

«À MOTO, ON RESSENT PLEINEMENT LA TOPOGRAPHIE»



Gilles Clément: «Le plaisir de rouler s'est ajouté à celui de la rébellion.» (ARNAUD MEYER/LEEMAGE)

PAR VALÉRIE HOFFMEYER

Chantre du jardin planétaire et de l'écologie en mouvement, le paysagiste français Gilles Clément est aussi un authentique motard. Y a-t-il un lien entre composer des paysages et les traverser à toute vitesse?

► Déshabiller une route de sa couche de bitume, histoire de rouvrir le sol, à l'air, à la pluie, au végétal. Voilà la manœuvre à laquelle Gilles Clément est venu se livrer en juin, au Vallon à Lausanne, lors d'une série de rencontres-ateliers avec les habitants, en marge de son exposition à l'orangerie de la Bourdonnette.

Paysagiste, jardinier, porte-parole de la mauvaise herbe et de la taupe, cet ex-professeur de l'École nationale de paysage de Versailles est aussi un rebelle, un vrai. Contre les privilèges, le conformisme et, osons le mot, le système, celui qui rançonne le droit le plus élémentaire des êtres vivants: être et se mouvoir librement dans le monde, sans devoir continuellement payer pour cela. Que vient faire la moto dans cet univers-là? Quelle relation entretient-il avec cette pratique réputée peu écologique? Gilles Clément s'avoue un peu surpris de ce virage inédit qu'on lui fait prendre, à la veille de son retour à Lausanne pour une journée d'échanges avec le public.

Quelle est l'origine de votre carrière de motard? Au début des années 1960, la moto était une affaire de voyou, quelque chose de très mal vu dans le milieu bourgeois où j'ai grandi. Se payer une moto, c'était refuser les conventions et, pour moi,

c'était gagner ma liberté. Assez vite, le plaisir de rouler s'est ajouté à celui de la rébellion. Lorsque je suis retourné vivre dans ma Creuse d'origine, à La Vallée où j'ai développé les fondements de ma recherche sur le jardin en mouvement, la moto s'est révélée très adaptée aux petites routes et à mes incessants voyages. Et aujourd'hui encore, pour rallier beaucoup de mes projets et jardins, de Montpellier à Menton.

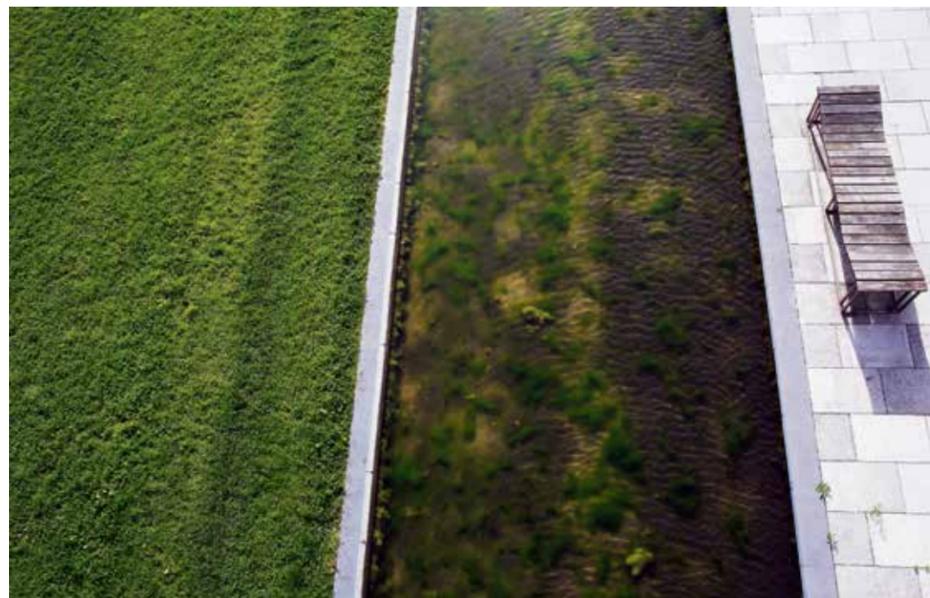
Vous voyagez aussi au long cours à moto? J'ai fait quelques grands voyages, notamment en Espagne pour visiter des jardins. J'avais pu mettre ma moto dans le train pour descendre jusqu'au sud du pays. Un service public qui a

hélas disparu. En Indonésie et en Malaisie, à La Réunion aussi, j'ai loué des motos. Pour des raisons pratiques, mais aussi parce qu'à moto on n'est jamais un touriste, on voyage vraiment. On ne vous dit pas ce que vous devez faire ou voir, la moto vous oblige à faire sans cesse vos propres choix, à vous adapter au terrain, à la météo, aux conditions toujours changeantes que vous rencontrez.

Comme doit le faire un paysagiste, en somme? Oui. Le voyage n'est pas ce déplacement vendu par le tourisme de masse et qui décèbre les gens. Le motard ne peut pas se passer de son cerveau. Il doit comprendre où il est, où il va et comment il peut y aller.

Même le marché, qui a aussi envahi le monde de la moto, n'a pas réussi à détruire ces fondamentaux.

Quelle est votre relation à la moto en tant qu'objet et aux accessoires qui vont avec? Je m'y intéresse peu. Je continue même à porter du cuir, il y a quelque chose de l'homme de Neandertal à se vêtir de peaux. Bien sûr, j'ai eu plusieurs motos, mais je ne me souviens pas de toutes. Pourvu qu'elle soit confortable, déploie un peu de puissance vu les longs trajets que j'ai à faire, et fiable car je ne suis pas très bricoleur. Mais un motard trouve toujours de l'aide auprès d'autres motards. On ne reste jamais longtemps en rade au bord de la route.



Parc André-Citroën, Paris. (BENJAMIN LETERRIER/PHOTONONSTOP)

Vous avez inventé et décrit le jardin en mouvement, mais jamais thématisez le paysagiste en mouvement que vous êtes. Votre condition de motard fait pourtant partie de votre image...

Les gens me reconnaissent aussi à cela, c'est vrai, et de loin! C'était encore le cas tout récemment lorsque je suis arrivé à la Biennale d'architecture et de paysage de Versailles, à moto bien sûr. Pareil pour les étudiants, lorsque j'enseignais. Mais personne ne m'a jamais rien demandé à ce sujet, cela n'a pas été jusqu'ici un sujet de discussion, disons, professionnel. Même si les liens entre pratique de la moto et perception du paysage méritent un défrichage.

Et de quelle nature sont ces liens selon vous? Quelque chose qui engage le corps, les sens et l'espace. A La Vallée, j'ai la chance d'avoir un petit lac où je me baigne régulièrement. Je trouve qu'il y a une grande proximité entre immersion dans l'eau et immersion dans l'air. Sans doute parce que l'air est chargé d'eau. Dans les deux cas, on perd la sensation de son propre poids. Et puis à moto, on ressent, pleinement et simultanément, la topographie et la qualité du sol, les odeurs et le bruit, les changements de lumière et de température, d'une manière très spéciale. Toutes ces choses sont peut-être difficiles à comprendre lorsqu'on se déplace à bord de boîtes climatisées et insonorisées.

Un lieu où vous n'iriez pas à moto?

Celui qui serait mieux desservi par les transports publics! La voiture, plus longtemps sur la route pour un même trajet et plus consommatrice d'espace qu'un deux-roues, n'est jamais une alternative valable. Ceci dit, ma vieille Yamaha avec laquelle je roule depuis vingt ans est trop polluante au regard des nouvelles taxes voulues – avec raison! – par la mairie de Paris, où je vis l'autre partie de l'année. Je devrais donc en changer. Sur le terrain, je me déplace à pied. La moto vous met en relation avec le paysage mais pas avec la nature.

Est-ce aussi une forme de retraite sociale? Pas forcément, on fait beaucoup de rencontres à moto. La discussion s'engage toujours entre motards, j'aime bien ça. A l'époque où il y en avait encore, je prenais volontiers des autos-stoppeurs. J'ai presque toujours un deuxième casque avec moi. Il y a dix-neuf ans, j'ai rencontré de cette manière un jeune stoppeur. On a pris un café en route, puis on a déjeuné ensemble à l'arrivée parce qu'on s'est vite rendu compte que nous avions l'écologie, pour le dire en un mot, en commun. Nous sommes restés amis et continuons à nous voir.

L'écrivain John Berger, grand motard lui aussi, a écrit qu'à moto «les yeux sont les plus importuns. La moto suit et vire vers tout ce qu'ils ont fixé. Elle poursuit notre regard, pas nos idées.» Cette primauté du regard n'est-elle pas aussi une limite pour comprendre vraiment un paysage? J'essaie d'amener les étudiants en paysage à évoquer tous les sens. Le paysage est tout ce qui se trouve sous l'étendue de notre regard. Pour un aveugle, c'est tout ce qui se trouve sous ses autres sens. Voilà l'état à atteindre pour saisir toutes les composantes du paysage. La moto, en confisquant le regard pour le pilotage, libère les autres sens. On éprouve alors pleinement le paysage que l'on traverse. ■

A VOIR

Gilles Clément sera à Lausanne le mardi 27 août pour une journée de visites et d'échanges avec le public, à 12h15 au Musée et Jardin botaniques, puis à l'orangerie du Service des parcs et domaines de la ville de Lausanne, à la Bourdonnette, dans le cadre de l'exposition «Toujours la vie inventée», visible jusqu'au 22 septembre. Infos: www.expo-gilles-clément.ch

A voir également, le jardin «Le Cadran solaire de la taupe», réalisé par Gilles Clément et Pierre Lavaud au parc Guillemain, à Pully, dans le cadre de Lausanne Jardins 2019.