

## Edward Hooper : l'émergence de la route moderne

par Pierre-Marc de Biasi

L'œuvre, il est vrai très diverse, d'E. Hooper présente un nombre considérable - presque exceptionnel - de toiles et de dessins consacrés à la route. Il s'agit chez lui d'une véritable constante puisque ce thème, qui fait son apparition dès le début des années 1910, reste présent dans son travail pendant un demi siècle : jusqu'à sa disparition en 1967, avec des périodes particulièrement productives au cours des années 30, 40 et 50. Disons-le sans ambiguïté : dans la peinture du XXe siècle, aucun peintre n'a prêté autant qu'E. Hooper une attention véritablement médiologique à la route, en l'étudiant sous tous ses rapports matériels à l'espace de la communication. Mais ce qui fait de sa recherche un point de vue irremplaçable, c'est son amplitude temporelle : cette exploration minutieuse de la route sur le motif enregistre sur près de soixante années les mutations techniques et symboliques qui constituent l'histoire de la route moderne. La force de ce témoignage est d'autant plus frappante qu'en nous faisant assister à la lente émergence d'une nouvelle réalité, la peinture résolument paysagiste de Hooper, varie elle-même assez peu en moyens : son style se transforme, mais sans précipitation, au rythme pourrait-on dire des métamorphoses techniques qui, de décennie en décennie, font évoluer le paysage routier américain.

L'itinéraire d'E. Hooper commence dans les années 10, à un moment où, en Europe, la route connaît des fortunes diverses. Cézanne, qui vient de disparaître, laisse derrière lui de splendides et mystérieuses "routes qui tournent" qui reviennent en leitmotiv comme une obsession des dernières années : peut-être le tournant du siècle. Depuis peu, de superbes destructurations cubistes font voler en éclats minéraux une route qui paradoxalement finit par s'inscrire dans le paysage en effaçant sa différence plus que ne l'avait jamais fait la peinture ancienne (G. Braque, *La Route près de l'estaque*, 1908; R. de la Fresnaye, *Paysage de Meulan* 1911-1912), tandis que les pré-surréalistes (G. de Chirico, *Mélancolie et mystère d'une rue*, 1914) commencent à édifier un univers métaphysique où toute route finira par s'évanouir sous le diktat du rêve - nécessairement déroutant - et du surréel qui préfère de loin les déplacements télépathiques. Malgré quelques brillantes exceptions, notamment les Fauvistes et chez André Derain en particulier (les magistrales routes et voitures en virgules du *Pont de Westminster*, 1906 et *La Route dans la montagne*, 1907), la peinture des premières années du XXe siècle européen, y compris dans ses formes les plus avant-gardistes, reste pour l'essentiel aveugle à l'importance de l'automobile et du nouveau monde de la route qui commence à naître. Les images de vitesse qui vont tant enthousiasmer les futuristes par exemple sont presque toujours associées, dans les mêmes termes qu'au siècle précédent, à l'idée d'une machine-folle lancée "à pleine vapeur" (U. Boccioni : *Train qui passe*, 1908) : en matière de représentation, le modèle ferroviaire reste prédominant. Dans son *Manifeste* de 1913, Marinetti redresse un peu la barre et cite "la motocyclette, l'automobile, le dirigeable et l'aéroplane" au même titre que "le train", mot d'ordre qui se traduit immédiatement par quelques œuvres prenant pour thème la nouvelle machine, ou plutôt sa pure trajectoire dans les turbulences de l'air (L. Russolo : *Dynamisme d'une automobile*, 1913) mais sans que la route en tant que support du mouvement parvienne à se constituer comme un véritable enjeu représentatif : dans l'esprit des artistes, l'idée même de vitesse l'annule. Visiblement, l'image de la route n'est pas en odeur de sainteté dans les cénacles de l'avant-garde : sa pesanteur empierrée, sa révérencieuse dépendance aux lois de la perspective, sa désespérante banalité symbolique renvoient à la peinture réaliste et paysagiste du XIXe siècle (Corot, Sisley, Pissaro) ou, pire, quelques années plus tard, à l'imagerie propagandiste des nouvelles idéologies autoritaires (la route du progrès

fasciste à partir des années 20, les autostrades du progrès nazi et stalinien à partir des années 30).

Pendant ce temps, Edward Hooper, de l'autre côté de l'Atlantique, commence à construire son enquête sur le terrain avec la ténacité d'un observateur appliqué à ne pas se tromper. Que voit-il? D'abord à peu près rien en matière de route : seulement des trains, des voies ferrées en pleine campagne (*Rail road Train*, 1908, Addison Gallery). Les routes sont encore des chemins. Puis les choses commencent imperceptiblement à changer. De petites villes autrefois repliées sur elles-mêmes qui sont toujours traversées par des diligences mais aussi, depuis peu, par de nouveaux engins automobiles qui viennent d'autres villes, comme si la grand'rue, avec son réseau aérien de fils électriques et télégraphiques, devenait un prolongement intérieur de la route (*American village*, 1912, Whitney Museum). Entre les villes, cette fameuse route est encore souvent bien vide. Les véhicules sont rares, mais quelque chose y circule tout de même invisiblement sur les bords de la chaussée, au-dessus des déblais : des voix, du moins on l'imagine, filent le long des câbles téléphoniques suspendus à ces nouveaux poteaux en T qui partout suivent le tracé capricieux de la route (*Road in Maine*, 1914, Whitney Museum). Au tournant des années 20, l'automobile a gagné. Devenue une vraie concurrente du chemin de fer, elle ouvre l'espace d'une dualité : le rail et la route. Cette rivalité se manifeste, dans les réalités nouvelles du paysage, par la multiplication des lieux d'intersection : les passages à niveaux protégés et les maisons de garde-barrière. L'artiste enregistre : *Railroad Crossing*, 1922-1923, Whitney Museum; 1926 coll. privée; *Captain Kelly's House*, 1931, Whitney Museum. Les routes, couvertes de nouveaux revêtements et toujours bordées d'un nombre plus impressionnant de poteaux électriques et téléphoniques, se multiplient dans les endroits les plus abandonnés (*Hight Road*, 1931, Whitney Museum), et, d'année en année, on voit pousser, en pleine nature, de nouveaux édifices que seule la route et l'automobile justifient : les stations essence, avec leur pompes colorées, le fanion de la compagnie et l'officiant attitré, le pompiste (*Gas*, 1940, Museum of Modern Art, New-York). Les dimensions de la route changent : elle s'élargit, passe d'une à deux voies, puis de deux à quatre voies, avec au milieu un trait de peinture pour séparer les deux sens de circulation (*Route 6, Eastham*, 1941, Sheldon Swope Art Gallery, Terre Haute, Indiana). Maintenant, la route est devenue un espace autour duquel on bâtit des maisons, où l'on s'installe, comme autrefois le long des lignes de chemin de fer. Ce qui est devenu le plus rare, ce qui donne l'impression de la plus extrême sauvagerie, c'est une petite route de campagne sans habitations, qui filerait droit vers un horizon vide, au milieu des prés et des bois, sans trait de signalisation ni poteau téléphonique (*Solitude*, 1944, coll. privée) : s'établir là serait l'affaire d'un misanthrope, ou peut-être d'un homme qui voudrait oublier les millions de soldats qui s'entre-tuent à l'Orient et à l'Occident. Mais cette mauvaise route-là n'est qu'une parenthèse. Encore un peu de temps et l'Amérique aura libéré le monde. Voilà. Les survivants sont revenus, la guerre n'est plus qu'un mauvais souvenir. C'est les vacances : pourquoi ne pas prendre la voiture? On pourrait par exemple visiter le Wyoming? De nos jours, E. Hooper en est certain, c'est la route et le pare-brise qui font le paysage. À une halte sur le bord de la chaussée, bien installé à l'arrière de la berline, l'artiste dessine sa femme Jo, vue de dos : installée à l'avant du véhicule elle est elle-même en train de dessiner sur une grande feuille de papier une partie du vaste horizon montagneux que l'on aperçoit en arrière-plan à travers les vitres panoramiques de la voiture (*Jo in Wyoming*, July 1946, Whitney Museum, New-York). Jamais peut-être l'acte de représenter la nature n'a été aussi intimement lié au monde de la route. Avec les années 50, la route qu'observe E. Hooper s'élargit encore en se peuplant de nouvelles figures : le pompiste de 1940 a un peu vieilli, mais il s'est marié avec une femme bruyante qui l'interpelle par la fenêtre de la cuisine : il ne vit plus seul dans la station-essence qui est devenue une vraie maison (*Four Lane Road*, 1956, coll. privée). Mais surtout, d'autres édifices sont apparus sur le bord de ce qui est maintenant une autoroute : des endroits anonymes, tout à fait spécifiques à l'espace routier, avec de larges baies vitrées dont le

seul panorama est la route elle-même. Ce sont les motels, confortables et légèrement tragiques : des aires de solitude et de rencontres hasardeuses, où l'on peut s'arrêter pour boire, manger, dormir, faire l'amour, ou, éventuellement, pour disparaître (*Western motel*, 1957, Yale University Art Gallery, New Haven). Qu'est-ce que la peinture, en tant que telle, peut dire de plus sur la route contemporaine? Comme s'il estimait qu'à partir des sixties, le roman de la route était devenu le problème de l'écrivain et du cinéaste beaucoup plus que celui du peintre, E. Hooper, dans ses dernières années, ne revient plus à son thème favori qu'à travers un point de vue strictement formel. *Road and Trees* (1962, Coll. de M. et Mme Daniel W. Dietrich) représente bien une route peinte sur le motif, mais qui n'a plus rien d'autre à voir avec son environnement qu'une simple relation spatiale et chromatique : c'est une simple bande claire horizontale qui sépare un premier plan, uni et sans relief, d'un arrière-plan plus sombre représentant une forêt. Conçue dans sa dimension d'élément simplement visible, la route est devenue une entité si familière qu'elle appartient à notre façon de voir l'espace. Notre regard l'a comme naturalisée : elle est tombée hors de l'histoire.