

«Autophoto», une liaison artistique exposée à la Fondation Cartier

Par Siegfried Forster Publié le 20-04-2017



Un visiteur regarde l'œuvre « F1 » d'Antoine Schneck dans l'exposition « Autophoto » à la Fondation Cartier pour l'art contemporain. Siegfried Forster / RFI

Vous adorez les voitures et la photographie ? Cette exposition est faite pour vous. Elle ouvre ses portes ce jeudi 20 avril à la Fondation Cartier pour l'art contemporain, à Paris. « Autophoto, de 1900 à nos jours » explore la fascination pour l'automobile dans tous ses états, sur tous les continents et sur un seul support : la photographie. Le fétiche sur quatre roues n'est pas mis sur un piédestal, néanmoins, les 450 œuvres de 100 photographes du monde entier font entrer le sujet dans l'histoire de l'art photographique comme un acteur d'innovation et de remise en question.

Dans *Autophoto*, vous avez la chance de pouvoir contempler à la fois Steve McQueen au volant de son bolide dans *Bullitt*, Marilyn Monroe en train de répéter dans sa voiture *The Misfits* et même une Ferrari girl noire dans le Detroit d'aujourd'hui. Le *road trip* artistique proposé par la Fondation Cartier mêle allègrement vitesse et beauté pour nous plonger au cœur du sujet : l'automobile en photographie.

Une photo de voiture « ratée » avant de devenir célèbre

Curieusement, mieux vaut commencer le parcours avec une photo floue, mal cadrée et déformée. On réalise ainsi plus facilement la révolution à laquelle on va assister. L'image en question est un tirage gélatino-argentique intitulé *Une Delage au Grand Prix de l'Automobile Club de France, circuit de Dieppe, 26 juin 1912*. L'arrière-plan y est flou pendant que la

voiture apparaît nette, mais réduite, avec une roue arrière déformée. Le photographe Jacques Henri Lartigue la considère d'abord comme « ratée » avant d'être célébrée à partir des années 1950 comme une idée géniale et une des 100 meilleures photos du siècle.

Et cette image a même mis aux oubliettes l'exploit technique du Suisse Guido Sigriste, l'auteur de la plus ancienne photo de l'exposition prise avec un appareil révolutionnaire capable à dompter la vitesse. En 1903, « *il a réussi à inventer un obturateur suffisamment rapide pour pouvoir capter une automobile lors d'une course automobile* », remarque Leanne Sacramone, co-commissaire de l'exposition. Bref, les possibilités et la vitesse générées par la voiture ont changé la vision des artistes et ainsi notre perception du monde.



Jacques Henri Lartigue : « Une Delage au Grand Prix de l'Automobile Club de France, circuit de Dieppe, 26 juin 1912. Donation Jacques Henri Lartigue, Charonton-le-Pont. (c) Ministère de la Culture -France / AAJHL

La « Croisière noire » à travers l'Afrique

Très tôt, l'exploration de la planète avec la voiture donne lieu à des témoignages photographiques extraordinaires. Dans un chapitre historique, l'exposition raconte la « Croisière noire » entreprise en 1924 par Citroën à travers toute l'Afrique pour prouver que l'automobile est le moyen de transport idéal. Huit autochenilles parcourent un périple de 20 000 km à travers le désert, la brousse, la savane, les marécages et les forêts, de l'Algérie jusqu'à l'Afrique du Sud. 8 000 photographies documentent le périple ! Autre trouvaille incroyable : des milliers de plaques stéréoscopiques prises lors de la mission d'exploration des routes sur tous les continents, organisée par Michelin dans les années 1930 : de Siam au Cambodge, de la Côte d'Ivoire jusqu'à l'Algérie, de la Palestine à Nazareth. « *Ces images n'ont jamais été présentées dans une exposition, affirme Leanne Sacramone. Elles ont été prises par des photographes dont on ne connaît pas les noms* ».

Des voitures volantes et des voitures accidentées

Depuis, l'automobile est largement entrée dans l'univers artistique : dans les années 1930, Brassai et Germaine Krull captent le chaos du trafic parisien et quelques décennies plus tard Andreas Gursky saisit celui d'un rond-point au Caire. Sur les cimaises de l'expo, les clichés esthétiques d'épaves de voitures (*Karambolage*) réalisés sur le lieu de l'accident pris par le Suisse Arnold Odermatt dans les années 1960 et 1970 rivalisent avec celles des voitures « volantes » de Matthew Porter (*Borough Prime*, 2015) dans les rues désertes de San Francisco. Et Stéphane Couturier se pose avec sa série *Melting Point* (2005) dans l'usine Toyota à Valenciennes à la fois comme digne héritier et comme antithèse de la série de Robert Doisneau réalisée en 1934 dans l'usine de Renault à Boulogne-Billancourt.



« L'aventure Michelin », plaques stéréoscopiques de la mission d'exploration des routes de chaque continent, réalisée dans les années 1930. Collection Michelin, Clermont-Ferrand. Siegfried Forster / RFI

La voiture, une caméra en mouvement

D'autres artistes se lancent des défis plus formels et utilisent la voiture « *comme une caméra en mouvement* », explique Leanne Sacramone. A la fin des années 1960, le Japonais Daido Moriyama adopte le point de vue de la voiture pour montrer ses paysages de route. Il joue volontiers avec le flou et la distorsion provoqués par le mouvement de son véhicule et intègre la vitre comme cadre de ses photos. Lee Friedlander aime regarder le rétroviseur de sa voiture pour trouver l'image recherchée. Son appareil Hasselblad Superwide de format carré lui permet de faire fusionner sur la photo l'intérieur de la voiture avec les paysages défilant à l'extérieur. Sa série *America by Car* (1995-2009) devient culte grâce aux surprenantes contre-plongées et juxtapositions ainsi obtenues.

La voiture modifie également la position du photographe et de la prise de vue. Souvent le photographe fait corps avec la voiture. Pour l'historien Pascal Ory, « *dans l'idée même d'automobile gît l'idée d'un corps* ». Pour capter les automobilistes sur l'autoroute à 100 km/h, le photographe américain Andrew Bush vise les objets de son désir à travers la vitre latérale, à l'aide d'un stroboscope et d'une chambre 4 x 5 montée au siège passager de sa voiture. Anthony Hernandez préfère un angle de vue légèrement surélevé pour sa série

Automotive Landscapes, des portraits de marginaux de Los Angeles et de petites enseignes dédiées à l'entretien des voitures. Pour arriver à ses images panoramiques très détaillées, il installe sa chambre noire Deardorff 5 x 7 et son trépied sur le toit de sa fourgonnette Volkswagen.



Andrew Bush : « Woman Waiting to Proceed South at Sunset and Highland Boulevards, Los Angeles, at Approximately 11 :59 a.m. One Day in February, 1997. Série "Vector Portraits". Courtesy M+B Gallery, Los Angeles. Andrew Bush

De Jean Depara jusqu'à Sory Sanlé

Les photographes africains investissent l'automobile surtout pour valoriser la personne photographiée : en 1970, l'Angolais Jean Depara fait poser une femme en robe de fleurs sur le capot d'une Cadillac Zéphyr. Le Malien Malik Sidibé cherche la fusion entre le sujet et l'objet avec *Une déesse sur DS* (1974). Le portraitiste du Tout-Bamako, Seydou Keïta, excelle avec la minutie avec laquelle il utilise des objets et des voitures pour mettre en scène ses clients lors d'une séance de photo. Quant au Burkinabè Sory Sanlé, il saisit dans les années 1970 la relation intime de ses concitoyens avec la voiture à travers de portraits comme *La 4L et son maître* ou *Deux Chevaux, bricolée*.

L'identité fluctuante

Les tirages chromogènes des années 1990 du New-Yorkais David Bradford interrogent la question de l'identité fluctuante : « *Je suis un chauffeur de taxi qui fait des photos et un photographe qui conduit un taxi. Je suis les deux à la fois. J'associe la photographie au taxi... Je photographie sans regarder à travers l'objectif. Je m'imagine ce que voit ma main. Je m'imagine que ma main est mon œil, que ma voiture est mon objectif mobile.* »

Quant à Hiroshi Sugimoto, il observe la voiture comme une civilisation en train de se désagréger. En 1990, lors d'un voyage en Nouvelle-Zélande, il est tombé sur des tas d'objets épars, des centaines de pièces automobiles abandonnées au bord de la mer et totalement

rouillées : « *Il ne faut pas si longtemps pour qu'une civilisation se décompose. Ce symbole de la civilisation moderne qu'est l'automobile se dissout et disparaît, et cela, en seulement quelques décennies.* »



Oscar Fernando Gomez, série Windows, 2009. Courtesy de l'artiste /Martin Parr Studio, Londres. Oscar Fernando Gomez

Et le phénomène automobile est loin d'être seulement un fétiche des hommes, répond la commissaire : « *Dans l'exposition, vous avez une série de photographies sur les moteurs signée par Valérie Belin ; les Car Girls de Jacqueline Hassink sur les femmes travaillant dans les salons automobiles du monde entier. Et puis les images iconiques de Mary Ellen Marc. Elle a photographié une famille sans abri qui vivait à l'intérieur de sa voiture. Donc il y a des artistes femmes qui se sont intéressées à ce sujet.* »

La voiture, rêves et désillusions

La voiture reflète à merveille les rêves et les désillusions d'une société. Avec *Pilgrim and Ambassador Car* (1977), Raghubir Singh rend hommage à l'Hindustan Ambassador, la voiture mythique qu'il a lui-même utilisé lors de ses innombrables reportages pour documenter l'entrée de l'Inde dans la modernité. L'excentrique Britannique Martin Parr se concentre au début des années 2000 sur les places de parking photographiées dans le monde entier afin de décrypter les névroses et les libertés des uns et des autres. La Brésilienne Rosangela Renno compose entre 1997 et 2003 une série sur des photographies de jeunes mariés dans une voiture. Pour cela, elle utilise des négatifs trouvés dans un studio photo à Cuba : « *Dans ces pays, les voitures ont toujours été le symbole d'une vie nouvelle et prospère* ». Mais « *personne ne peut s'échapper d'une île en voiture* ».

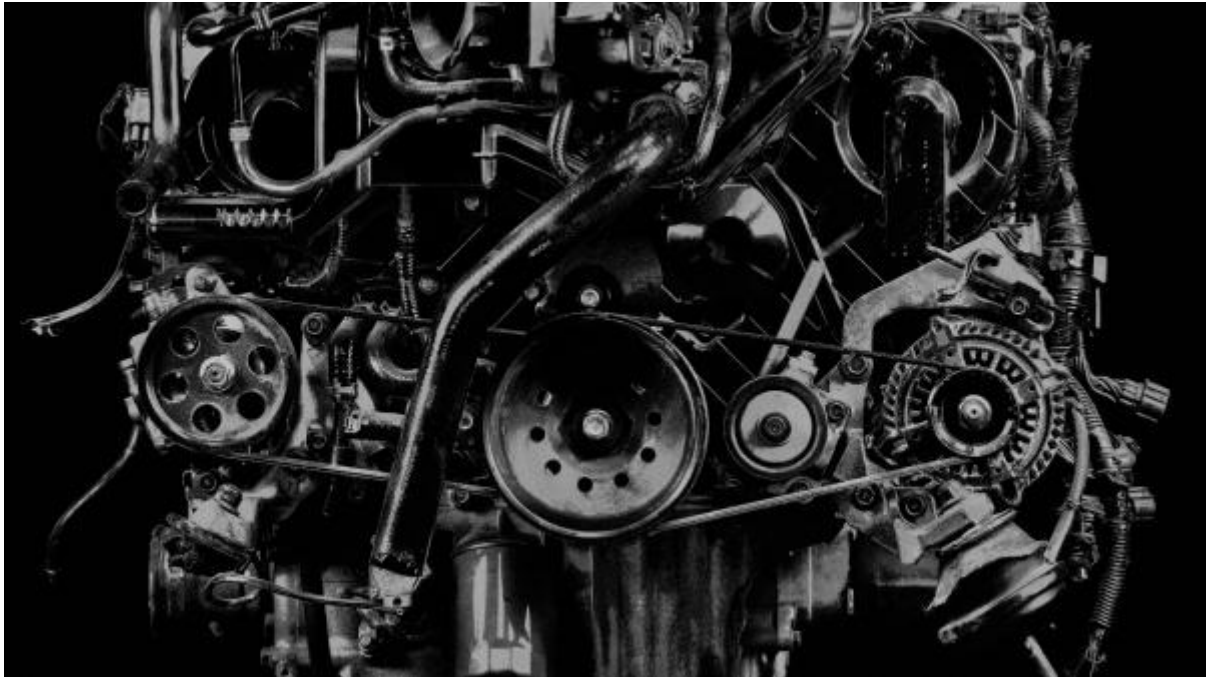


Justine Kurland : « 280 Coup », 2012. Courtesy de l'artiste / Mitchell-Innes & Nash, New York. Justine Kurland

L'automobile et les dictatures

Au début des années 2000, l'Argentin Fernando Gutierrez travaille sur la voiture comme emblème d'un cauchemar national. Ses images sérielles sur des modèles de la Ford Falcon abandonnés dans les rues rappellent les voitures utilisées par les forces de sécurité et par les groupes paramilitaires, devenues le symbole de la dictature militaire (1976-1983). Un peu plus loin dans l'exposition se trouve la photographie d'une Ford Consul Coupé immatriculée à Berlin-Ouest. Arwed Messmer a ressuscité pour son œuvre *Reenactment MfS* (2017) cette pièce à conviction utilisée par la Stasi est-allemande à l'époque de la guerre froide contre une femme et sa petite fille, cachées dans le coffre, une tentative échouée à passer la frontière.

On l'aura compris, dans *Autophoto*, la question de l'automobile est une question de démocratie et de dictature, d'aventure et d'art, de mariages et de bricolages, de véhicules du futur et de vestiges de notre civilisation automobile.



Valérie Belin : « Sans titre », 2002. Courtesy de l'artiste / Galerie Nathalie Obadia, Paris /Bruxelles. Valérie Belin / ADAGP, Paris 2017.

► [*Autophoto, de 1900 à nos jours*](#), exposition à la Fondation Cartier, du 20 avril au 24 septembre.

<http://www.rfi.fr/culture/20170420-autophoto-fondation-cartier-liaison-artistique-photographie-automobile>