

La route dans l'art 4

## **Un arc-en-ciel sur l'autoroute de l'Est : les clins d'œil de Rougemont**

par Pierre-Marc de Biasi

Si vous empruntez l'autoroute Paris-Metz, une belle surprise longue de 30 km. vous attend depuis près de vingt ans entre Chalons-sur-Marne et Sainte Menehould. À mi-parcours, sur le tronçon le plus monotone de la Champagne pouilleuse, un grand artiste contemporain, Guy Rougemont, s'est amusé à décliner, en volumes et en couleurs vives, une somptueuse installation abstraite sur 13 ponts, 6 cubes, 10 tétraèdres, 60 sphères, 154 cylindres, 200 tôles émaillées, 2 600 piquets, 1 300 disques, 1 500 triangles et 960 carrés, soit, en tout, près de 13 000 mètres-carrés de peinture. Réalisé en 1977 à la demande de la société APEL (Autoroute Paris-Est-Lorraine), ce projet d'animation artistique avait explicitement pour but de "remédier à l'ennui ressenti sur l'autoroute ... donner à voir, à rêver, à sourire" en n'intervenant qu'avec discrétion, à la faveur de supports déjà existants (piquets, grillages, ponts), ou, à défaut, sur les espaces les plus neutres de l'environnement (bas-côtés, déblais, limites de concession) sans interférer avec la signalisation routière ni se surajouter à la nature environnante lorsqu'elle est élément de diversité. Prenant au pied de la lettre l'idée de Matisse ("La couleur n'atteint sa pleine expression que lorsqu'elle est organisée"), le parti pris est ici celui de la couleur articulée à une logique de l'espace autoroutier : des surfaces et des volumes colorés qui signalent et font ressentir plus intensément les mouvements de l'autoroute et les reliefs du terrain (cubes et carrés en cas de lignes droites, disques et sphères pour les courbes, cylindres en sommet de côte, etc.). Il ne s'agit pas d'un "sur-codage", ni d'une entreprise décorative, mais d'une simple "réflexion sur un espace jusqu'à ce jour abandonné." : un clin d'œil intermittent qui ne prend pas la nature comme modèle de simulation, qui se tient à l'écart de toute citation cultivée et qui ne cherche pas non plus à répandre un baume artistique "aidant à la cicatrisation des terrains traumatisés".

L'œuvre de Rougemont, dans son économie minimale, met en place une profusion de structures visuelles, émotionnelles et symboliques qui participent à l'appropriation de l'espace autoroutier. Lumières et couleurs dominent. Par instants, vous longez des

palettes de couleurs en dégradés qui, de près, ressembleraient à un nuancier de géant mais qui, vues de l'asphalte à 130 km./h., vous offrent leur chatoiement chromatique comme un moment de grâce esthétique. De la couleur qui vient à vous comme un cadeau inattendu : "Ce n'est pas la couleur pseudo-scientifiquement trouvée, celle des accords parfaits (de la moquette qui va avec les rideaux) mais celle du papillon jaune et noir qui se pose sur le coquelicot." L'œuvre de Rougemont, résolument non-figurative, n'imité pas la nature et marque même nettement son écart (rien de moins redondant ni de moins naturel que ces couleurs posées à même l'herbe et le ciel) mais, à l'échelle du dispositif tout entier, l'installation a été pensée pour entrer en résonance avec ce qui constitue la substance phénoménologique de notre espace : l'orientation d'un axe de cheminement sur la rose des vents, l'incidence de la lumière solaire sur notre horizon, notre vitesse de déplacement, la sensation d'aller tout droit ou de tourner, de monter ou de descendre, etc. Les ponts, par exemple, sont traités à dominante "soleil levant" dans le sens Est-Ouest, et à dominante "soleil couchant" dans l'autre sens. Les trames de couleurs posées en non-finito sur l'entablement supérieur des ouvrages d'art, s'inscrivent, de pont en pont, comme les éléments successifs d'une œuvre-séquence qui n'est perceptible, en totalité, qu'à partir d'une certaine vitesse comme un gigantesque texte cinétique réservé à l'oeil nomade de l'automobiliste.

À l'exception d'une jolie page de Reiser dans *Charlie-Hebdo* et de quelques articles enthousiastes comme celui de J. Bindé dans le *Quotidien de Paris*, cette expérience, réalisée en 1977, n'avait pas convaincu les journalistes et les critiques d'art de l'époque, qui, selon les cas, ont trouvé le projet trop hermétique ou trop simple ou vraiment déplacé. En revanche, dès sa "mise en service", l'œuvre avait été plébiscitée par les automobilistes qui la découvraient. À la question : "pensez-vous que l'on doive poursuivre ces recherches ?", 77 % des usagers de l'autoroute avaient répondu "oui". Ce qui n'était qu'un tronçon expérimental aurait dû devenir une autoroute toute en couleur. L'histoire ne l'a pas voulu. Il est peut-être temps d'y repenser. Vingt ans après, l'œuvre de Rougemont n'a pas pris une ride et continue à étonner. Les automobilistes qui ne l'avaient jamais vues s'émerveillent, ceux qui la connaissent y trouvent toujours la nouveauté d'un détail jusque là inaperçu. Lorsqu'on l'interroge aujourd'hui sur cette expérience, Rougemont, qui connaît la force des mots aussi bien que celle de la couleur, cite Perec : "L'espace est un doute, il me faut sans cesse le marquer, le désigner, il n'est jamais à moi, il ne m'est jamais donné, il faut que j'en fasse la conquête."