

SOUVENIRS DE STATIONS-SERVICE

Script

Plan :

Avant de partir

Chapitre 1 : Au départ...

La réception.
L'artifice.

Chapitre 2 : La station-service.

Du pétrole au pins.
Une expérience standard.
Créateurs de stations-service.

Chapitre 3 : Une station-service bondée.

Le mouvement de masse.
Le rituel.

Chapitre 4 : Une station-service bondée un soir d'été.

#1

Le soir d'été.
Gas.
Un lieu plein.
Une oeuvre ouverte.
La médiation.
Le tableau.

#2

La photographie.
Le cinéma.
La structure.

Chapitre 5 : La sortie.

Avant propos

D'interprétations en interprétations, je trace mon chemin dans le réel. Face à certaines créations des humains, je suis parfois interrogatif. Comme au pied d'un gratte-ciel, je lève les yeux et je me demande de quelle manière cette *chose* existe. La réponse se trouve dans des questions plus précises : Quelle est l'histoire de cette chose ? Quel est notre rapport avec elle ? Quel imaginaire s'est développé autour d'elle ? Qu'est-ce qu'une *chose* ?

Une chose désigne une entité abstraite, qui est à la fois le résultat d'une action, l'objet d'un événement et de circonstances.

Difficile de répondre tant il y a de *choses* différentes. Tiens en voilà une ! Mon système perceptif est dans tous ses états. Mes sens, toujours actifs m'apportent la certitude de son Existence. Mon esprit, lui, l'interprète, mémorise et j'exécute. Mon interprétation est le reflet de la manière dont cette chose se joue de moi dans le temps.

Perdu sur une route sur laquelle le temps s'étire, s'arrête, recule, je décide de m'arrêter quelque part pour déchiffrer mon rapport avec une *chose*. Je passe un virage, et je rencontre une station-service.

Chapitre 1 : Au départ...

Mon système sensoriel est au cœur de mes interprétations. Mes sens sont des capteurs qui déchiffrent le message envoyé par mon environnement extérieur. Ce sont eux qui me permettent d'interpréter les nuances des couleurs, des saveurs, des odeurs, des tonalités sonores et des textures. Le réel, ce sont toutes ces nuances qui sollicitent ma perception.

La réception

Mon réel est fait de confrontations, un contact entre la surface la plus fine de mes sens et un ensemble de particules qui sont autour de moi. Par exemple la rencontre entre l'épiderme de mon index et la surface rugueuse de l'écorce d'un arbre. Les messages envoyés par les particules sont puissants, ils laissent des traces. Dès mon enfance, j'ai compris que certaines choses éblouissent, d'autres puent, certaines brûlent, mais aussi que celle-ci est sombre et que celle-là sent bon.

Au fil du temps, mes sens s'éduquent. Cette évolution détermine la façon dont je perçois le monde, dont je le reçois et dont je le pratique. Je m'adapte à mon environnement si bien que je saisis l'influence qu'il a sur mon esprit. De la nature à la ville, l'environnement influence celui que je suis, à travers l'espace et ce qui le compose, comme les odeurs, le son et surtout sa matérialité. Cela se traduit à des échelles différentes, par exemple: je ne suis pas le même lorsque je me baigne dans l'océan et lorsque je suis dans le bassin d'une piscine publique, ou bien lorsque je marche le long d'un sentier sinueux et quand, dans la rue, je suis la courbe du trottoir parmi la circulation des autres individus.

En ville je suis confronté à toutes sortes d'expériences de conditionnement¹. Que ce soit mon

¹ Définition de "Conditionnement", LAROUSSE en ligne

corps, dans un costume, dans le métro, ou bien ma nourriture sous son emballage au frais, dans un rayon de supermarché. Les artifices se superposent par "c'est ça mon réel". En psychologie, le conditionnement est une procédure par laquelle on établit un comportement nouveau chez un être vivant, en créant un ensemble plus ou moins systématique de réflexes conditionnels correspondant à des critères bien définis. L'humanité s'obstine à se conditionner elle-même en déterminant son réel, donc quelque part, mon réel. Évidemment, ni vous, ni moi sommes obligés d'accepter cela. D'ailleurs, un jour je retournerai face à l'océan.

L'artifice

Le monde existait avant que les hommes n'existent. L'humanité a créé des choses que la nature n'aurait pas fait exister, cet ensemble de créations forme le Monde avec un M majuscule. Ces créations sont par définition artificielles. Elles se déclinent en des milliers de typologies, de formes et de fonctions. La raison d'être d'un artifice (aussi archaïque soit-il) est la nécessité qu'ont les humains, de vouloir maîtriser les événements de leur expérience du réel qui se succèdent dans le temps. En participant à l'écriture des récits individuels et collectifs, les artifices sont des outils narratifs dans nos vies.

La vie en société fonctionne avec sa propre échelle du temps, elle aussi artificielle. Elle détermine la valeur de nos expériences. Prenons par exemple les 24 heures d'une journée, les 35 heures de travail, les 2 minutes pour réchauffer des saucisses au micro-ondes. Prenons une fleur artificielle. Sa valeur ajoutée par rapport à une fleur naturelle, c'est qu'elle ne fane jamais. En rendant l'éphémère éternel, l'homme renie la temporalité qui anime la fleur. Le plus fort dans tout ça, c'est que désormais, on se demande si telle ou telle fleur est artificielle.

Lorsque l'artificiel se confond avec le naturel, lorsque l'accessoire se confond avec le nécessaire, je suis emprunt de questionnements. J'ai senti le besoin de comprendre la raison d'être d'une création du monde moderne en survolant son histoire, en essayant de comprendre la manière dont elle contribue à l'écriture de notre histoire individuelle, et enfin en décryptant le paysage imaginaire qui s'est construit autour d'elle.

Chapitre 2 : La station-service.

Je n'ai pas le permis de conduire, cela ne m'a pas empêché de pratiquer la station-service. Il en existe de toute sorte, elle ne peut se résumer à une seule forme, à un seul lieu. Son histoire est liée au progrès réalisés par l'homme dans le domaine de l'automobile et de l'énergétique. Les automobilistes fréquentent les stations-service depuis le début du vingtième siècle, mais depuis, la station s'est adaptée au progrès visant à automatiser et à rendre autonome le service. Dans ce contexte, à quoi se résume notre expérience en tant que voyageur ? Si l'on parle d'expérience, alors quel rôle joue le créateur ?

Du pétrole au pins.

Après m'être documenté², je résumerai l'historique de la station-service française à six éléments. Le premier est le pétrole, matière première pour fabriquer le carburant dont les premiers fûts arrivent des USA par bateaux dans les années 1860. Le pétrole étant rapidement taxé par l'Etat français, une industrie du raffinage va voir le jour sur le territoire pour réduire les coûts d'importation. Le deuxième élément est l'apparition de la voiture comme moyen de transport en 1885 dont le fonctionnement du moteur nécessite du carburant. Le troisième élément est le bidon d'essence, premier mode de distribution de l'hydrocarbure. Au début du siècle, tous les petits commerces se lancent dans sa vente. Des caisses en bois contenant dix bidons vont progressivement trôner devant les magasins. Elles portent les noms des premières entreprises pétrolières fabricantes de carburant. Le quatrième élément est l'arrivée depuis les USA de la pompe à essence autour de 1910. Ce sont désormais de grandes cuves de pétrole qui sont placées stratégiquement le long des routes. Les Américains ont eu besoin d'adapter leur système de distribution de carburant à la superficie de leur territoire. Le maillage routier de l'époque permettait déjà de relier les grandes villes de l'ouest comme New-York et Washington à l'est où se trouvent Los Angeles et San Francisco. Le cinquième élément est la mise à disposition de services "modernes" dans les stations-essence, devenant alors *stations-service*.

" A partir de 1930, le réseau des postes sommaires placés dans les débits de tabac ou chez les épiciers, anciens vendeurs d'essence en bidon, ou devant des terrasses de café, se transforme petit à petit en installations moins nombreuses mais plus étoffées, placées chez des professionnels de l'automobile, ou même en de véritables stations de distribution. (...) Les stations-service se sont modernisées. Une station-service dite "moderne" comprend : un poste de gonflage des pneus, un poste de graissage, une fontaine et un bureau. Le téléphone et les toilettes sont mis à la disposition de la clientèle et, pour les plus grandes d'entre elles, il existe une salle d'accueil, très appréciée des voyageurs³."

Le sixième et dernier élément est l'accent donné à l'identité des stations-service. Les entreprises pétrolières ont rapidement voulu fidéliser leur clientèle. Dans les années 30, les réservoirs sont encore petits (20 litres pour la 2CV), les ravitaillements étaient donc nombreux. La signalétique commerciale des marques étend alors son territoire, les logos se retrouvent le long des routes, sur les façades des bâtiments, dans certaines "villes-étapes" puis jusqu'à la station-service. Les employés y portent des tenues aux couleurs des firmes et imprimées de leurs logos. Les visiteurs pouvaient ensuite gagner des points de fidélité pour repartir avec des accessoires comme des casquettes, des polos, des pins et d'autres objets qui revendiquaient le pouvoir attractif des marques.

Une expérience standard

Comme l'historique nous l'a montré, la station-service est une création industrielle, mettant en œuvre des ressources humaines et matérielles pour répondre à un besoin de consommation déterminé, celui d'approvisionner son véhicule en carburant.

En s'adaptant à son territoire, chaque station-service se différencie de toutes les autres. Qu'elle soit placée à l'intérieur d'une ville, dans le parking d'une zone commerciale, en zone péri-urbaine ou bien le long d'une départementale comme d'une nationale, le lieu se définit à chaque fois différemment. Par exemple, en zone urbaine, où les automobilistes passent pour faire le plein et reprendre rapidement leur trajet, les services ne sont pas les mêmes que sur une autoroute où les

² ROUXEL Christian, « Bref historique de la vente d'essence en France », *Retro-Tourisme*, [En ligne : https://www.retro-tourisme.com/pdf/distribution_Essence_1.pdf]

³ Ibid op.cit

voyageurs ont besoin de faire une pause pour se reposer, se restaurer et même jouer. Ces différences sont présentes dans la politiques des marques de carburant, qui essaient de fidéliser leur clientèle en s'adaptant une nouvelle fois au territoire. Par exemple, la marque *TOTAL* propose quatre types de stations-service :

“ TOTAL Contact: Du pain et mon journal du matin, une présence au quotidien avec tous les services qui vont bien.

TOTAL Access: Des carburants premium à prix bas, le sourire en prime. TOTAL Access allie qualité des carburants, services et prix bas pour un plein rapide et efficace 24 h/24

TOTAL en agglomération (ville et jalonnements): Une offre boutique variée, des bornes interactives pour les pros, et tout ce qu'il faut pour mon auto ou ma moto.

TOTAL sur autoroute : Des jeux pour les enfants, une belle boutique avec des partenaires réputés, de bons petits plats, du wifi, et tout ce qu'il faut pour bien déconnecter⁴.”

Comme *TOTAL* qui “réinvente son réseau pour répondre à mes besoins”⁵, les fournisseurs de carburant ne cessent de proposer de nouveaux services modernes. Pour la plupart, ces lieux sont en lien direct avec les tendances du moment, à la pointe de la modernité. Dans cette logique, dans une station-service on devrait vivre une expérience moderne... Mes souvenirs de cette expérience sont quasi inexistantes. Je me suis plutôt imprégné de paysages, donc à ce qui se passe dehors, plutôt que ce qu'il se passe à l'intérieur. J'aimerais comprendre pourquoi mes expériences dans les stations-service semblent être toutes les mêmes.

Si je regarde le contexte de l'autoroute, qui se définit par le fait qu'elle soit la route destinée uniquement aux véhicules motorisés, dont la norme est d'être composée de deux fois deux voies séparées par des bandes blanches à des intervalles identiques sur lesquels la vitesse est limitée. L'expérience de l'autoroute est censée être la même pour tous les automobilistes. L'expérience de la voiture est elle bien plus personnelle, selon le modèle, le nombre de passagers, l'ambiance sonore ou même olfactive qui s'y trouve. Les stations-services situées au bords des autoroutes sont un merveilleux exemple pour comprendre comment se définit une *expérience standard*...

Notre voiture prend la sortie pour l'aire d'autoroute. Avant d'arriver, le prix du carburant est annoncé. Nous passons sous le portique à l'entrée de la station-service, nous souhaitant la bienvenue. Nous nous engageons sous l'immense auvent imprimé aux couleurs du géant pétrolier. Notre voiture patiente derrière les autres à la pompe. C'est à notre tour. Une fois sorti du véhicule, on enfle le gant en plastique sur notre main droite. On saisit le pistolet de distribution et le diesel coule dans le réservoir. L'odeur chimique nous monte à la tête, tout est normal. Avant de repartir, on paye à la caisse. En face de là où nous avons fait le plein, la boutique est couronnée de néons rouges. Les portes s'ouvrent automatiquement. Sur le comptoir il y a des barres de *Mars*, on en prend une. Avec le ticket, la caissière nous offre un bonbon. En partant, on passe devant un restaurant grill. Au rond-point, la première sortie mène à l'hôtel *Ibis Budget*, la seconde conduit à l'autoroute. On se retrouve vingt secondes plus tard, de nouveau sur l'asphalte à 130 km/h.

En France, en 1960, on comptait 60 kilomètres d'autoroute uniquement autour de la capitale⁶. En 2018, il y en a désormais 11 578. La volonté de l'Etat de désenclaver certaines régions est la première raison qui a motivé une telle croissance depuis les années 1970. L'Etat a progressivement cédé ses tronçons d'autoroute à des sociétés concessionnaires face au coût trop élevé des travaux. Les concessionnaires ont permis au réseau de se développer en finançant la construction d'axes

⁴ “Les nouvelles conceptions de station” sur <https://www.total.fr/mes-deplacements/me-rendre-en-station/nouveaux-profil-station.html>

⁵ Ibid op.cit

⁶ “Évolution du kilométrage des autoroutes françaises” sur http://routes.wikia.com/wiki/Évolution_du_kilométrage_des_autoroutes_françaises

secondaires, en s'appuyant sur les péages de leurs axes majeurs très rentables. Depuis 1960, les échanges entre les régions françaises et nos pays voisins se sont multipliés par la route. Pour cette raison, les territoires ont dû s'accommoder aux standards européens et mondiaux.

Le système est bien huilé, les éléments standards sont bien en place. L'autoroute conduit à la station-service et la station-service conduit à l'autoroute. La station-service est un lieu de passage obligatoire, indispensable, nécessaire pour continuer à avancer. Le besoins de repos, l'alimentation du conducteur et de sa voiture justifient la présence d'espaces hors de la route. Ces nécessités peuvent être comblées par une aire de repos pour les conducteurs et une pompe à essence pour les voitures. L'aire de repos est un lieu ouvert, avec des espaces arborés et peu d'infrastructures. La station-essence, permet de faire le plein dans un espace prévu à cet effet. Il se résume à l'essentiel; faire le plein et repartir. À la différence de l'aire de repos et de la station-essence, la station-service se visite.

La station-service s'est déterminée dans sa forme et dans ses usages. La route est un voyage et le voyage se caractérise par la visite. Le voyageur est donc un visiteur. La station-service avec son immense auvent, son château gonflable et sa boutique a tout d'un lieu visitable. Le parcours est tout tracé. Le visiteur prend son ticket d'entrée à la pompe et trouve en face de lui la boutique, il ne peut pas la rater, de nombreux panneaux sont là pour le lui indiquer. A l'intérieur, il va pouvoir notamment acheter des souvenirs et profiter des commerces locaux avant de reprendre sa route. Les souvenirs sont pour la majorité des produits industriels standards. On trouvera partout des produits alimentaires comme les sandwiches les snacks et quelques produits régionaux, mais aussi des objets de l'ordre du divertissement comme des jouets pour enfants, des vêtements ou des accessoires de plage si l'autoroute mène à la mer. Les consommateurs ne sont pas perdus, la boutique est un supermarché miniature, les produits sont exposés dans les mêmes rayons. Dans les différents espaces comme la cafétéria, le restaurant où le salon, les voyageurs peuvent rester debout ou bien s'asseoir au milieu de ce décor, sous la lumière artificielle des néons. Certains déambulent, d'autres courent, ils profitent, ce n'est qu'une pause avant de repartir. Le voyage repris et vingt kilomètres plus tard se représentera une nouvelle station-service...

Par service, il faut entendre « *vous rendre service* » ou « *servez-vous* » et non pas « *servir* » comme c'était le cas après la Seconde Guerre mondiale où le pompiste servait l'essence, faisait le plein d'eau et d'huile, nettoyait le pare-brise, la vitre arrière, les feux et vérifiait le gonflage des pneus. Désormais, c'est au propriétaire du véhicule de le faire lui-même : ce qui était un service individualisé n'existe plus. Le service s'est standardisé, les pompes, les portes, les cafetières, les sèche-mains, la chasse-d'eau sont de plus en plus souvent automatiques. C'est la machine qui nous sert. Cette tendance s'est généralisée dans la plupart des services comme une commande à une borne dans un fast-food ou le dépôt d'un chèque à la banque pour répondre à des enjeux économiques. Comme dans les usines, l'automatisation des services permet de réduire les coûts de main d'oeuvre et d'entretien, mais aussi de proposer un service optimisé. Je ne critique pas la présence de la machine ici, car elle libère l'homme de certaines tâches qu'imposent ses propres systèmes. Mais petit à petit, l'escale dans la station-service devient un concentré d'automatismes logiques dans lequel le visiteur exécute ce que l'on attend de lui, c'est ce qui renforce la dimension impersonnelle et standard de cette expérience.

Créateurs de stations-service.

Comment est pensée une station service? C'est une question à laquelle ont répondu plusieurs architectes et designers. A travers l'histoire, les fournisseurs de carburant ont fait appel aux services de concepteurs pour proposer une expérience inédite à leurs clients. Ces lieux sont pour certains devenus des monuments historiques : Gin Wong pour *UNION 76* aux Etats-Unis, Jean

Prouvé pour *TOTAL* en France, Arne Jacobsen pour *TEXACO* au Danemark, Norman Foster pour *RESPOL* en Espagne, et l'ATELIER SAD pour *GAS* en Slovaquie.

Ces créations permettent aux marques de se différencier et de fidéliser leurs consommateurs. A travers des choix esthétiques et sensibles, l'expérience du visiteur est augmentée et ne se limite plus à la qualité de son carburant, qui, de toute manière, est identique chez le concurrent. Le travail réalisé par un architecte est donc une plus value pour les industriels.

En 1960, la station conçue par Gin Wong, est monumentale. A l'origine, le auvent avait été pensé pour un projet d'aéroport n'ayant pas vu le jour⁷. Il est disproportionné, comme s'il avait atterri là par hasard. Cette immense chape de béton courbée dessine une frontière entre le ciel et la route et semble protéger la station-service de éléments naturels. A l'ombre la journée, à l'abri quand il pleut, éclairé la nuit, le visiteur est protégé et en sécurité dans la station...

La station de Jean Prouvé est dessinée pour être démontable. Elle est ronde pour faciliter la circulation et la "vie" qui s'y passe. Faite entièrement d'éléments standards, elle est conçue pour être reproduite en série tout en ayant la possibilité d'être modulable. Installées dans les années 1970, on en trouve encore quelques-unes en France⁸.

D'autres se sont plus intéressés à la symbolique formel de la station-service : Le grand auvent et la boutique restent les éléments mythologiques des stations. À Copenhague, la station-essence créée par Arne Jacobsen est d'une grande simplicité formelle. La façade en carrelage renvoie à un imaginaire hygiénique qui inspire la sécurité. Le auvent circulaire est éclairé par le dessous de manière diffuse, cela m'évoque une lumière céleste et protectrice. C'est aussi l'univers formel de la station conçue par l'atelier SAD pour la marque *GAS* qui possède déjà des stations-services originales. La marque accueille ses clients sous un hangar ouvert des deux côtés dans lequel se trouve les pompes et la boutique. Cela ne ressemble pas à un lieu de repos mais un véritable lieu à traverser.

Ces stations-service font figures d'exceptions parmi une multitude de stations banales. Ces dernières sont pourtant, elles aussi, conçues par des architectes, mais elles restent des objets de consommation. En France, le cabinet d'architecture *Atelier Nomades Architectures* dont le domaine d'activité est le lieu collectif conçoit des écoles, des gymnases et surtout de nombreuses aires d'autoroute. Pour être maître d'oeuvre d'une aire d'autoroute il faut remporter un concours commandité par les fournisseurs de carburant ou les concessionnaires autoroutiers. Les "*architectures nomades de l'atelier*" sont en fait des constructions de grande ampleur. La rentabilité du pétrole est poussée à son extrême lorsque sortent de terre des bâtiments où la prouesse architecturale est manifeste : le béton est suspendu, les façades sont en verre, la toiture en origami. Le signal n'est plus le logo de la firme mais l'architecture elle-même qui pousse le vice de la consommation encore plus loin. Alors que le pétrole est en voie de disparaître, les marques de carburants imposent au paysages des bâtiments pérennes, rigides et criards. Il m'est d'ailleurs impossible depuis les visuels des bâtiments vus de l'extérieur de différencier la station-service des architectures collectives modernes, comme les gymnases ou les centres commerciaux.

Et si on oubliait cet aspect commercial avec lequel j'ai quelques difficultés pour le moment. J'aimerais vous parler de deux projets qui ont été initiés dans des stations-service vouées à fermer. En 2010, le collectif *Assemble* transforme une station-service en cinéma de rue⁹. Ce projet était une

⁷ "Union 79 Gas Station", *LOS ANGELES CONSERVENCY*, <https://www.laconservancy.org/locations/union-76-gas-station>

⁸ Galerie P.Seguin, *Jean Prouvé : Station service = Filling station*, Paris, Galerie P.Seguin, 2014

⁹ "The Cineroleum / Assemble", *Archdaily*,

proposition pour redonner une fonction aux quatre mille stations-service prêtes à disparaître à l'époque. L'initiative me semble très intéressante dans la mesure où l'architecture devient espace de parole et de vie. L'expérience n'a pas eu de suite, c'est à la fois dommage mais aussi rassurant, car le lieu reste ouvert et peut devenir un théâtre, un terrain de sport urbain, être ré-interpréter de manière éphémère.

Ailleurs, à Montréal, une station-service datant de 1961, dessinée par l'architecte Ludwig Mies van der Rohe pour la marque *IMPERIALE* est réhabilitée en 2010 pour devenir un centre communautaire pour les adolescents et les personnes de plus de 50 ans, appelée *La Station*. Le poste de paiement sert d'espace d'exposition pour les réalisations de Mies van der Rohe et l'histoire du bâtiment. L'ancienne position des pompes a été remplacé par des bouches de ventilation¹⁰. Le fait qu'un lieu commercial devienne un lieu social est quelque chose de notable. Ici, les espaces du lieu sont totalement réinterprétés pour un contexte différent, cependant, je retrouve les néons et les formes linéaires correspondants bien à l'identité des stations contemporaines. Cette forme de réappropriation sans faire table rase du contexte passé montre le pouvoir d'adaptation dont la société et ses architectures font preuve, symbole d'une richesse culturelle et créative qui me touche en tant que créateur et citoyen.

En guise de transition

J'ai choisi la station-service comme prétexte pour questionner le rapport qui subsiste entre l'artificiel et la perception car son expérience s'inscrit dans un rituel. J'ai voulu décomposer les traces laissées lors de mes différentes expériences du lieu. J'ai regardé dans mes souvenirs, dans mon imaginaire, dans mon histoire. Pendant plusieurs années, avec mes parents et mon frère, nous nous rendions en Provence pour les vacances d'été. Depuis la rue Boulay-Paty à Rennes jusqu'à Fours-Saint-Laurent, nous parcourions 1000 km, un long voyage ponctué de quelques arrêts dans les stations-service...

Chapitre 3 : Une station-service bondée.

J'ai voulu comprendre quel rôle jouait la station-service dans mes voyages. Pour cela je lui ai attribué un état : Je propose de regarder de plus près la station-service, lorsqu'elle est bondée.... L'existence de cette série de mots repose sur des rituels et des éléments de langage. Un rituel est un ensemble d'actes, de paroles et d'objets, codifiés de façon stricte et appropriés à des situations spécifiques de l'existence. Chaque groupe culturel à ses rituels, qu'il garde en mémoire. Ces rituels impactent ce que nous créons de manière générale, par exemple dans la religion, mais aussi la manière dont chacun perçoit ce qui l'entoure. Il est question ici du rapport collectif et intime que nous entretenons avec les choses qui forment notre environnement.

Le mouvement de masse

J'ai choisi comme état à la station-service celui d'être *bondée*. Elle aurait pu être isolée, abandonnée, vide... Pour moi, l'été, une station-service est pleine. Il est assez facile d'imaginer les raisons de cet attroupement : un retour ou bien un départ en vacances. Cet événement inventé par

<https://www.archdaily.com/777156/the-cineroleum-assemble>

¹⁰ WOOLFREY John, « LA STATION: THE JEWEL IN THE NUNS' ISLAND CROWN », Montréal, Openfile, 2012

notre société, s'inscrit dans une temporalité définie par un calendrier, qui est le même pour tous. Cette liberté temporaire est très appréciée des humains. Il y a 62 millions d'habitants en France, cela fait du monde sur les routes des régions chaudes, de la mer ou de la montagne. Dans la station, il y a plusieurs minutes d'attente à la pompe à essence, la boutique est pleine de familles, les machines à café coulent en continu, il y a la queue aux toilettes et au restaurant. Où que vous soyez, il faut attendre, attendre parce que les espaces sont bondés. Je saisis l'importance des mots. La bonde est un bouchon qui empêche un liquide de s'échapper d'un réservoir. Dans la station, les visiteurs jouent le rôle du liquide et de la bonde. Cette comparaison est intéressante car l'humain est bien une matière, organique et homogène, qui est ici dans un état de masse. Cet état contraint notre position, notre corps, nos déplacements par rapport au groupe, ce qui fait de nous un élément du groupe, donc de la masse. Ce phénomène est en réalité quelque chose de naturel, on peut aussi appeler cela un troupeau. Le troupeau est une foule considérée dans son comportement collectif, impersonnel et passif (Cf.Larousse). Pour fonctionner, le lieu doit organiser le troupeau. La station-service est un entonnoir dont la sortie est dimensionnée. On y rentre un par un et en on sort un à un. La masse est maîtrisée. Les infrastructures collectives ont ce pouvoir sur ceux qui les pratiquent, fabriquant ainsi nos rituels collectifs.

La station-service est un lieu par lequel on est obligé de passer si l'on voyage avec un véhicule destiné à la route qui a besoin de carburant pour fonctionner. Pour continuer à rouler, tout le monde doit passer dans ce lieu, où, une fois sortis de leurs voitures, les conducteurs redeviennent des marcheurs, espèce qui tient sur ses deux jambes. Les relations ne sont plus les mêmes que sur la route, chacun reçoit la conscience parfaite de ce qu'il est. Cette sensation est unique.

Ce lieu s'incarne dans son architecture, fonctionnaliste et moderniste. Aujourd'hui, n'importe quel être humain sait où il est et ce qu'il doit faire lorsqu'il est dans une station-service. Nos comportements y deviennent rapidement automatiques et habituels, presque distraits. Walter Benjamin expose sa vision de la distraction véhiculée par un objet : *“Des tâches qui, dans les tournants historiques, sont assignées à l'appareil perceptif humain, il n'est en rien possible de s'acquitter au moyen de l'optique pure, c'est à dire de la contemplation. Elles seront progressivement menées à bien sous la direction de la réception tactile, par accoutumance.”* . La station-service fait partie de ces architectures dont la réception est “distraite”. J'ai parlé du visiteur de la station-service plus tôt. Un visiteur qui visite plusieurs fois le même lieu s'en accoutume. Il ne contemple plus ce qu'il connaît, il le maîtrise.

Le rituel

“La perception est l'activité par laquelle un sujet fait l'expérience d'objets ou de propriétés présents dans son environnement. Cette activité repose habituellement sur des informations délivrées par les sens¹¹”.

La perception fait donc le lien entre l'incarnation d'un rituel et nos sens. La station-service rassemble plusieurs rituels : faire le plein, se reposer, manger, travailler. Certains sont en vacances, d'autres au travail, comme les routiers où le personnel de la station-service. Cela implique donc plusieurs perceptions de l'environnement du lieu lorsqu'il est bondé. Mes souvenirs de ce rituel se rapportent aux vacances avec mes parents. J'étais enfermé à l'arrière du break rouge. Assis, je n'avançais pas, pourtant la voiture, elle, était en mouvement. Cet état anti-thétique faisait de moi un observateur du paysage actif et impatient de pouvoir m'échapper du véhicule. La monotonie s'installant au fur et à mesure des kilomètres, la station-service arrivait alors comme une libération. C'était un moment d'aération, de retour sur terre où je retrouvais mon corps et mes sens. Je

¹¹ Définition de “Perception”, LAROUSSE en ligne

redevais animal en respirant l'air extérieur, en allant me nourrir, faire mes besoins naturels et rencontrer d'autres espèces. Ces actions de l'ordre du besoin animal et de la survie étaient nécessaires lorsque je voyageais sur la route. Dans la station-service, je pouvais identifier l'odeur du gazole, qui m'était plutôt désagréable, et les bruits, ceux des voitures au loin et le brouhaha de la boutique. Cette boutique m'attirait. Je me souviens des couleurs, des façades rouges, jaunes blanches, des rayons multicolores derrière les vitres. Les industriels et les commerçants des routes ont bien compris le pouvoir de ce qu'ils appellent une zone de chalandise. Cette zone géographique d'influence, d'où provient la majorité de la clientèle.

Notre société moderne fait de la consommation son enjeu premier. Si l'on prend l'exemple des industriels du carburant, ils n'ont cessé depuis 60 ans de faire évoluer leurs services en accord avec les tendances de consommation de notre société. Le carburant étant le seul produit qui est disponible sous cette forme, il a donc fallu concevoir son rituel. Les marques ont défini leur identité avec des couleurs, des logos, des formes et un vocabulaire reconnaissable au premier coup d'œil. C'est dans un univers technique et mécanique que s'inscrit la station service. Ses couleurs sont primaires et binaire comme sur une machine : bleu et rouge, rouge et blanc, jaune et blanc, vert et jaune, on les retrouve partout, sur les logos, les infrastructures, les pompes, et les pistolets de remplissages. Les enseignes sont courtes, comme la mention ON/OFF d'un bouton: *Total, ELF, BP, Esso, Shell*, et les mentions *Super, Super SP95, Super SP95-E10, Express, 24/24, Access* renforcent cette identité *automatique*. Dans la station-service, le visiteur est dans une mécanique bien rodée et n'a plus qu'à se servir. La manière dont il va s'exécuter dépend des messages explicites et implicites que vont lui donner les infrastructures et la signalétique : entrée par ici, self-service, garez vous ici... La station-service est alors un média avec son propre imaginaire cognitif et visuel.

Lorsque j'ai lu *Le Chant du signe* du neurophysicien Lionel Naccache, j'ai alimenté ma recherche de notions sur les sciences cognitives et sur des exemples concrets de sémiologie. Dans son livre, il s'intéresse aux accidents d'interprétation lors de la lecture de signes conventionnels. Au chapitre, "Un récit de soi lucide, des écueils inhérents à l'exercice", il questionne l'œuvre de Georges Perec, *W ou le souvenir d'enfance*. W est une autobiographie où le registre narratif alterne entre des souvenirs d'enfance et un discours autobiographique. Lionel Naccache formule :

"La voix autobiographique énonce avec lucidité certains des écueils de tout récit de soi : la cécité aux distorsions de la mémoire, d'une part; et l'inconscience de tout ce que cette tentative de plongée dans un passé révolu et hors d'atteinte contient de projection bien actuelle (...)"¹².

Cette citation témoigne de la nature subjective de ma recherche et c'est là son intérêt. Vos souvenirs de station-service bondée sont différents des miens. Par exemple, si vous y avez travaillé, il est évident que l'environnement de travail ait sollicité vos sens et votre esprit laissant des traces à long termes. La réception de l'environnement étant dans un état de conscience bien différent du mien, vous, pompiste, vous vous souvenez du bruit de la porte d'entrée qui s'ouvre et se ferme, du visage d'un ou d'une cliente, de l'odeur chimique de la boutique propre au matin. Pour vous, la station-service n'est sûrement pas un lieu de libération comme il l'est pour moi...

Une station-service bondée un soir d'été.

Cette deuxième partie m'a permis d'aborder plusieurs aspects manifestes de la relation qui se crée entre un espace, ses infrastructures et ceux qui les pratiquent. Le schéma d'analyse développé ici pour la station-service, pourrait être utilisé pour questionner d'autres espaces collectifs.

Il était important pour moi d'interroger la manière dont les objets s'agencent pour former mon

¹² NACCACHE Lionel, *Le chant du signe*, Odile Jacob, Paris, p.90.

réel. Un lieu comme une station-service se joue de mon caractère passif pour me maîtriser. Cette maîtrise se manifeste dans la fonction du lieu et dans son environnement. Reste alors la manière dont la masse interprète le lieu. Les interprétations sont des canaux qui alimentent le lieu de façon variable. Selon les âges, les classes sociales, les cultures, les fonctions, les êtres perçoivent différemment chaque objet. L'imaginaire de la station-service, c'est ce dont il sera question dans la partie suivante.

Chapitre 4 : Une station-service bondée un soir d'été.

Une station-service bondée un soir d'été... Comment se construit l'image qui nous vient en tête ? Partagée entre le réel et l'imaginaire, entre vécu et fiction, cette image était inédite.

Le soir d'été

Si l'on se réfère aux définitions des deux mots, un soir d'été est donc le moment de la journée où le jour touche à sa fin et où la nuit commence entre le 21 juin et le 23 septembre dans l'hémisphère nord. Si j'ai choisi ce moment de la journée, c'est par ce qu'il est sujet à l'interprétation, entre chien et loup, du soir qui commence à tomber.

L'abstraction est L'«*Opération intellectuelle qui consiste à isoler par la pensée l'un des caractères de quelque chose et à le considérer indépendamment des autres caractères de l'objet.*»

Le soir d'été est donc l'élément indispensable pour abstraire la situation "*une station-service bondée*" de toute autre situation. *Le soir d'été* donne un cadre à la phrase. Ce cadre est propre à chacun, il peut être interprété à l'infini car il est constitué d'une multitude de détails subjectifs captés et mémorisés de manières différentes par chacun.

Dans mon esprit, la station-service est petite à côté du ciel dégradé, orangé à l'horizon et bleu au-dessus de ma tête. Si j'avais formulé *un soir d'été dans une station-service bondée*, cela n'évoquerait pas la même chose car le sujet change. Mon cadre aurait été la boutique pleine de gens et de bruit, j'en étouffe presque. *Le soir d'été* est donc l'élément qui permet d'attirer l'attention sur ce qui se passe à l'extérieur, dans un cadre naturel.

Le cadre est fait de souvenirs, d'odeurs, de saveurs, de textures, de sons qui peuvent provenir de plusieurs stations-service et de plusieurs moments. Dans *Le Chant du Signe*, Lionel Naccache insiste sur le fait que le souvenir que nous avons d'un événement se transforme à l'infini dans notre esprit, il n'est jamais le même : plus court, plus long, avec cet élément en couleur, sans celui-là... *Le soir d'été* renvoie à une multitude d'éléments propres à l'imaginaire de chacun, des formes perçues, des sons entendus, des gestes vécus. Ces éléments peuvent venir d'expériences physiques, sensorielles directes, mais aussi indirectes par le biais d'un média.

Les médias sous toutes leurs formes nourrissent notre imaginaire. Certains sont objectifs dans leurs fonds et leurs formes comme la publicité, la signalétique ou un bâtiment fonctionnaliste, d'autres sont subjectifs comme la peinture, la poésie et d'autres gestes artistiques. Un média diffuse un message, s'il laisse une trace dans notre mémoire, alors il est possible qu'il impacte notre rapport avec le réel.

Parmi ces médias, j'ai choisi l'art. Pour moi, l'art tient une place importante dans notre imaginaire : la poésie, la photographie, la peinture, le cinéma, la performance, la musique, la

combinaison de l'un d'entre eux et toutes les autres formes d'art imprègnent notre mémoire. Dans cette troisième partie, il va être question des traces laissées dans notre imaginaire par les représentations et les reproductions artistiques des station-services, évidemment.

L'acte d'une représentation artistique vise à rendre sensible quelque chose. La représentation s'incarne à travers des figures, des symboles, des signes, des mythes.

L'acte de reproduire est lié au passé, en produisant à nouveau ce qui a déjà été fait, la nature d'une reproduction réside dans sa finalité: c'est ce qui en fait une matière par essence artificielle.

Finalement, pour laisser une trace dans notre imaginaire, une création doit entrer en contact avec nos sens et notre conscience. Le pouvoir médiatique d'une création sur son observateur réside dans sa capacité à diffuser un message et à transmettre des données sensibles.

C'est Marie-Claire Sellier, la directrice de mon mémoire qui un jour m'a proposé sans hésiter de questionner l'oeuvre d'Edward Hopper, *Gaz* peinte en 1940 . Pour elle, c'était cette peinture qui participait à la construction de son image *d'une station-service bondée un soir d'été*. Le peintre Edward Hopper (1882 - 1967) était originaire de l'Etat de New-York. Ce que j'ai pu lire sur Edward Hopper, c'est qu'il peignait dans son atelier; il n'était donc pas avec son chevalet sur le lieu de ses peintures. La scène n'est donc plus en face de lui physiquement, ce qui change le rapport entre le peintre et l'instant saisi. Edward Hopper n'est donc pas en face de ce qu'il voit précisément, au sens de voir avec la vue, il est en face d'un souvenir. Il a donc vécu une expérience d'une station-service peut-être semblable, peut-être bondée, peut-être en plein jour...

Ce qu'il nous donne à voir ce n'est pas sa vision du réel, mais une trace de ce dont il s'en est souvenu.



Gas (1940)

“Gas”

Je vais d'ailleurs m'intéresser à la perception que j'ai de cette peinture. Je vais décomposer les différents temps d'observation en indiquant les éléments captés au fur et à mesure que mon œil se promène sur le tableau.

Ce qui m'interpelle en premier, ce sont les lumières qui surplombent les pompes à essence, cerclées de rouge.

Cet éclairage artificiel est le premier contact avec mon œil.

Je descends ensuite le long de la pompe rouge jusqu'au pompiste qui se tient dans une posture difficile à définir..

L'homme n'a pas l'air d'avoir froid, en chemise, il est presque courbé, nettoyant ou réparant la pompe. Ce qui est certain, c'est qu'il ne met pas de carburant dans une voiture.

Puis cette présence se laisse effacer par ce qui ressemble à une maison.

Cette maison pourrait être le lieu de commerce de la station, mais aussi l'habitat de ce commerçant qui à cette époque devait travailler énormément pour pouvoir vivre.

Je remarque que de cette maison émane de la lumière, car, celle-ci se reflète sur le sol sablonneux de la station-essence.

Je sais maintenant que le soir se fait attendre.

Cet indice m'amène sur la route, déserte, où le seul mouvement semble venir des “herbes folles” qui longent le bitume.

Ce décor commence à me faire penser à une route de campagne isolée.

Les couleurs chaudes des herbes me poussent à regarder le ciel dont le dégradé va de l'orangé au bleu gris.

Le ciel semble garder encore la chaleur de la journée avant de définitivement tomber dans la nuit, une nuit douce, une nuit d'été.

L'arrivée de la nuit m'emmène dans les arbres sombres au bord de la route.

Ces arbres dans la pénombre créent en moi un sentiment de peur, j'aimerais presque qu'une voiture sorte de là, les phares allumés...

Cette peinture donne à voir une scène bien différente de celle que j'avais proposée en énonçant *Une station-service bondée un soir d'été*. Ici, la station est vide. Le véhicule se fait attendre, mais c'est finalement moi qui l'attends. Selon Lionel Naccache, on est face à une situation où “l'absence sollicite l'omniprésence¹³”. Ce que cette œuvre produit en moi, c'est le développement d'une narration subjective qui se construit en partie parce qu'il manque quelque chose. Cette

¹³ Ibid op.cit p.95.

narration subjective se construit dans le *cadre* de la peinture, mais se prolonge hors de ce *cadre*. Mon interprétation commence lorsque je suppose la tâche qu'exécute le pompiste, lorsque je déduis la fonction de la maison, lorsque j'observe les couleurs du ciel et avec finalement l'envie de voir apparaître une voiture.

Un lieu plein

Ce que je ressens face à cette peinture c'est le silence. C'est surprenant, car même la plus tranquille des campagnes est accompagnée de bruits. Dans le tableau *Gas*, c'est le silence qui m'interpelle. C'est surprenant, car même la plus tranquille des campagnes est accompagnée de bruits.

Le coup de pinceau de l'artiste est léger, les seuls contours sont marqués par les jeux d'ombre et de lumière, ce qui participe à "l'effet de silence".

Le silence est quelque chose de physiquement impossible. Il est possible d'obtenir le silence de quelqu'un, de quelque chose, mais pas du monde. Il y aura toujours ce chat, cette goutte d'eau, ce sifflement du vent, ce bruit lointain. Le silence est donc un bruit, considéré comme un bruit qui ne perturbe en rien l'esprit, ou du moins, qui le laisse divaguer en paix. On peut le ressentir le silence, mais pas l'entendre.

Mon ressenti passe par la lumière qui, ici, se retrouve à plusieurs endroits : Les lumières des pompes semblables à des veilleuses, la lumière qui sort de la maison comme un soupir, le ciel qui s'endort au loin.

Edward Hopper a saisi un instant contenant ces éléments qui font parler en silence la peinture. C'est justement parce que c'est instantané que le silence est si présent. Le temps comme arrêté devant mes yeux, un temps d'une autre époque, dans un ailleurs qui malgré tout m'évoque des choses. Je ne serais pas étonné de voir apparaître la dernière née de chez BMW ou un modèle de Cadillac des années trente: cette peinture est intemporelle en quelque sorte. Sur les départementales française modernes, seul l'aspect des stations-essence et des véhicules ont changé, mais il faut parfois attendre avant de voir un véhicule, et les journées se succèdent ainsi, au rythme des passages. Je m'aperçois du poids des constructions modernes de notre société, elles s'imposent dans nos paysages et dans nos vies. Cette peinture semble éternelle lorsque je la regarde.

J'aime l'idée de la narration subjective, celle que j'invente en regardant cette peinture. Ce que je fais, tout le monde peut le faire, il faut juste s'en donner les moyens. J'entends par là le fait de se placer comme observateur et non comme consommateur. L'observateur est subjectif, il est critique, il questionne. Le consommateur entretient une relation objective avec un objet qui finalement n'a pour fonction que de le servir, de lui donner à voir, de l'asservir, et en allant encore plus loin, de l'aliéner. Si je dis que tout le monde est capable, c'est parce que l'art et, notamment cette peinture, a le pouvoir de solliciter le conteur qui est en nous, nous abstrayant du conformisme mental de la société, qui, à notre insu, nous amène à voir, à agir, à réfléchir d'une manière attendue et univoque.

L'exercice de représentation du réel réalisé par la peinture de Hopper fonctionne très bien avec moi. Elle me permet de me questionner sur la manière dont je capte ce que j'ai en face de moi et comment je l'interprète. C'est là tout l'intérêt de l'art selon moi : d'être libre d'interprétation.

Dans un autre registre artistique, l'oeuvre de David LaChapelle réalisée en 2013 me paraît tout autant intéressante. Pour sa série *Gas*, ce photographe réalise des maquettes faites de papier, de cartons et d'adhésifs pour représenter des stations-services. L'artiste nous invite dans un univers

lumineux et coloré, où les stations-service inhabitées sont perdues dans la jungle, sans présence humaine autour d'elles. Elles semblent avoir survécu à la désaffectation redoutée, comme si elles étaient devenues autosuffisantes et éternelles, portées par un affect, optimiste. Les maquettes ne sont pas à l'échelle, on remarque les imperfections des matériaux utilisés. Ce jeu d'échelle sollicite mon interprétation et m'oblige à décortiquer la scène pour en comprendre la subtilité.

Dans la photographie Gas BP, je rentre par le centre de l'image qui est le support des néons éclairant la première pompe à essence dont l'écran est allumé. Mon regard glisse le long des piliers métalliques en forme de Y. Le cadrage en contre-plongée rend visibles les néons sous le auvent qui suivent le point de fuite. La station service est imposante. Elle rayonne avec sa couronne de néons verts. Mon oeil suit les lignes du auvent pour se poser sur la boutique en arrière plan. Elle est presque anecdotique à côté du auvent. A l'intérieur, une lumière chaude éclaire les rayons. Je remarque que c'est une station de la marque BP grâce au panneau à gauche de l'image. J'arrive alors au premier plan, où s'étale une végétation dense. Je remarque les détails des plantes, comme si elle n'étaient pas à l'échelle. J'inspecte l'image et j'en arrive à remarquer des plis sur les parois des piliers et des jours dans le auvent d'où s'échappe de la lumière. Ces imperfections provoquent chez moi l'étonnement: elles sont disproportionnées, le bâtiment semble fragile. Il n'est pas détérioré, il est physiquement contraint et semble avoir du mal à tenir. La végétation, quand à elle, grimpe, se déploie dans l'espace et renforce l'instabilité de l'architecture.



Gas BP, 2012

Une oeuvre "ouverte"

Les questions que laissent entrevoir les fondements d'une oeuvre libre d'interprétation ont été abordées par l'écrivain Umberto Eco dans son ouvrage *L'oeuvre ouverte*. "L'ouverture"¹⁴ est la

¹⁴ ECO Umberto, L'oeuvre ouverte, Paris, Seuil, 1979, p.30.

capacité d'une œuvre à laisser à l'observateur le soin de figer, d'interpréter, de libérer, de critiquer, de questionner ce qu'il perçoit.

L'art participe à la construction de notre rapport intime avec le monde. Une oeuvre d'art est une forme de réel dans le Réel. Umberto Eco définit l'art ainsi : "l'Art a pour fonction de produire des compléments du monde prenant des formes variées qui interprètent la manière dont la science et/ou la culture contemporaine voient la réalité¹⁵."

Ces compléments font surgir des émotions. Ces émotions sont donc révélatrices de l'influence du réel sur notre *moi*. Une oeuvre ouverte nous laisse interpréter. L'étude de L. Naccache m'a aussi permis de créer un lien entre nos interprétations et qui nous sommes. Par "qui" il y a moi au moment où je regarde l'œuvre et il y a "moi", celui que je suis depuis que je suis enfant. L'art possède donc ce pouvoir de mettre à nu ce qui se passe en coulisse, même si cela peut être inconscient.

Umberto Eco insistait encore sur le rôle de cette ouverture : "*C'est au spectateur de tirer les conclusions critiques de ce qu'il a vu (...) dès lors, l'œuvre est "ouverte" au sens où l'est un débat : on attend, on souhaite une solution, mais elle doit naître d'une prise de conscience du public. L'"ouverture" devient instrument de pédagogie révolutionnaire*¹⁶."

L'art révèle. Il révèle le monde, il révèle le réel, il révèle qui je suis, il révèle et relève le débat.

La médiation

Pour parler d'art il faut prendre du temps et du recul pour réfléchir. Cela paraît être à la portée de tous. La portée est juste différente d'un individu à l'autre. Le point de vue critique nous appartient à tous. Le critique d'art, qui, à sa manière, donnera ses clés de lecture de l'œuvre, le spectateur ingénu sourira, versera une larme ou haussera le sourcil. Ces réactions sont révélatrices de certaines parcelles qui constituent chacun d'entre nous. Elles peuvent dévoiler des souvenirs, une idée, un propos mais aussi une blessure, un bout de caractère, une éducation et bien plus encore.

Pour moi, l'art nécessite parfois d'être accompagné d'une médiation pour apporter des compléments, des clés de lecture et créer du lien entre le public et les œuvres. Je suis très sensible à la médiation culturelle, car pour moi, c'est un média prometteur. Les promesses auxquelles je fais allusion prennent leur source dans la multiplicité de moyens et de manières de faire de la médiation. Si je reprends la définition de l'art selon Umberto Eco, "L'art produit des compléments du monde", la médiation est à l'art ce que l'art est au monde. Cette mise en abîme justifie pour moi un aspect important à la médiation : elle doit être "ouverte"...

En québécois, la "médiation culturelle" est appelée "l'interprétation du patrimoine". Le mot interprétation est ici bien choisi, car comme il l'a été dit plus tôt, même les critiques d'art interprètent et émettent des hypothèses. Je pense que la médiation culturelle devrait accepter la notion d'interprétation et jouer avec comme le font les artistes avec leurs œuvres. L'exposition est un média, elle rend possible une expérience physique, entre l'oeuvre et le visiteur.

Le tableau

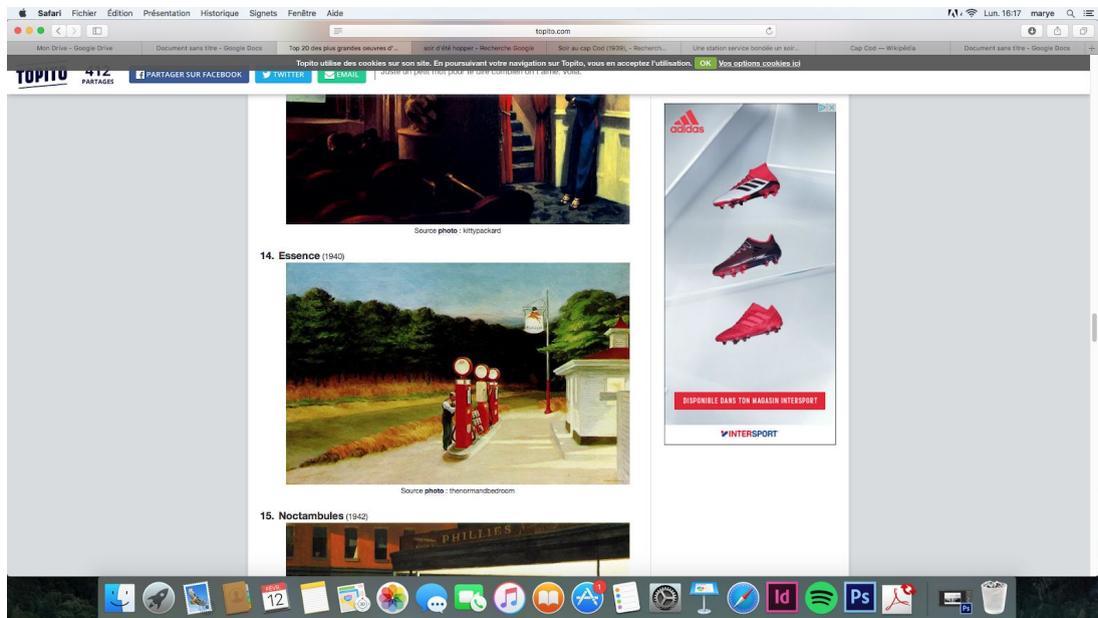
Mon expérience de la peinture d'E. Hopper est un peu étrange puisqu'elle s'expose sur mon écran d'ordinateur. A droite de la peinture il y avait une publicité pour des chaussures de foot *Adidas*.

¹⁵ Ibid op.cit p.35.

¹⁶ Ibid p.32.

Au dessus et en dessous se trouvait la barre d'icônes, d'autres peintures de Hopper et les divers menus informatiques. J'aurais aimé voir le tableau *Gas* physiquement, mais il se trouve au MOMA... Ce que j'avais sous les yeux n'était pas le tableau, mais une image virtuelle du tableau. L'œuvre de E.Hopper est un objet physique, et pas numérique. Cette nuance est importante, car comme je l'ai expliqué plus tôt, l'interprétation de quelque chose se construit sur la perception qui en est faite.

L'expérience physique de l'œuvre est un aspect non-négligeable lorsque l'on aborde la notion de la perception d'un média.



Le cadre de ma première rencontre avec la peinture *Gas* sur mon ordinateur.

Devant l'œuvre physique, une matière comme la peinture se fait sentir, le coup de pinceau est visible à l'œil nu dans toutes ses dimensions, on peut ressentir le geste du peintre. Devant l'écran, les œuvres sont plates, sans profondeur.

Au musée, le tableau accroché avec ses dimensions réelles fait vivre un expérience au visiteur. C'est à la scénographie que revient le rôle de l'accrochage et de la mise en scène physique des œuvres.

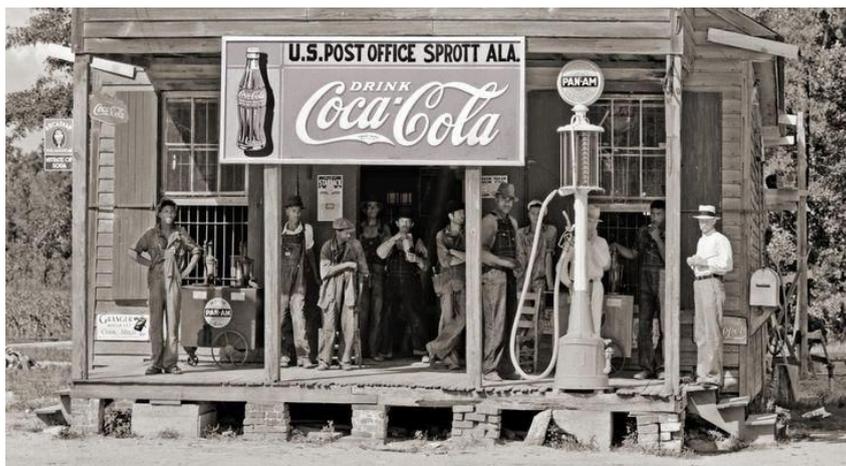
Le 15 février 2018, je suis allé au *Jeu de Paume*, un centre d'art dédié à l'image des XXe et XXIe siècles. Dans l'exposition rétrospective de Susan Meiselas, "*Médiations*", je suis tombé face à une série de tableaux qui m'ont interpellé. La photographe présentait son travail de reportage dans les zones de conflits d'Amérique centrale.

Exposées au mur dans des tableaux, les photos étaient décentrées de leurs cadres. La marge inférieure était moins importante que la marge supérieure. Les photos étaient donc exposées dans les cadres, qui étaient eux-même exposés dans la galerie. Ici, le cadre n'est plus un support technique mais un cadrage dans une image. Inconsciemment je projette mon imaginaire dans ce qui se passe en dehors de la photo. La volonté que l'exposition d'une œuvre d'art se donne à notre perception par la succession de plusieurs médias a été initiée par l'art contemporain qui a défini, entre autre, le musée comme support de l'œuvre.

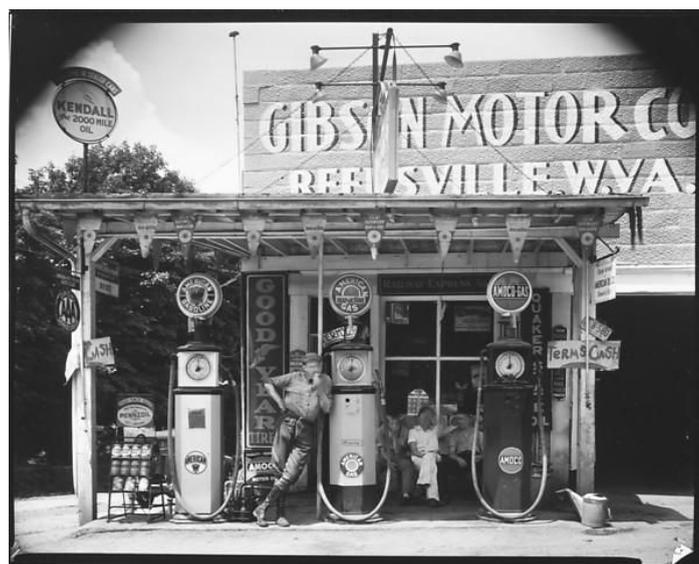
La photographie

Je tournerai la phrase comme ça pour qu'à l'oral ça soit plus compréhensible : "Cette expérience au Jeu de Paume me permet de rebondir sur les stations-services dans la photographie et l'influence de ce média sur notre culture des images.

La photographie est un art qui apparaît dans la première moitié du XIXe siècle, bien plus tard que la peinture, elle, préhistorique. La photo s'est pourtant rapidement imposée comme LE média de représentation universel car techniquement, la photographie est plus facile à produire et à diffuser. Le photographe devient un artiste, comme le peintre, car il nous donne à voir le monde dans un cadre.



Walker Evans, U.S. Post Office, store, & gas station at Sprott, Alabama crossroads 1935



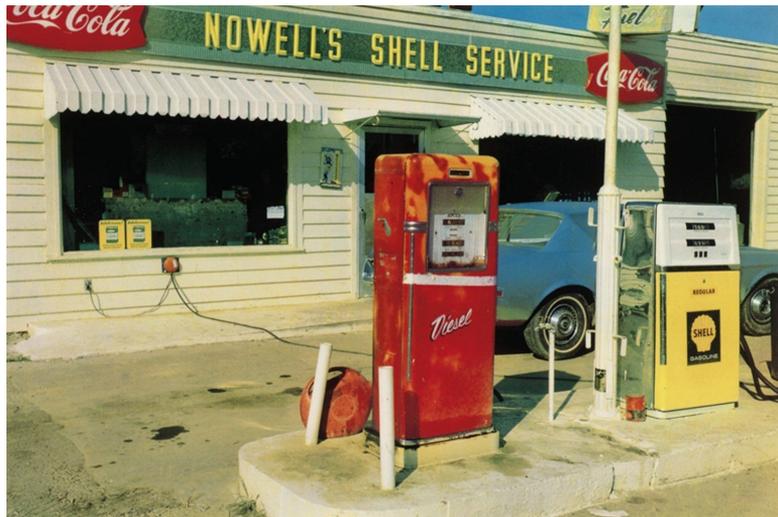
Walker Evans, Gibson Motor Company Gas Station with Attendant Leaning on Pump, Reedsville, West Virginia, 1935



Julius Shulman Mobil Gas Station, Anaheim, 1956



Edward Ruscha, Amarillo, Texas, 1962



William Eggleston, Webb, Mississippi; c. 1969.



Eric Tabuchi, *Twentysix Abandoned Gazoline Stations*, 2008

La photographie permet de voir comment la station-service a évolué dans le temps.

Avant qu'Edward Hopper peigne *Gas*, Walker Evans photographiait une station-service en 1935 dont le pompiste, accoudé à une pompe à essence, s'ennuie. Les photographies de W. Evans sont des documentaires, elles témoignent ici de la manière dont le lobbying et l'homme cohabitent. L'individu forcé d'être là dans l'ennui lorsque la société assoit peu à peu les rôles de chacun pour faire avancer la machine capitaliste. Les photographies de Walker Evans sont des témoignages. Elles sont un regard sur la rudesse de la vie en Amérique à l'époque de la Grande dépression.

Dans la lignée des photographes documentaristes, Martin Parr est l'un des plus célèbres. Photographe du quotidien, il en saisit l'humour et parfois la bêtise mais avant tout le réalisme. Depuis les années 2000, l'Anglais explore le continent américain et européen où il récolte des clichés de symboles culturels. Dans ses différentes séries on retrouve à plusieurs reprises des stations-service. L'univers des stations étant désormais accepté par toute la société, le documenter par la photographie est devenu surprenant et inattendu. Lorsque la photographie documentaire capte ce qui n'est pas à documenter, alors, elle devient incongrue, tout comme son sujet qui devient le décor de scènes absurdes. Martin Parr photographie, par exemple, les postures des femmes et des hommes

qui font le plein, l'intégration des stations dans le paysage, les compositions colorées des diverses signalétiques, les objets publicitaires...

Dans les années 50, Julius Shulman, réalise plusieurs vues de stations-service modernes. Originaire des USA, il est célèbre pour ses photographies d'architecture, un mouvement visant à reproduire les bâtiments de manière fidèle ou magnifiée. Grâce aux jeux de perspectives et aux cadrages en contre-plongée, les lignes des auvents et les néons deviennent des lignes graphiques et les enseignes jouent avec leurs typographies. Depuis les années 1930, la station-service a changé d'échelle, elle a désormais le statut de monument culturel, surtout aux USA où elle fait partie intégrante du paysage. Dans cette folie des grandeurs, la station-service s'adapte aux larges routes, aux bâtiments imposants: finalement à une société de consommation en pleine essor.

Au milieu des années 60, le coloriste américain William Eggleston se saisit lui aussi de la station-service. Il photographie "de vieux pneus, des distributeurs de Dr Pepper, des climatiseurs abandonnés, des distributeurs automatiques, des bouteilles de Coca-Cola vides et sales, des affiches déchirées, des poteaux et des fils électriques, des barrières, des panneaux de sens interdits, des panneaux de déviations, des panneaux d'interdiction de stationner..."¹⁷ Son travail sur la couleur permet de rentrer dans la complexité du monde banal. En composant à travers son objectif, il rend sensible les codes couleurs et formels qui font les signes de notre société moderne. L'identité criarde des stations-service est pour le photographe un sujet de choix, et en profusion.

A la fin des années 1960, le mouvement de la Nouvelle Objectivité Photographique, initié par le couple de photographes allemands Becher, marque une nouvelle ère. Leur démarche s'inscrit dans le contexte d'après-guerre dans la région de Düsseldorf où les bâtiments industriels se sont multipliés pour répondre aux besoins d'armements. Le couple recense une grande quantité de ces constructions impersonnelles à l'abandon, qui, une fois photographiées, deviennent de véritables monuments. Le cadrage est frontal sous une lumière neutre, seul le bâtiment est présent, il n'y a pas de personnages. Les tirages toujours en N&B sont ensuite regroupés par six ou neuf sur des planches, constituant des typologies de sites (hauts fourneaux, cheminées, bâtiments techniques, etc.). Ce travail d'archivistes visuel et objectif est important dans la culture des images: il amène notre regard à se poser sur la vraie nature de ces architectures, qui représentent pour moi des mirages, presque irréels. On dirait des jouets. Au détour d'un paysage, ces formes sont souvent sujets d'interrogation: on ne parvient pas à savoir de quel type de construction il s'agit. Elles sont des assemblages de cônes et de cylindres, de cubes et de sphères, elle sont les fantômes du monde moderne. La station-service fait partie de ces constructions.

Plus tard, dans les années 1970, on découvre l'œuvre de l'Américain Edward Ruscha intitulée *Twenty six gasoline stations* qui est le premier livre d'artiste contemporain. Les stations-service sont présentées en série, vingt-six donc, dans un livre lui-même produit en une série de 3 900 exemplaires. Edward Ruscha s'inscrit dans une démarche globale en questionnant la dimension sérielle des stations-services comme modèles. En sélectionnant ces stations, il leur donne le statut d'objet unique, pourtant ce sont les mêmes, ou presque. En définissant un nombre restreint d'exemplaires imprimés, les vingt-six stations-service deviennent des objets rares. En jouant avec la rareté du lieu, l'artiste transforme le réel et le détourne pour mieux le révéler. Cette démarche a inspiré le photographe Eric Tabuchi. En 2008, il a photographié *Twenty six Abandoned Gasoline Stations*. Un clin d'oeil à l'artiste américain. Photographiées uniquement en Île-de-France, les stations abandonnées sont désaffectées. La désaffectation arrive lorsque cesse l'affectation pour un bâtiment. Il ne reste que les vestiges des artifices présents sur le lieu : le auvent, les pompes, la boutique délabrée et quelques couleurs qui disparaissent sous la rouille. Le lieu perd toute utilité, sa

¹⁷ EGGLESTON William. *The Democratic Forest*. New York, Doubleday, 1989.

destination est modifié, il n'y a plus de produits, voilà pourquoi il est désaffecté. Les lieux abandonnés ont un pouvoir énigmatique sur moi. Je me raconte des histoires en imaginant ce qu'il y avait ici, hier, avant, lorsque nous les occupions..

Le cinéma

La photographie saisit les signes qui nous entourent, elle participe à la fabrication du paysage visuel de chacun. Le cinéma également. La station-service est un lieu qui a souvent été utilisé dans des films, pour les *roads movie* par exemple, elle est un élément indispensable parce qu'elle fait partie du décor culturel américain et qu'elle ponctue la route autant que la péripiétie ponctue un film.

L'image d'une station-service bondée un soir d'été que crée mon imaginaire se partage entre un retour de vacances d'été, une nuit d'hiver sur la route du ski et une scène du film *Little Miss Sunshine* de Jonathan Dayton et Valerie Faris (2006). La scène de station-service intervient lorsque le père, Richard, qui conduit le van, reçoit un appel important qui l'oblige à s'arrêter à une cabine téléphonique d'une station-service *UNION 76*. Chaque passager y fait quelque chose de différent : le père est au téléphone pour son travail, la mère va aux toilettes, le grand père, ancien du Vietnam, demande au frère homosexuel de la mère d'aller lui acheter des revues pornographiques dans la boutique, ce que ce dernier exécute. Pour finir, le garçon en pleine crise d'adolescence fait des pompes dans l'herbe et la petite fille s'éloigne pour répéter son audition, la raison du voyage. Dans la boutique, on entend de la musique country et les revues pornos sont juste derrière le comptoir. A la pompe il y a un homme qui fait le plein de sa *Harley Davidson*, oui oui, on est bien aux États-Unis. Autant que l'est le van, la station-service est un emblème du voyage, elle participe au décor du film qui nous montre le cliché d'une famille et d'un pays, l'Amérique. Cette scène utilise la station-service pour donner à l'histoire et aux personnages de la crédibilité pour nourrir l'intrigue. Le coup de téléphone reçu par Richard est un élément perturbateur important pour la suite du scénario. Je note aussi la durée importante de cette scène qui nous donne à voir la station-service comme lieu de transition, ici d'une intrigue à une autre.

Je ne saurais préciser l'heure de cette séquence de *Little Miss Sunshine*, mais je dirais qu'elle se passe l'après-midi. Dans d'autres films, par contre, on retrouve une ambiance bien différente. À la nuit tombée, la station-service devient un lieu de non-droit et de tension, l'atmosphère y est explosive et glaçante. Dans le film *Christine* de John Carpenter (1983) par exemple, la station est totalement détruite par une explosion provoquée par la voiture en furie nommée Christine. Dans la nuit, la voiture rouge est omniprésente. Elle entre dans la station en dérapant, le cri strident impose la peur. Elle fonce sur la voiture de celui qu'elle est venue tuer. Ce dernier lui parle, alors que personne ne la conduit. Six plans champs-contre-champs se succèdent avant que Christine ne reprenne sa course tout droit dans la voiture en l'entraînant dans le garage de la station. Dans un grand fracas, elle tue un homme, et défonce le réservoir de la voiture. La caméra zoome sur l'essence qui coule à flot. Un gros plan sur l'arrière de Christine, dont les feux sont toujours allumés: elle a survécu. La caméra montre alors le carburant qui peu à peu recouvre le sol pendant cet instant de silence. Les acteurs paniquent, le suspens monte, et c'est l'explosion. Un cri retentit et Christine sort en marche arrière, enragée. Le dernier rescapé s'enfuit dans la nuit et la voiture part à sa poursuite. En partant, Christine fonce sur les pompes à essence détruisant totalement la station dans une violente explosion.

L'explosion montre la force et la dangerosité de cette voiture surnaturelle qui résiste aux flammes et qui tue sans scrupules. Ici, la station est une victime de la voiture, tout deux sont des accessoires importants pour amener de la tension dans un scénario. Dans de nombreux films, elle est un lieu de violence, entre les braquages, les menaces et les crimes, l'explosion est la finalité la

plus violente, détruisant totalement le lieu à la première étincelle.

Le réalisateur, scénariste et acteur soviétique, théoricien du montage Vsevolod Poudovkine disait ceci : *“le jeu de l’acteur lié à l’objet et construit sur celui-ci ” ne ” cesse pas d’être l’une des méthodes les plus puissantes de la conception filmique “*, Walter Benjamin ajoute: *“ Ainsi le film est-il le premier moyen artistique en mesure de montrer comment la matière se joue de l’homme ”*¹⁸.

La station-service, lieu purgatoire, un lieu par lequel on est obligé de passer et où l’on risque “d’y passer”. Du moins, c’est ce que certains scénarios de films laissent entendre. La station-service est utilisée comme accessoire pour véhiculer du suspens et de l’action. Elle joue son propre rôle, qui est reproduit à l’image. Le cinéma augmente notre expérience du réel en la scénarisant, en la transcendant.

Les possibilités offertes par le cinéma ont fait évoluer ma manière de percevoir le monde. Représenté en mouvements, en couleurs, en gros plan, en aérien, le Monde est différent. Le scénario et le montage sont là pour donner du sens à ce que la caméra capte, et c’est dans ce couplage que le cinéma tient son efficacité. Le cinéma n’évoque pas, il convoque. Il convoque mon regard et mon écoute sur des éléments qui deviendront des signes. Il fait de moi un témoin de la scène.

Walter Benjamin exprime très bien ce que les horizons de cinéma ont ouvert sur notre monde et comment nous avons changé notre regard sur nos conditions d’être humains dans le monde moderne. *“(…) ce cinéma parvient d’un côté à nous assurer un espace de jeu immense et insoupçonné ! Nos bistrots et nos grandes avenues, nos bureaux et chambres meublées, nos gares et nos usines semblaient nous emprisonner pour l’éternité. Vint alors le cinéma, et cet univers carcéral fut détruit au moyen de la dynamite des dixièmes de seconde...”*¹⁹.

L’accessibilité du cinéma en a fait un média de référence pour un public toujours friand d’action. Cela n’a pas changé la forme de la station-service, mais l’image fictive qu’on s’en fait à travers différents scénarios...

Pour arriver à nous transcender, les réalisateurs et les scénaristes se dépassent pour rendre crédibles leurs fictions. Mais père me rassurait d’ailleurs souvent lorsque j’étais petit : “mais c’est un film Félix...”. Avec les effets spéciaux et des décors ultra-réalistes, le cinéma reproduit de manière authentique des événements réels. Par exemple, les explosions de bâtiments sont réalisées à partir de maquette. L’authenticité du décor, c’est ce que le spectateur va identifier pour se repérer dans les temps et dans l’espace. Initié par le théâtre pour plonger le spectateur dans l’ambiance de la pièce, les décors sont parfois des reproductions authentiques de la réalité.

La structure

Pour moi, les enjeux de la représentation et de la reproduction s’incarnent dans l’authenticité. L’authenticité est définie comme la sincérité des sentiments ou la vérité d’un témoignage²⁰. Walter Benjamin y ajoute les notions suivantes : *“L’authenticité des choses est l’incarnation de tout, ce qui, en elle, est transmissible de par son origine, dans sa dureté matérielle à son pouvoir historique”*²¹.

¹⁸ BENJAMIN Walter, *L’oeuvre d’art à l’heure de sa reproductibilité technique*, Paris, Editions Payot et Rivages, 2013, p.91.nbp

¹⁹ Ibid.Op.cit. p.116.

²⁰ Définition “d’Authenticité”, LAROUSSE EN LIGNE.

²¹ BENJAMIN Walter, *L’oeuvre d’art à l’heure de sa reproductibilité technique*, Paris, Editions Payot et Rivages, 2013, p.49.



DEMAND Thomas, Drafting Room

Pour créer quelque chose d'authentique, je pense qu'il faut être sensible à la-dite *authenticité*. J'ai trouvé un maître en la matière : Connaissez vous Thomas Demand? Comme David LaChapelle, sa méthode de représentation consiste à réaliser des maquettes d'objets, de scènes ou d'espaces du quotidien. Les reconstructions amènent mon regard à se poser sur la matérialité des lieux.

Thomas Demand reproduit "presque" à l'identique et à la même échelle les objets imités qu'il photographie ensuite. Un bureau de photocopieurs, une salle de dessin, un évier avec de la vaisselle, une baignoire pleine dans une salle de bain... Ces systèmes de formes sont "anonymes, réglés, mornement fonctionnels". Le fait de reconnaître un objet à "quelques indices impersonnels" montre à quel point il porte une charge narrative. Les photographies nous offrent un hors champs qui s'active avec notre mémoire collective. T. Demande réalise ses maquettes en papier, "un matériau ouvert"²², la texture du papier est reconnaissable de tous, et il change l'aspect des objets qui nous entourent avec une grande simplicité.

Le travail de Thomas Demand et celui de David LaChapelle sont finalement très proches. Dans leurs photographies, les textures en papier, peintes, les parois collées entre elles me montrent les tensions que contiennent les créations de l'Homme. Ces photographies vont au-delà de la peau, celle qui est photogénique, celle que tout le monde capte, en surface. La mise en scène permet à l'œil de rentrer dans les couches de la surface, de dissocier les éléments, de fragmenter, de découper et de montrer tout ce que la peau dissimule. Ce qu'elle dissimule, c'est une organisation interne faite de matière, de langage, d'empirisme, d'histoire: somme toute, du passé.

L'aspect *faux-vrai* des photographies insiste sur la dimension artificielle de la matière de notre quotidien et sur la théâtralité de ces scènes par lesquelles on entre et on sort, dont les acteurs sont inhabituellement absents, mais où il reste le décor bien reconnaissable dont les traces mémorielles me laisse animer la scène dans mon esprit. En offrant à l'observateur l'expérience esthétique de ce qui est sous la peau, on touche un enjeu de la création. La maquette trompe mon regard, le décor et le réel se confondent visuellement. Je remarque que Notre environnement est un décor, parfois

²² DURAND Régis, BONAMI Francesco et QUINTIN Francois, *Thomas Demand*, Fondation Cartier pour l'art contemporain p.40.

fonctionnel, parfois ornemental, parfois les deux. Ce décor est quelque chose de bénéfique, il nous permet de différencier la façade d'une banque à celle d'un café, et d'y trouver à l'intérieur deux ambiances bien spécifiques qui font l'identité de ces lieux. Le décor artificiel se manifeste presque partout où l'homme habite. Dans un sens, je préfère l'ambiance de la terrasse d'un café à celle du guichet d'une banque. Mais dans quelle mesure doit-on accepter le fait que notre Monde soit un décor? Parfois ostentatoire comme la station-service, un hôtel au bord de la méditerranée où un building à la Défense, il semble originel et authentique dans le bourg d'un village de province ou dans la ville de Sidi Bou Saïd en Tunisie. Les signes de consommation, de pouvoir et de culture prennent des places différentes selon les contextes. Les lieux touristiques sont un bon exemple pour questionner les apparences d'un décor, ce qu'elle permettent chez le visiteur mais aussi pour interroger les limites. L'expérience touristique d'un lieu se fabrique souvent comment l'expérience de la station-service, la pompe à essence en moins et l'appareil photographique en plus.

Chapitre 5 : La sortie

Il est l'heure de partir. Peut être que cette escale d'1h15 changera l'expérience de la prochaine station-service que vous rencontrerez. Je vous propose une forme de conclusion avant de reprendre la route.

Je définis finalement la *chose*, comme une forme d'existence perçue par notre conscience. Elle est un artefact, elle altère notre expérience du réel en définissant la manière dont elle se présente à nous lorsqu'on la rencontre. Cependant, elle est sujette à la subjectivité dès le moment où nous la rencontrons. L'expérience d'une chose est donc relative à notre perception. Qu'il s'agisse d'un objet, d'une architecture, d'un lieu ou d'une oeuvre d'art, le message qu'elle nous adresse est codé, et composé de strates. Ces strates sont relatives aux histoires, aux cultures, aux techniques, aux tendances, à tout ce qui rend possible l'existence de cette chose. A commencer par l'existence de l'être humain.

La station-service permet d'attirer mon attention sur notre époque, sur notre culture, sur notre perception, sur les relations ou interactions qui se tissent avec les *choses*.

Elle est un lieu entièrement configuré par l'humain. Située au bord des routes, elle est devenue un lieu de passage indispensable pour les véhicules motorisés partout dans le monde. En France, en s'adaptant aux évolutions de l'automobile, elle est devenue multifonctions, tenant le rôle de station-essence, d'aire de repos et de centre commercial. La station-service est une belle preuve de multiplication de couches d'artifices ou d'imbrications d'objets qui permettent à la société contemporaine d'être ce qu'elle est : une société de consommation.

Des questions subsistent : Demain, le pétrole risque de disparaître. Sans essence, ce fluide organique de notre société de consommation, la station-service va devoir s'adapter à de nouvelles énergies et de nouveaux modes de déplacement. Comment va-t-elle adapter ses services ? Quel sera son environnement spatial et visuel?

Je reprends la route, avec ces quelques questions en tête...