



EXPOSITIONS

Le virage photographique

› Bertrand Raison

C urieusement la photographie et l'automobile n'ont pas arrêté de se côtoyer sans qu'aucune exposition n'ait vraiment fait le point sur leur rencontre. C'est dire si la présentation d'« Autophoto » à la Fondation Cartier, réunissant pas moins de 450 photographies sur le sujet, fait figure, par son ampleur, de première. Voilà donc rassemblés deux univers qui ne se sont jamais quittés et qui permettent tantôt d'ouvrir l'œil sur la route ou à travers l'objectif, en somme deux instruments de vision à l'affût des métamorphoses du monde engrangeant les kilomètres et les clichés. Au risque de simplifier le récit des origines de la voiture et de l'image reproduite, on peut dire que c'est une affaire de famille. En effet, les frères Niépce – dont on ne retient malheureusement que Nicéphore, auteur de la première photographie en 1826 – furent aussi parmi les premiers à se pencher sur les secrets du moteur à combustion. Depuis, le parallélisme de leur développement n'a pas cessé. Les deux inventions s'industrialisent et se démocratisent de concert. En 1900, le Kodak Brownie, vendu à un dollar, précède de quelques années la sortie des chaînes de production de la Ford T. Désormais lancé, le mouvement se révèle irrésistible. Toutefois ce triomphe a son revers. Cent ans plus tard, les villes asphyxiées par le trafic doivent lutter contre la pollution et les différents appareils numériques qui nous entourent déversent leurs flux exponentiels d'images. « Autophoto » arrive à l'apogée de cet encombrement maximal, tournant et moment privilégié, pour examiner la double histoire de « ces deux outils à modeler le paysage » (1) que sont l'automobile et la photographie. Le parcours commente cette aventure



commune en explorant les débuts de la conquête motorisée jusqu'aux nécessaires transformations d'une industrie à la recherche d'un second souffle. L'itinéraire revient ainsi sur cet incroyable appétit qui a précipité au début du siècle dernier explorateurs et écrivains sur les chemins de la planète. Appareil photo en bandoulière, Ella Maillart roule à travers l'Asie dans les années trente et les photographes envoyés par Michelin à la même époque effectuent le relevé des voies de circulation mondiales. Sans oublier les invraisemblables croisières Noire et Jaune organisées par Citroën qui traversent les déserts, les continents et les fleuves. La fascination est en marche, la fabuleuse machine avidement recherchée dans tous les pays exerce son pouvoir sur les propriétaires potentiels. Elle assure un indéniable statut à ceux qui la possèdent, les riches Émiriens d'Abu Dhabi installés par Basile Mookherjee (2012-2014) devant leurs époustouflantes bagnoles en savent quelque chose. On s'adosse aux portières, on s'aligne le long des carrosseries rutilantes des Peugeot sous les yeux du Malien Seydou Keïta dans les années cinquante ou ceux de Malik Sidibé dans les décennies suivantes. Les marques ont changé mais l'autoportrait demeure. Nul besoin d'accompagner sa possession en permanence, elle se suffit à elle-même. Elle se déplace, bien sûr, mais il est frappant de voir à quel point son mode d'existence dépend aussi de l'immobilité. Une fois garée, elle prend des airs d'objet abandonné, insolite, envahissant les trottoirs par tous les temps. Le grand rêve du déplacement se fige soudain dans l'inventaire photographié par Langdon Clay des véhicules parkés le long des rues de New York de 1974 à 1976. Ces Plymouth, ces Chevrolet, ces Pontiac pétrifiées sur l'asphalte s'identifient alors davantage à l'arrière-plan qu'à leur propriétaire, elles finissent par être des éléments de décor encastrés à perpétuité. Anonymes, elles s'intègrent dans la continuité de l'environnement urbain, s'incrétant parfois ton sur ton au bas des immeubles ou parfaitement camouflées dans la



lumière diffuse des vitrines et des enseignes. Pourtant, sous cette allure paisible, la voiture ne consomme pas seulement des temps de pose, elle dévore aussi l'espace. Ce faisant, elle a changé le territoire. Les cartes témoignent de la croissance démultipliée du réseau routier, de l'accumulation des carrefours, des péages et des bretelles d'autoroute. De plus en plus accessible, l'automobile consacre le règne de l'individu, ce qui va de pair avec un appareil photo pratique mis à la portée de toutes les bourses. Conducteurs et photographes vont s'emparer de cette nouvelle liberté. Il y a le loisir, le tourisme des déclics et des kilomètres avalés, ces *road trips* planétaires avec de belles vues à l'arrivée. Toutefois la photographie embarquée consigne dans le même élan l'état du monde, prend acte de ses changements. Lee Friedlander, dans sa série « America by car » (2008), capte le pouls affolé de l'Amérique à travers le reflet éclaté des pare-brise et des rétroviseurs. Un pas de plus encore et les modifications des voies de communication nous reviennent en boomerang. La séquence « Architecture of transit » (2014) de la Britannique Sue Barr plonge le visiteur dans le dédale architectural des autoroutes aériennes italiennes surplombant sur plusieurs niveaux les maisons qui, dans les étages inférieurs, luttent pour une survie aléatoire mais durable. D'après elle, ces nouveaux panoramas relèvent du « sublime accéléré », la version contemporaine des paysages romantiques. Comment survivre à notre volonté de déplacement automobile et aux catastrophes écologiques qu'elle génère ? Les alternatives certes existent mais le mot de la fin appartient partiellement à ces magnifiques artisans ghanéens qui construisent à partir de pièces détachées un modèle totalement original et parfaitement adapté à leurs besoins. Par une belle ironie, le nom du programme, Turtle Car, renvoie à la fable du lièvre et de tortue, comme quoi il faut savoir partir à temps.

¹ Texte d'ouverture du catalogue *Autophoto* par les deux commissaires de l'exposition, Xavier Barral et Philippe Séclier (Fondation Cartier pour l'art contemporain-Éditions Xavier Barral, 2017) Exposition jusqu'au 24 septembre 2017.