

Les mues du paysage

Article paru dans l'édition du 10.06.05

Dans un essai tonique, Marc Desportes s'attache à montrer comment les moyens de transport, de la diligence au chemin de fer puis à l'automobile, ont façonné et modifié notre perception de l'espace

La campagne, passé huit jours, n'est bonne qu'en peinture », affirmait le cardinal de Bernis (1715-1794), ambassadeur de France à Venise et commensal de Casanova. Aujourd'hui, le Théâtre du Rond-Point, à Paris, présente une série de spectacles sous un titre générique : Je n'aime pas la campagne sauf dans le TGV, elle va plus vite. A deux siècles d'écart, le même jugement subjectif - une inappétence pour la campagne - est tempéré par deux références. D'abord la peinture, dont on sait qu'elle a joué un grand rôle dans la formation du regard que nous portons sur le paysage. Et, plus incongru, un moyen de transport dont Marc Desportes, un ingénieur membre d'un grand corps de l'Etat, les Ponts et Chaussées, s'attache à démontrer, dans un essai tonique et fort neuf, comment il a, après d'autres, façonné notre perception de l'espace.

Car, contrairement à ce que l'on peut imaginer, le paysage n'est pas une donnée immémoriale : « Il naît d'une distanciation de soi à l'espace », indique Marc Desportes. Longtemps l'homme a été immergé dans un environnement qu'apparemment il ignore, même s'il le façonne sans relâche. En tout cas, il ne l'évoque guère. A partir de la Renaissance, l'oeil s'ouvre. Mais c'est essentiellement au XVIIIe siècle que le paysage naît.

Marc Desportes lie cette naissance à la technique. La lucarne de la berline, la portière du wagon de chemin de fer ou la glace de l'automobile modifient le paysage, ou plutôt l'oeil qui le découvre : « Chaque grande technique de transport modèle une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un paysage. » Pour sa démonstration, l'auteur s'appuie sur quatre moments-clés.

Avec le XVIIIe siècle, le chemin est remplacé par la route, objet quantifiable, raisonnable, amendable : « La route des Lumières constitue un tout », souligne Desportes. Le corps des Ponts et Chaussées est réorganisé en 1716 ; l'embellie économique (1730-1770) permet la multiplication des ouvrages d'art ; la cartographie, le pavage, les voitures, font des progrès considérables.

L'oeIL EN DÉROUTE

Sur huit jours de voyage, on en gagne deux à la veille de la Révolution. Les « grands tours », chers aux Anglais, peuvent commencer. Ils font l'objet de relations détaillées. Une philosophie de la nature se dégage du carcan de la physique cartésienne comme de la pensée chrétienne. Un genre pictural, le paysage, émerge et contribue à « dessiller » les yeux des voyageurs, qui portent désormais un regard différent sur les pays traversés. L'ingénieur compose la route grâce à des repères que retrouve le voyageur. Celui-ci apprend à percevoir les distances. Une continuité s'instaure entre le voir et le mouvoir. Au XVIIIe siècle, la route, « grande oeuvre technique », fonctionne comme un révélateur spatial.

Avec l'arrivée du chemin de fer, à partir de 1830, le voyageur, convoyé sans pouvoir intervenir, est d'abord décontenancé par la vitesse. Le paysage s'enfuit. Seuls des auteurs comme Victor Hugo ou Verlaine y découvrent une poésie nouvelle, un nouvel alphabet visuel. Mais si les premiers plans disparaissent, une sensation va naître, celle du panorama, ponctué, de temps à autre, par un détail fixé par l'oeil en déroute.

Ce nouveau mode de découverte spatiale renouvelle la vision du monde : il rend visible une succession de sites en les repoussant au loin. Et Marc Desportes rapproche le chemin de fer d'une autre technique, la photographie, née sensiblement en même temps. Pourtant, tout semble opposer la vision floue du mouvement engendrée par la vitesse et la netteté des images photographiques. En réalité, souligne Marc Desportes, les deux visions, qui font chacune intervenir un procédé technique, ne sont pas antinomiques. Elles ont « un domaine de validité bien délimité et exigent un effort d'adaptation de la part du sujet ». En train, le voyageur « adopte un mode perceptif où seule la vue lointaine intervient ; devant une photo, le spectateur adapte son regard à l'apparence conférée aux choses. » La photographie comme la vision donnée par un voyage en chemin de fer n'enregistrent pas la réalité. Ce qu'elles donnent à voir est le résultat « d'un mode opératoire ».

L'apparition de l'automobile, dans les premières années du XXe siècle, modifie encore la perception du paysage. L'automobiliste redécouvre la route, que le chemin de fer, cantonné sur une voie spécifique, avait rendue obsolète - et, avec elle, une liberté, une fantaisie oubliées. Un journaliste de *La Vie automobile* parle de « la succession éblouissante du paysage qui fait le charme du tourisme automobile ». Le paysage ainsi perçu, ce n'est plus la grande perspective cavalière ni le défilement au loin d'un vaste panorama, « c'est une succession de vues, s'enchaînant selon des angles variés », souligne Marc Desportes.

SANS DÉBUT NI FIN

Du coup, si le cinéma des frères Lumière avait célébré la locomotive, celui des années 1920 exalte l'automobile. Grâce au montage, il peut rendre l'enchaînement abrupt des visions qui s'imposent au conducteur à travers son pare-brise. Notamment le paysage urbain, haché, morcelé en séquences. Les films de Marcel L'Herbier, d'Abel Gance ou de Dziga Vertov sont des odes au mouvement comme au paysage urbain. Les écrivains emboîtent le pas : Dos Passos avec application, Chester Himes avec jubilation.

L'autoroute, réalisée à partir de la décennie suivante, est une nouvelle étape. Comme le chemin de fer, c'est un réseau spécifique, autonome, mais mieux adapté au terrain. Elle est très vite un élément majeur de l'aménagement du territoire. Pour Le Corbusier, c'est un outil essentiel pour les villes nouvelles, rationnelles, que traduisent quelques impératifs simples : habiter, travailler, se recréer, circuler. Les voies rapides permettent de relier les espaces différenciés, isolés par des espaces verts.

Mais l'autoroute est un « instrument » difficile à apprivoiser. Son aménagement est complexe, la vitesse abrège le temps d'information, elle requiert une signalétique lourde. A la moindre erreur d'orientation, le conducteur se retrouve seul, sans repères, dans un monde déshumanisé. « L'espace découvert au cours de l'expérience autoroutière est comme une sorte de trouée vers l'avant dont les bords fuiraient inexorablement, constate Marc Desportes. La perception générale du cadre extérieur est modelée par cette orientation frontale. Les éléments très lointains apparaissent presque immobiles, formant le fond de décor, les éléments distants se présentent selon des vues changeantes, tandis que les éléments situés à proximité de la voie sont animés d'un vif mouvement. » Et il rapproche le spectacle autoroutier des « compositions musicales modernes sans début ni fin » ou des « bandes dessinées des quotidiens, toujours lues par brefs épisodes et sans continuité ». Il y a donc une banalisation et une uniformisation des zones traversées, qu'elles soient rurales ou urbaines.

Marc Desportes consacre son dernier chapitre aux métamorphoses urbaines, « à partir de l'éclairage ponctuel fourni par les aménagements techniques ». Les artistes modernes, de Baudelaire à Walter Benjamin, ont découvert dans la cité le plus fascinant des paysages.

Le spectacle de la ville contemporaine relève-t-il encore d'une esthétique ? L'ingénieur des Ponts est pessimiste : « La coupure est flagrante entre, d'une part, les décideurs, les planificateurs, les aménageurs, et, d'autre part, les usagers, qu'ils soient nommés habitants, résidents ou citoyens. » La technique qui a si longtemps accompagné et révélé le paysage a entrepris ici de le dévorer. La ville hésiterait alors entre le chaos et la collection d'images.

Les dernières pages de Marc Desportes sur le paysage vu d'avion lui permettent d'aborder l'ultime frontière, notre environnement visuel « investi par le mode numérique ». Son constat est sévère : « Le paysage auquel -la vue numérique- introduit s'avère sans durée, sans rythme, sans consistance, sans matière, sans profondeur. » Ce qui lui permet de conclure avec Montaigne : « Notre condition est merveilleusement corporelle. »

Emmanuel de Roux