

THIERRY DUFRÊNE

On the road again

notes sur un thème de l'art américain

Si les romans de la route de la *beat generation*, ceux de Burroughs, Kerouac et Ginsberg ont fait l'objet de maintes analyses, si la célèbre scène de *North by Northwest* (*La Mort aux trousses*, 1959) de Hitchcock où Cary Grant est pris au piège à un carrefour de routes au milieu des grandes plaines est ancrée dans toutes les mémoires, on sait moins que le thème littéraire et cinématographique de la route eut des équivalents dans la peinture américaine dès les années cinquante. Il subit au cours des sixties une évolution vers un certain fading ou désenchantement alors qu'une critique interne l'amène à une redéfinition.

Ralston
Crawford,
*Autoroute
au-dessus de
la mer, de
Saint-
Pétersbourg
à Tampa,*
1939-1940.

Le tableau e(s)t la route

Figurer une route eût semblé après guerre aux expressionnistes abstraits, aux peintres de l'école de New York, un total retour en arrière vers les peintres régionalistes des années trente, les peintres de l'Amérique profonde, les Wood et autres Benton. Cependant issus souvent des grands espaces de l'Ouest – c'était le cas de Pollock né dans le Wyoming –, ils en avaient intériorisé l'ampleur spatiale et les longs déplacements. Ils finirent par les intégrer à leur expérience de l'abstraction.

Pollock fut le premier à définir la toile – qu'il plaçait d'ailleurs au sol – comme espace à parcourir et la ligne de peinture obtenue par égouttage (*dripping*) comme la trace laissée par un déplacement du corps tout entier, par un parcours (*trail*). Le recouvrement total des toiles de Pollock (*all over*) tissait un réseau unifié et pourtant toujours ouvert sur le monde, carte à la fois limitée et reliée au reste du monde où le nœud qu'est la tache de peinture manifeste le croisement des trajectoires.

En donnant en 1959 à une de ses toiles le titre de *Merrit Parkway*, faisant allusion à la voie express qui relie New York à Washington, le peintre américain d'origine hollandaise Willem De Kooning, chef incontesté de l'école de New York après la mort de Pollock en 1956, relie l'aventure du coup de pinceau et le rêve américain de la route. Il propose une vigoureuse composition obtenue à grands coups de brosse (*action painting*). Le résultat est aussi éloigné des évocations réalistes de chemins de pionniers qu'on trouvait dans la peinture régionaliste – et également dans les premières toiles de Pollock et de Kline des années trente – que du ruban parfait aux contours nets fuyant vers l'horizon (*hard edge*) tracé dans ces mêmes années trente par les précisionnistes comme Ralston Crawford qui avait peint, en 1939-1940, cette utopie dans l'esprit du réalisme social d'une *Autoroute au-dessus de la mer, de Saint-Petersbourg à Tampa*.

A la différence de Pollock qui fait son chemin sur la toile les yeux baissés, ramené vers le centre qui n'est nulle part et partout, le regard posé sur ses pas (ce qu'a admirablement saisi Andy Warhol dans *Fox Trot*, l'hommage ironique qu'il lui a rendu) et sur la matière du chemin, de la route (le sable, le verre pilé entrent souvent dans la matière picturale et les empreintes de mains faites au sol), De Kooning accélère le mouvement rectiligne, aimante les trajectoires. Dans ses écrits, il explique la genèse de l'œuvre : « Quand je travaillais à ce *Merrit Parkway*, il me vint à l'esprit : c'est juste comme le Merrit Parkway. » La peinture, *work in progress*, en

avançant devient son propre vecteur : la mise en route ouvre une voie sur laquelle l'acte multiple de peindre revient et qui devient *sa* voie. Mobilité et vitesse tracent la route. Il est évident qu'à la question de Léopold Bloom se demandant dans l'*Ulysse* de Joyce « si c'était le trafic qui créait la route ou vice versa ou en réalité les deux en même temps », De Kooning aurait répondu que pour ce qui concernait la pratique picturale, c'était sûrement la dernière solution qui était la bonne.

La route apparaît donc – ainsi que les ponts de New York, les ponts de fer peints par Franz Kline, par exemple – aux yeux des artistes de l'expressionnisme abstrait comme le vecteur privilégié de l'idée d'art comme aventure. La route s'affirme au détriment de la voie ferrée. Le train avait particulièrement fasciné le peintre Edward Hopper dans les années trente. En 1960, il déclarait dans un entretien pour la revue *Art in America* : « J'ai toujours aimé m'approcher d'une grande ville en train [...] on ressent comme un peu de peur et d'angoisse, tout en éprouvant un grand intérêt visuel pour les choses qu'on voit. » Mais il faut considérer comme un signe des temps et comme l'annonce des *road movies* le fait que le cinéaste Hitchcock utilise une réplique de la célèbre *House by the Railway* (*Maison près de la voie ferrée*) peinte par Hopper en 1925 pour le décor de son film *Psychose* en 1960 où l'action se passe dans le fameux motel Bates, situé évidemment près de la route.

La peinture rejoint en effet le cinéma sur ce plan. Dans le film de Hitchcock, *North by Northwest* (*La Mort aux trousses*), sorti en 1959, l'année donc de la réalisation de la toile de De Kooning, la route déroule devant Cary Grant sa propre légende, déploie son mythe, sécrétant successivement la voiture de gangsters, le *truck*, la dépose discrète d'un homme sur un chemin de traverse. Le danger, l'aventure viendront en fait de l'extérieur des voies tracées, en dehors des poncifs, de cet avion qui sulfate en dehors des récoltes. Cet en-dehors va devenir le dedans de l'aventure quand l'avion prend la route comme axe pour mitrailler le faux Monsieur Kaplan. La route devient *sa* route.

L'impression forte que laisse cette scène tient à ce que le vide apparent de la route, sa vacuité essentielle, est finalement saturé d'informations : la transitivité est partout, *unde, quo, ubi*, droite, gauche, aller-retour, marche avant, marche arrière, arrêt de bus, réseau secondaire, nationale, route de comté, vicinalité, nord-nord-ouest. Les réseaux de circulation sont multiples : capillarité des tiges des végétaux où le prétendu Kaplan tente de trouver refuge, marche en zigzag des insectes sur lesquels pulvérise l'avion

– chute en nappe –, grains voltigeurs, courants aériens dont use l’avion, orage qui va éclater, circulation aérienne, suspendue sur pneumatiques, ras du sol (Cary Grant rampe au sol derrière les mottes de terre), roulement, marche, rampement. Le court-circuit des réseaux, leur saturation et leur empiètement mutuel provoquent la catastrophe finale : le camion évite en s’arrêtant l’homme étendu au sol sur la route alors que l’avion en rase-mottes au niveau de la route vient le percuter.

L’artiste comme *slipping glimser* (regardeur furtif)

Alors que l’œuvre de Pollock entretient les plus grands rapports avec celles de Van Gogh et de Dubuffet, grands marcheurs et scrutateurs de glèbe, c’est à la mobilité d’un regard jeté d’une vitre de voiture, d’un rail de *travelling* de cinéma, en somme à un effet de route, à quelque art du moteur (Virilio), que fait penser l’œuvre de De Kooning. Les chemins peints par Van Gogh ne sont-ils pas toujours relevés, presque bouchant l’horizon de tableaux rendus rugueux par le face à face avec la terre ? Heidegger n’a-t-il pas étudié longuement les souliers peints par Van Gogh dans ses *Holzwege* (*Les chemins qui ne mènent nulle part*, 1950) ? Et dans ses *Texturologies* et *Matériologies*, Dubuffet redressa les sols, les macadams, reproduisant dans la frontalité le rapport qu’on a avec le sol en baissant le regard. La tache où Vinci voyait un univers est descendue du mur sur le sol. Mais la toile de De Kooning est, elle, liée à la manifestation même de trajectoire, d’un point à un autre, avec de formidables coups de brosse et un regard de passant, non plus hanté par le cercle, giratoire, comme celui de Pollock mais glissant. « Le contenu, c’est un regard en passant », disait-il : *Content is a Glimpse*. L’artiste est un *slipping glimser* : peindre équivaut pour lui à glisser un regard au paysage à travers la fenêtre du véhicule lancé à pleine vitesse sur la voie rapide. La peinture, « c’est comme lorsqu’on dépasse quelque chose et que ça fait une impression, une simple chose ». Le peintre Kenneth Noland, plus tard, définira en opposition l’idée de *One Shot Painting*, peinture d’un seul coup, dont la caractéristique est d’être suffisamment forte et unifiée pour être vue en passant à 100 km/h.

Il est certain que Hitchcock et De Kooning restent fort imprégnés du mythe de la route forgé depuis l’époque héroïque des pionniers, même s’ils en détournent au profit de l’art l’esprit d’aventure.

En revanche, ils annoncent par certains aspects la génération suivante, celle des *pop artists* qui sont plus proches de la *beat generation* par

l'abandon du lyrisme et la moisson qu'ils font d'éléments de la réalité la plus triviale.

La densification des réseaux, leur superposition, l'entrée de la signalétique (avec les panneaux d'arrêt de bus et de croisement, les plaques d'immatriculation des véhicules) que l'on a remarquées dans *North by Northwest* de Hitchcock s'observent aussi dans la peinture néo-dadaïste américaine, notamment celle de Rauschenberg. Dans *Black Market*, des images de rues, de routes, de véhicules sont insérées dans la toile par le procédé de report sérigraphique alors qu'un panneau *One Way* et une plaque d'immatriculation bien réels, eux, sont intégrés dans la *combine painting*. Un résidu de boîte de métal relié au panneau de sens unique est placé au sol, déchet qu'on trouve parfois sur la chaussée. La construction *Monogram* de 1959 présente sur un plancher composé d'un assemblage de toutes sortes de rebuts un mouflon empaillé cerclé d'un pneu : il y a dans cette œuvre la satire d'une civilisation de l'automobile qui passe sur le corps de la nature, d'un paysage devenu l'alliance de la carpe et du lapin.

Merrit Parkway annonce le *slipping glimser* que sera Allan D'Arcangelo (né en 1930) saisissant dans des toiles successives le déplacement du regard d'un automobiliste.

Le pop art ou le virage

Dans les œuvres des *pop artists* liées à la route, on observe comme chez les écrivains leurs contemporains une paradoxale dichotomie entre le cadre mythique dans lequel s'inscrit l'expérience (New Frontier, esprit des pionniers, route 66) et une réalité désenchantée. De même que le mythe du pionnier cède la place dans les romans de la route à la réalité du voyage, à ses notations concrètes, matérielles, parfois sordides, de même l'image enthousiasmante de la route comme métaphore du *work in progress* de l'expressionnisme abstrait le cède à l'invasion de la signalétique : la route tombe dans le panneau.

L'évolution de D'Arcangelo est de ce point de vue intéressante : sa série *Highway* commencée en 1963 dévitalise et démythifie la route comme aventure. Le modèle séquentiel du cinéma, au lieu d'exalter la recherche du nouveau, lui sert à démontrer le retour du même et l'attente déçue. Ainsi dans *June Moon* de 1963 dont les toiles successives montrent divers stades du déplacement en voiture et décrochent la lune en enseigne de compagnie pétrolière. Les surfaces en aplats neutres et sans inflexions

montrent l'indifférence du conducteur moderne par rapport à une nature potemkinisée par les panneaux et l'univers artificiel de la route (stations-service, motels et industries engendrés par les *turnpikes*, panneaux). En introduisant des éléments réels, rétroviseurs (*Crossroads*, 1964) sur lesquels il peint un paysage comme s'il y était reflété, grillages métalliques (*Airfield*, 1963) et barrières (*Barrier*, 1964), D'Arcangelo casse encore davantage le mythe. Il anticipe en partie ce que l'artiste allemand Edmund Kuppel réalisa depuis en y adjoignant de surcroît la vidéo.

L'effet Potemkine décelé par D'Arcangelo fournit également au même moment ses images les plus fortes à Ed Ruscha. Ses photographies comme celles de stations-service sur le trajet Los Angeles-Oklahoma, la fameuse « route 66 » (*Twenty-six Gasoline Stations*, 1963), des maisons du fameux Sunset Strip de Los Angeles (*Every Building on the Sunset Strip*, 1966) ou encore de parkings (*Thirty-four Parking Lots in Los Angeles*, 1967) sont impassibles, dépourvues de toute expressivité. Un tableau comme *Standard Station, Amarillo, Texas* (1963) associe une facture *hard edge* commune à Ruscha et D'Arcangelo et une assimilation de la route au faisceau du projecteur de cinéma, la fuite en pointe du ruban de la route vu en perspective favorisant l'identification. Alors qu'une vision surplombante met en évidence la construction du parking en trame orthogonale – écho chez Ruscha du goût minimaliste des années soixante – et donc la construction de la photographie qui se cale sur elle, la longue image déroulée des photographies des immeubles du Sunset Strip (*Every Building on the Sunset Strip*) mises bord à bord est totalement paradoxale : le large espace médian (deux fois celui dévolu à chaque suite de photographies) représente la route vue du dessus – ou plutôt pas vue du tout, en négatif – alors que la vision d'un des rubans représentant l'un des côtés de la route empêche la lecture de l'autre placé en sens inverse. Le morcellement du regard qui s'ensuit contredit la belle unité de champ que l'on rencontre par exemple dans le western américain filmant la rue centrale du village, centre de l'action, artère narrative.

Cette œuvre paraît l'équivalent américain de *La Prose du transsibérien et de la petite Jehanne de France* de 1913 où les couleurs de Sonia Delaunay répondaient aux vers libres de Blaise Cendrars. La donation Delaunay en fait entrer un exemplaire dans les collections du Louvre en 1963. La poésie du train, très européenne, est parallèle à la poésie américaine de la route. Comme plus tard les photographies de Ruscha, le livre de Cendrars et Sonia Delaunay se présentait comme un pliage à la chinoise ou un « tapis oriental » (Chastel). Mis bout à bout, le tirage du livre déplié aurait atteint

la hauteur de la tour Eiffel qui figure justement au bas de l'illustration. Sait-on si le tirage de l'œuvre de Ruscha permettait d'atteindre la longueur du boulevard qui en est le sujet ?

La route change de numéro

L'œuvre de Robert Indiana pousse à son extrémité l'abstraction de la route américaine en concentrant son intérêt sur les mots et les nombres associés à la route. Dans *The American Dream* de 1961, le nombre 66 – pour la route mythique n° 66 – s'inscrit sur l'une des pointes des étoiles empruntées à la décoration des billards électriques. L'asphalte converti en surface de billard, le rêve fait « tilt ». Dans *USA 666* de 1964, les quatre mots Eat, Die, Err, Hug écartèlent comme autant de points cardinaux des faiblesses humaines la route 66 placée au centre. La route oscille entre mantra et mandala.

Il apparaît que de cette critique extrêmement vive de la route colonisée par la banalité menée par les *pop artists* naîtront dans les années soixante-dix les beautés subtiles des aquarelles d'Alfred Leslie montrant la route de nuit dans le contraste des valeurs noir et blanc à l'unisson des méditations du sculpteur minimaliste Tony Smith. Leslie a réalisé en 1977 de nombreux dessins depuis sa voiture en traversant les États-Unis d'ouest en est au retour d'un séjour à Santa Barbara. Dans son atelier, il reprend les dessins et les transforme en cent aquarelles noir et blanc qui sont un véritable journal de route (*100 Views Along the Road*). La lueur des panneaux blancs et des lignes de marquage de la route rejoignant les effets de lumière filtrée par les nuages font d'une œuvre comme *Heading for Gallup, New Mexico* une intime méditation du voyage intériorisé. Dans l'écran blanc d'un *Drive-In Movie* d'une aquarelle de Leslie, que les valeurs sombres environnent, c'est à une intériorisation nouvelle, nocturne, du thème de la route que nous assistons. Elle est proche de l'expérience vécue par Smith en 1952 alors qu'il roulait de nuit et que la route sans marquage sur une certaine distance lui était apparue comme le lieu d'une expérience nouvelle : « La route et la plus grande partie du paysage étaient artificiels – raconta-t-il – et pourtant on ne pouvait pas appeler ça une œuvre d'art. D'autre part, je ressentais quelque chose que l'art ne m'avait jamais fait ressentir. » On voit habituellement dans ce texte l'impulsion donnée aux marches des *Land artists* au cœur des déserts, loin, loin de l'asphalte.

Thierry Dufrène est historien d'art et maître de conférences en Histoire de l'art contemporain à Grenoble II. Derniers ouvrages publiés : *Giacometti, portrait de Jean Genet* (Adam Biro, 1991), *Giacometti, Les dimensions de la réalité* (Genève, Skira, 1994).