

« Avec vue sur chantiers » : sur quelques cartes postales

Jean-Max Colard

Soit une collection toute « particulière » : de cartes postales montrant des vues de chantier. Visions singulières, tant le chantier est pour nous le contraire d'une zone touristique. Même en Auvergne, rien de moins pittoresque qu'un viaduc en cours de construction. Loin d'être un site touristique, le chantier est davantage un non-site. Tantôt ventre ouvert, bruyant et laborieux de la ville, tantôt no man's land, terrain vague des zones péri-urbaines le chantier est d'autant plus inattendu en carte postale qu'il est aujourd'hui un lieu largement déclassé, déconsidéré du paysage urbain. Au point qu'on le laisserait davantage à l'arrière-plan, comme sur cette belle carte postale de Royan des années 70, qui montre le tout nouveau Palais des congrès, mais qui laisse à l'arrière-plan un autre bâtiment en travaux, et plus vers la gauche l'église Notre Dame en cours de restauration, et qui devra attendre pour avoir droit à de nouvelles photos-souvenirs.

A l'évidence, la plupart de ces cartes postales du début du siècle font l'éloge non seulement d'une région, mais surtout de la capacité constructive de l'homme, capable de creuser des tunnels dans la montagne, d'ériger des viaducs immenses au-dessus des vallées. A ce titre, elles incitent au voyage : très tôt en effet, des liens étroits se tissent entre la photographie et le chemin de fer, tous deux issus de l'âge industriel. Ayant intégré le pouvoir de l'image à leur stratégie commerciale, les compagnies ferroviaires ont commandé à des photographes de suivre la nouvelle ligne de chemin de fer, d'en saisir les sites pittoresques, d'en parcourir les curiosités géographiques. C'est ainsi qu'en France, dès 1855, Édouard Baldus réalisa un reportage sur le chemin de fer du Nord — de Paris à Boulogne — puis, en 1859, de la ligne reliant Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Mais le travail du photographe consiste également à documenter la construction de la voie ferrée elle-même, ainsi que la réalisation des ouvrages permettant de franchir les principaux obstacles naturels : viaducs et ponts sonnent alors comme une victoire technologique remportée par la compagnie face aux difficultés du parcours. Dans ces cartes postales, on s'attache donc à montrer non pas les paysages grandioses traversés par la ligne ferroviaire, mais les conditions de sa construction. On appréciera alors la hardiesse des ouvrages d'art qui enjambent les précipices, la difficulté de percement des tunnels. De ce point de vue, la photographie contribue à l'essor de l'industrie naissante du voyage et du tourisme.

Généralement, la carte postale vise à une certaine stabilité. Tout en elle garantit à l'émetteur comme au récepteur une pérennité des sites touristiques, et leur reconnaissance indubitable. Elle donne l'assurance d'une permanence du paysage, et c'est ainsi qu'on la retrouve en vente d'une année sur l'autre, preuve que le Mont Blanc est toujours là égal à lui-même, que le Sacré-Cœur n'a pas bougé, que la mer est invariablement bleue. D'où le présent de l'indicatif employé par Claude Simon en ouverture de son roman *Triptyque* : « *La carte postale représente...* ». C'est même un présent de vérité générale : invariablement, la carte postale « représente » un lieu qui n'en finit jamais d'être là, qu'on est assuré de voir, et où l'on donne envie d'aller.

A l'inverse, le chantier est un foyer d'impermanence. D'où le paradoxe, là encore de ces cartes postales avec vues sur chantier, qui ne fixent pas un paysage mais enregistrent plutôt sa modification. Si le chantier avance, alors ce site « in progress » se sera inévitablement modifié, non seulement d'une année sur l'autre, mais encore du jour au lendemain, voire du matin au soir. A peine est-elle prise que l'image du chantier est aussitôt périmée — comme si, au verso, la date tamponnée par la poste ou écrite par l'émetteur de la carte postale nous indiquait également sa date de péremption.

Par opposition, encore, aux cartes postales traditionnelles, ces vues de chantier offrent la vision d'un paysage brisé, ou barré, traversé de lignes obliques, de poutres ou d'échafaudages. La montagne est hérissé de pylônes qui marquent la construction naissante d'un pont, la riante vallée est comblée de matériaux divers nécessaires à l'avancée des travaux. Ailleurs, c'est un tas informe de terre, ou une excavation du sol qui semble nous ramener à un état antérieur à la fondation. Dans toutes ces images où le paysage « cliché » se trouve défait, barré, obstrué ou déconstruit, on retrouve la capacité critique du chantier, sa force de défection : contre le fini, l'achevé, contre la formalisation du monde. Ce qui se manifeste ici, c'est toute l'ambivalence fondamentale, ontologique du chantier, pris sans cesse dans un double mouvement de construction et de démolition.

Sur la plupart des cartes postales de chantier, c'est l'idéologie constructive qui est à l'œuvre : domestication de la nature par les forces modernes de l'homme, politique de grands travaux, efforts bienfaisants de la colonisation dans le cas du chantier naval de Dakar, témoignage de la foi catholique qui anime la construction du Sacré-Cœur sur les collines de Montmartre. Sans oublier les nombreuses et somptueuses séries de cartes postales éditées au Brésil pour saluer la construction de Brasilia, véritables images de propagande en faveur de l'initiative lancée en octobre 1955 par le président Juscelino Kubitschek. Conçu par l'urbaniste Lucio Costa et l'architecte Oscar Niemeyer, le projet de la nouvelle capitale Brasilia, construite en un temps record, de 1957 à 1960, apparaît comme le symbole de la politique de développement et de modernisation du pays, devant permettre au Brésil de s'appropriier enfin son territoire.

Une remarque cependant : il n'y a généralement personne sur ces cartes postales de chantier.

Quand elles datent du début du siècle, ces photographies sont généralement prises le dimanche. Pour des raisons techniques évidemment, la présence active des travailleurs sur le mouvement dynamique du chantier étant incompatibles avec les longs temps de pause et de fixation de l'image sur la plaque photographique. J'aime l'idée que ces cartes postales ouvrières soient prises un dimanche : d'abord parce que le monde chromatique et touristique des cartes postales envisage la vie comme un long dimanche estival, et favorise généralement des vues propices aux vacances, et à l'oisiveté. Or ces vues de chantier procèdent à l'inverse : prises un dimanche, jour de repos des ouvriers, elles témoignent au contraire de l'activité laborieuse de la semaine.

On assiste ici à la fabrique du paysage. Mais on assiste aussi à la fabrique des futures cartes postales du site touristique à venir : ainsi la vision du Sacré-Cœur entouré d'échafaudages, de la Tour Eiffel à peine entamée, ou des architectures lunaires de Brasilia

émergeant tout juste sur le plateau nu de la pampa sont en réalité des mises en abîme de l'image : elles disent tout autant la fabrique du paysage que la fabrique des futures cartes postales, images d'Epinal, du site en cours d'avancement.

Et à y repenser, entre les cartes postales traditionnelles et ces vues de chantier, ce sont au final deux conceptions photographiques, deux fabriques de l'image qui s'opposent. D'un côté le « cliché » touristique, aux couleurs saturées, soulignant son artificialité, et visant à établir un paysage stéréotypé. De l'autre le document et sa valeur indicielle, enregistrant la réalité momentanée d'un monde en devenir.

On ne fait plus aujourd'hui de cartes postales de chantier : témoins d'une foi révolue dans le progrès. Il s'en trouve pourtant, dans ma petite collection, quelques-unes, réalisées par des artistes contemporains : par exemple, de Régis Perray, un nombre conséquent de cartes postales de bennes de chantier, héroïnes inaperçues du monde en cours de transformation, sites archéologiques du présent. Et de Cyprien Gaillard, une autre série très différente, précisément intitulée *The New Picturesque* : sous enveloppe blanche, des cartes postales anciennes de sites touristiques, de châteaux de la Loire, sauf que la carte postale est déchirée, oblitérant ces vues, vandalisant l'image et donc le lieu lui-même, accélérant ainsi sa détérioration, précipitant Chambord à l'état de ruine.

A contrario, on trouve actuellement à Dubaï des « cartes postales au futur », récemment analysées par François Cusset dans sa postface au livre de Mike Davis, *Le stade Dubaï du capitalisme*¹. Vendues dans « des boutiques de souvenirs ultramodernes des centres commerciaux », nous raconte François Cusset, elles montrent les projets de tours, les dessins de Dubaï 2012 « ou les visions aériennes maintenant familières de 'l'île-palme' (Palm Deira) et de l'île-monde' ('The World', selon le nom du projet, suivi en général de la mention 'under construction'...) — qui n'existent pourtant pas encore —, quand ce n'est pas une skyline de science fiction dessinée avec une version ancienne du logiciel Photoshop ». Ou encore la perspective effilée de la tour Burj Dubain, qui s'apprêtait à culminer à plus de 850 mètres mais dont les travaux ont été suspendus et relancés pour rivaliser avec le projet annoncé par l'état voisin Abou Dhabi d'une tour haute de plus de 1000 mètres. « Autant de projections de ce qui sera, ou de ce qui serait : rien n'est montré de ce qui est ». Là, on « substitue la construction ostentatoire du futur à la gestion politique du présent », commente encore François Cusset : « Dubaï, en tout cas, n'existe qu'au futur, tel est le souvenir qu'on vous propose partout d'en garder ».

Jean-Max Colard
Université Lille 3

¹ François Cusset, « Questions pour un retour de Dubaï », in Mike Davis, *Le stade Dubaï du capitalisme*, Les Prairies ordinaires, collection « Penser/croiser », Paris, 2007, p. 76-78.