

La route dans l'art 2

Dali : un monde sans route, ou le défaut d'horizon.

par Pierre-Marc de Biasi

Vous êtes au volant de votre voiture, filant à bonne allure sur une route peu fréquentée qui grimpe tout droit devant vous à flanc de colline. Bizarrement, depuis près d'une demie-heure, plus aucun véhicule ne vient en sens inverse. Le ruban de goudron devant vous ressemble à une sorte de rampe. Le sommet de la côte se rapproche, et rien n'apparaît en arrière plan, pas même le haut d'un arbre ou la silhouette d'un relief plus lointain : juste la ligne de crête de la colline et la route sur fond d'azur. Qu'y a-t-il, en réalité, derrière ce petit segment d'horizon asphalté qui se découpe sur le ciel et au-delà duquel vous allez bondir dans un instant? Et s'il n'y avait *rien*? Mais non, derrière, il y a toujours la route qui continue, bien sûr, et redescend de l'autre côté de la colline. Certains ralentissent tout de même un peu, juste avant de franchir l'horizon. On n'est jamais assez prudent.

C'est peut-être cette incertitude en matière de limite qui explique l'absence presque totale d'images de la route dans l'œuvre de Dali pourtant riche en immenses panoramas. Les grands paysages oniriques des années 1929-1934, comme *L'Énigme du désir* (1929), *Paysage*, *Le Spectre et le fantôme* (1931), *Éléments énigmatiques dans un paysage* (1934), *Le Sommeil* (1937) sont tous construits sur de vastes perspectives désolées : des plages (la plage de Rosas) ou des déserts parsemés de gigantesques rochers aux lourdes ombres portées, le scénario imaginaire se déployant sur les lignes de fuite d'un horizon linéaire où les éléments du décor ne sont reliés par aucune trace de chemin, de piste ou de sentier. Seule exception - mais il ne s'agit précisément pas d'une route - la voie ferrée verticale qui traverse *l'Ossification prématurée d'une gare* (1930). Au milieu d'un paysage désertique, comme toujours écrasé de lumière, les rails parallèles, encastrés dans une sorte de caniveau, filent droit en convergeant vers l'horizon et l'atteignent, mais sans se rejoindre : la terre est plate, la ligne qui sépare la terre et le ciel est une espèce de bord ou de tremplin. Tous les trains partis de cette gare, maintenant ossifiée et pour cause, ont visiblement déraillé dans le vide ou dans un autre espace. S'il y avait des routes... Comme le suggère la bottine démesurée qui obstrue la voie ferrée quelques kilomètres avant l'horizon fatal, mieux vaut aller à pied.

Mais lorsque les gens vont à pied dans les tableaux de Dali, c'est, comme dans *Perspectives 1936-1937*, toujours au hasard d'une migration erratique et désorientée dans des espaces désertiques, hors de sentiers battus qui ne sont repérables nulle part s'ils ont jamais existé. Les seules voies qui se dessinent sont celles que finit par esquisser la foule des errants : *Le Corridor Thalia de Palladio* (1937) et *le Corridor de Palladio avec surprise dramatique* (1937) construisent bien une sorte de route glorieuse, mais dont toute l'architecture fugace est celle d'une double haie de corps. De plus, à tout moment, ces routes hasardeuses, tracées par l'intervalle qui sépare les corps, peuvent prendre l'aspect agonistique du *no man's land* qui forme en quelque sorte le boulevard ordinaire des champs de bataille (*Tête de femme ayant la forme d'une bataille*, 1936). Dans l'allégorie de *l'Espagne* (1938), c'est le buste diaphane d'une femme (les seins, les épaules, le cou, le visage, la chevelure) qui trace en *non-finito* la perspective d'une route, ou d'une travée en impasse : une sorte de couloir de néant ouvert dans la foule des combattants qui, de part et d'autre, s'entre-déchirent de manière inexplicable. En peinture aussi, l'image de la route n'est pas sans rapport avec l'idée qu'on se fait, ou qu'on ne se fait pas, de l'histoire. Paradoxalement, dans les panoramas de Dali, l'absence de la route n'exclut pas l'hypothèse de quelques déplacements. Certaines toiles mettent en scène des caravanes (*la Tentation de saint Antoine*, 1946), des véhicules rustiques (*La Charrette fantôme* 1933 ; *Moment de transition* 1934), un cycliste sur une plage (*Image médiumnique-parnoïaque* 1935),

mais c'est comme pour nier de manière plus cinglante encore la conjecture d'une route : sur le sable, les pas des dromadaires, des éléphants et des chevaux, les roues des chariots et des bicyclettes ne laissent absolument aucune empreinte de leur passage, comme si tous flottaient au-dessus d'un sol réfractaire à l'indice de la moindre voie possible. Il n'y a pas d'ailleurs.

On ne vient de nulle part et aucune destination n'est envisageable. Le territoire du tableau est un espace de référence sans dehors : comme l'univers visible, ses bords donnent sur le néant. C'est le territoire des confins. On ne saurait aller plus loin : le monde est une plage d'où toute mer se serait définitivement retirée, et sur laquelle subsistent, perdues dans les sables, les carcasses inutiles de quelques barques abandonnées depuis longtemps comme en plein désert (*Horizon oublié*, 1936 ; *La Table solaire*, 1936), ou le leurre d'objets familiers et improbables comme ces restes un peu avariés de combinés téléphoniques, suspendus à des broussailles (*Le Moment sublime*, 1938 ; *L'Énigme d'Hitler*, 1937), servis dans une assiette (*Violettes impériales*, 1938) ou encore intacts mais dont le fil, arraché depuis longtemps, pend un peu plus loin à une maigre béquille qui désigne avec cynisme l'absence à l'horizon de tout poteau téléphonique (*Plage avec téléphone*, 1934). Silence radio : aucun moyen de communication ne fonctionne. Ce non-lieu auquel nulle route ne conduit n'est pas inhabité : au contraire, on y trouve des femmes effrontées, un bestiaire divertissant, quelques passants désabusés, des résidus d'architectures et d'impressionnantes formes semi-liquides en perpétuelles métamorphoses. Il n'y a, de toute façon, pas d'autre espace où survivre : comme dans une pièce de Beckett ou de Ionesco, on y dresse donc la table en plein air, avec des rafraîchissements, dans l'attente d'un invité qui, faute d'un chemin, pourrait surgir du décor par exemple à dos de dromadaire (*La Table solaire*, 1936 ; *Couple aux têtes pleines de nuages*, 1936). Quelque fois, la mer revient comme un espace bleu et illusoire dans le lointain, inaccessible. Mais lorsqu'elle redevient un véritable rivage où le sable finit dans les flots, la plage désigne encore le seuil terrestre où s'arrête l'empire virtuel de la route. La seule route peinte par Dali est précisément celle que trace dans le sable une immense avenue qui s'enfonce dans la vase d'une éternelle marée basse et plus loin, à l'horizon, dans les profondeurs de la mer (*La Justice géologique* 1936).

Aucune route, en revanche ne donne accès aux villes ou aux architectures qui se bornent à apparaître en plein désert selon la logique d'un itinéraire purement optique, celle du mirage (*L'Angélu architectonique de Millet*, 1933; *Vestiges ataviques après la pluie*, 1934 ; *Le Pharmacien de l'Ampurdan ne cherchant absolument rien*, 1936). Dans *Apparition de la ville de Delft* (1935-1936), non seulement aucune route ne nous conduit aux portes de la ville, mais, comme pour en finir avec la route, c'est son symbole - la voiture automobile - qui est immolé au premier plan : perchée au sommet d'un rocher, l'épave de la berline a pris la couleur et l'aspect de la pierre ; elle s'est si bien minéralisée qu'un arbuste, autrefois, y a pris racine, puis s'est desséché. La voiture sédimentée dans le paysage a l'étrangeté paléontologique d'un fossile. Le mot est d'ailleurs présent dans le titre d'une autre figure du même type réalisée l'année suivante : *L'Automobile fossile du Cap Creus* (1936). Les routes de villes sont absentes du tableau parce qu'elles ont été effacées depuis longtemps de tout paysage : elles datent d'une époque si éloignée qu'aucun vestige n'en a été conservé. Seules subsistent aujourd'hui - en 1935 - les routes et les voitures de la cité ultra-archaïque de New-York : *La Ville* (dessin pour "American Weekly") redessine les buildings sous les traits de l'Angélu de Millet tandis qu'une rampe d'autoroute descend en spirale le long d'un gratte-ciel en ruine qu'elle traverse à la faveur de large fractures. En s'affaissant vers l'arrière, l'édifice routier prend distinctement la silhouette d'un violoniste le long duquel circule une file ininterrompue de voitures aux formes aérodynamiques. Ces engins futuristes, c'est-à-dire archéologiques, glissent le plus vite possible vers une zone plane et striée comme un plancher qui, au pied des buildings, constitue le sol désertique du paysage urbain. Une autre route spiralée, à gauche, s'élargit au premier plan jusqu'à se confondre avec l'uniformité de cet espace à deux dimensions.

Or quelle direction prendre sur une route qui deviendrait aussi large que longue? Quelle représentation du temps peut-on concevoir dans une étendue qui ne contient aucune médiation ni aucun ailleurs? La route s'efface et se défait à mesure que les montres deviennent molles (*La Persistance de la mémoire*, 1931). Sous toutes les formes de son absence ou de ses apparitions paradoxales, la route dans la peinture de Dali cherche à former - un peu artificiellement, il faut le reconnaître - l'image *déroutante* d'un réel arraché à sa continuité spatio-temporelle.