

VERS L'INFINI EN DÉFILEMENT: PRENDRE LA ROUTE

FLORENCE LE BLANC

Aux premiers temps du cinéma, plusieurs virent dans ses effets une analogie avec les moyens de transport. Sergueï Eisenstein aurait notamment établi des rapprochements entre la vision générée par le déplacement en diligence et celle des images en mouvement, y décelant une expérience visuelle préparant le regard à l'idée du montage¹. D'autres firent la comparaison avec le voyage en train. Ainsi la position du spectateur de cinéma regardant des images mouvantes évoque celle du passager assis dans son wagon, assistant au défilé du paysage. Selon Adalberto Müller, le train vient conditionner le regard à l'expérience du cinéma avant même son invention, induisant une nouvelle façon de regarder l'espace s'apparentant à celui des images mouvantes :

Tout en voyageant dans un « projectile » en mouvement, le passager de train aura une vision discontinue des choses. Le train confère au passager une « perception mécanisée » des choses, et entraîne par conséquent une modification du champ de vision et des autres sens : les images vues de la fenêtre se confondent, parfums et odeurs se mélangent, et créent des effets de synesthésie et de panorama dans la perception².

Survient subséquemment l'invention de l'automobile. En contexte nord-américain, l'aménagement des réseaux d'autoroutes entraîne une génération rebelle³ à la découverte de nouveaux territoires. À l'ère des beatniks, l'expérience du déplacement sur le territoire, alimentée par de nouvelles idées de liberté et d'individualité, favorise l'évocation du récit personnel. Et la route, ultime voie de singularisation, d'affranchissement des frontières, de soi, continue encore aujourd'hui à se présenter comme une structure favorisant le rassemblement des images, que celles-ci soient fixes ou mouvantes, tangibles ou intérieures. S'inscrivant dans les suites de l'événement LAB2 et des perspectives qui y furent révélées autour des questions de mobilité et de déplacement, la présente réflexion s'intéresse plus particulièrement à la place qu'occupe la route au sein de pratiques artistiques alimentées par la déambulation et, plus largement, par l'idée du voyage. Se référant principalement au contexte routier nord-américain, elle s'articule par-delà les frontières disciplinaires, à partir d'un corpus partagé entre différents champs de création.

Par sa linéarité et l'enchevêtrement de réseaux qu'elle laisse présager, la route présente une forme qui convient bien à l'élaboration d'une fiction. Les possibilités de stations, de retours ou de bifurcations qu'elle suppose font qu'elle constitue une structure propice à l'articulation d'un récit. Couramment, chez les écrivains, le récit autofictionnel permet de donner vie à des choses qui *auraient pu survenir*. Et ainsi, la route, par les différentes configurations temporelles qu'elle permet d'incarner – entre passé et présent, entre fixité et mouvement – peut alors devenir l'occasion de matérialiser cette bifurcation vers le chemin qu'on aurait aimé prendre.

Dès qu'on s'y engage, la route « délaissée » ne cesse-t-elle pas de l'être au profit de l'autre, et vice versa, autrement dit le choix de l'une ne fait-il pas de l'autre la bonne ? Ne reste-t-il pas toujours une route « *not taken* », perspective aussi rassurante que vertigineuse si le sens d'une vie dépend tout entier de la décision prise au départ ? Chaque route ne mène-t-elle pas à d'autres embranchements identiques, et comment revenir si l'autre route, au temps de la première décision, avait été celle qui aurait tout changé⁴ ?



MARCIO LANA-LOPEZ
IMAGES TIRÉES DU LIVRE *LITE SWEAT CRUDE*
QUÉBEC, ÉDITIONS J'AI VU, 2008.



Cette idée d'une voie se divisant régulièrement en de nouveaux embranchements exprime bien la grande potentialité des dédoublements que la route, en tant que structure, offre aux créateurs. Au cinéma, il est assez fréquent que le récit routier donne lieu à un dualisme identitaire chez le protagoniste, simultanément à son déplacement sur le territoire. Quittant la ville pour se retrouver sur une route lui donnant accès à la nature, à la vie sauvage, le héros du *road movie* retrouve sa part primitive, celle qui s'oppose à la civilisation, à ses règles, à ses codes, et à tout ce qu'ils peuvent réprimer dans la singularité d'un individu. Dans la réalité, le *road trip* peut ainsi constituer une occasion de cheminement inspirante pour certains artistes dont les pratiques performatives misent sur le dépassement de soi.

Le 3 janvier 1992, Sophie Calle quitte New York en direction de San Francisco à bord d'une vieille Cadillac. Munie d'une caméra vidéo, l'artiste effectue ce voyage aux côtés de son compagnon Greg Shepard, qui dispose de sa propre caméra. L'expérience de leur périple se trouve captée simultanément en regard de leurs perspectives distinctes et mènera à la réalisation d'un film, *Double-Blind (No Sex Last Night)*. À mesure que le duo progresse sur le territoire, Calle et Shepard se confient individuellement à la caméra et montrent l'évolution de leur relation, produisant par la vidéo un journal de voyage à deux voix. Et la route, évoquée simultanément par Shepard et Calle, se dédouble entre leurs points de vue respectifs.

On ne connaît pas le hors-champ du projet ; la réalité derrière les captations et le travail de montage en amont du film. Là n'est pas l'intérêt. Toutefois, rappelons que la démarche multidisciplinaire que mène Sophie Calle depuis la fin des années soixante-dix s'articule entre documentation de sa vie réelle et détournement autofictionnel. Si, d'une part, elle documente des événements qui sont effectivement survenus, de l'autre il lui arrive aussi de créer des situations fictives où elle performe au-delà de son existence propre. De ce point de vue, *Double-Blind* comporte une part de fiction, ou du moins de mise en scène. Parce qu'elle se filme dans une situation qu'elle a elle-même élaborée, Calle se trouve à enregistrer une expérience où le réel s'avère en partie anticipé par l'intention artistique. Mais ce construit de l'intention rencontre une dimension aléatoire qui s'avère

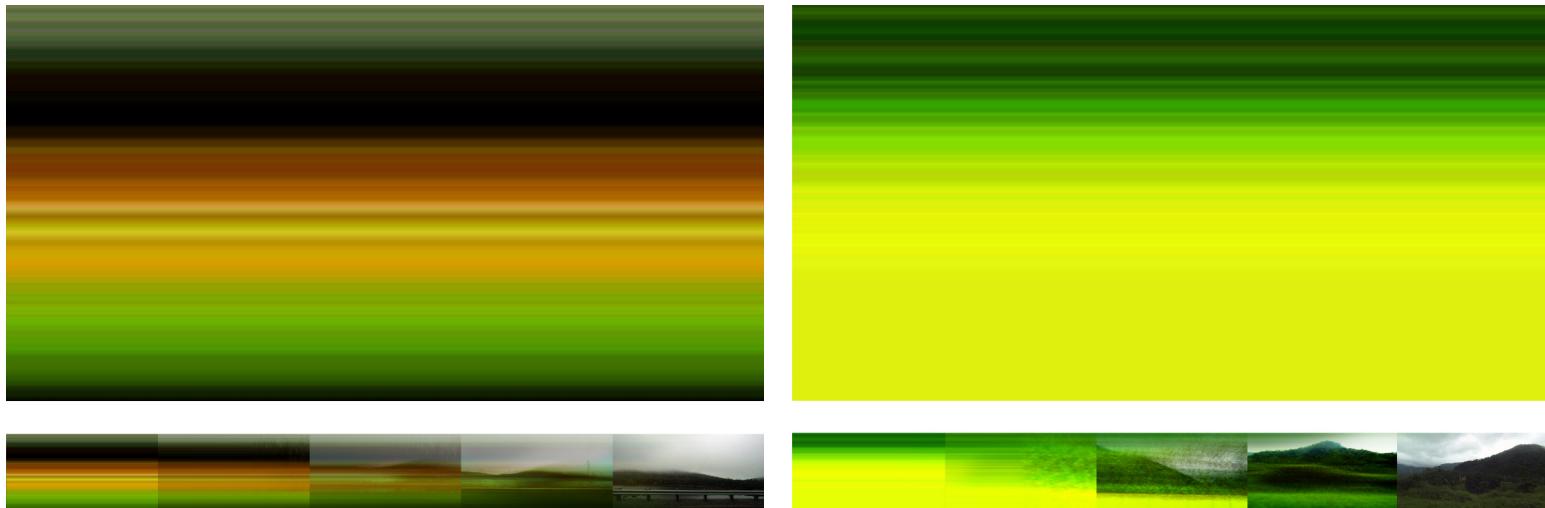
générée par la mobilité du projet. En filmant ce périple routier avec son ami, Calle inscrit son expérience dans une démarche performative dont l'évolution suit le fil de la route. Et c'est précisément cette route – ses imprévus, les aléas qu'elle fait subir au couple – qui permet aussi à l'artiste de vivre une expérience tout de même sincère, qui la transforme en héroïne réelle d'un *road movie* pourtant construit.

Que suit-on exactement lorsque l'on prend la route ? Une question, des réponses à l'infini. Souvent la quête édénique, la présomption d'un bonheur toujours ailleurs. Ou encore la soif de liberté, de fuite, hors des frontières du connu. Parfois il s'agit aussi de découvrir des lieux dont on a longtemps rêvé sans jamais les voir, la terre lointaine d'ancêtres disparus, l'étrange contrée où seraient survenus tels événements... Des quêtes qui – parce qu'elles se rattachent à l'imaginaire, au souvenir, à la mythification – laissent présager d'une intangible présence. On se souviendra aussi du *road runner* de Chuck Jones où la route devient le symbole de cette course vers quelque chose que l'on ne parvient jamais à atteindre complètement :

Et si le *road runner* n'était qu'une illusion, la construction imaginaire d'un miséreux efflanqué, voire une projection fantasmatique ? Et si Bip Bip était moins le rêve du coyote que celui de l'Amérique, *stupid* tout entière, lancée à la poursuite d'un bonheur qu'elle n'atteindra jamais, mais dont l'hypothèse fictionnelle suffirait à la combler⁵ ?

Et qu'adviert-il si l'hypothèse fictionnelle ne suffit pas ? La déception qui peut survenir sur la route qui semblait pourtant prometteuse aura récemment fait l'objet de différents projets photographiques. Avec sa série *Stranded* (2010), Amy Stein montre le désarroi de gens dont le trajet est interrompu par un incident routier. Alors que sont révélés les visages maussades d'individus à proximité de leur véhicule immobilisé, la représentation de la désillusion se fait ici littérale. Plus fondamentalement, pour Amy Stein, ces figures de désolation attendant du secours font écho à la déception du peuple américain devant la lenteur de la réaction de son gouvernement lors des inondations de 2005 à La Nouvelle-Orléans⁶.

Avec son projet *Cues for sightseers* (2003), Marlene Creates répertorie photographiquement les panneaux routiers annonçant des points de vue panoramiques du Yukon. Le territoire, que l'on envisageait comme un espace sauvage, se transforme ainsi en expérience standardisée⁷ qui n'a plus rien à voir avec les rêves d'aventure et de liberté. De son côté, le photographe Scott Conarroe, avec ses séries *By Rail* et *By Sea*, présente la réalité derrière notre « sentiment idéalisé de liberté⁸ », en révélant des paysages gâchés par les structures industrielles. Hors de la ville, où l'on croise aussi des camions transportant des porcs en direction d'abattoirs ou encore des arbres encore verts fraîchement abattus, nous sommes parfois confrontés à des visions mortuaires que nous aurions préféré ignorer. Au fil du déplacement motivé par des désirs libérateurs de beauté ou d'évasion, on découvre une réalité décevante, qui nous révèle des limites que nous n'avions pas considérées et qui dressent de nouveaux murs à l'égard de l'imaginaire.



BERTRAND R. PITT
TRAVELLING (ÉTUDE) PARC DES LAURENTIDES, 175 NORD, 2010
IMPRESSION AU JET D'ENCRE SUR POLYPROPYLÈNE, 56 X 43 CM
IMPRIMÉ AU CENTRE SAGAMIE, TIRAGE 1, 2, 3/10
COLLECTION PRIVÉE

BERTRAND R. PITT
TRAVELLING (ÉTUDE) SERRA DO MAR, LITORAL NORTE, SP, BRASIL, 2011
IMPRESSION AU JET D'ENCRE SUR POLYPROPYLÈNE, 56 X 43 CM
IMPRIMÉ AU CENTRE SAGAMIE, TIRAGE 1/10
COLLECTION PRIVÉE

Alors qu'elles peuvent aussi symboliser l'immuabilité, voire l'infini, les vastes étendues que traverse la route contribuent à moduler différentes mises en rapport du temps et de l'espace. Possiblement, toute situation de mouvement générée par le déplacement sur un territoire en amplifie l'apparence de fixité. Se révèlent alors des espaces semblant parfois correspondre à une autre époque, comme s'ils avaient été tenus hors du temps qui défile. Pour reprendre l'exemple du cinéma, il suffit de rappeler tous ces *road movies* où le héros s'arrête dans une ville qui semble habitée par une communauté « péquenaude », vivant à l'ancienne et dont les valeurs rétrogrades tolèrent mal la venue de l'Étranger. Pensons au machisme auquel se butent les héroïnes de *Thelma et Louise* ou encore à l'homophobie que rencontrent les drag-queens de *Priscilla, folle du désert*. Cet état de fixité, de temps interrompu, peut également se manifester de manière plus littérale par la présence de maisons abandonnées, d'épaves de voitures, de carcasses animales...

On peut faire dire ce que l'on veut aux ruines. Alors que leurs dernières traces tangibles sont parsemées d'absences, l'imaginaire comble ce qui n'est plus visible. Dès l'époque des daguerréotypes, la ruine constitue un sujet fréquemment photographié en raison des différents rapports au temps que sa présence induit dans une image. Déjà distincte du présent courant, la ruine photographiée se trouve conservée par un dispositif intrinsèquement associé à des valeurs de préservation, et donne inévitablement lieu à une relation de mise en abyme avec le regardeur⁹. Et ainsi, le récit routier devient pour certains photographes l'occasion de relier diverses formes de ruines en une même trame.

En 2008, l'artiste multidisciplinaire Marcio Lana-Lopez, alias Never Lopez, publie le livre *Lite Sweat Crude*. Alliant photographie et écriture, l'ouvrage relate le récit routier d'un couple en territoire nord-américain. Les images qui accompagnent le texte présentent des espaces que différents facteurs peuvent associer à des ruines modernes. Il s'agit souvent de lieux typiquement routiers – des restaurants rapides, des stations-service – dont l'état de négligence signale manifestement l'abandon. Et s'ils ne sont pas délabrés, les lieux de *Lite Sweat Crude* présentent un caractère décalé : on découvre des commerces démodés qui vendent de vieux albums de musique country,

5. Bernard Benoliel et Jean-Baptiste Thoret, *Road Movie*, USA, Paris, Éditions Hoëbeke, 2011, p. 76.
6. Amy Stein, « *Stranded* », www.amystein.com/stranded.
7. Pierre Dessureault, *Nordicité*, Québec, Éditions J'ai VU, 2010, p. 9.
8. <http://blackdogonline.com/art/by-rail-and-by-sea.html>.

9. André Habib, *L'attrait de la ruine*, Crisnée, *Yellow Now*, 2011, p. 17.

des stationnements de motels glauques, de sombres salles de quilles désertes... Personne ne figure dans les lieux qu'a photographiés Lana-Lopez. On trouve toutefois diverses représentations humaines, comme cette crèche de grandeur nature sur la pelouse d'une banlieue grisâtre ou encore ces mannequins en vitrine. Des éléments qui, parmi tous ces espaces déserts, semblent mettre en scène la représentation mythique d'une humanité disparue.

Le résumé de quatrième de couverture de *Lite Sweat Crude* annonce que l'histoire se déroule «au cœur d'une Amérique ruinée¹⁰». On ne précise pas exactement dans quelle partie du vaste continent se produit la traversée. Cet état d'indéfinition territoriale s'exprime également par le texte, qui est écrit en une langue inventée croisant le portugais, le français, l'espagnol et l'anglais. Alors que les images se révèlent parallèlement à la lecture d'une langue qui n'existe pas surgit l'idée d'un territoire où les frontières ont été abolies, présumant d'un bouleversement qui, dans le présent du lecteur, n'est pas encore survenu. Le caractère dépassé ou agonisant des lieux se situe ainsi dans la perspective d'un futur à venir. En intégrant à sa fiction différents lieux déjà décalés du présent conjugués au futur antérieur, Marcio Lana-Lopez incite à regarder le monde avec le sentiment d'assister à son déclin, ce qui accentue la fixité des espaces qu'il photographie. À l'exception d'une ou deux images de panneaux publicitaires s'adressant aux conducteurs, la route de *Lite Sweat Crude* n'est pas concrètement visible. Par-delà l'imaginaire du lecteur, elle demeure présente dans l'interstice de chacune des images qui composent le récit et dont elle tisse la trame.

Cette idée d'une présence invisible de la route apparaissant au travers de ruines intervient également dans l'installation *Holidays* (1999) de Pierre Ardouvin. Au centre d'une pièce sombre, une voiture gravement accidentée tourne sur elle-même. À l'intérieur de l'épave, un projecteur opère d'autres mouvements de rotation, diffusant perpétuellement les variations d'une lumière vive. On entend une musique et une voix, dont on ne parvient pas à saisir les paroles. Il s'agit d'une vieille chanson de Michel Polnareff diffusée à l'envers, *Holidays* (1972), évoquant un voyage de vacances qui se serait tragiquement terminé. La répétition en boucle de la chanson, tout comme le mouvement de rotation de la voiture, donnent l'impression d'une suspension paradoxalement mouvante du temps.

Même si on ne voit pas la route, celle-ci agit sur notre imaginaire qui tente de combler le mystère que laisse planer la scène. Elle se manifeste indirectement, semblant contenir les mouvements rotatifs continuels du véhicule ou justifiant les variations de lumière dans cet espace de noirceur. Elle s'inscrit également dans l'écoute de la bande sonore dont l'inversion indique le bouleversement de la trajectoire qu'auraient suivie ses occupants si l'accident n'était pas survenu. Cette discontinuité perpétuelle de la route se transforme ainsi en éternité funèbre.

Pour d'autres artistes, la continuité routière s'avère une matière potentielle à l'abstraction. Depuis quelques années, l'artiste québécois Bertrand R. Pitt explore notre rapport à la vitesse et à l'espace. Issues de séquences vidéo captées lors de déplacements en voiture, les œuvres de son projet *Travellings* (2010-2014) lui ont été inspirées par l'idée qu'un déplacement de plus en plus rapide

10. Never Lopez, *Lite Sweat Crude*.
Un kink-route de Never Lopez, Québec,
Éditions J'ai VU, 2008.



BERTRAND R. Pitt
TRAVELLINGS, INSTALLATION VIDÉO INTERACTIVE, MAISON DE LA CULTURE FRONTENAC, MONTRÉAL, 2014
COLLABORATION À LA PROGRAMMATION ET AU SON: SÉBASTIEN RAINVILLE-PITT, PHOTO: GUY L'HEUREUX

comporte le risque de «voir sans voir¹¹». Pensé dans une perspective évolutive, le projet progresse au fil des déplacements effectués par Pitt lors de différentes résidences de création au Canada et à l'étranger. Une fois les captations de déplacements routiers réalisées, celles-ci sont restituées sous la forme d'une projection vidéo interactive qui varie selon les mouvements ou la posture que prend le spectateur de l'œuvre.

Le paysage, initialement reconnaissable, se perd alors pour se transformer en bandes horizontales de couleurs et de luminosités variées, évoquant la picturalité plasticienne. Une idée qui rencontre son aboutissement dans la réalisation d'impressions au jet d'encre : le défilé qui avait généré les bandes se trouve transformé en véritables compositions abstraites. Ainsi, *Travellings* ne révèle pas directement le paysage que l'on perd lorsqu'on prend la route à toute vitesse, mais plutôt la nouvelle vision qui en découle. Or, dans cette vision, l'espace et le déplacement, puisqu'ils progressent ensemble, se trouvent finalement fusionnés, formant un tout. Les potentialités d'embranchement et de dédoublement disparaissent, l'opposition entre fixité et mouvement se volatilise, et du coup les frontières aussi.

Et la route se poursuit au travers des grands espaces, des ruines, des chemins qui ne furent jamais pris, de la rencontre de l'autre, de soi... Mais que l'on parvienne ou non à l'aboutissement de sa quête, un jour ou l'autre on est bien obligé de s'arrêter. Pour faire quoi? Retrouver les trajectoires du quotidien, là où les chemins se rencontrent le plus souvent en boucle. Mais au-delà de soi, la route se poursuit, encore et toujours, entraînant d'autres formes de création qui la rendent à la fois sujet, structure et matière. Elle englobe simultanément celui qui la prend et ce qu'il poursuit. Elle suit le territoire, le contient, le perd, quitte à perdre parfois celui qui la prend. Prendre la route, c'est prendre l'infini en défilément.