

Marc Desportes, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, « Bibliothèque illustrée des histoires », 2005, 414 p.

« Chaque grande technique porte en soi un paysage. » À eux seuls, un mode de transport et les infrastructures qu'il suppose induisent des façons inédites de sentir, de regarder et de se repérer. Tel est l'objet du beau livre de Marc Desportes. Entre 1730 et 1770, la route des Lunnières, rectiligne, douce parce qu'empierreée, démontre la puissance de l'art face à la nature. Auparavant, la route, rude et sinueuse, fluctuait selon la région traversée, la saison, le rythme des activités agricoles. Les ponts, les gués, les relais, les auberges constituaient les seuls points fixes. Désormais, les travaux réalisés par l'administration des Ponts et Chaussées imposent une structure, une architecture générale du réseau, une hiérarchie des voies. La nouvelle route, qui reflète les progrès de la cartographie, répond à un besoin d'ordre, de symétrie, d'harmonie, en accord avec le dessin des jardins, le tracé des routes forestières, des allées, des avenues et des belles perspectives. Les rangées d'ormes, de hêtres, de châtaigniers, l'ombre qu'elles procurent ainsi que le creusement des fossés inscrivent solidement son tracé dans l'espace. Selon Marc Desportes, la nouvelle route provoque une sorte de « déterritorialisation et une reterritorialisation en fonction d'une nouvelle échelle ». Elle manifeste une tension entre la fidélité au lieu et la réflexion abstraite.

L'extension du réseau des routes « montées en poste » rend banal le voyage confortable effectué en chaise ou en berline. Le roulement régulier de ces voitures, leur vitesse modérée, qui est celle du cheval au trot, les vitres qui garnissent les portes font que, désormais, le voyageur peut suivre du regard, voire détailler ce qui n'apparaissait jusqu'alors que partiellement et par saccades. Il lui est dès lors aisé de lire dans l'espace qu'il traverse des paysages inspirés par sa culture picturale, de distinguer le proche, l'intermédiaire et le lointain, tout ce qui, le long du parcours, évoque le labeur des hommes et les vicissitudes de la vie. Il peut jouir du

kaléidoscope que dessinent des couleurs, mesurer le degré de prospérité de l'agriculture – bref, faire du voyage une succession de tableaux.

La modification du mouvement bouleverse l'appréciation des distances. « Elle incite le voyageur à s'enfermer dans une pure exploration visuelle et à en jouir pleinement. » Ainsi s'élabore une forme nouvelle de l'attention ; ainsi se trouvent stimulées l'imagination et la mémoire, laquelle permet d'inscrire le voyage dans une trame narrative qui ouvre sur les plaisirs futurs de la réminiscence. Dès lors, le récit de voyage ne se résume plus à la juxtaposition de contrées riantes et de « déserts ». Il prend en compte la totalité de l'espace parcouru. L'expérience heureuse de la route des Lumières reflète l'idée que le XVIII^e siècle se fait du bonheur. Elle provoque un éveil, de nouvelles modalités de la conscience de soi.

Entre 1830 et 1860, tout bascule. L'alliance de la vapeur et du rail impose des paysages artificiels. De l'intérieur du wagon, le voyageur pose sur l'espace un regard panoramique. L'expérience du train allie le sentiment de l'épreuve à celui de l'aventure merveilleuse. Tout est nouveau pour le passager : les bruits, la qualité des fumées, les trépidations, la vitesse, les impressions créées par les tunnels, les tranchées, les remblais, les viaducs, par la faiblesse des pentes et par les courbes de grand rayon. L'obligation de s'abandonner à une puissance aveugle, de demeurer dans l'inaction, de se contenter de regarder ce qui défile, sur le côté, l'impossibilité d'orienter son regard vers l'avant du train, le primat des visions fugitives, tout cela suscite une forme d'anesthésie, impose une rupture d'avec les « approches contextuelles ». Le caractère collectif du voyage, le huis clos du wagon avivent l'ennui, incitent au repli sur soi, suggèrent de se réfugier dans la lecture et, plus globalement, favorisent l'individualisme. En outre, les conditions artificielles du voyage bouleversent l'équilibre du corps.

Le paysage ferroviaire est un « paysage vu et seulement vu ». Aux yeux du voyageur, « tout s'envole, tout s'éparpille ». Dans un premier temps, celui-ci ne perçoit pas les choses qui s'enfuient ; puis une nouvelle vision s'instaure. Telle est, ici, l'essentiel de la thèse de Marc Desportes. L'image de la raie, de la traînée, laisse peu à peu la place à celle de la « danse insensée ». Alors que les premiers plans se volatilisent dans la vitesse, le voyageur, grâce à un travail d'adaptation de l'appareil oculaire, se révèle capable de diriger son regard au loin et de se constituer ainsi un paysage comparable au spectacle alors proposé par les panoramas. En outre, il peut, de-ci de-là, capter un détail, qui se présente avec netteté. Il découvre un nouveau plaisir, qui est celui de la reconnaissance, de la citation. Un jeu « de disparition et d'apparition », une association de grandes variations et de détails fugitifs constituent le paysage ferroviaire. Le chemin de fer a tout animé, tout mobilisé. Le glissement supprime la sensation d'aspérité, de frottement qui était imposée par la voiture. « C'en est fini de la profondeur, entendue comme cette qualité qui incite à pénétrer l'espace qui se déploie devant soi. » Les choses aperçues ne se lient plus à celles qui viennent d'être quittées ; plus de relation de proximité, de contiguïté. Le voyage devient temps sans mémoire ni durée. Déjà, la chaise et la berline avaient arraché le voyageur à l'univers de la marche ; le chemin de fer rompt plus fortement le lien entre le corps et le cadre du voyage. Le paysage vu du train se situe à l'opposé de l'espace plein, né d'un corps à corps avec la matière, formé au cours de la longue durée, « correspondant à une mémoire vivante et collectivement assurée ».

Entre 1900 et 1920, la nouvelle circulation automobile et les infrastructures qu'elle impose créent, à leur tour, un nouveau paysage, une relation originale à l'espace que le Code de la route contribue à modeler, ne serait-ce que par la réitération des panneaux qui désignent le danger, l'interdiction, l'obligation ou qui invitent à la prudence. L'automobile, alors engagée sur des routes souvent

sinueuses, faites d'une succession de montées, de descentes, de courbes, de contre-courbes – en bref, pleines d'imprévis – procure au voyageur, contrairement à celui qui se trouve enfermé dans un compartiment, « l'impression d'être au milieu des choses sans toutefois y demeurer ». Une succession de vues s'enchaînent, selon des angles variés. La facilité nouvelle de l'approche, si elle brise l'aura de certains lieux, transfigure le paysage, ménage d'incessants effets de découverte, au fil d'une expérience soumise à la hâte et au bruit – violence qui fascine les futuristes à l'aube du XX^e siècle. L'automobile est contemporaine du cinématographe. Entre eux une alliance se noue. Le cadre du pare-brise reproduit la forme de l'écran. Le cadrage, le montage, le travelling surtout, l'apprentissage de la vision qu'ils impliquent confortent ce mariage. Le paysage créé par l'automobile s'organise, comme celui du cinéma, selon des trajectoires, des enchaînements, des successions de plans plus ou moins bien raccordés. Il est soumis à un même type de mouvement.

Entre 1920 et 1940 naît, puis se constitue définitivement, la technique de l'autoroute. Celle-ci impose un paysage issu d'un nouveau type de mouvement, ce qui inspire à Marcel Desportes le plus riche chapitre de son ouvrage. A la différence de ce que le voyageur éprouve à l'intérieur d'un TGV, l'espace, tel qu'il est découvert au cours de l'expérience autoroutière, « est comme une sorte de trouée vers l'avant », dont les bords fuiraient inexorablement. Ce primat de l'orientation frontale disqualifie le proche, qui a déjà été aperçu de loin et pris en compte dans la conduite lorsqu'il survient. L'à-côté, quant à lui, ne retient pas l'attention : c'est que le conducteur n'a pas, ici, besoin d'informations latérales. L'interdiction de s'attacher au moindre détail accentue l'impression de pauvreté du paysage et, de ce fait, explique l'indifférence aux lieux. Le parcours de l'autoroute produit une sensation de stagnation, d'immobilité, au mieux de flottement, alors même que le cadre se modifie. S'y ajoute l'inquiétude suscitée par les échangeurs et par la difficulté de passer du monde quotidien au monde autoroutier, soumis à une logique d'organisation des flux qui n'est pas ordinaire. En bref, vitesse, monotonie, simplification extrême des gestes de la conduite, absence de vision latérale, interdiction de toute spontanéité contribuent à un appauvrissement de l'expérience contre lequel l'automobiliste ne se révolte pas, sous le coup qu'il est d'une forme d'hypnose ; laquelle n'est pas, assure Marc Desportes, « sans entraîner une fascination, au fil d'un parcours qui semble déshumanisé ».

Par instants, une courbe large, la sortie d'un tunnel, la décélération nécessitée par l'entrée d'une bretelle procurent des sensations pauvres mais intenses. En outre, le glissement autoroutier peut être vécu sur un mode jubilatoire et l'espace ressenti comme une sorte de don ; c'est que le « cadrage autoroutier » est avant tout spectacle, impression d'aller au-devant des choses qui, dans le même temps, viennent à soi.

Quoi qu'il en soit, conclut Marc Desportes, les espaces traversés par le chemin de fer et par l'autoroute peuvent être qualifiés de froids, de distants, de peu dignes de retenir fortement l'attention. Le voyageur n'éprouve pas de réelle sympathie à l'égard des êtres qui y vivent et des activités qui s'y déroulent. Il n'est pas, ici, d'intersubjectivité, de réel partage de l'expérience sensible.

Marc Desportes consacre, *in fine*, quelques pages, trop courtes, au paysage en survol, c'est-à-dire vu d'avion. Ce dernier autorise la révélation des détails cartographiques. Il permet de saisir les mouvements globaux de l'activité terrestre, des données inaperçues du sol, telles que l'incidence des rayons du soleil, la limpidité de l'air, les brumes de chaleur. La terre vue d'avion conjure ainsi l'« hyposignification » de l'espace contemporain. Quant au numérique, il offre un paysage « sans durée, sans rythme, sans consistance, sans matière, sans profondeur ». Or le

monde dans lequel nous vivons est, de plus en plus fortement, « conçu, organisé, optimisé, appréhendé selon le mode numérique ». L'incidence majeure de la technique sur l'aménagement est désormais d'imposer une expérience discontinue, appauvrie, un « *substratum* neutre qui n'implique plus notre corporéité ».

Le propos de Marc Desportes emporte globalement la conviction ; et l'on ne peut qu'être admiratif à la pensée de la somme de lectures, de réflexions et de découvertes qui ordonnent cette longue traversée des siècles. Jamais, à notre connaissance, une synthèse n'avait été proposée sur le lien étroit instauré entre le paysage et la diversité des mouvements qui constituent les diverses pratiques d'espace. Rares sont, dans ce beau livre, les erreurs, voire les formules par trop hâtives. Il en est toutefois quelques-unes : le grand tour ne date pas de la fin du XVIII^e siècle, mais des lendemains du traité de Ryswick, signé quelque cent ans auparavant. Les modèles du tourisme balnéaire s'élaborent et s'imposent en Angleterre à partir du milieu du XVIII^e siècle, et non cent ans plus tard. Il en va de même du tourisme de montagne, puis de la vogue des conduites ascensionnelles. Quant à la « littérature panoramique », elle se codifie et triomphe avant même que le voyage en train ne devienne une pratique usuelle.

Pour le reste, on pourrait tout juste regretter quelques négligences et certains oublis : avant tout, celui du rôle du mouvement du voyageur qui emprunte la voie d'eau sur la structuration du paysage. Ingénieur des Ponts et Chaussées, Marc Desportes néglige le bateau, le coche d'eau, le voilier, le paquebot. Or il serait possible d'écrire un second volume consacré à la force de ces expériences ; que l'on songe au rôle du parcours des canaux dans la genèse de la peinture hollandaise de paysage, à l'influence du mouvement des voiliers sur l'écriture de Byron, à l'importance de la régates dans l'appréciation des littoraux et, surtout, de l'expérience des grands paquebots (1880-1940) sur la saisie de l'espace maritime ; sans oublier les conséquences du passage de la voile à la vapeur. Le code pittoresque, tel que l'a élaboré le pasteur Gilpin, à la fin du XVIII^e siècle se fonde, pour partie, sur le parcours de la rivière ; et Marc Desportes, qui cite *L'Education sentimentale*, en oublie les premières pages.

Dans le même ordre d'idées, il convient de ne pas oublier que la conquête du ciel, inaugurée à la fin du XVIII^e siècle, est presque contemporaine de la « route des Lumières » et qu'elle s'impose au XIX^e siècle. L'aérostation demeurait, certes, une expérience assez peu partagée, mais les sensations, les impressions produites à l'occasion du survol ont été alors exprimées dans un grand nombre de textes que les historiens ont eu, il est vrai, tendance à négliger. Cette vision verticale a profondément modifié l'appréciation de l'espace et contribue au succès de la « vue d'oiseau ».

Comme tout beau travail, le livre de Marc Desportes invite à prolonger sa réflexion par la formulation de quelques remarques. Une telle présentation diachronique conduit à passer logiquement sous silence les synchronismes et la simultanéité des expériences. Ainsi, la période qui s'étend de 1860 à 1950 est certes marquée par le chemin de fer puis par l'automobile ; mais elle correspond aussi au siècle de la carriole, puis au demi-siècle du vélo. La première, sur toute l'étendue du territoire national, a constitué l'expérience la plus largement partagée de l'appréciation de l'espace, éprouvée de l'intérieur – on serait tenté de dire : du haut – d'un véhicule en mouvement ; alors que, pour les ruraux, celle de la marche, encore si prégnante à l'apogée des foires du Second Empire, commençait de régresser. Au moment même où naît l'automobile, la carriole et le vélo ont permis la diffusion d'un mode de délectation de l'espace, encore inédit dans la profondeur sociale.

Ainsi s'explique que jamais les routes départementales, vicinales, voire les chemins n'ont, dans la plupart des régions françaises, été tant animés par la circulation à traction animale, que les places des communes rurales n'ont jamais été aussi pleines d'activités, de fêtes et de bruits qu'en cette fin du XIX^e siècle que Marc Desportes considère comme atone en ces endroits. Cet apogée de ce qu'Éric Baratay qualifie de « civilisation des bêtes » et l'irruption de l'automobile dans cette densité animale ont été fort bien évoqués par les illustrations de Benjamin Rabier. L'innovation, parfois subtile, ne se résume pas aux conséquences des grandes révolutions techniques.

Reste l'intérêt de la prise en compte des expériences multiples. Au sein des élites, la marche devient une mode au moment où se structure la « route des Lumières ». Tronchin la recommande, dans la perspective de la cure d'air. En Angleterre, la promenade à pied s'impose comme l'un des passe-temps favoris des filles et des femmes de l'aristocratie et de la *gentry*, tandis que les hommes s'adonnent à la chasse et aux *rural sports*. Le randonneur germanique du XIX^e siècle inaugure une pratique qui, aujourd'hui, s'inscrit en regard du parcours de l'autoroute. Le prestige contemporain de la glisse, permis par des progrès techniques – qu'il s'agisse du ski, de la voile, de la planche, du surf, du parapente, etc. –, compense la monotonie de l'autoroute et autorise la diffusion d'une appréciation cinématique de l'espace, bien éloignée de celle qui s'impose à la ville. Le corps, devenu avant tout centrale de sensations, s'y trouve intensément engagé.

Marc Desportes se livre à une magnifique analyse des perceptions du conducteur qui circule sur une autoroute. Il clôt ainsi son livre, ouvert par le tableau de l'espace perçu par le voyageur installé dans une berline, au XVIII^e siècle. Or la comparaison n'est pas totalement pertinente dans la mesure où, dans un cas, l'analyse porte sur le voyageur – et non sur le postillon – et, dans l'autre, sur le conducteur de l'automobile. Le lecteur peut alors se demander si la dernière de ces analyses vaut aussi pour les passagers.

Christophe Studeny, dont le travail est quelque peu négligé par Marc Desportes, analysant, dans sa thèse, l'incidence de l'accélération au XIX^e siècle, avait naguère démontré le rôle des progrès de la physiologie dans le processus de dédramatisation, d'atténuation de l'angoisse longtemps inspirée par la vitesse. Il soulignait, à ce propos, l'importance primordiale de l'apprentissage des usages des sens, notamment de la vision latérale. Ses travaux ne sont pas disqualifiés par la belle étude de Marc Desportes.

On aura compris combien la tentative de ce dernier, sans précédent du fait de son inscription dans la longue durée et de la compétence technique qu'elle impliquait, est propre à stimuler la réflexion. Gageons que, après avoir lu le livre, bien des conducteurs seront amenés à s'analyser avec plus d'acuité, à l'occasion de leurs expériences autoroutières.

Alain CORBIN.