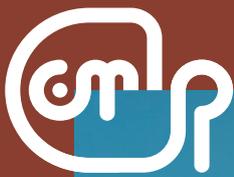


ART D'AUTOROUTE JULIEN LEIÈVRE



Rapport de recherche
Cnap, 2017



I – INTRODUCTION



J'ai obtenu fin 2009 une allocation de recherche du Centre national des Arts plastiques (CNAP) sur la thématique de "l'art autoroutier". J'ai décidé de mener une recherche sur une production artistique méconnue et, pour le coup, assez décriée en France. Pour autant, chaque conducteur, ou passager, d'une voiture française a déjà croisé une de ces productions, se souvient de sa forme ou de la proximité de cette sculpture avec un lieu de vacances, une destination favorite, un voyage ou un trajet quotidien. Cette production – assez révélatrice de la commande publique des années 80-90 – n'était jusqu'ici pas encore référencée, ce qui a constitué un réel handicap pour en faire l'inventaire mais tout autant un challenge.

Mon idée dans ce projet de recherche a été, dans un premier temps, de constituer une liste de ces œuvres & d'en faire la cartographie, puis d'en faire l'inventaire photographique et enfin de réaliser un catalogue qui en serait l'aboutissement, la compilation. Au moment de la rédaction de ce rapport de recherche, la dernière phase est en cours.

Pour m'aider à enrichir et élargir ma recherche, je me suis entouré de personnes volontaires et intéressées par le sujet: Emmanuel Besse (Large projects) et Jean-Baptiste Levée (Fonderie Production type) pour le re-dessin d'un caractère typographique, celui utilisé sur les panneaux de signalisation autoroutière française (le caractère *Signal* que vous êtes en train de lire ici même en version REGULAR) et d'Émilie Laystary (journaliste indépendante) pour la réalisation d'une série d'interviews de certains artistes et/ou des ayants-droits intéressés par l'initiative. Ces éléments viendront – parmi d'autres – étoffer le corpus général de la partie finale du projet, l'édition d'un catalogue.

“Art d’autoroute : projets artistiques présents dans le paysage routier & autoroutier.” Difficile d’obtenir beaucoup plus de renseignements sur ce sujet, en tout cas au niveau du «grand public». La notion de commande publique ou de 1% artistique se retrouvent plus facilement dans bon nombre d’ouvrages comme le catalogue *L’art à ciel ouvert – Commandes publiques en France*, édité chez Flammarion, mais ne présente pas cette partie de la commande d’œuvres d’art publique puisqu’elle n’obéit pas aux mêmes règles. Comment donc l’expliquer, monter et situer? Ce manque définit, à mon sens, un trouble quand à cette production qui a du mal à se faire reconnaître dans le paysage artistique contemporain.

Art d’autoroute est donc un substitut à une définition plus complète sur la présence dans le réseau routier français d’œuvres d’art issues de commandes publiques et financées en partie par l’État et par les sociétés d’exploitation des routes et autoroutes. Ce sont ces œuvres, souvent monumentales, que nous croisons au détour d’une route répétitive et que nous ne pouvons observer avec patience et minutie, faute de lieu, de temps, de contexte et d’indications.

«[...] *Le dernier état des lieux établi par la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d’autoroutes fait apparaître que 75 projets ont été réalisés depuis les années 1960 le long des autoroutes du réseau concédé [...]*» selon le rapport d’aménagement du Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement durable et de l’Aménagement du territoire, «[...] *la grande majorité d’entre eux (65), l’ont été, comme on pouvait s’y attendre, dans les années 1980 et 1990 en application de la loi du 1 % aux investissements routiers ; plus précisément et surtout à partir de 1980 [...]*». Dans ce même texte, il est mis en avant une certaine critique de la “*validité artistique*” de ces œuvres «[...] *Toujours est-il que bien des œuvres réalisées, même parmi les plus coûteuses, paraissent souvent anecdotiques, parfois un peu grandiloquentes et peuvent être jugées artistiquement discutables [...]*». Ceci ne saurait influencer mon intérêt pour cette étude, qui doit apparaître comme un inventaire ponctuel. Ce constat de 20 années de création sera le révélateur d’une politique culturelle d’une époque.

Faire ce travail en ce moment paraît opportun, sachant que, comme il l’est indiqué ensuite dans le texte, «[...] *la situation actuelle ne paraît pas très favorable à une évolution positive : on peut constater à travers le tout dernier recensement (2002) de la mission de Bron, que peu de chose a été fait en la matière depuis plusieurs années, ou de bien significatif, hormis peut-être quelques interventions comme celle de Yann Kersalé en 2000 sur l’autoroute A16. Il semble bien, comme pour la société ASF que nous avons approchée, que le vent soit partout à la réduction sévère de ce type de dépenses [...]*».

J'ai choisi de travailler sur ce projet car, au-delà de son sujet, il me semble partageable et commun, donc propice à être généreux.

Commun parce qu'il traite d'une partie du paysage propre à tous, du patrimoine culturel français, et que nous avons tous en nous un souvenir, même flou, d'une sculpture monumentale plantée dans un décor vide. Ce souvenir étant souvent lié à un manque d'accessibilité de l'œuvre, faute de temps, de moyens ou de contexte favorable.

Partageable parce qu'il est public et que, forcément, chacun a un rapport particulier avec ces œuvres, différent de celui de l'œuvre suspendue à une cimaise dans un cadre muséal. Proposer un inventaire palpable de ces œuvres apparaît donc comme une suite logique, l'ouvrage permettant de rendre celui-ci consultable et diffusable.

sculptures d'Arman à la gare St-Lazare, celle de Zorio à Limoges ou la fontaine de Michèle Blondel aujourd'hui détruite devant la gare de l'Est.

Ces quelques exemples sont peu nombreux et, il faut bien le dire, pour la plupart, déjà anciens. Son statut d'établissement public à caractère industriel et commercial, exclut la SNCF des organismes publics visés par le décret d'avril 2002 sur le 1%. Elle n'est donc pas tenue de l'appliquer à ses investissements et il ne semble pas qu'il y ait aujourd'hui de velléité de politique propre en ce domaine. Les responsables des services interrogés ont confirmé cette absence de projets, y compris pour ce qui concerne les programmes de nouvelles gares TGV, évoquant des réductions budgétaires et des restrictions en matière d'investissements et une politique insistant surtout sur l'architecture des gares.



Fig. 26
PARIS-Gare St LAZARE
ARMAN
sculpture

c) Les espaces routiers et autoroutiers.

Beaucoup d'« œuvres d'art » jalonnent le système routier et autoroutier.

Le dernier état des lieux établi par la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes²³ fait apparaître que 75 projets ont été réalisés depuis les années 1960 le long des autoroutes du réseau concédé²⁴.

La grande majorité d'entre eux (65), l'ont été, comme on pouvait s'y attendre, dans les années 1980 et 1990 en application de la loi du 1% aux investissements routiers; plus précisément et surtout à partir de 1980²⁵, en application des dispositions de l'arrêté conjoint du ministre des transports et du ministre de la culture du 18 juin 1980 qui porte le taux pour les autoroutes, à 10/00 et de la circulaire du 7 mai 1982, signée des deux ministres, qui fixe avec une grande précision le champ et les modalités d'application de l'arrêté²⁶. Une lettre circulaire du directeur des routes, Jean Mills, datée du 26 juillet 1982 en adressait copie pour information et suite à donner, aux présidents des sociétés concessionnaires.

²³ La mission de Bron interroge à intervalle plus ou moins régulier les sociétés concessionnaires sur les « œuvres d'art » érigées le long de leurs autoroutes : les deux derniers recensements l'ont été en 1997 et en juillet 2002.

²⁴ On n'a pu obtenir aucune information en centrale sur le réseau non concédé, la question étant traitée au niveau des DDE, auprès desquelles une enquête n'a pu être menée dans le cadre de ce rapport. Il semble cependant qu'il n'y ait pas eu beaucoup de choses de faites sur cette partie du réseau

²⁵ Cf. : 2^{ème} partie, I, 2, p.22.

²⁶ Voir annexes n° 4 et n° 5

Depuis, les opérations qui ont été réalisées dans ce cadre, au fil des années, ont été semble-t-il entièrement le fait des seules sociétés concessionnaires, souvent sans grande réflexion ni méthode, au gré de la sensibilité particulière de certains présidents de société ou sous l'impulsion de certaines personnalités plus convaincues que d'autres de l'administration centrale comme M. Philippe Léger...

Les sommes investies n'ont pas été négligeables : pour 2/3 de ces opérations (50) les tableaux de la mission de contrôle fournissent des données chiffrées ; elles représentent un investissement de 75,45 MF²⁷. Néanmoins, et en dépit de ces engagements personnels, le résultat n'a pas toujours été à la hauteur des sommes investies et a fait l'objet de certaines critiques dans la presse spécialisée²⁸.

Quelques commandes à des artistes comme Guy de Rougemont, Pol Bury, Anne et Patrick Poirier, Marta Pan ou Olivier Debré, antérieures à 1995, ont certes abouti à des œuvres intéressantes ; elles sont cependant assez peu nombreuses et correspondent le plus souvent à des sculptures-objets monumentales.

Sur un registre distinct, l'attention portée à la qualité du réseau routier en France a été à l'origine, dans la deuxième moitié des années 1990²⁹, d'une politique d'approche globale de la route dans son rapport à l'environnement géographique, économique et culturel des territoires traversés. Elle a été mise en œuvre par la direction des routes sous le nom de « *politique du 1% paysage et environnement* » et semble avoir pris le pas dans les esprits sur la politique de commandes artistiques.

Cette politique a conduit à des aménagements réussis d'aires d'autoroutes ; cependant, si sur ces aires ou latéralement à la route, certaines interventions sont présentées comme des commandes à des artistes ou peuvent y être assimilées³⁰, la démarche du « 1%-paysage » a ses objectifs propres, distincts de ceux du « 1/00-œuvres d'art » et, dans son principe, n'intéresse qu'occasionnellement, au dire des responsables de la direction des routes, la commande à des artistes à proprement parler.

Pour en revenir plus précisément à notre sujet et aux commandes artistiques au titre du 1/00 : était-ce dû à une conception un peu étroite de la commande dans un champ très particulier de l'aménagement, aux difficultés objectives dues à certaines des caractéristiques propres à ces espaces et à leur usage, aux matériaux imposés, au caractère « technicien » de la maîtrise d'ouvrage (publique ou privée) ou encore à des choix discutables concernant les artistes retenus ? Toujours est-il que bien des « œuvres » réalisées, même parmi les plus coûteuses, paraissent souvent anecdotiques, parfois un peu grandiloquentes et peuvent être jugées artistiquement discutables.

²⁷ Pour ces 50 opérations la distribution du point de vue du coût est la suivante :

	Nb d'œuvres	Coût total	Coût moyen
De 0 à 1MF	29 (58 %)	8,93 MF (11,8 %)	0,308 MF
De 1MF à 3MF	14 (28 %)	24,42 MF (32,3 %)	1,745 MF
> de 4MF	7 (14%)	42,10 MF (55,7 %)	6,0 MF

²⁸ Cf article déjà cité de J-F Lasnier, note n° 19 : « *Les sommes dépensées par certaines sociétés d'autoroutes, en particulier celles du sud de la France, pour orner le bord des chaussées ou les aires de repos, n'ont pas toujours donné naissance à des œuvres du meilleur goût* »

²⁹ circulaire interministérielle (Equipement, Environnement, DATAR, DGCL) du 12 déc.1995 avec un Comité de suivi auquel participe B. LASSUS en tant que conseiller du Directeur des routes dans le domaine du paysage.

³⁰ Entre -autres : sur les sites de Caissargues, Hastings, Savasse, des Corbières, de Crazannes...

Il ne semble pas que l'on ait réussi vraiment à trouver la place pertinente de l'art dans ces espaces de la route et des autoroutes. Les représentations plus ou moins partagées par les responsables de ces commandes de la place et de la fonction des projets d'artistes dans ce domaine, en sont probablement une des causes importantes :

- D'un côté en effet, il semble que l'autoroute étant vue comme un vecteur à travers le territoire national et les régions, l'œuvre de l'artiste a, le plus souvent été envisagée sur ce « ruban », comme un signal chargé de témoigner et de révéler à l'automobiliste la présence d'éléments marquants du patrimoine de ces régions.

- D'un autre côté, cette conception un peu limitée peut-être, alliée à certaines considérations techniques en rapport avec la perception de la route par l'utilisateur, a semble-t-il aussi conduit à une certaine conception de ce que devait être la *visibilité* de ces œuvres : celle-ci devait en particulier être importante, mais non perturbatrice du comportement du conducteur usager.

Ces conceptions ont peut-être empêché les projets d'artistes de donner toute leur mesure ; on aurait pu attendre notamment des interventions d'artistes *qu'elles mettent en lumière sur le plan formel et plastique, le rapport souvent très fort et riche que l'espace de la route et de l'autoroute entretient avec la nature et les paysages naturels.*

Curieusement ce qui a été pris en considération dans l'approche paysagère globale de l'infrastructure ne semble pas l'avoir été dans les commandes aux artistes.

Certains beaux projets ambitieux, comme ceux de Merkado ou de Bernar Venet, élaborés dans les années 1980, à l'échelle de ces paysages, représentaient d'intéressantes propositions allant dans ce sens en ce qu'ils mettaient précisément en question le rapport de la route avec ces derniers ; mais ils n'ont pas été réalisés³¹.

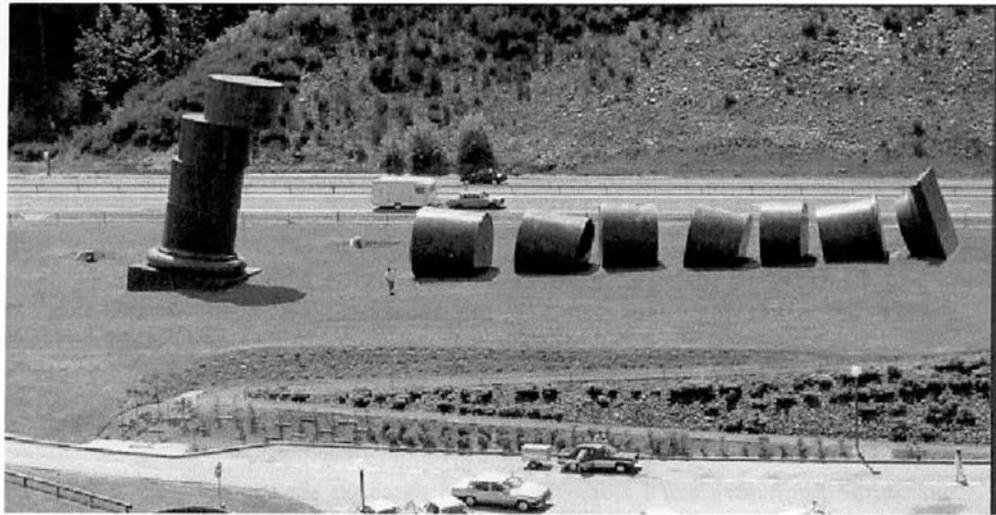


Fig. 27A 72, A. et P. POIRIER : « La colonne brisée », aire des Suchères, (1985)

³¹ projets mentionnés plus haut, page 12 et 13.

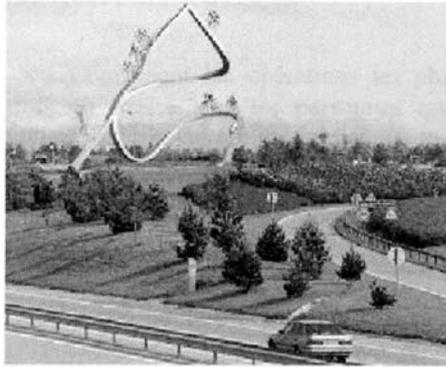


Fig.28
A 64, **JEAN-BERNARD METAIS**
"Le Tour de France", aire des Pyrénées ((1996)

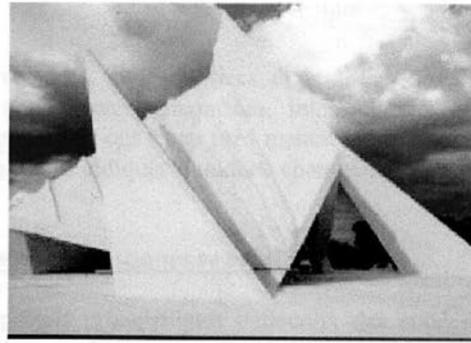


Fig. 29
A 9, **ODILE MIR**
« la Nef Solaire », aire de Tavel (1993)

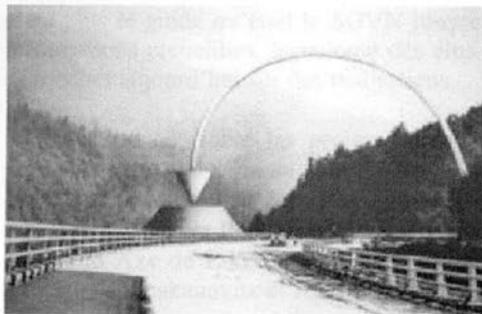


Fig. 30
HAUTE-SAVOIE, **MERKADO**
« Point final », projet pour le viaduc des Egratz (1981) ; non réalisé.



Fig. 31
LADUZ, YONNE, **BERNAR VENET**
Projet pour l'autoroute A6 (1986), non réalisé.

Or la situation actuelle ne paraît pas très favorable à une évolution positive: on peut constater à travers le tout dernier recensement (2002) de la mission de Bron, que peu de chose a été fait en la matière depuis plusieurs années, ou de bien significatif, hormis peut-être quelques interventions comme celle de Yann Kersalé en 2000 sur l'autoroute A16.

Il semble bien, comme pour la société ASF que nous avons approchée, que le vent soit partout à la réduction sévère de ce type de dépenses et à la non-application du %.

**INTERVIEW DE JULIEN LELIÈVRE — GRAPHISTE ET PHOTOGRAPHE —
PAR ÉMILIE LAYSTARY**

EL *Quels sont tes premiers souvenirs “ d’art d’autoroute ” ?*

JL L’adulte que je suis aujourd’hui se souvient de trajets sur l’autoroute pour partir en vacances. C’était dans les années 80/90 avec mes parents. J’étais frappé par ces sculptures monumentales, la plupart créées dans les années 70/80. Il y avait aussi cette autre sculpture, située entre Rouen et Paris, que je croisais souvent en voiture quand j’étais étudiant en école d’art.

EL *Comment as-tu décidé de t’intéresser à ce sujet ?*

JL J’ai fait mon projet de diplôme sur le rapport entre le grand public et l’art contemporain, en travaillant sur la ville de Rouen. En 2009, je cherchais un projet de recherche, à mener en marge de ma pratique de graphiste. J’aimais beaucoup le sujet de l’art d’autoroute, parce que tout le monde en connaît au moins une. Tout le monde en a déjà vu, des gens les plus cultivés à ceux qui ne mettent jamais un pied au musée...

EL *C’est vrai que tout le monde a un forcément un souvenir d’art d’autoroute. Elles font partie d’un certain patrimoine national.*

JL Je suis toujours ravi quand quelqu’un me dit « je me rappelle de cette œuvre “ pour telle raison ”... ». C’est assez rare qu’une œuvre d’art se rapporte autant à une expérience personnelle, différente de l’expérience du musée, qui est lui un contexte culturel propice à ça. Les œuvres d’autoroute, elles, sont toujours massives. Elles interpellent et s’imposent à la vue de tous, sans qu’ils l’aient cherché.

EL *Ce projet, c’est une façon de leur rendre hommage.*

JL Oui, surtout quand j’ai compris que presque rien n’avait été fait à leur sujet. En faisant mes premières recherches sur ce thème, j’ai été étonné de découvrir qu’il y avait très peu d’informations, pas de catalogue recensant ces œuvres, pas de notices pour le grand public... J’ai entendu parler d’un certain rapport *Debron* – une liste répertoriant ces œuvres. Mais même en m’adressant directement aux ministères, aux différentes sociétés d’autoroutes, je n’ai jamais réussi à mettre la main dessus.

EL *Il a donc fallu que tu partes de zéro ?*

JL En fait, j’ai failli abandonner le projet plusieurs fois devant cette perspective... mais finalement, une personne du ministère des transports m’a fait parvenir un début de liste. J’ai aussi réussi à obtenir d’un internaute de Wiki Sara (« l’encyclopédie des Amoureux de la Route ») qu’il m’envoie un inventaire. En croisant ces deux listes, j’ai commencé à avoir un tableau des œuvres existantes. Il me restait ensuite à affiner cette liste, en retirant les sculptures qui avaient été déplacées ou vandalisées et en l’enrichissant de mes propres découvertes.

EL *Ça, c'était la phase recherche de ton projet.*

JL Voilà. Le projet s'est découpé en plusieurs étapes: les recherches préliminaires, la phase de la claque où j'ai failli abandonner le projet, la phase où j'ai continué à avancer malgré les embûches, et enfin le moment où j'ai pris la route pour aller voir les œuvres.

EL *Comment as-tu organisé ton voyage ?*

JL L'idée était d'optimiser au maximum mes trajets pour ne pas avoir à prendre la route trop longtemps. Pour ça, Internet m'a beaucoup aidé: j'ai passé des journées entières à faire des recherches à base de mots-clés, courants, noms d'artistes... Je voulais que mon listing soit le plus exhaustif possible. Il faut dire que dans l'inventaire que j'avais, certaines œuvres n'existaient plus quand d'autres sont nées sur de nouveaux tronçons d'autoroutes. J'ai donc nettoyé et mis à jour ma liste autant que possible. J'ai aussi choisi de ne garder dans cet inventaire que les œuvres réellement issues de commandes publiques – exit, donc, les points de vue aménagés par les architectes, les stèles, et de façon générale, toutes les œuvres qui ne sont pas nées d'une démarche artistique ou d'un geste artistique à proprement parler.

EL *Tu savais exactement où se trouveraient les œuvres ?*

JL Avant chaque trajet, je me baladais virtuellement sur Google Maps® pour repérer les endroits où me garer. Pour d'autres, j'ai dû sortir de l'autoroute, rouler dans la cambrousse, escalader un grillage pour obtenir un angle de vue convenable.

EL *Combien de voyages as-tu fait au total ?*

JL Sur un an, de août août, je suis parti huit fois. Je préparais mes trajets un mois à l'avance puis j'essayais de partir dans un timing météo qui m'était favorable. Je savais que je devais parfois faire 2000 bornes sur 3 jours. J'ai organisé deux grosses sessions en juillet, 5/6 jours, jusque la frontière franco-espagnole par exemple. Je planifiais mes prises de vue par avance. Parfois, je devais prendre l'autoroute jusque 200 bornes puis faire demi-tour et remonter 50 km pour refaire une prise de vue, afin d'avoir plusieurs angles sur une même sculpture.

EL *As-tu des œuvres préférées ?*

JL J'ai beaucoup de tendresse pour chacune d'entre elles. Je n'ai pas fait ce projet pour produire un jugement esthétique. Mon propos, c'est de les envisager toutes parties prenantes d'un même "courant", celui de la commande publique dans l'espace public. À ce titre, elles sont toutes différentes mais complémentaires: certaines parlent aux enfants, d'autres aux connaisseurs. Toutes sont singulières dans leurs sens ou encore dans leurs fabrications. Je les vois comme un corpus indivisible. Elles représentent toutes la diversité de l'expression artistique des années 70-90.

EL *Leur point commun est aussi de faire partie du 1 % artistique.*

JL Sur les autoroutes, les budgets sont tellement gros que le 1 % artistique se transforme en 1‰. Mais l'esprit est le même: le 1 % artistique est cette part du budget alloué à la construction que l'on attribue à la production d'une œuvre d'art in-situ. L'idée est d'intégrer l'art dans l'espace public à travers un budget déjà constitué et qui ne nécessite donc pas une enveloppe à part que l'on ferait payer aux contribuables. L'objectif est de réserver une place à l'art dans la cité: la confronter aux citoyens.

EL *Ces œuvres sont-elles comme tu les imaginais ?*

JL Elles sont toutes monumentales. Qu'on les aime ou qu'on ne les aime pas, la plupart sont construites pour être visibles de loin, comme un clin d'œil au conducteur, fait pour le divertir un peu sur son trajet, le réveiller dans la monotonie de la route. C'est d'ailleurs pour ça qu'il y a plusieurs œuvres qui s'intitulent «Signal».

EL *Disséminées partout en France, elles sont aussi des marqueurs du territoire.*

JL Tout à fait. Elles mêlent géographie territoriale et construction de l'autoroute. Elles créent en fait une cartographie annexe de la France, de nouveaux points de repères liés à des endroits. Mentalement, j'ai des représentations de ces œuvres très liées à leur topographie: telle œuvre est ensoleillée parce qu'elle se trouve dans le sud de la France, telle autre est associée à la montagne... Une autre encore aura été réalisée par un artiste suisse parce qu'elle se situe près de la frontière franco-suisse. Ces œuvres portent donc toutes en elles leur localité. Elles sont le fruit de décisions prises par des élus locaux, des gens des départements, des conseillers de la DRAC et des sociétés d'autoroutes. C'est ce qui les rend toutes uniques.

EL *Sont-elles toujours bien mises en valeur ?*

JL Certaines ont très mal vieilli et sont complètement laissées à l'abandon. Pour d'autres, c'est le paysage alentour qui les a abîmées: alors qu'on les imaginait au milieu de nulle part et placées de façon à être admirées, elles se retrouvent prises en sandwich autour de cabinets de WC et stations service qui ont poussé sur le bitume entre temps. Je me suis déjà retrouvé planté sur des aires d'autoroute à chercher longtemps avant de les repérer.

EL *Elles ont été invisibilisées par les activités des hommes...*

JL Et en même temps, c'est là toute l'histoire des œuvres qui font partie de lieux où l'on vit. On associe toujours paysagiste, urbanisme et art. C'est vrai que parfois, l'art se confond avec l'architecture à tel point que plus personne ne le voit, par exemple. Mais au fond, si une seule personne voit l'œuvre et se trouve interrogée par elle, le défi est gagné. Comme à la Défense par exemple, où l'art n'est plus seulement posé sur le parvis mais fait partie du parvis à tel point que beaucoup de passants ne la voient même plus.

EL *Toutes ces heures passées sur le réseau autoroutier, ça a dû être une expérience hors norme. Un peu comme celle du marin qui prend la mer, et quitte un peu « la vraie vie », la vie terrestre...*

JL L'autoroute n'est pas un lieu fait à l'échelle de l'être humain. On est dans une liberté conditionnée. L'homme n'est pas fait pour rester une journée entière dans la voiture. Ce projet, au-delà d'être un projet photo, c'est un projet global pour la recherche, la prise de vue, le contexte de la prise de vue. C'est une expérience de voyage. Il faut constamment suivre des règles et se plier au mode de fonctionnement de l'autoroute. Il est impossible de sortir de ça.

EL *Tout est balisé...*

JL C'est par définition un endroit de passage: tu vas d'un point A à un point B, tout le monde t'aide à le faire le plus rapidement possible. D'ailleurs, quand tu branches ta radio sur Autoroute FM, tu réalises qu'aucune information n'échappe à la surveillance: si quelqu'un a éclaté un pneu ou qu'un chien s'est échappé, tu en seras forcément averti. C'est *Big Brother*, tout est surveillé. Et quelque part, tu deviens vulnérable par rapport à cette violence. C'est un système qui génère des paysages très tranchés.

EL *Sortir de l'autoroute, ça devait te faire tout drôle ?*

JL J'étais content de souffler et quitter tous les soirs cet univers, pour manger et dormir dans un hôtel dans un petit bled pour fuir ce couloir hyper normé, sécurisé, surveillé. Ce sentier balisé, régulé, chronométré...

EL *Les aires de repos, les cafés de la machine, les sandwiches triangles... Effectivement, tous les trajets d'autoroute se ressemblent plus ou moins.*

JL Je mangeais beaucoup de sandwiches triangle. Un objet assez drôle quand on y pense: pas très équilibré, mais comme conçu pour être mangé juste avec une main, l'autre occupée par le volant. C'est un symbole de l'autoroute, ce lieu où tu peux tout faire à n'importe quelle heure de la journée: manger, prendre une douche, acheter une batterie... Toutes les stations service proposent ces divers services. Mon projet touche à l'art d'autoroute, mais j'aurais tout autant pu travailler sur la répétition de ce paysage faits de rayons de paquets de chips particulièrement bien alignés.

EL *Tout se passe toujours comme sur une ligne droite, imperturbable... Le tout dans un paysage monolithique.*

JL Et dans une ambiance aliénante. Car le réseau autoroutier n'est pas fait pour que l'homme s'y déplace sans la carcasse de la voiture. Il ne peut pas faire ce que bon lui semble. S'il sort des règles imposées, soit il risque l'amende, soit il risque sa vie. On pourrait aussi prendre une photo de n'importe quelle aire d'autoroute et la montrer à n'importe qui, tout le monde reconnaîtrait ce paysage que l'on ne croise nulle part ailleurs. Ces *non-lieux* dont Marc Augé parle...

EL *Tu parlais seul ou accompagné ?*

JL Toujours seul, parce que je ne voulais faire prendre de risques à personne. J'aurais pu partir avec ma compagne et mon fils (par exemple comme Julien Magre dans *S'il y a lieu je pars avec vous*, Le Bal, septembre 2014), mais certaines œuvres sont situées sur le bord de la route, ce qui supposait donc m'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence, enfiler un gilet jaune, courir et sauter au dessus de la rambarde pour prendre ma photo. Et puis, je tenais aussi à pouvoir être entièrement libre de mes mouvements. Je ne voulais pas que la présence d'une autre personne altère mon voyage. C'est aussi pour ça que je n'ai pas prévenu les sociétés d'autoroute de mes allers et venues, même si elles auraient pu m'aider dans quelques tâches. Je voulais rester dans l'anonymat le plus total, être spontané, et vivre l'autoroute comme n'importe quel autre usager.

EL *Seul, ça devait être une certaine expérience de la solitude...*

JL Oui. Enchaîner les prises de vue nécessite un travail sur soi-même. Et être seul, ça permet de bien rentrer dans le sujet, de rester concentré, loin des contingences classiques du travail au bureau. Il faut comprendre le paysage, bien l'appréhender. Après, tu dors mal, tu bois beaucoup de cafés, tu ne rencontres que des routiers et des commerciaux sur ton chemin...

EL *Ceux qui « vivent » sur l'autoroute toute l'année, en somme.*

JL Exactement. Dans l'imaginaire collectif, l'autoroute, ce sont ces tronçons que tu empruntes pour partir en vacances. C'est associé à quelque chose de souvent joyeux, de festif. Mais pour beaucoup, l'autoroute est un environnement de travail quotidien. C'est aussi intéressant de découvrir cet environnement quand ce n'est pas la période des vacances, quand il pleut, ou quand il n'y a personne.

EL *Ta voiture devenait alors ton bureau.*

JL Je l'avais parfaitement aménagé pour. C'était mon meilleur compagnon de route. L'ordinateur branché, l'iPhone qui se recharge, l'iPad pas loin... C'était une deuxième maison. Un endroit où je suis resté des heures et des heures, soit à conduire, soit garé sur un parking à attendre que l'averse passe pour sortir prendre une photo.

EL *J' imagine que tu devais avoir de bonnes playlists pour passer le temps.*

JL Oui, mais finalement je me suis beaucoup retrouvé à écouter la radio. C'est comme une télé dans la voiture. Ça te rattache à la réalité: tu sais ce qu'il se passe ailleurs. Grâce au flash info, tu gardes un lien avec l'extérieur, avec « la vraie vie ». Tu sais toujours l'heure qu'il est et ce qu'il se passe dans le monde au même moment. C'est une façon de sortir du tunnel... Sans faire de jeux de mots.

Montreuil, Juillet 2016.



II –

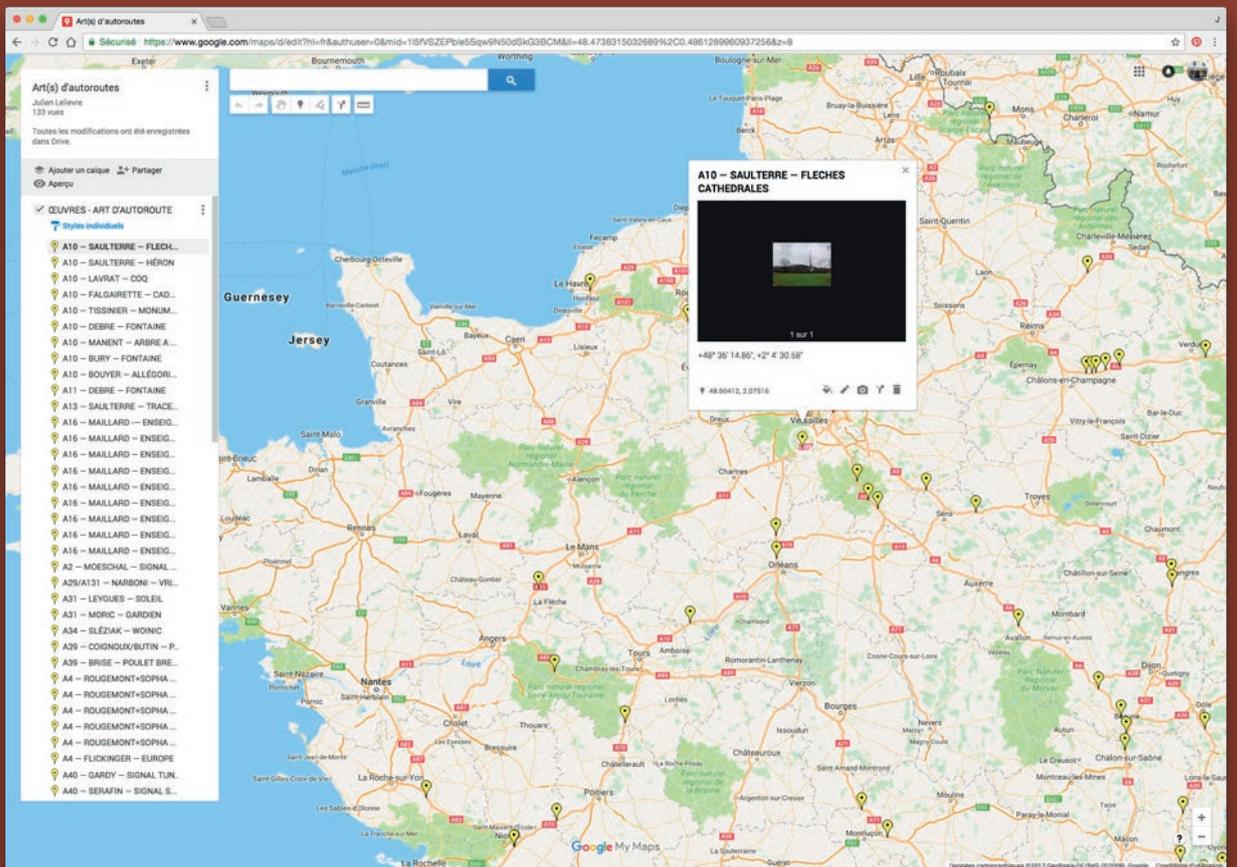
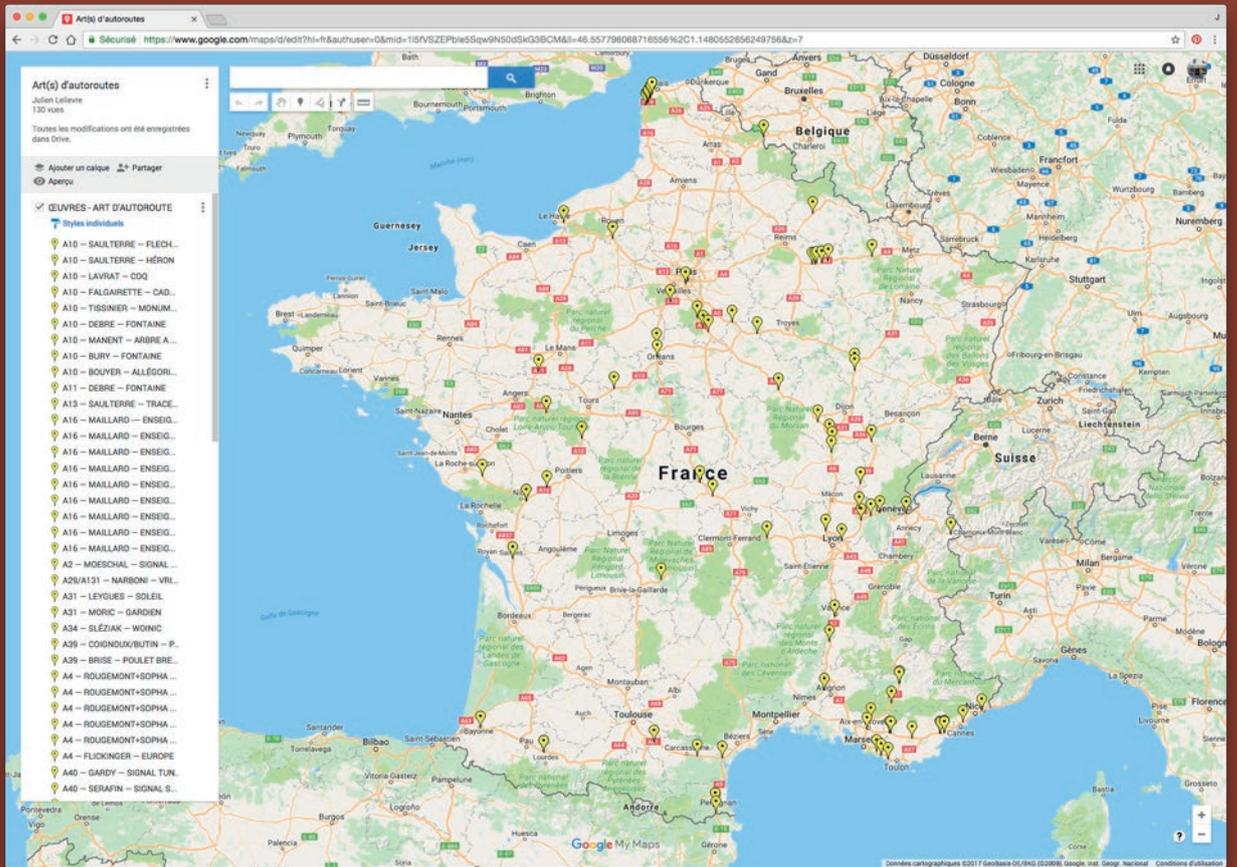
**PHASE 1 : RECHERCHES
& PRÉPARATIFS**

PRÉPARATION DES ITINÉRAIRES & DES OUTILS

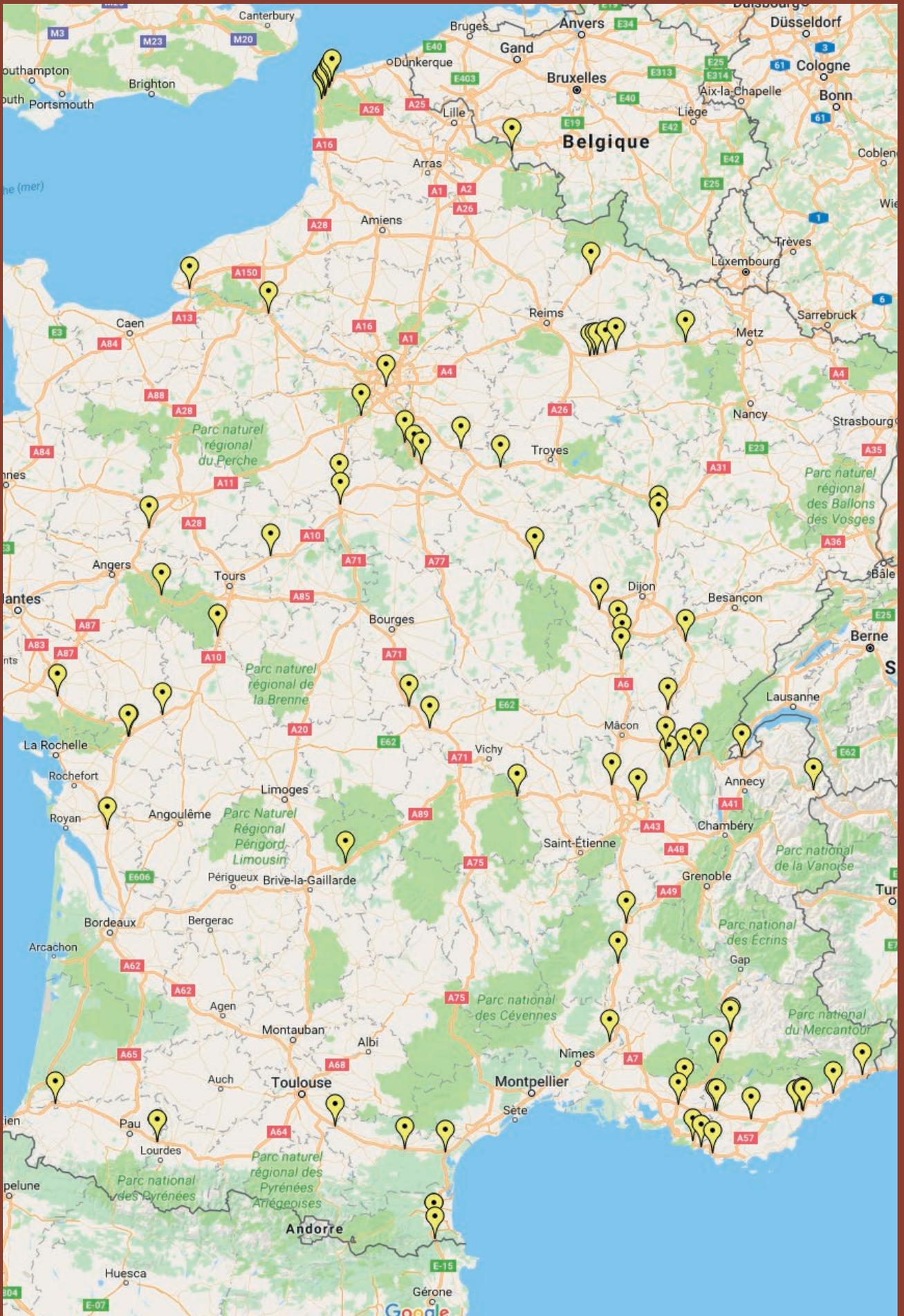
La première phase du projet qui avançait de pair avec la recherche des œuvres était la cartographie de celles-ci. Au fur et à mesure que la carte se remplissait, je voyais des zones délaissées, d'autres surchargées, et un réseau se dessinait. Chaque œuvre a été au préalable repérée sur Google street view® ou sur Google Earth®, parfois très difficilement car certaines zones ne sont pas photographiées ou ne présentent pas une vue adéquate. Il est donc arrivé plusieurs fois que je n'ai pas pu identifier clairement la localisation des œuvres et qu'il soit donc impossible de vérifier mon information. C'est ainsi que j'ai constaté que certaines œuvres n'étaient plus là lors de mon arrivée ou, pour certaines, disposées à un emplacement différent de celui imaginé.

Une fois la carte complète, j'ai édité des *fiches* d'œuvres qui reprenaient les informations nécessaires pour la prise de vue: localisation, extrait de carte à 3 niveaux de distance, infos... Ces fiches ont été un véritable atout pour l'avancement des prises de vues, me permettant de les consulter pendant mes trajets. En parallèle de ces fiches, j'ai réalisé des itinéraires qui me permettaient de réaliser une «boucle» (départ paris — retour paris) sur laquelle un maximum d'œuvres étaient disposées, et des annotations sur les éventuelles sorties à prendre, demi-tour... etc.

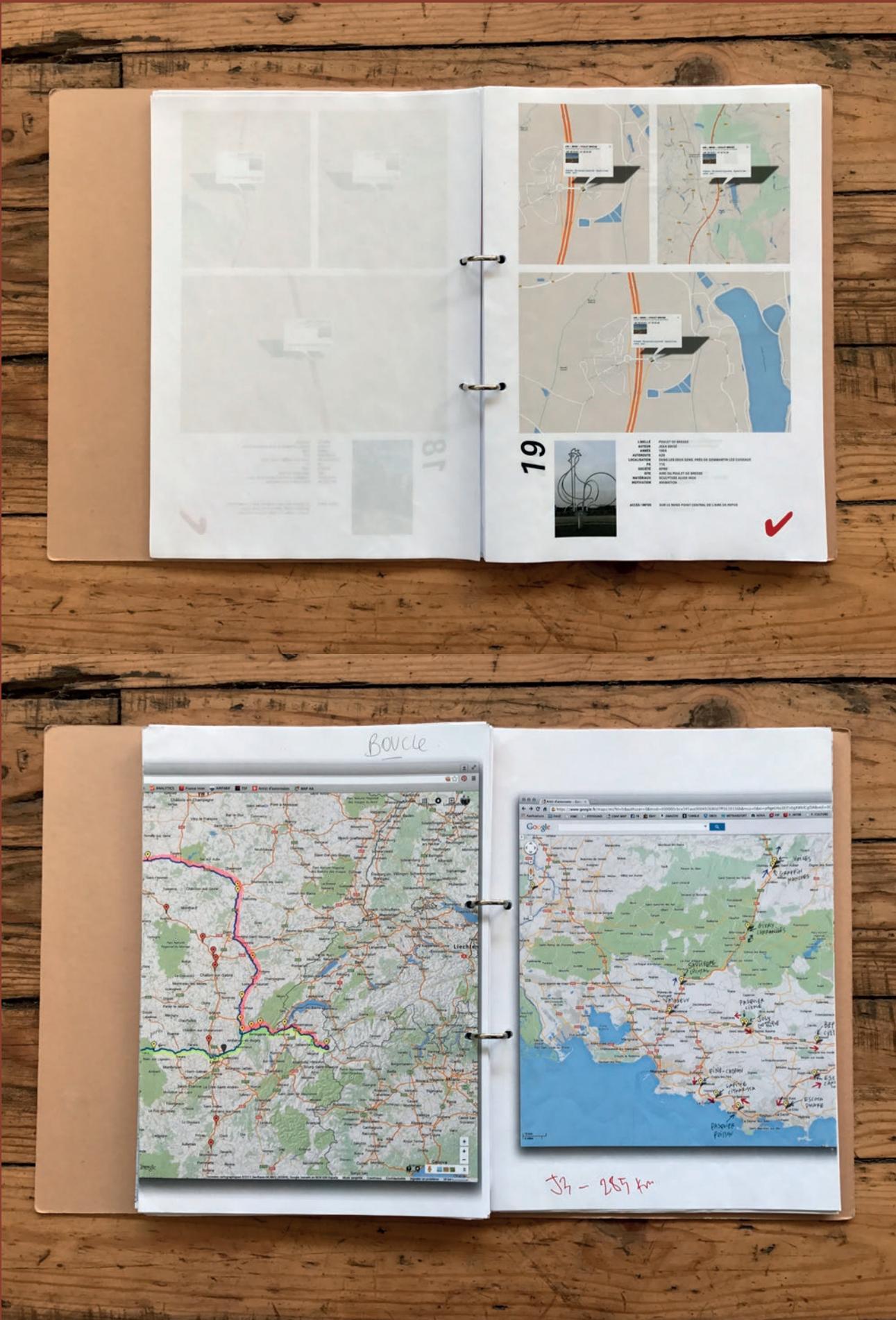
La préparation de ces outils a pris beaucoup de temps et n'avait pas été quantifiée au départ du projet. Néanmoins, au vu du gain de temps une fois lancé sur la route, je pense qu'ils étaient nécessaires.



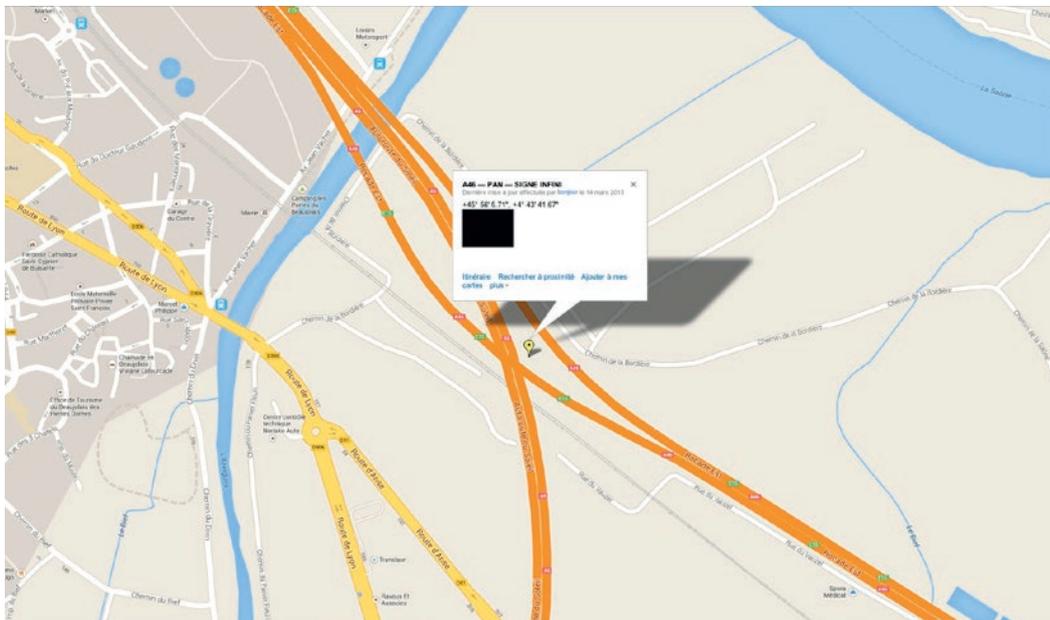
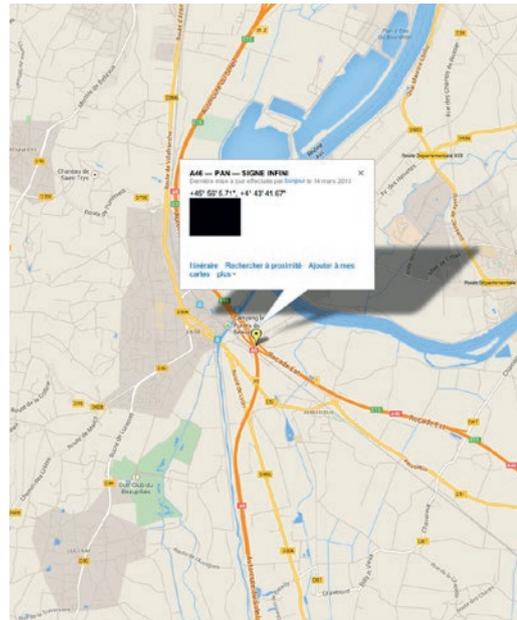
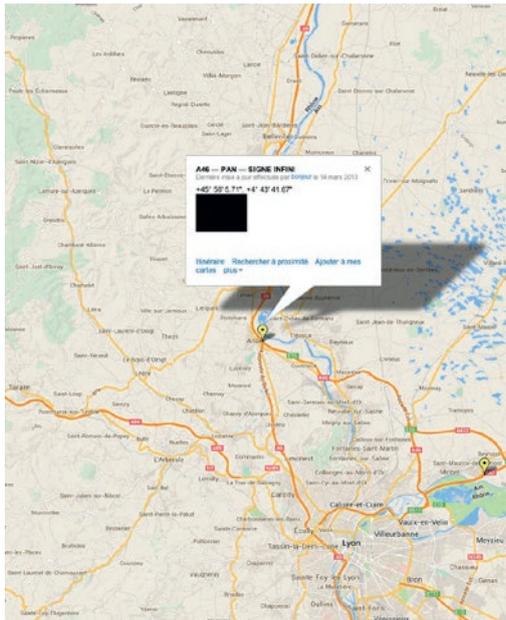
Carte Google map® réalisée en amont des prises de vues.



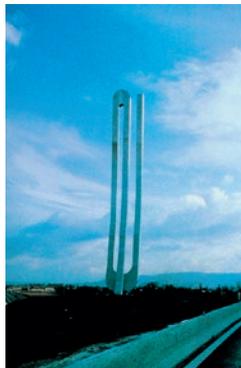
Carte Google map® réalisée en amont des prises de vues. Vue globale des 72 œuvres.



Classeurs réalisés pour les prises de vues: itinéraires et parcours rassemblés sur des fiches.



48



LIBELLÉ LE SIGNE INFINI
AUTEUR MARTA PAN
ANNÉE 1994
AUTOROUTE A6
LOCALISATION SENS LYON ≥ PARIS, AU NIVEAU DE ANSE
PK 432
SOCIÉTÉ APRR
SITE TERRE-PLEIN CENTRAL
MATÉRIAUX SCULPTURE ACIER INOX
MOTIVATION SIGNAL LANCEMENT ESPACE-TEMPS

ACCÈS/INFOS DÉPASSER LE SIGNE SUR L'A6 ET STATIONNER SUR LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE SITUÉE JUSTE APRÈS À DROITE PUIS: SORTIE 1 AMBÉRIEUX ET REPRENDRE A6 AUTRE SENS VIA ROUTE D'ANSE ET ROUTE DE LYON DIRECTION PARIS: STATIONNER À DROITE UNE FOIS L'ŒUVRE DÉPASÉE.



III –

PHASE 2: PRISES DE VUES



PRISES DE VUES

I PROTOCOLE

Le choix de l'appareil photographique n'est pas un détail dans ce projet. Pratiquant la photographie depuis quelques années aussi bien en numérique qu'en argentique moyen-format, je me suis intéressé au protocole et au contexte des prises de vues pour faire mon choix, en utilisant des appareils que je connais et que j'utilise au quotidien.

D'un côté, le boîtier numérique permet de voir les images sur le moment (sans attendre le développement d'une pellicule), il est bien plus maniable, plus léger, facilitant donc son transport dans un contexte peu favorable voire même difficile, et enfin est plus économique car il n'entraîne pas de surcoût lié au développement de l'image. De l'autre côté, le boîtier argentique moyen-format permet une plus grande définition de l'image, un plus grand plaisir de composition mais il doit être mis sur un trépied pour faciliter le cadrage. Il est encombrant et le chargement de la pellicule ne peut pas vraiment se faire dans l'urgence ou dans un contexte défavorable (pluie, pénombre... etc.)

La "raison" m'a fait choisir un appareil photographique numérique *plein format* pour photographier les œuvres. J'avais besoin de voir le résultat tout de suite pour être sûr de ne pas devoir refaire plus de 2000 km une nouvelle fois si l'exposition n'était pas optimale. Par ailleurs, au fur et à mesure que ma série s'agrandissait, je pouvais commencer à voir naître sur l'écran un début d'écriture photographique (cadrage, lumière...).

J'ai quand même choisi de partir en plus avec l'appareil moyen-format argentique dans le coffre de la voiture. J'avais en tête l'idée de produire une série d'images avec cet appareil qui soit différente, complémentaire de la série des œuvres. Le fait que je sois obligé de changer de mode de prise de vue – plus lent, posé – m'amenait à avoir un regard plus contemplatif sur le paysage et l'univers autoroutier. Ces prises de vues se faisaient dans une autre temporalité, en recul, comme une pause entre deux. Cette deuxième série, *On the road*, servira certainement comme un élément de rupture ou de transition dans les séries d'œuvres présentées dans l'ouvrage.

PRISES DE VUES

II LES 71 ŒUVRES

71 et non 76 comme l'indiquait mon listing de départ, car certaines ont été enlevées, volées ou remplacées.

Chaque œuvre photographiée a été un cas d'étude à part sur l'angle de prise de vue, la distance, la lumière... avec l'intention de constituer un inventaire – à défaut d'être stylistiquement cohérent – homogène. C'est dans ce soucis que j'ai littéralement fait le tour de chaque œuvre, multipliant les vues pour pouvoir, au moment venu, choisir la bonne qui pourrait s'intégrer au mieux dans la série.

AUTOROUTE	KM	ARTISTE	TITRE
A40	-----Pk0	Joan Gardy Artigas	<i>La Porte de France</i> (1976)
A7	-----Pk109	Ivan Avoscan	<i>La Porte du Soleil</i> (1989)
A9	-----Pk263	Paul Belmondo	<i>Hommage à l'ouvrier constructeur</i> (1978)
A9	-----Pk280	Ricardo Bofill	<i>Pyramide du Perthus</i> (1976)
A10	-----Pk455	Jack Bouyer	<i>Allégorie du Cognac</i> (1982)
A39	-----Pk115	Jean Brisé	<i>Poulet de Bresse</i> (1999)
A10	-----Pk371	Pol Bury	<i>Fontaine</i> (1985)
A39	-----Pk51	Jean-Bernard Butin & Michel Coignoux	<i>Hommage à Pasteur</i> (1998)
A42	-----Pk9	Pino Castagna	<i>La Cascade de Beynost</i> (1992)
A10	-----Pk338	Olivier Debré	<i>Sculpture fontaine</i> (1996)
A6	-----Pk295	Bernard Dejonghe	<i>Les Neuf Colonnes de verre</i> (1989)
A10	-----Pk166	Franck Falgairette	<i>Cadran solaire</i> (1979)
A40	-----Pk163	Albert Féraud	<i>Signal. Galaxie</i> (1985)
A50	-----Pk30	Denys Fine	<i>Cadran solaire</i> (1986)
A4	-----Pk261	Paul Flickinger	<i>L'Europe pacifiée à Haudiomont</i> (2009)
A5	-----Pk84	Salvatore Gallo	<i>La Création</i> (1996)
A6	-----Pk50	Alain Giard	<i>La Fresque de Fleury</i> (1990)
A8	-----Pk128	Alain Girelli	<i>Coucher de soleil</i> (1983)
A51	-----Pk49	Marc Givry	<i>Les Campaniles</i> (1990)
A71	-----Pk295	Marc Givry	<i>La Spirale de L'Allier</i> (1994)
A51	-----Pk105	Daniel Graffin	<i>Manches à air</i> (1990)
A51	-----Pk107	Daniel Graffin	<i>Voiles</i> (1990)
A6	-----Pk322	Françoise Jolivet	<i>Mémorial pour l'avenir</i> (1985)
A8	-----Pk53	Paule Joly	<i>Réflexion gothique</i> (1985)
A40	-----Pk131	Gérard Koch	<i>La Fugue du Bugey</i> (1989)
A50	-----Pk42	Rose-May Lafitte-Maurice	<i>Citharista</i> (1986)
A6	-----Pk269	Agathe Larpent	<i>Murs mires</i> (1990)
A8	-----Pk85	Jean Laugier dit Beppo	<i>Cyclope</i> (1983)
A8	-----Pk127	Jean Laugier dit Beppo	<i>Dragon de Draguignan</i> (1984)
A10	-----Pk89	André Lavrat	<i>Le Coq</i> (1976)
A500	-----Pk1	Jean-Yves Lechevallier	<i>Point d'orgue</i> (1992)
A31	-----Pk110	Louis Leygue	<i>Le Soleil de Langres</i> (1983)
A71	-----Pk276	Marie et François Lienhard	<i>Livre géant</i> (1992)
A6	-----Pk199	Dimas Macedo	<i>La Fête païenne</i> (1995)
A16	-----Pk59-74	Bruno Maillard	<i>Enseignes</i> (1990)
A10	-----Pk371	Pierre Manent	<i>L'Arbre à roues</i> (1986)
A6	-----Pk311	Manolis Maridakis	<i>Rencontres aquatiques</i> (1999)
A64	-----Pk30	Martin Mayer	<i>Pèlerin de Saint-Jacques</i> (1993)
A64	-----Pk128	Jean-Bernard Métais	<i>La Grande Boucle</i> (1996)
A9	-----Pk18	Odile Mir	<i>Nef solaire</i> (1993)
A2	-----Pk42	Jacques Moeschal	<i>Signal d'Hensies</i> (1973)
A31	-----Pk103	Mirza Moric	<i>Le Gardien de la tour</i> (1998)
A131	-----Pk26	Roger Narboni	<i>Vrilles lumineuses</i> (1995)
A6	-----Pk432	Marta Pan	<i>Le Signe infini</i> (1994)
A8	-----Pk51	Clotilde et Noël Pasquier	<i>Cigale</i> (1986)
A50	-----Pk57	Clotilde et Noël Pasquier	<i>Le Roi des poissons</i> (1986)
A41	-----Pk0	Alain Péclard	<i>Sculpture sur le temps</i> (1991)
A61	-----Pk340	Alicia Penalba	<i>La Grande Ailée</i> (1982)
A89	-----Pk449	Anne et Patrick Poirier	<i>Grande colonne noire de Suchères</i> (1985)
A6	-----Pk75	Patrick Raynaud	<i>La Pyramide de verre</i> (1993)
A85	-----Pk36	Christian Renonciat	<i>Archeval</i> (1998)
A8	-----Pk134	Olivier de Rohozinski	<i>Trois arches d'aqueduc et galères</i> (1998)
A4	-----Pk179-209	Guy de Rougemont	<i>Environnement pour une autoroute</i> (1977)
A89	-----Pk230	Patrick Roy (Agence Roy)	<i>Signal</i> (2002)
A64	-----Pk128	Pierre Sabatier	<i>Le Dragon</i> (1991)
A8	-----Pk171	Georges Saulterre	<i>L'Aube du temps</i> (1998)
A51	-----Pk31	Georges Saulterre	<i>Cristal des Alpes</i> (1986)
A10	-----Pk12	Georges Saulterre	<i>Les Flèches des cathédrales</i> (1989)
A10	-----Pk75	Georges Saulterre	<i>Héron cendré</i> (1979)
A13	-----Pk109	Georges Saulterre	<i>Sur la trace des Vikings</i> (1990)
A40	-----Pk145	Nicolas Schöffler	<i>Lux 16, dit La Tour d'Ain</i> (1987)
A7	-----Pk65	Françoise Seguin	<i>Sculpture</i> (1973)
A40	-----Pk116	Bogumil Serafin	<i>Le Signal de Sylans</i> (1989)
A6	-----Pk65	France et Hugues Siptrott	<i>Mignonne allons voir</i> (1989)
A34	-----Pk24	Éric Sléziak	<i>Woinic</i> (2008)
A6	-----Pk44	François Stahly	<i>Flamme / Signal</i> (1960)
A83	-----Pk69	Ivan Theimer	<i>Les Portes de la vallée du Lay</i> (1995)
A61	-----Pk376	Jacques Tissinier	<i>Les Chevaliers cathares</i> (1982)
A10	-----Pk251	Jacques Tissinier	<i>Mémorial à la Résistance</i> (1977)
A8	-----Pk18	Victor Vasarely	<i>Signal en V</i> (1975)
A5	-----Pk47	Gilbert Weil	<i>Fragments</i> (1990)



A40 | PK0 — GARDY ARTIGAS, LA PORTE DE FRANCE



A7 | PK109 — IVAN AVOSCAN, PORTE DU SOLEIL



A9 | PK263 — PAUL BELMONDO, HOMMAGE À L'OUVRIER CONSTRUCTEUR



A8 | PK85 — JEAN LAUGIER DIT BEPPO, CYCLOPE



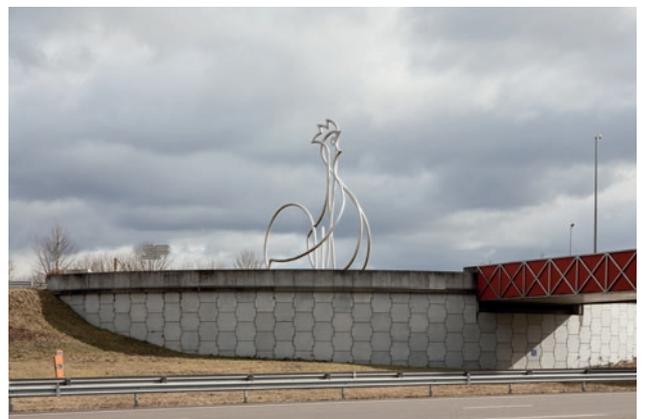
A8 | PK127 — JEAN LAUGIER DIT BEPPO, DRAGON DE DRAGUIGNAN



A9 | PK280 — RICARDO BOFILL, PYRAMIDE DU PERTHUS



A10 | PK455 — JACK BOUYER, ALLÉGORIE DU COGNAC



A39 | PK115 — JEAN BRISÉ, POULET DE BRESSE



A10 | PK371 — POL BURY, *FONTAINE*



A39 | PK51 — M. COIGNOUX & J.-B. BUTIN, *HOMMAGE À PASTEUR*



A42 | PK9 — PINO CASTAGNA, *LA CASCADE DE BEYNOST*



A8 | PK134 — OLIVIER DE ROHOZINSKI, *TROIS ARCHES D'AQUEDUC ET GALÈRES*



A10 | PK338 — OLIVIER DEBRÉ, *SCULPTURE FONTAINE*



A6 | PK295 — BERNARD DEJONGHE, *LES NEUF COLONNES DE VERRE*



A10 | PK166 — FRANCK FALGAIRETTE, *CADRAN SOLAIRE*



A40 | PK163 — ALBERT FÉRAUD, *LA NEBULEUSE*



A50 | PK30 — DENYS FINE, CADRAN SOLAIRE



A4 | PK261 — PAUL FLICKINGER, L'EUROPE PACIFIÉE À HAUDIOMONT



A5 | PK84 — SALVATORE GALLO, LA CRÉATION



A6 | PK50 — ALAIN GIARD (D'APRÈS D. IVACKOVIC), LA FRESQUE DE FLEURY



A8 | PK128 — ALAIN GIRELLI, COUCHER DE SOLEIL



A51 | PK49 — MARC GIVRY & MICHEL SINTÈS, LES CAMPANILES



A71 | PK295 — MARC GIVRY, LA SPIRALE DE L'ALLIER



A51 | PK105 — DANIEL GRAFFIN, MANCHES À AIR



A51 | PK104 — DANIEL GRAFFIN, VOILES



A6 | PK322 — FRANÇOISE JOLIVET, MÉMORIAL POUR L'AVENIR



A8 | PK53 — PAULE JOLY, RÉFLEXION GOTHIQUE



A40 | PK131 — GÉRARD KOCH, LA FUGUE DU BUGEY



A50 | PK42 — ROSE-MAY LAFITTE-MAURICE, CITHARISTA



A6 | PK269 — AGATHE LARPENT, MURS MIRES



A10 | PK89 — ANDRÉ LAVRAT, LE COQ



A500 | PK01 — JEAN-YVES LECHEVALLIER, POINT D'ORGUE



A31 | PK110 — LOUIS LEYGUES, *SOLEIL DE LANGRES*



A71 | PK276 — M. & F. LIENART, *LIVRE GÉANT*



A6 | PK199 — DIMAS MACEDO, *LA FÊTE PAÏENNE*



A16 | PK59-74 — BRUNO MAILLARD, *ENSEIGNES (9 AU TOTAL)*



A10 | PK371 — PIERRE MANENT, *ARBRE À ROUES*



A6 | PK295 — MANOLIS MARIDAKIS, *RENCONTRES AQUATIQUES*



A64 | PK30 — MARTIN MAYER, *LE PELLERIN DE SAINT-JACQUES*



A64 | PK128 — JEAN-BERNARD MÉTAIS, *LA GRANDE BOUCLE*



A9 | PK18 — ODILE MIR, NEF SOLAIRE



A2 | PK42 — JACQUES MOESCHAL, SIGNAL D'HENSIES



A31 | PK103 — MIRZA MORIC, LE GARDIEN DE LA TOUR



A131 | PK26 — ROGER NARBONI, VRILLES LUMINEUSES



A6 | PK432 — MARTA PAN, LE SIGNE INFINI



A8 | PK51 — CLOTILDE PASQUIER, CIGALE



A50 | PK57 — NOËL PASQUIER, LE ROI DES POISSONS



A41N | PK0 — ALAIN PÉCLARD, SCULPTURE SUR LE TEMPS



A61 | PK340 — ALICIA PÉNALBA, LA GRANDE AILÉE



A89 | PK449 — A. & P. POIRIER, GRANDE COLONNE NOIRE DE SUCHÈRES



A4 | PK179 — G. DE ROUGEMONT, ENVIRONNEMENT POUR UNE AUTOROUTE



A6 | PK75 — PATRICK RAYNAUD, LA PYRAMIDE DE VERRE



A85 | PK36 — CHRISTIAN RENONCIAT, ARCHEVAL



A89 | PK230 — AGENCE ROY (PATRICK ROY), SIGNAL



A64 | PK128 — PIERRE SABATIER, LE DRAGON



A8 | PK171 — GEORGES SAULTERRE, L'AUBE DU TEMPS



A51 | PK31 — GEORGES SAULTERRE, *CRISTAL DES ALPES*



A10 | PK12 — GEORGES SAULTERRE, *LES FLÈCHES DE CATHÉDRALES*



A10 | PK75 — GEORGES SAULTERRE, *HÉRON CENDRÉ*



A13 | PK109 — GEORGES SAULTERRE, *SUR LA TRACE DES VIKINGS*



A40 | PK145 — NICOLAS SCHÖEFFER, *LUX 16 DITE LA TOUR D'AIN*



A7 | PK65 — FRANÇOISE SEGUIN, *SCULPTURE*



A40 | PK116 — BOGUMIL SERAFIN, *LE SIGNAL DE SYLANS*



A6 | PK65 — F. & H. SIPTROTT, *MIGNONNE ALLONS VOIR*



A34 | PK24 — ÉRIC SLÉZIAK, *WOINIC*



A6 | PK44 — FRANÇOIS STAHLY, *FLAMME / SIGNAL*



A83 | PK69 — IVAN THEIMER, *LES PORTES DE LA VALLEE DU LAY*



A61 | PK376 — JACQUES TISSINIER, *LES CHEVALIERS CATHARES*



A10 | PK251 — JACQUES TISSINIER, *MÉMORIAL À LA RÉSISTANCE*



A8 | PK18 — VICTOR VASARELY, *SIGNAL EN V*



A5 | PK47 — GILBERT WEIL, *FRAGMENTS (1/2)*



A5 | PK47 — GILBERT WEIL, *FRAGMENTS (2/2)*



PRISES DE VUES

III ON THE ROAD

Comme je l'indiquais plus tôt, la série *On the road* a un statut à part. Elle vient, à mon sens, compléter les vues frontales des œuvres. Le protocole imposé par le mode de prise de vue nous livre les coulisses de l'autoroute, ses éléments, son fonctionnement et, parfois, l'environnement dans lequel les œuvres sont placées.

Cette série, plus libre, a de ce fait son autonomie dans le projet. J'en présente, ci-après, quelques images.















II –

PHASE 3:

INTERVIEWS

CARACTÈRE

PRESSE & ÉDITION

I INTERVIEWS

Un point important dans ce projet était de ne pas juste faire une série d'images, sans légendes, sans informations. Pour ce faire et tenter d'apporter un propos et une explication sur ces commandes, j'ai demandé à Émilie Laystary, journaliste indépendante, de faire quelques interviews auprès des artistes ou ayants-droits qui seraient partants et curieux de l'initiative. Ces interviews ne sont pas toutes terminées et je ne sais pas encore dans quelle mesure elles s'ajouteront au projet final mais certaines ont permis de mieux comprendre le cadre de la commande, ou l'intention de l'artiste. Vous pourrez en lire 2 exemples ci-après.

II CARACTÈRE

Signal est une initiative croisée de re-création de caractères, rassemblant Julien Lelièvre, graphiste-photographe, Emmanuel Besse, créateur de caractères typographiques et Production Type, fonderie typographique numérique. Vous pourrez voir dans les pages suivantes des planches de recherche de ce caractère qui sortira courant 2017 et qui sera utilisé en exclusivité dans le livre.

III PRESSE ET ÉDITION

Le projet éditorial est en cours au moment de la rédaction de ce rapport de recherche. Le contact a été pris avec Manuella Éditions pour l'édition de ce projet à la suite d'une publication faite dans l'Obs en août 2016. À la suite d'une interview réalisée par un journaliste de l'AFP en juillet, j'ai eu l'opportunité d'avoir un nombre important de publications web sur mon projet, ce qui a facilité sa publicité. En voici la liste non-exhaustive:

- <http://tempsreel.nouvelobs.com/galeries-photos/photo/20160826.OBS6938/grand-format-il-rend-hommage-aux-uvres-d-art-des-autoroutes.html>
 - <http://www.leparisien.fr/diaporamas/photos/en-images-ce-concept-etrange-de-l-art-autoroutier-08-07-2016-5951947.php>
 - <http://www.leprogres.fr/actualite/2016/07/10/un-inventaire-des-73-curiosites-dispersees-sur-9-000-km-d-autoroutes>
 - <http://france3-regions.francetvinfo.fr/paris-ile-de-france/sur-la-route-des-vacances-la-decouverte-de-l-art-autoroutier-1044101.html>
 - http://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/l-art-autoroutier-73-curiosites-dispersees-sur-9-000-km_1810445.html
- <http://www.radar.st/spotted/julien-lelievre>

**I INTERVIEW D'AGATHE LARPENT, CÉRAMISTE PLASTICIENNE —
AUTEURE DE MURS MIRE SUR L'A6 (PK 269) — PAR ÉMILIE LAYSTARY**

EL *Vous avez réalisé une œuvre sur l'A6...*

AL C'était un concours. Il fallait proposer une œuvre d'autoroute sur une aire de repos de l'A6. Pas une aire sur laquelle les gens prennent de l'essence, mais vraiment une aire de repos, où les gens s'attardent, lisent, s'allongent dans l'herbe... Les contraintes de la commande, c'était d'inciter l'utilisateur à se détendre un moment et contempler le paysage avant de reprendre la voiture. Petite, je prenais souvent cette autoroute pour partir en vacances depuis Paris vers le sud. J'aimais bien cette aire.

EL *C'est la raison pour laquelle vous avez choisie de proposer une œuvre sur l'aire de la Repotte ?*

AL Oui, l'herbe était belle, bien entretenue, et j'aime beaucoup la vue sur le Chateaufort. Il y a aussi Pouilly qui n'est pas loin, le canal qui passe à côté, tout comme la ligne de partage des eaux... Plein de petites choses m'ont fait choisir cette aire.

EL *Que raconte l'œuvre que vous y avez installée ?*

AL L'idée des mires dans le mur est venue à cause de la vue sur le château. Dans chacun des deux murs, j'ai imaginé une percée visant ce château. J'ai donc réalisé trois murs, autour desquels l'utilisateur est invité à circuler, comme autour de trois écrans chargés de couleurs dans le paysage, en fonction de l'orientation. Il circule, il se passe des petites choses. Il y a cette fenêtre qui frappe de biais un autre mur. Quelque chose de ludique se passe. Il y a une visée. Et puis, il y a ces détails sur les murs. Un détail en amenant un autre, l'utilisateur est distrait, comme emporté ailleurs, dans un rêve. À travers ces mires, l'idée c'était d'inviter le public à s'approcher de l'œuvre. Il y a donc une vision de loin et une vision de près. Quand on s'approche, on est intrigué par certaines écritures. Quand on ne connaît rien à l'œuvre, le camaïeu des couleurs fait qu'il y a une lecture de cette matière vitreuse, et on se met à voir des choses de plus près.

EL *Qu'en avait pensé le public, à l'époque ?*

AL Certaines personnes m'ont dit, en parlant des mires: «mais pourquoi vous faites ça si étroit, on ne peut pas voir!» Ces personnes n'avaient pas compris que mon œuvre se basait sur une ligne entre deux murs, que c'était ça, justement, l'objectif. Mais globalement, le public était curieux. Et puis, les gens de l'autoroute ont bien aimé, ils ont trouvé que l'œuvre répondait bien au cahier des charges. C'est la raison pour laquelle l'œuvre a été restaurée il y a quelques années. Il faut dire que dans le Morvan, il fait froid et il y a de l'érosion.

EL *Comment avez-vous travaillé sur cette réalisation ?*

AL J'ai composé les carreaux au sol, puis on a posé ça à la verticale, avec 2 personnes dont c'est le métier. On ne peut pas tout faire en même temps: avoir les mains dans le ciment et la colle, mais aussi prendre le recul. Heureusement que j'ai été assistée. Ça a l'air simple

dit comme ça, mais ce qui est simple est parfois compliqué. Au total, ça a mis 2 ans. Dont un mois de pose. Le plus long n'a donc pas été la pose, mais la confection des carreaux... À l'époque, j'étais au début de ma carrière, je n'avais pas encore de grandes œuvres derrière moi. J'avais proposé des carreaux de couleur émaillés parce que mon but était d'arriver à quelque chose de grand avec du petit. J'étais toute seule dans mon atelier, et je me rendais bien compte que pour réaliser correctement une pose, je ne pouvais pas m'embarquer dans quelque chose de trop compliqué.

EL *Vous feriez les choses différemment, aujourd'hui ?*

AL Cette œuvre, je l'aime toujours. Je ne regrette rien. C'est sûr qu'à l'heure actuelle, je me dis que j'aurais pu travailler avec du béton lissé à certains endroits, comme pour attirer le regard, mais en 1990 je me situais surtout dans un parcours de couleurs. Je tenais à voir en quoi les couleurs pouvaient s'insérer dans le paysage.

EL *Au vu du grand nombre de carreaux, on devine que le travail a dû être fastidieux.*

AL Oui, il y a des milliers de carreaux. Je les ai conçus dans mon atelier, puis il a fallu les disposer, un par un. Il y a donc une phase de fabrication, très technique, puis une phase de composition, plus artistique. Si on pense l'intérieur de la triangulation, il y a en un qui est plutôt nacré, comme l'intérieur d'une huître, un rouge passion, un noir. Mais ce n'est pas un hasard si j'ai voulu mettre ça à l'intérieur. À l'extérieur, il y a plutôt le bleu, celui qui donne sur les champs et les boeufs. Puis il y a celui qui est plus frontal et qui appelle les gens à venir voir.

EL *La dimension "de près vs. de loin", est-ce une dimension à laquelle vous tenez ?*

AL Oui, j'aime cette double lecture. Même quand je travaille du petit, par exemple un livre de porcelaine ou un livre en soie, je dissocie l'aspect du livre du moment de l'ouverture du livre. Un livre, on le tient dans la main, on s'approche, on le découvre, on l'ouvre, on le ferme, puis il retourne à son secret. Ici, les personnes voient l'œuvre de loin, ils voient d'abord trois murs, décident ou non de rentrer à l'intérieur, comme dans un livre de 3 pages. Donc ils rentrent à l'intérieur ou restent à l'extérieur, circulent autour, pénètrent dedans, ressortent. Il y a un côté qui se donne à voir, mais qui permet de découvrir beaucoup d'autres choses. J'aime jouer avec l'intérieur et l'extérieur, l'ouvert et le fermé.

EL *Des antagonismes assez simples, en somme.*

AL Absolument, il faut revenir à des choses simples et basiques. J'aime beaucoup les boîtes, par exemple. Ou encore les tissus et leurs motifs. *Murs mire*, c'est aussi ça: la répétition de plein de motifs pour créer une atmosphère plus générale.



I INTERVIEW D'OLIVIER DE ROHOZINSKI, ARCHITECTE, URBANISTE ET SCULPTEUR — AUTEUR DE TROIS ARCHES D'AQUEDUC ET GALÈRES SUR L'A8 (PK 134) — PAR ÉMILIE LAYSTARY

EL *Comment avez-vous été amené à réaliser ces œuvres d'autoroute ?*

OR Dans un premier temps j'ai travaillé sur l'aménagement d'aires autoroutières, dans le dessin de plans de masse avec un ami paysagiste de St Raphaël, Yves Valette d'Osia. C'est à la suite de ces contacts avec ASF et Escota qu'il m'a été confié des projets divers ayant rapport avec les autoroutes. Il y a eu le mur antibruit de Cuers, dans le Var, les 2 fresques au carrefour des Semboules A.M. à la sortie sur Antibes, l'étude de la plastique d'un pont près de Nîmes, pont de la Croix de Callamand, celle des aspects architecturaux de la sortie vers Sophia-Antipolis, et enfin, ces sculptures de la sortie sur Fréjus.

EL *Parlez-nous de ce travail à Fréjus...*

OR La demande faite par la direction d'Escota était de personnaliser cette sortie sur Fréjus. J'ai d'abord fait une recherche concernant le passé de cette ville. Je dois préciser que je suis arrivé dans cette région en 1978 et que j'ai eu la chance de remporter dès mon arrivée le concours d'aménagement des places de Fréjus lancé par la Mairie. Cette ville a un passé assez prestigieux à l'époque romaine. Nous avons entrepris les travaux d'aménagement des places peu après. Cela m'a aussi permis de rencontrer un architecte de grand talent, bien connu dans la région de St Raphaël, Loïc Digard. J'ai pu collaborer avec lui sur de nombreux projets d'urbanisme et d'architecture pendant plusieurs années. Un des projets concernait l'aménagement d'un Port de tourisme sur Fréjus pour lequel j'ai établi un plan de masse et d'organisation des espaces. Toutes ces interventions et quelques projets réalisés pour Escota m'ont favorisé pour que je sois choisi dans l'étude de ce projet de personnalisation de cette sortie d'autoroute.

EL *Que représentait pour vous le fait de travailler sur une grande échelle ?*

OR Au départ, ma vocation était l'architecture et aussi la sculpture, ce qui m'a conduit, alors que j'avais 20 ans à exposer des "œuvres" à Paris à l'occasion des expositions de La Jeune Sculpture. C'était en 1967, 1968... Donc un projet de sculpture à grande échelle me séduisait beaucoup. D'autant que je suis convaincu de l'utilité des œuvres d'art dans les espaces publics.

EL *Par quoi avez-vous été inspiré ?*

OR Le passé de ville portuaire romaine avec un des chantiers de construction de navires les plus importants de l'époque m'ont inspirés pour aborder ce projet. J'ai donc proposé à la Direction d'Escota et au maire de la ville, une série de dessins et de maquettes illustrant mes idées d'aménagement. Cette proposition ayant été acceptée, j'ai pu commencer les travaux de réalisation.

EL *Expliquez-nous comment vous avez travaillé.*

OR En raison des endroits où devaient être placées ces œuvres et de la façon dont ils seraient aperçus par les usagers de l'autoroute il m'a fallu faire des simulations. Pour cela j'ai pu disposer d'une grande surface chez moi, un terrain de tennis . C'est sur cet emplacement que j'ai pu mettre en place ce projet et en trouver l'échelle exacte. La réalisation de ces œuvres a représenté un défi certain en raison de leur échelle et de leur situation future.

EL *En quoi cette œuvre recoupe-t-elle le reste de votre travail ?*

OR Mon travail concerne l'environnement architectural et paysager. Je suis architecte, sculpteur, urbaniste, et je viens de terminer une Maîtrise en Environnement à l'Université de Sherbrooke au Québec. Comme vous le voyez c'est un domaine par lequel je suis très concerné. La sculpture à grande échelle dans un espace public est un élément que je considère comme très important pour la mise en scène de l'espace urbain. Elle est aussi essentielle que les bâtiments qui composent la ville.

EL *Quel souvenir gardez-vous de cette expérience ?*

OR Le climat de confiance totale de la part de mon commanditaire a été extrêmement agréable tout au long de cette expérience. À ce sujet , je précise que j'ai beaucoup de plaisir à travailler et à exprimer mes idées artistiques dans un milieu d'ingénieurs, Ceux-ci sont très respectueux de ce qui sort du "crayon de l'artiste".

EL *Aimez-vous toujours votre réalisation ?*

OR Oui, je suis pleinement satisfait de cette expérience. J'ai eu la joie de voir que les jeunes générations de Fréjus tiennent à ces sculptures. Elles font maintenant partie de leur héritage artistique. C'est réconfortant. J'ai eu la même réponse suite à la réhabilitation qu'il m'a été donné de faire sur la cité de l'Agachon de Fréjus et qui a maintenant plusieurs dizaines d'années. L'appropriation de ces espaces générés suite aux nouvelles dispositions architecturales et paysagères faites à l'époque a conduit au maintien de la qualité de ces espaces et un respect de la part de ses habitants, tout en leur donnant la sensation d'habiter un lieu ayant une certaine chaleur humaine.



II À PROPOS DU CARACTÈRE *SIGNAL*, PAR JEAN-BAPTISTE LEVÉE, DIRECTEUR DE LA FONDERIE PRODUCTION TYPE

Signal est une initiative croisée de re-création de caractères, rassemblant Julien Lelièvre, graphiste-photographe, Emmanuel Besse, créateur de caractères typographiques et Production Type, fonderie typographique numérique.

Ce projet de création s'appuie sur un pan du paysage typographique français, les "Caractères" de signalétique d'autoroute. Ces alphabets normés, aux origines obscures, sont présents sur l'intégralité du réseau autoroutier français depuis les années 1970, et sont emblématiques de son identité typographique .

Jusqu'à présent, les alphabets n'existaient pourtant que dans leur représentation normée (4 styles incomplets nommés L1, L2, L3, L4: deux de capitales uniquement, deux d'italiques uniquement). Les quelques polices de caractères numériques disponibles sont des numérations médiocres et incomplètes, à l'exécution peu soignée.

La nouvelle série *Signal* complète et prolonge les typographies existantes. La nouvelle palette comporte donc des romains (inédits) en deux graisses et leurs italiques correspondantes, l'ensemble des signes diacritiques nécessaires à la composition de 120 langues latines, un ensemble de signes pour les composition mathématiques, une série de pictogrammes de signalisation routière et de nombreuses flèches. Un style supplémentaire, *Signal Sol*, déformé et excessif, parachève avec humour ce projet de restauration numérique. Ce nouvel ensemble démultiplie les usages possibles des "Caractères", au-delà de leur destination première, en les rendant notamment adaptés au design d'interfaces.

Épitome tardif d'une pensée moderniste, l'esthétique des alphabets *Signal* est immanquablement liée au design administratif. Les lettres sont formées selon une rigueur toute inspirée des linéales de la seconde moitié du XX^e siècle. Le *Signal* a son apparence propre et son gris typographique singulier (voir l'espacement des italiques, si particulier). Production Type entretient depuis 15 ans une relation particulière avec les alphabets de signalétique routière, en en faisant un sujet d'étude en 2003. Ce *Signal*, revisité et harmonisé, prolonge la réflexion et ouvre de nouvelles possibilités de dialogues.

Cartes  Truc  Argent 

Flèche  Croisement 

Ticket  Manger  Café 

Espèces  CB+espèces  

Cartes  Truc  Argent  Flèche  Croisement 

Ticket  Manger  Espèces  CB+espèces  

Cartes  Truc  Argent  Flèche  Croisement 

Ticket  Manger  Espèces  CB+espèces 

Hhabcdefghijklmnopqrstuvwxyz**Hh**

h,.,()+-x÷=\$¢€0123456789/**h**
\$ & ? idem en Reg.

h,.,()+-x÷=\$¢€0123456789/**h**,.,()+-x÷=\$¢€0123456789**h**

1/4 1/2 3/4 % ‰

0+0-0±0×0÷0=0≠0~0≈0^0<0>0≤0≥0¬
chasse chiffres - trop gras

0∞0◊0Δ0Ω0∂0∫0√0Σ0Π0π0μ0°0ℓ0e

① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

← → ↑ ↓ ↖ ↗ ↘ ↙ ↔ ↕ ⇌ ↲ ↳ ↴ ↵
mougnor -15u.

Macintosh HD:Users:eh:Dropbox_local:2013-07-30_caractères60_previews:tdsico-44_caractères_2015-03-11.indd

A B C D E F G H I J K L M

N O P Q R S T U V W X Y Z
cette porche est ronde (et métrique) pas celle-ci

a b c d e f g h i j k l m

n o p q r s t u v w x y z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
un peu + droit trop court

Macintosh HD:Users:eh:Dropbox_local:2013-07-30_caractères60_previews:tdsico-44_caractères_2015-01-29.indd



Woinic, Éric Sléziak, 2008
A34 sens France - Belgique, PK57, Aire Ardennes-Woinic.



Art d'autoroute(s), Julien Lelièvre. www.julienlelievre.com

PK 145

LUX 16 dite La Tour d'Ain, Nicolas Schöffler, 1988
CROISEMENT A40-A42, TERRE-PLEIN CENTRAL
✦
Art d'autoroute, Julien Lelièvre
✦
art-autoroute.fr ↔ julienlelievre.com



PK 128

Le Drapeau, Pierre Schaefer (1991), Aire des Pyrénes N. 444
Art d'autoroute, Julien Lelièvre ↔ art-autoroute.fr

IV – CONCLUSION



CONCLUSION

À la relecture de ce rapport, je m'aperçois que la quantité de travail engagée dans ce projet a largement dépassé ce que j'avais imaginé et quantifié au départ. Le temps passé à faire les recherches préalables a certainement été la partie la plus éprouvante aussi parce que j'avais le sentiment de ne pas avancer, d'être dans une impasse où personne ne pouvait m'aider – aussi bien du côté des autoroutes, des ministères ou des artistes. Beaucoup de mes interlocuteurs n'ont pas été très réceptifs sur mes demandes, notamment du point de vue des sociétés d'autoroute qui n'avaient peut-être jusqu'ici jamais pris soin de communiquer sur ces productions.

La suite du projet s'est faite dans une dynamique intéressante, plus resserrée et rythmée – un peu à l'image de l'autoroute. Le temps de prise de vue était un véritable moment d'immersion puisqu'il avait été bien balisé auparavant. Elle était vraiment à l'image de ce que j'avais en tête en présentant ce projet de recherche.

Je tiens à remercier tout particulièrement Frédéric Teschner pour son aide et son précieux soutien ainsi que Marc Vaudey et les équipes du CNAP. Remerciements également à tous les contributeurs impliqués de près ou de loin dans ce long projet : Geoffroy Enjolras, Emmanuel Besse (enfin !), Émilie Laystary, Jean-Baptiste Levée (add to cart), la team Production Type, Olivier Lebrun, Jad Hussein, Thomas Mailaender, Marc Bruckert, François Barré, Pierre Bernard, Julien Martin, Julien Bouvet, l'Atelier collectif, le HSH Crew, Véronique Evanno, Christina Marchi, Cyrille Weiner, Agathe Larpent, Bruno Maillard, Roger Narboni, Jacques Tissinier, Gilbert Weil. Mention spéciale pour mes éditeurs, partenaires et amis de toujours Guillaume Grall et Benoît Santiard pour leur bienveillance et leur talent. Merci à mes parents pour leur soutien et leur confiance indéfectible. Je dédie ce projet à Emmanuelle, Joseph et Anouk et les remercie pour leur patience et leurs encouragements.

ÉPILOGUE

Art d'autoroute, premier ouvrage à paraître chez Building Books, est le résultat d'une enquête initiée en 2009 à l'issue d'une allocation de recherche attribuée par le CNAP (Centre national des Arts plastiques) au photographe Julien Lelièvre sur la thématique de «l'art autoroutier». Après 10 ans d'investigations, de cartographies, de prises de contacts et des milliers de kilomètres parcourus :

71 œuvres sont identifiées, localisées, photographiées.

Bien loin d'être un simple inventaire photographique des oeuvres implantées aux abords autoroutiers, le livre interroge l'autoroute en tant qu'espace sensible, du déplacement au voyage. Tout au long de la lecture, les oeuvres d'arts se confondent aux ouvrages d'art pour une narration empreinte de découverte et de sensibilité.

Le projet s'enrichi progressivement grâce à l'apport de contributeurs sollicités au fur et à mesure par l'auteur: les textes de Camille Bardin, critique d'art, de Joëlle Zask ainsi que la préface d'Éric Tabuchi, photographe, apportent le recul nécessaire pour objectiver le sujet et questionner ces œuvres dont l'ouvrage est le premier à en dresser une vision d'ensemble. Un entretien avec le photographe réalisé par la journaliste Émilie Laystary vient clore l'ouvrage. Un corpus sensible fait de contextes et de hasard, initiant une nouvelle géographie imaginaire, point kilométrique par point kilométrique.

Art d'autoroute, Julien Lelièvre, Building Books Éditions.
ISBN 978-2-9567815-0-9



WWW. JULIENLELIEVRE.COM
DOUBLECASQUETTE.FR
ART-AUTOROUTE.FR

