

Andrea Gnam

Géométrie de la dérive : sculptures urbaines éphémères entre arrêt et bouleversement

Traduction Jean Claude Mouton

Quatre jeunes gens affairés, tournant le dos à l'objectif, sont assis en habits légers. Devant eux, une étendue d'herbe, c'est la cicatrice du Mur de Berlin dont un pan se profile à l'horizon en attente de démontage ; on voit des lampadaires, quelques passants.

En 1990, Berlin n'est plus divisée ; nous sommes juste au début d'une énorme transformation urbaine qui n'aura pas toujours été réussie, et qui a surtout su servir les intérêts financiers des investisseurs. Cet arrière-plan historique de dix ans dont Jean Claude Mouton a photographié inlassablement les développements va-t-il se refléter dans ses prises de vues de formes architecturales, d'ambiances et de couleurs ?

Ancrage au sol

À propos d'un livre de photographies de Mario Ambrosius sur le Berlin libéré du Mur pendant l'hiver 1990/91, le réalisateur et photographe Wim Wenders faisait part de ses réflexions sur les positions trop souvent décevantes des photographes à propos de leur travail (Wim Wenders, *The Act of Seeing, Texte und Gespräche*, 1992, page 158). Sa critique revient sur une observation familière : une fois le travail terminé, écrit-il, bien des photographes considèrent que leurs enregistrements instantanés n'ont finalement rien apporté au lieu, mais lui ont au contraire pris quelque chose, son ancrage historique au sol. Tout au contraire d'un écrivain, poursuit-il, ou d'un peintre. Ces deux professions feraient réapparaître le lieu devant l'oeil intérieur du lecteur ou du spectateur, elles lui ajouteraient même des choses. C'est justement aussi en cela que la photographie se prête de façon si parfaite à fixer dans une série d'images les états successifs d'une zone urbaine, de telle manière que puisse être observée sur une longue période la manière dont la répartition des espaces, les surfaces vides, les panneaux publicitaires et les couleurs à la mode deviennent une échelle de la connaissance historique de l'image de la ville. C'est ce que montrent les travaux de Jean Claude Mouton.

Que synthétise notre oeil intérieur, au-delà de l'événement spectaculaire — comme par exemple en son temps les travaux sous l'eau dans la fosse inondée de la Potsdamer Platz ou bien l'Infobox rouge du haut de laquelle les touristes pouvaient voir ce qu'il se passait —, quand nous avons immédiatement devant nous les processus banals de la construction : les travaux de terrassement, les excavations, les canalisations et câblages, les déviations, les routes barrées ?

Découpages spatiaux inhabituels

Observons d'abord les premières années berlinoises entre 1990 et 2000 : ce qui reste dans la mémoire du piéton, c'est peut-être le sable emporté par le vent d'est dans les rues, ou les travaux avec leurs couleurs vives au milieu de la terre retournée. Orange, bleu ciel, rouge, bariolées comme des pâtes à modeler, ces couleurs forment un contraste avec les tons ternes du sol, cette étendue d'herbe encore blafarde parsemée de jeunes plants, d'affiches publicitaires et de panneaux chargés de typographies. Des vues changeantes se condensent rétrospectivement sur les quelques images qui restent : ce sont des découpages spatiaux éphémères et inhabituels qui produisent des assemblages géométriques, formés par des immeubles isolés, des façades coupées en oblique, des murs soudainement mis à jour, des éléments de construction pointant vers le ciel, des bras de grue qui sillonnent l'image attendrie de la ville après la destruction et la reconstruction. Dans l'ordre des prises de vues photographiques, ces nouveaux segments spatiaux deviennent visibles : ils ne sont pas seulement apparus au sol comme surfaces rasées ou non bâties, mais justement aussi comme des cadrages nouvellement formés entre bâtiments restants à travers lesquels tout à coup un morceau d'horizon devient visible.

Ces vues éphémères sur le "ciel au-dessus de Berlin" peuvent éveiller une envie irrépressible de nouvelles possibilités ou de perspectives inédites, ou bien être traversées par une mélancolie naissante, des sentiments qui naissent quand un axe visuel est libéré pour peu de temps, avant de disparaître à nouveau dans les constructions et se soumettre à l'ordre habituel des choses. La façon dont nous réagissons à de tels changements de ce qui nous est habituel doit aussi

dépendre de l'âge, du lieu dans lequel nous avons grandi et où nous avons vécu, de la littérature que nous avons lue, des conversations que nous avons eues.

Par exemple, en 2001, c'est-à-dire approximativement à la même période que les prises de vues de Jean Claude Mouton, Michael Rutschky, dans son livre *Berlin, la ville comme roman*, décrit le souvenir de la Potsdamer Platz avant sa reconstruction par les investisseurs sous forme d'immeubles commerciaux comme l'incantation obligée d'un nom autrefois prestigieux. Pour Michael Rutschky, l'ancien noeud de circulation de Berlin dans les années qui ont suivi sa destruction est le lieu d'une surestimation presque mythique, quand la place traversée par le Mur, un *no man's land*, révélait l'existence d'une friche au milieu de la ville. Même s'il s'était agi seulement en cela pour Rutschky (qui est né en 1943) comme pour la plupart de ses contemporains de la promesse fantasmagorique d'un retour de la capitale d'autrefois à la grandeur rêvée par la littérature et les films d'avant-guerre. A propos des années qui ont précédé la chute du Mur, il écrit : « Autrefois le monde avait un bord — ce que les habitants ont alors seulement remarqué parce que ce bord a eu tout à coup des trous, ce à quoi personne ne s'attendait plus depuis des années. Qu'y avait-il à voir de l'autre côté ? La Ebertstrasse, pourrait-on dire. Mais de toute façon on voyait toujours ici "Potsdamer Platz", seulement et toujours "Potsdamer Platz". En fait, on ne voyait rien, des espaces vides (...) Aussi longtemps que le Mur était là, c'était facile. Il suffisait seulement d'y aller et de regarder à travers les trous qui lui avait été infligés de manière si inattendue, on voyait le rien nommé "Potsdamer Platz" qui apparaissait soudainement. » (Michael Rutschky, *Die Stadt als Roman*, Berlin, 2001, page 43).

Tectonique de la phase de bouleversement

Dans les images de Jean Claude Mouton, nous rencontrons un autre intérêt. On pourrait nommer cela un intérêt constructif-esthétique, une attention pour le nouvel assemblage d'espace dans une période de transition encore peu prise en compte, sachant que tout cela allait disparaître après quelques années. Dans ses années berlinoises, le photographe, alors jeune adulte ayant grandi dans le sud de la France, a fixé son attention sur le potentiel de mémoire du présent dans le but d'une vision et d'un classement futurs. Dans ses images est mise en évidence la tectonique éphémère de la phase de bouleversement, que le photographe rend visible par le choix de l'ordre des photographies, intensifiée par chaque image supplémentaire. Les premières images sont retenues dans leur couleur et marquées par le tracé du Mur qui n'est pas encore démolé ni enlevé. Nous voyons une Trabant démembrée, dont une des portes est largement ouverte — elle est là comme un oiseau préhistorique blessé qui se serait posé sur une île inhospitalière avec son aile restante.

De grosses dalles de béton rangées de manière régulière les unes derrière les autres font penser aux vestiges archéologiques d'une route historique ancienne — même si les Romains ne sont jamais venus jusqu'ici — qui rappelle un ouvrage de maçonnerie consolidé de mortier. Elles mènent vers le fond en formant une légère courbe, entre une haie et une rangée de maisons coupée par le cadre, l'horizon limitant le regard : peut-être commence-t-on à échafauder des réflexions sur la manière de sauter d'un bloc de béton à un autre pour avancer promptement, en supposant qu'on veuille utiliser ces dalles comme des pavés.

C'est sans doute dans la nature de l'imagination urbaine de se représenter le sol actuel de la ville à une époque où elle était habitée par des plantes inconnues et des êtres vivants depuis longtemps disparus. Les images jouent finement avec ces scénarios, dont la vision des zones de bouleversement intra-urbaines, de la terre sous l'asphalte, rappelle que l'image de la ville actuelle forme seulement un point sur un long axe temporel : elle est encore ouverte vers le futur, mais elle se perd aussi dans l'incertitude du côté de son passé.

Sculpture urbaine

Dans le cas de Berlin, dont l'histoire a été gelée pendant plus de quatre décennies, Jean Claude Mouton, face à la transformation urbaine et au territoire déblayé, ne s'en est pas tenu aux chaînes d'associations habituelles des fleuves asséchés, des forêts anciennes ou des mers préhistoriques, qui se déclinent habituellement dans de tels tourbillons d'époques depuis longtemps révolues. Il a préféré utiliser comme marqueurs temporels des éléments industriels périmés — Trabant, morceaux de Mur encore debout, blocs de béton démontés... — qui, par leur

Évocation des rapports de propriété et de domination passés et actuels, suscitent l'étonnement. La géométrie créée dans l'image est impressionnante, Jean Claude Mouton mettant en relation des immeubles et des autos, des roulottes de chantier et des clôtures comme autant d'éléments intégrant un système coordonné parfaitement réfléchi. Cubes et parallélépipèdes apparaissent comme des matériaux visuels dans l'oeil du plasticien. Il ne s'agit toutefois pas ici seulement d'un arrangement matériel, mais également d'une structure relationnelle dans l'espace. De la même manière qu'un sculpteur organise aussi l'espace – le vide – entre les parties dans une sculpture pour le rendre visible, les images de Jean Claude Mouton le font avec des surfaces : ce que nous voyons dans et avec elles, ce sont des relations entre les immeubles, les êtres humains, les éléments de construction et les véhicules. Et déjà se posent des questions intéressantes : quels espaces se forment entre automobiles et chantiers, entre automobiles et immeubles, entre automobiles et automobiles ? Quelque chose de notre vie sociale peut-il s'exprimer par ce biais ? Nous voyons des ensembles d'habitation avec au premier plan des roulottes de chantier ; les rangées de fenêtres des bâtiments en béton paraissent de la même proportion que le petit conteneur orange perdu dans cet assemblage, ainsi qu'une voiture rouge de classe moyenne – tout est ordonné comme si cela avait été mesuré avec les mêmes tables de calcul et de construction. Des tables de calcul multicolores, avec leurs bâtons pour les unités, les cinq et les dix, aidaient autrefois grâce à l'expérience spatiale des nombres les écoliers débutants ; c'était une époque où les enfants dessinaient des voitures carrées et des maisons avec des toits pointus. Ici, sur le terrain reconstruit à neuf, tout est en grandeur nature, la pulsion de jeu est maintenant au service de calculs urbanistiques et financiers.

Structurées de façon semblable, d'autres compositions d'images ont pour objet la construction et les espaces déjà achevés, par exemple dans la paire de photographies située pages 36 et 37. Au premier plan à gauche nous voyons une scène laissée floue avec une voiture rouge en mouvement traversant une zone de constructions déjà bien avancées. Plus loin derrière, une Trabant stationnée – pour moitié blanche et pour l'autre moitié marron clair. Sur l'image à droite, nous voyons en différents tons bleus et gris un bloc d'habitation, un conteneur, un véhicule de livraison. Rangés comme dans une caisse, ils forment des cubes empilés les uns derrière les autres. Après un certain temps, nous découvrons dans le rétroviseur au milieu de l'image de gauche, dans le tiers inférieur, une autre voiture noire de face, très petite, comme si elle n'était qu'un jouet. Peu à peu, les surfaces vides, l'ancien *no man's land* urbain ou les zones en rénovation se peuplent de signes régulateurs, de panneaux de signalisation, de pictogrammes, de systèmes de canalisation, d'affiches publicitaires annonçant la fin du chantier. Les piétons ne font que passer à l'intérieur de ce système de signes, et on se demande s'ils ne forment pas eux-mêmes une sorte de pictogramme.

On peut aussi laisser glisser le regard et saisir l'événement dans sa totalité comme des images doubles : alors se combinent les bras de grues, les mâts, les rues barrées ou les feux tricolores de chantier, le tout formant par le jeu des formes cubiques ou linéaires et l'espace qui les sépare comme une écriture en grand format possédant une typographie originale, quelquefois suspendue en l'air, quelquefois fixée au sol. Cette écriture couvre la ville et autant sa signature peut apparaître provisoire dans chacune des images, autant elle est en réalité durable dans son continu enregistrement de nouvelles constructions sur la surface urbaine. Les bâtiments terminés créent à leur tour des modèles architectoniques pérennes pour la vie qu'ils vont abriter. Le tout se laissera-t-il arrêter dans son déroulement à un moment donné ? Et où serions-nous alors ?

Les groupes de travaux suivants évoquent le temps suspendu et les arrêts contraints. La circulation automobile saturée ainsi que les terrains délaissés de la périphérie ont suscité l'intérêt continu de Jean Claude Mouton.

L'arrêt momentané est un effet secondaire de la circulation automobile et nous y sommes encore et toujours involontairement confrontés, mais il ne s'agit pas d'un arrêt au sens d'un moment de réflexion. C'est plutôt comme quand on attrape un petit enfant en train de marcher et qu'on le tient en hauteur : les petites jambes bougent encore un petit moment dans le vide.

A Paris, dans les années 1990, Jean Claude Mouton a photographié les rues submergées de circulation automobile pendant les heures de pointe. Ces images ont été réalisées à la même période que les images berlinoises ; elles forment une sorte d'opposition dans la mise en

parallèle des deux métropoles tour à tour appelées "capitale" d'une époque : Paris a été décrite comme la capitale européenne du XIXe siècle, Berlin comme le centre des années 1920. Des voitures et des motos roulent très près les unes des autres, quelquefois la circulation vient un temps à s'arrêter. A Paris aussi, Jean Claude Mouton concentre son attention sur le langage des configurations spatiales fixées un instant par les écarts entre les véhicules. Au delà de l'aspect social et formel du contenu des images, cette constellation en mouvement peut aussi bien signifier dans la réalité une traversée de rue sans problème qu'un accident de la circulation qui serait immanquablement source de coûts et d'énervements. Garder une distance est obligatoire, mais il s'agit aussi d'utiliser chaque interstice à son avantage, de réduire au maximum la distance avec la voiture qui précède. Les images sont regroupées et ordonnées pour former des ensembles cohérents aux couleurs de plus en plus intenses. Les photographies ont été prises du point de vue de celui qui se déplace à pied et se faufile à travers la circulation, et elles montrent aussi bien la fascination esthétique pour la disposition formelle à l'intérieur et entre les images que la lutte quotidienne pour la survie. Ce qui était un jeu apprécié quand on était enfant, faire avancer ou reculer des voitures miniatures, devient ici, à grande échelle, l'expérience quotidienne du citadin. Notre regard saisit rapidement la situation, mais notre attention est retenue par les images à droite et à gauche, en haut et en bas, exactement comme si nous devions, depuis l'intérieur d'une voiture, enseigner comment traverser à un piéton au bord de la rue qui tâte le terrain et essaie vainement d'aller de A à B.

Jeu de taquin et kit social

La vue est toujours barrée, la traversée impossible, nous cherchons inlassablement un chemin comme dans un labyrinthe, le regard doit pour cela chercher à contourner des obstacles mouvants. Le territoire urbain réservé au piéton se limite aux places, aux jardins publics et aux zones spécialement créées pour lui. Mais ici, dans la rue aux heures de pointe, le piéton doit tirer son avantage d'un laissez-passer qui lui est délivré pour un court instant seulement. Comme dans un jeu de taquin, les vides qui viennent juste d'apparaître se refermeront rapidement et sans trace devant ou derrière lui. Décrits par Michel de Certeau dans *L'invention du quotidien* (Paris, 1994, page 147) comme les traces pas toujours prévisibles des flots de piétons dans la ville, "les cheminements" que les urbanistes ont planifiés en forme de systèmes de communication à la manière des sentiers battus ne peuvent ici tout simplement pas avoir lieu. Ce qui est fascinant dans les prises de vues de Jean Claude Mouton, c'est bel et bien la sculpture urbaine créée par les voitures dans leurs proportions esthétiques. Les panneaux dépassent de la masse comme les petits drapeaux d'un guide de voyage alternatif : ce qui nous est donné ici à voir ne sont pas des vues de cartes postales, mais ce que le touriste habituellement banni de ses photos quand il tient l'appareil au-dessus de la circulation qui gronde pour placer dans l'image des bâtiments historiques avec leurs façades ouvragées, leurs balustrades en fer forgé, en ignorant les événements alentour.

Jean Claude Mouton au contraire teste l'espace parisien de la circulation dans sa structure fondamentale de plein et de vide : dans ses prises de vues, presque tous les véhicules sont fragmentés ; on voit rarement une vue frontale dans son intégralité. Et aussi peu que, piéton ou conducteur, on s'intéresse aux occupants des voitures pour des raisons de sécurité routière, ces derniers jouent un rôle infime dans les photographies ; ils sont indiscernables ou si discrets qu'on les voit à peine derrière les vitres.

De temps à autre, des motards casqués se faufilent dans l'accumulation des carrosseries ; très rarement on voit des passants, et faire du vélo paraît trop dangereux. Des bouts de revêtement routier apparaissent dans l'image comme des chemins sombres, les passages piétons se laissent seulement deviner. Pour le spectateur comme pour le piéton, les voitures s'échelonnent selon leur hauteur et leur gabarit. De temps en temps, une peinture jaune vif ou d'un rouge éclatant ajoute un accent lumineux aux tons éteints des couleurs anthracite ou blanc cassé. On reconnaît aussi en quelques endroits isolés des éléments du bâti historique, des ornements tels que des balcons et des balustrades typiques, des grilles en fonte au sol pour protéger les troncs d'arbres encore fragiles, la coupole d'une colonne Morris ; on repère également des fragments d'inscriptions, des slogans publicitaires, des affiches, des graffitis ou autres tags : nous nous trouvons dans le centre-ville. Les véhicules, pare-choc contre pare-choc, semblent comme enchevêtrés, même s'ils ne se touchent pas et doivent se libérer bientôt de leur verrouillage

urbain. Est-ce là le véritable kit social qui, en soudant de manière homogène une ville envahie de voitures dans un rythme quotidien de ralentissements, d'arrêts et de redémarrages, prend en somme l'allure d'un jeu coopératif qui oblige matin et soir les conducteurs à vivre ensemble pour éviter que l'organisation quotidienne et professionnelle de tout l'édifice ne s'effondre ? La maîtrise plus ou moins parfaite de ce parcours inévitable est-elle l'épreuve de vérité qui distingue parmi les citoyens ceux qui en font partie, ceux qui connaissent les règles du jeu de la métropole et ceux qui les ont en mains — et ceux qui donc également, faute d'entraînement, semblent à première vue perdus, voire pas à la hauteur des exigences de réactivité, de flegme, et de volonté de survivre ?

Dérive

De façon autre que dans le jeu de taquin de la circulation motorisée, les enclaves qui apparaissent et subsistent en bordure ou au cœur des villes où nous avons de nouveau affaire avec des traces matérielles qu'on pourrait décrire comme l'héritage des processus planifiés et dont résultent des taches aveugles forment un ensemble de travaux qu'on peut désigner par périphérie. Là aussi on ne peut pas flâner au sens urbain, mais tout au plus dériver et se laisser surprendre par d'absurdes situations. Dans son texte *Théorie de la dérive*, qui est devenu aujourd'hui une référence pour les différents acteurs de l'"*urban exploring*", Guy Debord a ainsi parlé d'espaces psycho-géographiques qui invitent à des explorations ludiques et performatives. A Nanterre, un lieu également familier de Jean Claude Mouton, nous trouvons une situation historique particulière ; il s'agit d'une ancienne zone industrielle dans laquelle un bidonville s'était installé et étendu jusque dans les années soixante-dix du siècle dernier. Même si, sur le terrain tout proche d'une ancienne caserne et au grand déplaisir du maire communiste de l'époque, une extension de la Sorbonne fut alors installée (elle fut peu de temps après à l'origine des événements de mai 68), ces espaces sont restés jusqu'à aujourd'hui délaissés sur le plan urbain. C'est dans ce lieu que Henri Lefèbvre, qui y a enseigné pendant quelques années et qui entretenait une vague relation avec Guy Debord, a conçu ses écrits sur la ville. On peut bien sûr traverser le terrain sans y prêter attention, ou comme c'est si souvent le cas dans notre comportement face à la périphérie, le percevoir du coin de l'oeil depuis sa voiture. Mais on peut également, comme Jean Claude Mouton le fait avec son appareil photo, suivre les lignes effrangées des infrastructures. Ce que nous voyons alors, ce sont des restes d'une infrastructure en partie envahis par la végétation, en partie abîmés et souvent seulement visibles par l'arrière, et qui se laissent lire comme un commentaire laconique de notre besoin d'ordre et de règlement. Ces endroits sont certes publics mais en règle générale, ils se situent au delà du seuil de perception, et cela même s'ils se trouvaient au centre et formaient le "ventre de la ville" qui produit sans cesse de la périphérie, et qui à un moment donné reprendra également possession de ces zones. Leur portée psychologique peut souvent n'être perçue qu'après-coup, Jean Claude Mouton le fait, quant à lui, *avant* avec son appareil photo. On est confronté sans cesse au besoin d'ordre, d'exclusion ou de conservation, et la balance penche ici tantôt vers une attente mélancolique qui laisse les choses simplement livrées à elles-mêmes, tantôt vers un besoin d'établir précisément des frontières et des cloisons pour former de petites enclaves.

D'un côté ou de l'autre de la barrière

Parmi les images qui nous sont données à voir, certaines, obsédantes, se gravent dans leur clarté comme des signes : ainsi un groupe de chaises en plastique vert comme détremées et des tables de bistro se tiennent là, simplement à l'abri d'une barrière transparente sur une grande place déserte, devant laquelle nous voyons de banals supports à vélo. Nous nous trouvons alors non plus à Nanterre mais à Dunkerque — endroit qui, vu de Paris, semble tout aussi excentré ou périphérique. D'un point de vue historique, Dunkerque n'est cependant pas un endroit neutre, mais le lieu de retraite où un corps expéditionnaire britannique et des unités de l'armée française se sont trouvés bloqués en juin 1940 sous les assauts nazis et d'où ils n'ont pu finalement être évacués que par la mer. Jean Claude Mouton a notamment pris des photographies sur les lieux d'un ancien chantier naval qui a été fermé dans les années quatre-vingt et dont le terrain a été petit à petit reconstruit ces dernières années pour être utilisé d'une autre manière. S'agit-il, dans cette image prise non loin de là, du parking d'une grande zone commerciale pour articles de

jardin et de bricolage après la fermeture des magasins ? Mais pourquoi de larges bandes blanches, qui font penser dans un premier temps à un passage piéton, mènent-elles à éviter un espace clôturé délimitant un service de restauration en terrasse ? S'il s'agissait effectivement d'un passage piéton, il faudrait s'imaginer la chaussée passant directement à travers la zone des places où on s'assied. On imagine alors qu'il pourrait s'agir d'offrir une pause à la circulation et à la mélancolie du lieu en usant d'une contre stratégie gastronomique : quelques tables et des chaises vert pomme entourées d'une barrière ne créeraient-elles pas une petite utopie aseptisée de la consommation ?

Dans une autre photographie qui rappelle un peu une des images plus anciennes de Berlin des années quatre-vingt-dix, il est également question d'un en-deçà et d'un au-delà de la barrière : ici, dans la partie gauche de l'image, une rangée de maisons est séparée d'un champ par des haies et des clôtures. Abandonnés sur l'herbe blafarde encore hivernale qui s'étend au premier plan, un sapin de Noël desséché et un rondin de bois attendent leur enlèvement par les services spécialisés de l'autre côté de la barrière — à moins que de ce côté-ci de la barrière, le compostage naturel graduel et l'envahissement de l'herbe dans la brousse en devenir ne prennent le dessus. Comme un symbole à double face, ces deux images décrivent la situation intemporelle de la périphérie, à laquelle Jean Claude Mouton accorde son attention avec empathie sans jamais se laisser aller au romantisme.

Andrea Gnam
juin 2016