'il peut y avoir des accidents !). Il faut donc chercher tout ce qui nous permet d'éviter les routes — même si l'on ne peut jamais les éviter totalement. En tout cas, ne pas imaginer que les routes nous aideront à nous en sortir, à nous conduire vers quelque chose d'autre, parce que c'est notre image qu'on trouve toujours au bout de la route.

Monique Sicard

J'aurais souhaité que Marc Riboud réagisse à ce que vient de dire Robert Kramer : est-ce que la route est un happy end, qui mène quelque part, vers l'espoir ? Ou est-ce que ces réseaux routiers entravent notre cheminement ?

Marc Riboud

Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Robert Kramer. Son image d'une esthétique de la prochaine guerre mondiale est très forte. C'est vrai, on profite de la route, on l'utilise, mais dès qu'on prend un peu de recul, on la voit autrement.

On passe quatre heures dans les embouteillages, alors que le train fait le même trajet en deux heures. Mais on prend la route parce qu'on a une voiture, et on construit des routes parce qu'il faut encourager la production des voitures.

En Amérique comme ailleurs, les routes marquent davantage des lieux de nuisance : chemin de

fer, autoroute, lignes à haute tension, usines... Entre ces grandes routes, les communautés se défendent par tous les moyens, et certains lobbies agissent pour couper à travers. Mais en France, la population baisse les bras, comme en Touraine, où je me suis personnellement battu. Une autoroute devait traverser une forêt et des étangs. Tout le monde était d'accord parce qu'on espérait que la route apporterait un gain immédiat à chaque commune. Mais la sortie d'autoroute était conçue pour court-circuiter les villages, et personne n'allait s'y arrêter. Le gain espéré pour le garagiste, l'épicier, le restaurateur était donc nul.

En ce qui me concerne, si j'ai eu des coups de cœur fantastiques pour les routes, c'est parce que je pouvais m'y arrêter. Les photos de Germaine Krull dont on parlait ont elles aussi été prises à l'arrêt. Aujourd'hui, on ne peut pas s'arrêter sur une route, on n'a pas le droit de se mettre sur les bas-côtés, de planter sa tente... Celui qui s'arrête sur une route passe pour un fou, et s'expose à l'amende — j'en ai fait l'expérience !

J'admire tout à fait le tremblé, même si je parlerais plutôt de double exposition dans le cas des photographies de Man Ray. Au cinéma, c'est une belle réussite, mais qui est surtout le fruit du hasard (Man Ray adorait s'amuser, laisser sa caméra filmer dans toutes les situations...). Et si les photos que Cartier-Bresson a faites en train sont nettes, c'est parce qu'elles sont prises au millième de seconde. Mais on peut faire du bougé ou du tremblé ici, en se tenant debout, sans avoir à prendre la route...

Je crois néanmoins que le tremblé est une sensation très importante. Je pense en particulier à ce qu'on appelle les " tôles ondulées ", que connaissent tous ceux qui ont roulé dans le désert ou sur des pistes. C'est une expérience étrange : pour atténuer le tremblement, il faut tenir une certaine vitesse, comme si l'on épousait le rythme d'une période.

Mais le tremblé me rappelle aussi une autre expérience : un certain jour de juin sur la place Tien Anmen à Pékin, un grand nombre de chars sont passés. Et leurs chenilles ont laissé sur le macadam, devant la Cité Interdite, des petites tôles ondulées. Pendant un certain temps, quand les dizaines de milliers de voitures qui sillonnent Pékin passaient par là, on ressentait de petites secousses. Et c'était comme une forme de mémoire. Evidemment, depuis, ils ont refait le macadam...

Pour revenir à la France, je voudrais insister sur le fait que l'on y construit peut-être trop de routes. Depuis que la vague écologiste est passée, les puissants lobbies que sont les Ponts-et-Chaussées et les sociétés d'autoroutes n'ont plus de contre-pouvoir. Alors on laisse faire : on construit des ouvrages énormes qui n'ont que peu d'utilité, qui coûtent des milliards, et qui sac-cagent des vignobles, des villages, des communautés, des habitudes, etc. Je pense notamment à cette autoroute qui devrait traverser la France par le centre et dont on m'a dit — de manière certes un peu caricaturale — qu'elle devait permettre aux Suisses d'aller se baigner sur les côtes bretonnes ! S'il n'y avait pas cette autoroute, ils prendraient le train ou feraient un détour, et pourraient alors voir plus de monde et plus de paysages...

Pendant très longtemps, c'est le passage répété des hommes qui décidait du tracé des routes. Aujourd'hui, on voudrait que ce soit la route qui commande aux déplacements, donc aux comportements.

Heureusement, on trouve encore de ces petites routes qui contournent les lopins de terre : elles mettent peut-être six minutes et demie de plus que celles qui coupent à travers champs, mais elles sont encore très bonnes.

Les routes de montagne aussi sont particulièrement belles, parce qu'elles obéissent précisément à des impératifs techniques de construction, qui les obligent à épouser les courbes de niveau. Cela produit des perspectives très satisfaisantes pour l'œil. L'autoroute de l'Estérel offre ainsi des points de vue très plaisants, même si l'on ne peut pas les photographier, puisqu'on ne peut pas s'y arrêter...

Pour finir, on peut remarquer que les Anglo-Saxons ont été beaucoup plus lents à construire des autoroutes. Dans le Kent, par exemple, il y a encore beaucoup de petites routes, avec de grandes haies et des villages merveilleux. Il n'y a encore non plus de périphérique complet autour de Londres. On peut voir cela comme un retard. Mais on peut aussi considérer que les Anglais sont tout simplement moins "obsédés" que les Français par l'autoroute, et plus respectueux de l'environnement !

Bernard Lassus

Quelques anecdotes me sont revenues à l'esprit en entendant les précédentes interventions.

L'une d'elles, récente, concerne l'aménagement de logements sociaux en Lorraine, pour lequel on avait demandé ma participation. Ceux qui proposaient ces logements avaient imaginé, comme c'est actuellement la mode, de les articuler autour d'une place, avec café, commerces, etc., c'est-à-dire autour d'une unité conviviale. Mais pour le président du groupe chargé de la construction, on faisait fausse route ! Selon lui, ce qui importait aux futurs habitants de ces logements, c'est qu'ils allaient enfin pouvoir s'éloigner de leur lieu de travail et de ceux qu'ils côtoient dans la journée, pour choisir eux-mêmes leurs fréquentations — ce qu'ils ne pouvaient pas faire il y a encore quelques années, parce qu'ils ne disposaient pas de voiture.

Cela me paraît intéressant, car tant que le véhicule sera associé de la sorte à l'idée de liberté, on aura beaucoup de mal à lutter contre les nuisances qu'il engendre : tous les inconvénients de la route et de l'automobile ne sauraient effacer ce gain de liberté. Il y a là une problématique sociale qui risque de durer encore longtemps et qu'on ne réduira pas du jour au lendemain.

Autre problématique fondamentale, dont on a déjà parlé : celle de l'arrêt. Mais aussi, celle, plus nouvelle, et peut-être plus déterminante, du réseau. Car c'est la mise en place du réseau qui déterminera l'émergence d'une nouvelle esthétique de la route, avec une échelle propre au système autoroutier, qui ne devra rien aux lieux traversés. C'est un phénomène que nous ne connaissons pas encore, et dont nous ne pouvons mesurer les répercussions sur nos modes de vie.

Robert Kramer évoquait la ligne qui relie Boston à la Floride en une vaste mégapole. Or si l'on veut parler du paysage autoroutier, il ne faut pas confondre paysage et végétalisation. Je crois au contraire que le paysage est un lieu de vie — notion qui entre bien sûr en contradiction avec les nuisances engendrées par la voiture, plus que par l'autoroute elle-même. De nouveaux lieux de vie sont donc en train de se constituer, non pas sur la base d'un système linéaire, mais d'un système bouclé. Cela introduira une toute autre relation au lieu, dans laquelle il n'est pas impossible que la vitesse perde son sens. Car, là où le système linéaire impliquait deux extrémités et une rapidité de transport entre les deux, le système bouclé fonctionnera sur une autre logique.

Il suffit d'aller aux Etats-Unis et de prendre l'avion — avec les nombreux arrêts où l'on attend facilement trois heures —, pour s'apercevoir que des lieux de vie s'organisent au sein même du circuit, à l'intérieur et autour des aéroports : les voyageurs travaillent, communiquent avec l'extérieur, etc. C'est un autre monde, une autre possibilité de vie. On a peut-être là une indication sur les types de lieux de vie qui pourront s'élaborer à partir d'un système de réseau auto-

routier. Et c'est parce que ces lieux seront dissociés de la réalité des pays dans lesquels on passe, qu'une politique de l'arrêt est nécessaire. Car on n'est pas obligé de subir ces nouveaux lieux de vie : on peut aussi les organiser, les imaginer. En tout cas je vous propose à votre réflexion cette notion de la route vue comme un nouveau système de lieux supplémentaires.

Qu'il y ait des aspects négatifs, c'est certain. Qu'il y ait des aspects positifs et novateurs, cela me paraît tout aussi évident.

Un mot sur les nuisances engendrées par la voiture. Francastel a montré que si la photographie n'a pas été inventée avant 1839, c'est parce que la société a eu besoin, à ce moment-là, d'un nouveau système de représentation. Eh bien je pense que comme on a inventé la photographie, on inventera la voiture sans nuisance. Le désir de cette liberté qu'apporte le véhicule sera plus fort que la peur des nuisances, et on saura les supprimer. Sur ce point, je suis donc plutôt optimiste — même si je ne conduis pas moi-même !

Je voudrais évoquer quelques autres aspects du problème. S'il n'y avait que des voyageurs et pas de riverains, comment le système autoroutier pourrait-il se dissocier du contexte ? Par la vitesse perceptive, c'est-à-dire par une organisation perceptive conçue en fonction de la vitesse (ce qui n'existe pas pour le moment). On pourrait très bien organiser tout ce qui entre dans le champ visuel de manière à ce que ce soit perçu d'une façon particulière lorsqu'on roule, par exemple, à 130 km/heure. Autrement dit, revenir au cinétisme. Si je me suis moi-même intéressé au problème des routes, c'est précisément parce que j'ai fait du cinétisme dans les années 1960. C'est un mouvement qui a finalement échoué à cause de sa pauvreté, mais qui, avec les moyens dont on dispose aujourd'hui, pourrait renaître sous d'autres formes.

La question n'est pas tant de découvrir ce qu'on traverse. Nous savons tous que le déplacement le long d'un espace produit un double mouvement contraire : il y a des plans qui s'avancent, d'autres qui reculent, et des croisements s'opèrent. Finalement les mouvements internes détruisent autant le champ visuel qu'ils l'élaborent — indépendamment de la question du tremblé.

D'autre part, il y a cette espèce de ligne d'horizon qui joue un rôle extrêmement important, parce qu'elle se met justement à trembler : elle saute, elle présente des angles, elle des arrondis, comme un lasso que l'on ferait bouger.

Si l'on avait une attitude esthétisante, on pourrait très bien imaginer que l'on donne le pays à voir. Mais on le donne à voir au travers d'un système cinétique, et non pas d'un système fixe dans lequel il serait donné une fois pour toutes. Je ne retiendrai pas cette orientation, compte tenu de ce que j'ai dit sur le problème de l'arrêt. Néanmoins nous ne pouvons pas totalement écarter cette hypothèse, car elle nous permet peut-être de mieux comprendre ce que veut dire " donner à voir ". Je pense notamment à la politique de la Direction des Routes du « 1% paysage et développement ». Cela revient bien à favoriser un " donner à voir " du pays, de manière à faciliter l'arrêt. Mais ce n'est pas un paysage que l'on découvre — comme un explorateur dans une *terra incognita*, qui d'ailleurs n'existe plus : c'est une organisation esthétique des lieux donnés à voir, qui rend possible l'arrêt. On n'est plus dans une période exploratoire, mais dans une période de conception et de maîtrise de ce que l'on veut montrer, pour susciter l'arrêt. Il y a quelques années, j'avais personnellement lancé l'idée de lieux intermédiaires, en soulignant que les aires de repos sont trop au service de l'autoroute et pas assez du pays ¹. Si elles

1. B. Lassus a conçu et réalisé un certain nombre d'aires paysagères autoroutières en France (NDLR)

étaient au service du pays, on pourrait avoir des lieux de rencontre entre ceux qui voyagent et ceux qui sont riverains. Il s'agit là d'une autre politique, où l'on imaginerait des sortes de rotules, de manière à rendre possible la sortie de l'autoroute, dans laquelle, actuellement, on est effectivement enfermé.

Les solutions au problème de la circulation, on les connaît, les ingénieurs savent très bien traiter cette question. Les solutions au problème de l'arrêt — je suis tout à fait d'accord avec ce qui a été dit — restent entièrement à inventer.

Monique Sicard

Je laisse la parole aux auditeurs qui souhaiteraient intervenir.

Régis Debray

La question posée par Monique Sicard est un peu ambiguë. J'aimerais interroger Bernard Lassus sur cette ambiguïté. Parler d'une esthétique de la route, cela voudrait dire : donner la route à voir. Or, le bon médium est celui qui s'efface : la bonne route est celle qui ne se fait pas voir et qui ne se fait pas sentir. Au fond, une bonne route est une route qui n'a pas d'esthétique, parce qu'on n'a pas le temps de la constituer comme objet. Quand on se souvient d'une route, c'est généralement qu'on y a souffert. Est-ce que l'esthétique de la route, c'est donc ce que la route permet de voir, et non la route elle-même ?

Ma deuxième question concerne le problème de l'arrêt. C'est très gentil, l'arrêt, mais si on fait des autoroutes, c'est tout de même pour aller vite ! Je suis un peu sceptique sur cette idée d'organiser des arrêts autoroutiers, parce qu'on ne paie pas de péage pour aller lentement. L'autoroute est faite pour l'automobile, elle n'est pas faite pour le piéton ni pour le spectateur. Comment comptez-vous résoudre cette contradiction ?

Bernard Lassus

Pour le premier propos, je suis assez d'accord. Nous avons vu dans les photographies qui nous ont été montrées que, la plupart du temps, le champ visuel est dirigé vers le sol. C'est-à-dire qu'il s'agit toujours de vues plongeantes. Ce qui est magnifique, parce qu'il fallait montrer quelque part le sol, l'asphalte.

La route est belle en ce qu'elle est techniquement réussie. C'est l'idée du fonctionnalisme : quand la fonction première est remplie, on atteint un certain niveau de beauté. Je pense que les qualités techniques de la route — en particulier celle des ingénieurs français — sont effectivement telles que " route " équivaut dans leur esprit comme dans celui du public à " beauté ".

Ceci étant, je suis d'accord avec vous : à partir du moment où ces compétences techniques sont acquises, la route ne devient belle qu'en fonction du " donné à voir ". Après le temps de l'ingénieur, le temps d'une certaine esthétique. J'ai écrit un certain nombre de fois qu'aujourd'hui, on ne pourrait plus construire une route qui passe *sous* le Mont-Blanc. Quand, il y a quarante ans, on a fait cette route, c'était pour montrer les capacités de l'homme à maîtriser la nature. Aujourd'hui, on sait que l'homme maîtrise la nature avec le système autoroutier, donc on passerait ailleurs. Je pense que la mutation la plus importante est là : dans cette transformation d'une beauté technique en une autre fonction. La route dépasse son fonctionnalisme, car nous avons changé de système de valeurs esthétiques.

On peut aussi fragmenter la démarche, et voir que l'autoroute est réussie dans son profil en

long, mais pas dans son profil en travers. Vous n'avez qu'à voir tous les déblais, les merlons, les murs antibruit, et même les publicités... tout ce qui vient lorgner de façon intempestive latéralement : il y a vraiment toute une pensée des coupes en travers à construire. Et, pour le " donner à voir ", la réinvention du système autoroutier passe par ce travail.

Maintenant, le problème de l'arrêt. Pour des raisons de sécurité, le ministère demande qu'on s'arrête tous les 250 km. Ça, ce serait une réponse facile... je la donne quand même ! On peut alors se demander pourquoi. Paradoxalement, l'autoroute a plutôt pour rôle d'assurer une certaine sécurité, et d'offrir un nouveau lieu de vie, que d'autoriser une grande vitesse.

Je suis très frappé, moi qui ne prend pas la voiture, du calme des automobilistes dans les embouteillages. On voit les gens attendre un quart d'heure, vingt minutes, sans klaxonner, sans bouger. Ils sont tellement bien dans leur voiture ! Ils sont probablement mieux que dans leur bureau... Et je crois qu'il y a là quelque chose de nouveau, quelque chose qui est en train de naître et qui sera lié à cette notion d'autoroute comme lieu de vie. On ira peut-être vite, mais il y aura aussi des pôles d'arrêts liés au système du même réseau.

Monique Sicard

En ce qui me concerne, je ne parlais pas d'une esthétique de la route, mais de formes photographiques, cinématographiques, graphiques. Il est certain que pour les paysagistes et les architectes, dès lors qu'ils interviennent directement sur le réel, qu'ils modifient leur objet — ici les routes —, la question se pose différemment.

Un auditeur dans la salle

Une route dont on se souvient n'est pas forcément liée à la souffrance, bien au contraire. On a beaucoup parlé des Etats-Unis, des routes de Californie qui traversent d'immenses plaines, où l'on voit la route comme une ligne noire, une trace qui disparaît... Mais tout simplement marcher, s'asseoir ou poser ses mains sur une route, ou encore écouter le son que l'on produit en marchant... la route procure beaucoup de sensations très riches, liées au contact et à la vue.

Quant à la nouvelle esthétique évoquée par Bernard Lassus, en quoi le tunnel sous la Manche, qui est une nouvelle route, en relèverait-il ?

Un auditeur dans la salle

Je voulais contredire un peu Bernard Lassus, à propos de la patience des automobiliste : ils ne sont patients que lorsque l'embouteillage est provoqué par d'autres automobiles. Par contre, ils sont très impatients si c'est un vélo ou un piéton. C'est donc une réaction corporatiste : on est dans un groupe, dans lequel on se gêne mutuellement, on sait que l'automobile gêne l'automobile, et que l'automobile est gênée par l'automobile, mais au bout du compte on l'accepte. En revanche, dès que ce sont d'autres participants qui sont vécus par les automobilistes comme moins légitimes, à ce moment-là l'intolérance est totale.

Bernard Lassus

Merci. Je ne suis que piéton !

Robert Kramer

Je suis frappé par ce que vous dites, parce que je parle de la même manière de la fabrication d'un film. On peut remplacer " donner à voir " par " mettre en scène ", et " fabriquer des autoroutes " par " fabriquer des films ". Ces moments d'arrêt, par exemple, sont comme les bars qu'on trouve dans les cinémas multiplex, où l'on fait aussi appel à la vie communautaire entre les citoyens. C'est la même idée d'une possible réinvention du *comment être ensemble*.

Faire de la politique, au niveau national c'est aussi faire des films, des mises en scène. Donner à voir et à ne pas voir, en se préoccupant de ménager des vues frontales *et* latérales (car la vue avant n'est qu'un mimétisme du progrès : on va quelque part, même si on ne va nulle part...).

Autrement dit, ce qui était un art un peu provisoire au cinéma est devenu un mode d'emploi dans tous les domaines. On a dit que les autoroutes étaient, à une époque liées à une certaine idée de la liberté en Europe. En Amérique, c'est dépassé. C'est une histoire qui se termine avec un film comme *Vanishing Point*. Il raconte la fuite à travers le pays par toutes les routes possibles, d'un rebelle aidé par un disc-jockey de la radio, et il se termine par l'explosion de sa voiture au dernier barrage de police. Je crois que c'est un film-clef pour cette histoire de la route. *Crash* est aussi un film intéressant — et inquiétant — parce qu'il parle de notre désir de devenir des machines. Je citerai enfin le film d'Hartmut Bitomsky, *Autoroute*, sur la mise en place des autoroutes du IIIe Reich. Plus qu'*Easy Rider* ou ceux de Wenders, ce sont ces films qui me paraissent importants. Car le road movie européen cultive une nostalgie pour quelque chose qui n'a jamais existé en Europe et qui n'existe plus aux Etats-Unis.

Mais j'aimerais retourner la question : est-ce que ce n'est pas inquiétant de parler des autoroutes comme du cinéma ? Est-ce que c'est un film que l'autoroute du Sud me propose ?

Jean-Michel Frodon

Je crois que le cinéma a organisé l'imaginaire d'une manière à la fois efficace et contraignante, qu'on peut retrouver dans la construction des autoroutes. Mais cela ne m'inquiète pas. Car le cinéma est à la fois un enregistrement de la réalité et un point de vue créatif sur la réalité. Ce n'est inquiétant que si l'on est dans une utopie qui peut être terroriste, en niant ou en manipulant le monde, ou dans une soumission à l'ordre des choses établi.

Bernard Lassus

Qu'on le veuille ou non, il y a différentes vitesses de lecture de ce qui nous entoure, ce qui relativise le pays, pour ne pas parler de paysage. Si on retenait votre raisonnement, cela voudrait dire qu'il existe un lieu objectif. Or il n'y a pas de lieu objectif : il n'y a que des lectures différenciées par des perspectives à des temps différents. Mais c'est une forme de connaissance.

Yannik Le Dû (dans la salle)

Je voudrais ajouter un mot. Il me semble qu'il y a quand même une différence que ne fait pas Robert Kramer quand il compare le cinéma à la construction des autoroutes. Dans les deux cas, il s'agit d'une mise en scène. Mais au cinéma, on sait que c'est une mise en scène, et on sait qui l'a faite. Dans le cas d'une autoroute, on n'est pas forcément au courant qu'il s'agit d'une mise en scène. Robert Kramer a dit une chose très importante : « ça donne à voir et ... ça

donne à ne pas voir ». C'est exactement la définition d'une mise en scène : c'est un choix, une organisation de ce qu'on voit et de ce qu'on ne voit pas. On est sensé être au courant, dans le cas d'un film, qu'on a affaire à ce type de dispositif ou, éventuellement, de manipulation ; il n'est pas sûr qu'on soit dans le même état critique, quand il s'agit de l'aménagement du territoire — car cela ne concerne pas seulement la route. Alors qu'au cinéma, on identifie clairement la source de cette mise en scène, quand il s'agit des routes, on a une idée beaucoup plus floue de l'interlocuteur, même si on dit : « c'est l'Etat qui construit, » par exemple... La logique qui préside à l'accès au territoire, au fait qu'on est encore ou qu'on n'est plus en contact avec tel type d'habitat, de village, d'élément naturel, est davantage subie dans la pratique quotidienne.

Bernard Lassus

Au fond, la route oblige celui qui a fait le choix de l'emprunter. Il suit un scénario qui lui est imposé — même s'il peut être beau. Le problème est donc de savoir s'il y a là une atteinte à la liberté. Mais si l'idée de la route, c'est de proposer un scénario, qui remplira une journée ou une demi-journée, alors autant essayer de bien le faire.

Evidemment, au bout du compte, il faut toujours revenir à la conception de la route comme le moyen le plus rapide et le plus commode d'aller d'un point à un autre. Les autoroutes sont construites pour ça. Mais on peut améliorer l'environnement à droite et à gauche, on peut améliorer le style de la route, même s'il est très juste de dire que la fonction est toujours la première des conditions d'une certaine esthétique.

Une auditrice dans la salle

Je répondrai peut-être à la question sur la *cinématographisation* de nos paysages : faut-il ou non en avoir peur ? Derrière, il y a la question de la hiérarchie des cultures. Notre perception du paysage autoroutier — telle qu'elle est par exemple légitimée dans les panneaux signalétiques — est inscrite dans une culture scolaire et nationale. Sur une autoroute que je prends souvent, il est d'abord écrit " Alésia ", puis " Ligne de partage des eaux ", etc. C'est l'histoire de la culture géographique de la III^e République. C'est une culture consensuelle, sur laquelle repose une certaine tradition. Là, il n'y a rien de conflictuel, même on peut trouver cela désuet, ou dépassé. Le choix de la mise en scène du paysage relève en revanche de la responsabilité d'un auteur, d'un registre culturel et d'un choix esthétique, sur lesquels il n'y a certainement pas le même consensus.

Robert Kramer

Le cinéma est terrifiant par sa mégalomanie. Mais l'architecture l'est plus encore... Alors, qui va avoir la possibilité de faire *l'autoroute d'auteur* ?

Yannik Le Dû

Le cinéma imprègne les esprits alors que la route imprègne le territoire, elle laisse une trace. Vous parliez tout à l'heure de la trace des Indiens qui, petit à petit, était devenue une mégapole sur un certain nombre de kilomètres. A partir de là, la vraie question c'est : est-ce qu'on peut maîtriser ce qui va se passer autour des routes ? Un film, qu'on le voit comme un

chef-d'œuvre ou comme un échec, ça passe... Une route ou une autoroute, c'est là pour longtemps ! Et ce qui va durer, et marquer pour toujours, c'est ce qui va se passer à partir du moment où elle existe : les constructions, la vie qui va s'organiser autour, qui va se développer de façon plus ou moins incontrôlée. D'ailleurs, est-ce qu'il faut de l'ordre ? Je n'en sais rien... Sans doute pas...

Bernard Lassus

Ce qu'il y a autour de l'objet " route " évolue, bouge, se transforme. Ce n'est pas comme un film qui est une pellicule qu'on a mis dans une boîte et qu'on projette. On est dans un système ouvert. Ce n'est pas parce qu'on a donné à voir qu'on ne s'ouvre pas aux interventions ultérieures. On peut très bien envisager une problématique d'intervention-ouverture sur le " donné à voir ".

Arnaud Sompairac

Je crois quant à moi qu'il y a vraiment une autonomie, qu'il y a vraiment un lieu... Régis Debray disait qu'un bon médium est celui qui ne se fait pas voir, mais je ne suis pas sûr que ça existe. De fait, les ingénieurs font de l'esthétique sans le savoir — cela fait longtemps que la philosophie a réfléchi sur cette question : leur travail est pris dans une rationalité technique, mais au-delà de leur projet technique et fonctionnel, il y a évidemment une culture, et notamment une culture technique. Je crois donc que la fabrication de la route engendre une esthétique, qu'on le veuille ou non, et c'est aussi aux hommes de l'art de savoir la reconnaître et de s'y adosser pour la valoriser, et non pour la nier comme on est souvent tenté de le faire aujourd'hui.

Louise Merzeau

Je concluerai en reprenant les quelques idées qui se sont dégagées au cours de ce débat. On voit assez clairement que la route pose le problème du regard, de l'être-ensemble et de la liberté — individuelle et collective. Ce qui me paraît particulièrement intéressant dans cette discussion, c'est que nous sommes partis d'une réflexion sur les films ou les photos de route, pour en arriver, à travers la route comme film ou comme mise en scène, à questionner la visibilité même de la route comme médium. Je crois qu'effectivement un bon médium tend toujours à s'effacer. Mais, en tant que médiologues, notre ambition est justement de montrer du doigt ce qu'on préfère souvent oblitérer. En ce sens, nous rejoignons les photographes, les cinéastes, les architectes et les plasticiens, qui nous incitent eux aussi à regarder la route d'une autre manière. Je vois en tout cas dans nos échanges un effet de boucle, un retournement, qui me semble tout à fait intéressant pour l'avenir de ces questions.

Monique Sicard

Il est temps de clore la journée, en remerciant tous les intervenants de cette table ronde, ainsi qu'Alain Dupont et le Groupe Colas, Christian Leyrit, Yannik Le Dû et la direction des Routes, non seulement pour l'aide matérielle mais aussi intellectuelle qu'ils ont apportée à la réalisation de l'exposition et de ces tables rondes. Je remercie également l'équipe de la Maison Européenne de la Photographie qui nous a si bien accueillis, ainsi que tous les participants qui ont accepté de se joindre à nous ce soir.