

En images

L'art d'autoroute, ce n'est pas que des sculptures moches : la preuve en sept images

Elodie Cabrera Publié le 25/07/2019.



Ces étranges sculptures agrippées aux bas côtés ou sur les aires de repos ont jalonné les trajets en voiture de nombre d’entre nous. Le photographe Julien Lelièvre réunit dans un livre une sélection de ces monuments d’art contemporain, créés pour tromper le sommeil et enrichir le patrimoine hexagonal.

L’*autoroute* est par essence d’un ennui mortel. Perfusé à la caféine, rembourré de sandwiches triangle, on avale les kilomètres le regard perdu dans ce paysage monotone, sans jamais imaginer que l’on peut y croiser soudain une œuvre de Vasarely. Et pourtant, de l’A10 à l’A51, c’est un musée bien méconnu qui défile sous les yeux des conducteurs.

Piqué par la curiosité, épaulé par une bourse du Cnap (Centre national des arts plastiques) reçue en 2009, le photographe et graphiste Julien Lelièvre a sillonné pendant plusieurs années le réseau routier français pour recenser 71 sculptures, parfois bien dissimulées dans la garrigue. Plus qu’un simple inventaire, son ouvrage *Art d’autoroute* (1) réhabilite ces monuments tant décriés par les spécialistes, en croisant les regards de contributeur éclairés. Comme le laisse présager Éric Tabuchi dans son introduction, peut-être « *dans un futur proche, au même titre que la route des vins, [...] on viendra de loin visiter nos aires de repos, admirer la qualité du génie civil à la française.* » En attendant, Julien Lelièvre commente pour nous quelques images emblématiques de son livre.

Sur l’A6 : Marta Pan, “Le Signe infini”, 1994



« Tout le monde a croisé au moins une de ces œuvres en bord de route. On peut même parfois avoir un lien affectif avec elles. Celle de Marta Pan qui est située sur un grand échangeur près de Lyon, me rappelle les départs en vacances avec parents, quand on prenait la route pour partir au ski ou en Corse. On passait systématiquement devant, et je me suis toujours demandé ce que c'était ? Pourquoi c'était là? Comme la grande majorité des œuvres, elle n'est pas signée, aucun panneau n'explique qui l'a faite, ni pourquoi. C'est aussi ce qui m'a valu de faire presque trois ans de recherches pour situer les œuvres et comprendre leur genèse en contactant certains artistes. »

Sur l'A9 : Ricardo Bofill, "Pyramide du Perthus", 1976.



« Ces œuvres d’art sont des jalons de l’aménagement du territoire français, puisque la majeure partie d’entre elles ont été créées entre la fin des années 70 et la décennie 90, à une époque où les autoroutes se construisaient, comme cette pyramide réalisée en 1976 à partir du surplus du remblai. Ces pièces ont été produites dans un contexte de commande publique. En France, nous avons le “un pourcent artistique”, mis en place en 1951 et qui oblige les constructeurs à consacrer ce pourcentage à l’acquisition ou la commande d’une œuvre artistique. A partir des années 80, le dispositif s’est étendu aux autoroutes en devenant le “un pour mille”, car le coût de construction d’une autoroute est tellement colossal qu’ils ont raboté le budget. Ces œuvres ont donc un statut très particulier, qui n’existe que pour ce domaine-là. »

Sur l’A8, Victor Vasarely, “Signal en V”, 1975



« On croise parfois des éléments un peu extraterrestres, psychédéliques, propres à la production des années 80, d’autres hérités du brutalisme des années 60, et à côté, des choses très figuratives. Un vrai mélange des genres. J’é mets cependant l’hypothèse qu’il y a une forme d’école. On retrouve souvent les mêmes types de matériaux : inox, métal, béton... des matières qui réfléchissent bien la lumière. Étonnement il y a peu d’œuvres en bois, certainement parce que cela passerait trop inaperçu dans la nature.

On retrouve souvent dans le noms de ces pièces le mot Signal. C’est fort, ça veut tout dire. Ces sculptures monumentales, pouvant atteindre jusqu’à 25 mètres de hauteur, agissent comme des marqueurs de territoire, elles sont là pour identifier un lieu – ici Aix-en-Provence, terre de Vasarely. Elles doivent provoquer une réaction, divertir sans perturber pour autant. Cela explique aussi pourquoi certaines propositions ne sont jamais sortie de terre car elles constituaient un risque d’accident. »

Sur l'A40, Gérard Koch, "La Fugue du Bugey", 1989



« Quand j'ai commencé à m'intéresser au sujet, je suis tombé sur un texte qui parlait d'un rapport listant les œuvres d'art d'autoroutes. Sauf que ce document est introuvable. Personne ne le possède, ni au ministère de la Culture, ni au ministère des Transports, c'est une sorte de rapport fantôme. J'ai dû bricoler pour créer ma propre liste avec des éléments qu'on me donnait à droite et à gauche, notamment un inventaire non exhaustif transmis par des passionnés la route sur [WikiSara](#). J'ai parcouru 12 000 kilomètres, parfois en faisant plus de 200 bornes juste pour quelques clichés. Ici, c'est près de Cègnes, dans l'Ain. Mon projet est purement subjectif. Ce sont mes itinéraires, mes choix. J'ai resserré ce travail autour de la commande publique faite à des artistes en éliminant toutes les œuvres volées ou déplacées. »

Sur l'A51, Georges Saulterre, "Cristal des Alpes", 1986



« Chaque œuvre a été implantée dans un contexte géographique particulier, et je voulais que ma photographie soit fidèle à ce contexte. Pour les œuvres qui sont placées dans les Alpes, je n’y suis pas allé en été mais en hiver, parce que ces sculptures ont les pieds dans la neige les trois quarts de l’année. Sur celle de Gérard Koch, le bois a pris la patine propre à la montagne, on dirait presque du béton, et les carreaux de verre, qui sont d’un vert émeraude, ressortent beaucoup mieux sous un ciel gris. A l’inverse, pour celles qui sont situées dans le sud de la France, impossible de gommer ce ciel bleu ! Si vous passez devant cette sculpture de Georges Saulterre vers Aix-en-Provence/ Meyrargues, ou Les chevaliers Cathares de Jacques Tissinier près de Narbonne, il y a neuf chances sur dix que pour l’arrière-plan soit comme sur les images, ensoleillé et dégagé. »

Sur l’A4, Guy de Rougemont, “Environnement pour une autoroute”, 1977



« L'autoroute est un espace de liberté conditionné, aliénant, qui par définition n'est pas adapté à l'homme dès qu'il se sépare de son véhicule. Certaines prises de vue ont été particulièrement compliquées, surtout pour les œuvres qui sont situées le long des voies, car ne sont elles pas faites pour être approchées. Cette œuvre, par exemple, s'étend sur une trentaine de kilomètres, entre Reims et Metz. J'ai dû prendre des risques pour trouver le meilleur angle, en me garant sur la bande d'arrêt d'urgence, en enfilant un gilet jaune. C'est aussi la raison pour laquelle je voulais partir seul. Je n'ai pas non plus prévenu les sociétés qui exploitent les autoroutes. Je ne voulais surtout pas être contraint, que l'on m'impose un point de vue, mais illustrer ce projet selon mes envies. »

A lire : (1) *Art d'autoroute*, de Julien Lelièvre, éd. Building Books, 216 p., 39€

Plus d'infos www.julienlelievre.com/accueil