

Colloque de Cerisy « La Ville mal aimée »
5-12 juin 2007

La Ville et la peinture

Itzhak Goldberg

La ville a toujours accepté ses limites. Sage, elle reconnaît que le musée est un monde à part où l'activité urbaine marque un temps d'arrêt. Certes, elle a toujours entretenu des rapports privilégiés avec certains de ces temples artistiques, au point d'y faire de brèves incursions. Des expositions comme Paris-Moscou, Paris-Berlin, Vienne ont été l'occasion, pour ces cités, de pointer leur nez au Centre Pompidou. Toutefois, ces manifestations visaient surtout à présenter les riches productions artistiques des principaux pôles d'avant-garde : la ville restait une toile de fond. Dans l'actuelle exposition, l'objectif est pratiquement inverse : c'est la ville elle-même qui, pour reprendre l'un des thèmes proposés, "investit la scène".

On ne laisse jamais une réalité si explosive, même filtrée par des procédés artistiques, envahir en toute liberté l'espace muséal sans prendre un certain nombre de précautions. Deux scénarios pour mettre en scène cette réalité débordante : la ville selon les architectes et la ville selon les artistes. En somme, deux pièces de théâtre en trois actes, scandés par des repères chronologiques. Les dates pivots privilégient l'Histoire (les deux guerres mondiales) aux dépens des changements stylistiques. La première partie couvre la période de 1870, stade final de la révolution urbaniste haussmannienne, à 1914. Le deuxième acte débute en 1919 et se termine en 1945, le troisième acte se conclut sur l'extrême contemporain.

Les années 1870 sont un moment historique, où l'organisation de la cité trouve son prolongement dans un mouvement pictural. Au cours de cette période de consolidation de la société bourgeoise dans la ville moderne, qui se cristallise autour du mythe de Paris, capitale de l'Europe, deux événements font date. 1872 voit la fin de la restructuration de Paris, opération d'une ampleur considérable entreprise par Haussmann, préfet de police de Napoléon III. Deux ans plus tard, la première exposition impressionniste ouvre ses portes. Simple coïncidence ? Risquons une hypothèse : et si les impressionnistes, qui se sont surtout illustrés dans le genre du paysage, ont été aussi les premiers peintres officiels de la ville haussmannienne ?

Quelles furent les motivations d'Haussmann ? Renforcer les nouveaux axes du développement économique, l'ordre public et la rentabilité foncière en créant de grandes artères, en accélérant la construction des gares, en valorisant, enfin, les "beaux quartiers". Les peintres semblent partager cette conception de la modernité. Caillebotte peint le pont de l'Europe, Monet multiplie les vues de la gare Saint-Lazare, hommage à la richesse du réseau de communications de la capitale. Les visions plongeantes de Pissarro mettent en valeur la majestueuse perspective du boulevard de Montmartre ou du boulevard de l'Opéra tout en exaltant la flânerie. Les tons sombres sont ici délibérément exclus, la palette éclaircie est comme la célébration d'une architecture qui a horreur du plein et du tortueux.

La luminosité de ces tableaux vise-t-elle à nous aveugler sur les cicatrices, les considérables résidus de misère d'une ville qui refait sa toilette ? Toutes les traces du plus imposant chantier du XIXème sont ici volontairement effacées. La croissance urbaine, conséquence de l'industrialisation et de l'exode rural, semble se résoudre sans peine dans des modèles abstraits où le centre ancien de la ville est encerclé par les nouveaux quartiers, dans un mouvement sériel infini qui absorbe les nouveaux arrivants.

Certes, Paris reste la première ville d'Europe, et son règne est consacré avec l'exposition universelle de 1889, date de la construction de la Tour Eiffel, motif qui inspirera de nombreux artistes (Seurat 1889, Delaunay, 1912-14). Cependant, derrière cette prestigieuse façade couvent des foyers de revendications sociales liées aux conditions de vie dans le milieu urbain. Nous sommes à la fin du XIXème, la périphérie d'où vient le danger s'appelle encore le faubourg. Elle deviendra vite la banlieue. L'entrée du faubourg dans la peinture est timide, et se présente sous des aspects parfois encore pittoresques. Mais les cheminées d'usines commencent déjà à faire partie du paysage urbain. Signe ambigu, car si chez Boccioni, elles semblent célébrer l'industrialisation triomphante (*Usines de banlieue, Milan, 1908*), avec Pechstein ou Werefkin, elles prennent un caractère très inquiétant.

Le monde du travail perd son aspect docile, comme nous le montre *La Grève* de Jules Adler (1899), un tableau d'une taille monumentale, où une foule menaçante d'ouvriers, sur fond d'une ville industrialisée à outrance (il s'agit du Creusot), avance vers le spectateur. Étrangère à toute esthétique d'avant-garde, l'oeuvre offre pourtant un témoignage artistique valable de la réalité sociale de la fin du siècle. La fièvre sociale est contagieuse, et les villes ne sont pas fortifiées. Déjà en 1870, à Londres, où l'industrie exerce des ravages depuis plusieurs décennies, Gustave Doré, dans une série de gravures sombres et opaques, transforme la cité en un univers souterrain. Un demi-siècle plus tard, Masereel dépeindra les villes allemandes avec les mêmes accents pessimistes.

Face à la dégradation, les architectes réagissent. Des propositions d'ordonnements urbains cherchent à adapter la ville à l'exigence hygiéniste, une obsession justifiée de la fin du siècle. Tony Garnier, dans l'esprit du réformisme positiviste, invente un modèle de "ville de travail" fondé sur une réorganisation rationnelle des grandes fonctions urbaines : habitation, production, hygiène (*Cité industrielle, 1899-1904-1917*). Les principes de ce qu'on appellera par la suite "zonage" seront codifiés quelques années plus tard par Le Corbusier, prouvant ainsi la valeur d'un tel héritage pour la nouvelle génération d'architectes et d'urbanistes.

Il existe un esprit nouveau, proclame Le Corbusier, une véritable et radicale rupture historique. Le mot de passe est "géométrie". Une géométrie qui, allant "au-delà du fait accidentel" et conduisant à "un ordre mathématique" (Le Corbusier), est très différente de celle des cubistes, instinctive, aux accents parfois chaotiques. Les plans de Le Corbusier, dont la vision universelle épargne peu de continents, ceux de J.J. P Oud pour la ville de Rotterdam, ou celui de Van Esteren pour Amsterdam, lequel devient le modèle de l'urbanisme moderne, témoignent du mouvement général en faveur des formes pures.

Pour la première fois, une réflexion commune réunit les artistes et les architectes : Mondrian et Van Desburg se retrouvent dans le mouvement De Stijl (Pays-Bas), Kandinsky et Gropius au Bauhaus (Allemagne) , Malevitch et Lissitzky dans le constructivisme russe. L'aspect abstrait des œuvres constructivistes semble fort éloigné de la réalité tumultueuse de la ville. Cependant, les compositions de Mondrian permettent de comprendre les principes d'un urbanisme ordonné selon la règle d'or de l'orthogonalisme, et les toiles de Malevitch sont comme une justification du refus du pittoresque architectural et de l'élimination de tout détail anecdotique.

L'association la plus étroite entre la ville et la peinture est réalisée par les futuristes, qui élaborent un langage s'inspirant directement de la ville industrielle et du mythe de la vitesse. La décomposition de la couleur et de la forme, les transparences, le principe d'une vision simultanée exaltent l'image d'une ville mobile, où des milieux hétérogènes sont dans une constante interaction. L'architecte Marchi Virgilio trace des schémas urbains visionnaires, d'un dynamisme proche de celui des toiles de Boccioni ou de Severini. Ces plans audacieux n'ont jamais été réalisés (*Ville fantastique*, 1919-20).

Les Italiens inventent un mouvement pratiquement inconnu en France, celui de l'Aeroppittura, l'ultime feu d'artifice de la seconde vague du futurisme des années trente. Sorte d'hymne au symbole le plus frappant de la modernité, l'aéroplane, cette peinture offre des angles de vue vertigineux sur la cité. *Vol sur Vienne* (Ambrosi, 1933,) ou *Le survol du pays à 300 Km à l'heure* (Dottori, 1930) introduisent "des perspectives changeantes du vol" (Manifeste de l'aeroppittura futuriste). Avec le tableau de Crali, *En piqué sur la ville* (1939), le spectateur plonge, tel un bombardier, vers un ensemble de gratte-ciel. Image-symbole, car elle préfigure l'anéantissement proche de la ville.

En effet, le thème de l'apocalypse est particulièrement pregnant dans la représentation de la ville moderne. *Bombardement d'une ville* : cette toile de l'expressionniste allemand Meidner fait partie d'une série de "paysages apocalyptiques", visions prémonitoires des catastrophes historiques du siècle. Sous des cieux menaçants s'entrouvrant sur un enfer céleste, une foule anarchique se disperse dans l'effroi et le chaos d'une ville qui se décompose.

Si les deux guerres mondiales entraîneront, chacune à leur façon, une destruction quasi systématique de l'espace urbain, elles ne sont pas à proprement parler déterminantes dans le champ artistique. Les œuvres de Meidner sont, pour la plupart, antérieures au début des hostilités (1913). Surtout, la majorité des artistes n'attendent pas ces affrontements meurtriers pour penser les mouvantes réalités de l'espace urbain. La ville frappe avant tout par son dynamisme propre. Souvent assimilée à un être vivant, elle déploie des énergies considérables, qui peuvent d'ailleurs se retourner contre elle. Cette ambivalence fondamentale est la principale source de la richesse iconographique de la cité. Stimulante et révoltante à la fois, pôle attirant mais aussi répulsif de l'existence moderne, la ville inspire tout sauf l'indifférence. Fascinés et effrayés, les expressionnistes décrivent l'extension des mégapoles, théâtres d'une rare violence. Le spectateur de la vie urbaine apparaît comme crispé et impuissant, pris dans le tourbillon de scènes extravagantes.

Espace "naturel" de la modernité, la ville reste le lieu le plus propice à la formation et au développement de groupes d'artistes d'avant-garde. L'importance et la variété des médias où peuvent s'exprimer les artistes, la concentration d'une population cosmopolite font de la ville un melting-pot universel qui défie les barrières culturelles. Berlin détrône progressivement Paris au début du siècle et devient le prototype de la métropole future, qu'imaginera Fritz Lang dans *Metropolis*. Kirchner, Dix, Meidner semblent raconter, à travers leurs visions apocalyptiques, des histoires sans fin d'amour masochiste pour la ville.

La ville se caractérise par son excès. L'artiste est confronté à la fois à une extension démesurée et à une illisibilité croissante de l'espace urbain. La disparition des centres et la discontinuité des plans vont de pair avec l'esthétique du collage, où la photographie joue un rôle majeur. La transformation est parfois subtile. Comparons la *Metropolis* de Grosz (1916) et celle de Citroën (1923). Même impression de morcellement de l'espace, même fragmentation chaotique. Cependant, chez Grosz, la représentation fait encore apparaître des axes clairs, une unité chromatique, une symétrie qui endigue la frénésie urbaine. Le collage de Citroën, d'une densité étouffante, juxtapose des espaces incohérents, donnant ainsi l'image d'une ville où toute logique d'ensemble a disparu. Il faudra attendre la fin des années cinquante pour trouver des plans urbanistes qui renoncent à la nostalgie d'une ville ordonnée et évoquent la possibilité d'un éclatement radical.

En attendant, la décomposition de la ville perd de son aspect dynamique, glorifié auparavant par Léger ou Delaunay. Le sentiment d'isolement s'accroît, en même temps que prédominent des visions déshumanisées, où la solitude se mêle à une étrange poésie. Au trop plein de l'espace urbain succède une sorte d'arrêt suspendu, préfiguré par la peinture métaphysique de Chirico. Avec *Mélancolie* (1912) la silhouette d'une fillette et l'ombre d'une statue absente se perdent dans des décors architecturaux désertés et anachroniques. On retrouve cette vision d'une surréalité onirique avec les banlieues de Sironi à la fin des années vingt.

Les années 50 et 60 sont décisives dans l'évolution de la ville. Les grands ensembles font naître le rêve consolateur de la maison individuelle et de la banlieue résidentielle. L'ère de la désurbanisation, de la dérive de la ville, commence. La ville existe encore, mais pour les artistes, elle a perdu son aura mythique. Le métissage des cultures devient dans le meilleur des cas un croisement d'échangeurs d'autoroutes. Avec *Autoroutes urbaines au coeur de Berlin* (1973) Hans Stein substitue ainsi à la vision d'une ville débordante de vitalité celle d'un complexe routier, en forme d'anneau refermé sur lui-même.

La cité peut aussi devenir une simple agglomération, dont les composants, standardisés à outrance, se répètent sans fin. La désillusion urbaine prend les accents d'une démonstration brutale quand les artistes traitent des phénomènes relatifs aux dysfonctionnements de la cité. La démesure et l'aspect irrationnel de la ville produisent un sentiment d'écartèlement permanent, comme le souligne le titre du tableau de Middendorf, *Ecartèlement du citadin* (1980). Un corps nu, aux bras écartés, s'étire désespérément pour tenter d'embrasser les limites d'une ville qui se profile à l'arrière-plan du tableau. Geste impossible, déclare l'oeuvre de Guy-Ernest Debord, *La ville nue* (1971), où la cité décharnée se réduit à une série de flèches indiquant des directions contradictoires. Villes insaisissables, gigantesques, mortifères... les artistes

ont une approche fondamentalement pessimiste et critique de ces nécropoles de la modernité.

Dans le même temps, les projets d'architectes n'offrent plus de solution aux problèmes urbains. Ces "plans" d'une richesse plastique exemplaire sont des oeuvres d'art à part entière mais restent de splendides fictions, destinées au musée comme la *Construction urbaine au-dessus de Vienne* d'Hans Hollein (1960). La recherche d'un plaisir essentiellement visuel, la liberté totale d'imagination feraient-ils oublier aux bâtisseurs leur rôle dans la cité ?

Paradoxalement, les plasticiens, eux, interviennent parfois à même la chair de la ville. Certains construisent leurs oeuvres à partir des déchets urbains ou industriels, réduisant ainsi la distance entre l'art et la cité. Les oeuvres de Schwitters sont essentiellement des assemblages de matériaux de construction, de morceaux de bois, de ferrailles, de bouts de ficelle, de gravats, récoltés au cours d'errances dans la ville. D'autres font des prélèvements sur les desquamations des façades et des panneaux d'affichages. Villegié invente ainsi, à partir de signes hiéroglyphiques, version stylisée des graffitis des murs de banlieue, un nouvel alphabet, "*L'alphabet de la guérilla urbaine*" (1983).

À contre-courant des représentations désespérées d'une ville démesurément inhumaine, promise à une lente mais effroyable destruction, l'oeuvre d'Alain Bublex fait ludiquement resurgir la nostalgie d'une ville qui s'inscrit dans un espace et un temps encore humains. Bublex a conçu une installation présentant une salle d'un musée imaginaire d'une ville imaginaire. Dans cette salle sont exposées les archives complètes (sous forme de plans, photographies, et résumés historiques détaillés) de Glooscap, "première ville européenne au Canada", que l'artiste a créé de toutes pièces. Un formidable jeu de poupées russes, une mise en abyme où les représentations "réelles" que le musée propose de la ville sont pastichées par une fiction vertigineuse. Bublex réinvente ici, dans une utopie post-moderne, la ville, une ville qui se raconte sans fin le récit de ses origines, afin que chaque citoyen puisse s'y ressourcer.
