

## **La ville pacifiée vue du drone**

Anne Beyaert-Geslin

### **Abstract**

The images produced by the impersonal eye of a drone introduce a new perspective in the genre of aerial imagery. After having marked their place in a genealogy, the article characterizes them by the criteria of height, mobility and disengagement to define their unique relation to space. It thus describes an effect of naturalization. These images are characterized by a completely paradoxical instantiation which delivers banal representations in the sense that they show universes transformed by human presence, familiar landscapes where we could go, although they are seen from the height of the bird. It thus offers a peaceful and irenic vision of the city.

### **1. Introduction**

Les images de la Terre filmées par des drones se sont multipliées ces dernières années. Elles témoignent d'une sorte d'oxymore, d'une instanciation paradoxale qui associe leur banalité – elles restituent des univers marqués par la présence humaine, des lieux où nous pourrions aller – à la hauteur de l'oiseau. Elles ont introduit un point de vue nouveau dans le genre des images aériennes et revisité profondément des pratiques telles que les visualisations militaires et l'archéologie auxquelles elles offrent de nouveaux modèles de spatialité. Cette communication se limite aux images implémentées dans les médias les plus populaires, la télévision et le cinéma. A la différence de l'image aérienne prise d'un avion, le drone peut circuler partout et construit une autre spatialité urbaine. La communication décrit les trois conditions de ces pratiques d'images aériennes, réglées par la hauteur et la mobilité mais aussi par un débrayage énonciatif. Elle porte l'attention sur la nouveauté de cette image, la spatialité paradoxale et synchrétique qu'elle construit, et la représentation irénique qu'elle donne de la ville.

### **2. Une rupture généalogique**

L'image du drone semble avoir pour ancêtres directs les premières photographies aériennes prises en ballon par Gaspard-Félix Tournachon, dit Nadar, au-dessus de l'avenue du Bois de Boulogne, près de Paris, le 23 octobre 1858. Elle prolonge ainsi une généalogie initiée par l'invention de l'aérostation dans les dernières années du 18<sup>e</sup> siècle, son usage militaire lors de la bataille de Fleurus en 1794 et la constitution d'un corps d'aérostatiens par Napoléon. Elle réfère alors à la possibilité du vol humain qu'on peut associer à trois grandes dates: 1783 et Montgolfier pour le ballon, 1852 pour le dirigeable et 1906 pour le premier avion.

Mais les photographies prises par Nadar marquent seulement un tournant dans une épopée de l'image aérienne qui débute bien avant, avec le débrayage d'un point de vue surplombant. Une tablette de terre cuite de Tello dans le désert d'Arabie datée du 3<sup>e</sup> millénaire avant notre ère porte déjà le plan coté de la ville de Dunghi, restitué par une projection verticale. Dans son ouvrage consacré à la photographie aérienne, Chevallier (1971) mentionne de même différents relevés cadastraux distribués au Moyen-Orient (ceux des Chaldéens), en Occident (la "roche aux champs" de Bedolina dans le val Camonica qui remonte à l'âge de bronze) et dans le Nouveau Monde (les immenses lignes géométriques de Nazca, visibles seulement d'un avion ou d'un ballon). Il explique en quoi la

redécouverte de la perspective au Moyen Age a modifié les représentations de la ville: d'abord schématisée par un hexagone, celle-ci devint un cercle tandis que les vues horizontales où les remparts apparaissaient tels des franges se transformaient en vues verticales et obliques. Après le 16<sup>e</sup> siècle, des détails de plans prirent l'apparence de vues aériennes, mais la stabilisation et la globalisation du point de vue ne furent acquises qu'avec la découverte de l'aérostation. Chevallier (1971) mentionne des textes de 1789 qui recommandent de faire comme si l'étendue était vue à partir d'une montgolfière. Le point de vue est alors certes débrayé mais il est situé et donne lieu à une instanciation. L'utilisation de la vue aérienne pour prendre des mesures renvoie à une troisième tradition, celle de la photogrammétrie qui remonte à 1846 et aux levés de Laussedat, faits dans les Pyrénées, notamment à l'aide d'un cerf-volant.

Le drone hérite donc de trois pratiques, celles du vol aérien et de la photographie et celle de la photogrammétrie qui s'appuie sur les deux premières inventions pour effectuer ses relevés. Ce triple héritage permet de situer cette innovation dans la lignée du cerf-volant et non de l'avion, parce que son point de vue est débrayé. Le drone introduit néanmoins des possibilités supplémentaires et construit une spatialité singulière relativement aux statuts professionnels ou amateurs des pilotes, à la vitesse et au poids des engins. Les avions de ligne volent à une altitude de 10 000 pieds (3 km). Le survol des agglomérations n'est autorisé qu'à une altitude de 600 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé et, dans les régions montagneuses, limité à 450 m (1500 pieds) au-dessus de cet obstacle situé dans un rayon de 8 km autour de l'aéronef. Les ULM (ultralégers motorisés, les petits engins volants monoplaces ou biplaces de conception légère) évoluent à une altitude située entre 300 et 1500 mètres au-dessus du sol et jamais au-delà de 1950 pieds (5950 m). A la différence de ces engins, le drone peut survoler les villes à très basse altitude, en-dessous de 150 m et, s'il est équipé d'un dispositif de prise de vue en immersion, descendre jusqu'à 50 m à la verticale.

### 3. Une image singulière

La mise en comparaison des engins volants fait apparaître trois différences essentielles. Tout d'abord, l'altitude de l'avion se mesure à partir du haut, imposant une altitude minimale, et celle du drone à partir du bas, ce qui introduit une altitude maximale. Ensuite, ce qui importe pour le drone, c'est la visibilité. Piloté à vue, il doit aussi, suivant la loi, être soumis au contrôle de deux personnes s'il intègre une caméra. Il induit donc un regard débrayé qui reste redevable d'une instanciation. Enfin, le drone se spécialise dans la plus basse altitude et le survol des villes, même si le vol au-dessus des espaces publics reste soumis à diverses législations. Dans la mesure où il autorise la meilleure lecture des espaces habités, il est pour ainsi dire dédié à la vie humaine et aux constructions bâties à cette échelle.

Cette vocation est confortée par sa mobilité. L'avion procède au relevé des espaces par ce que Chevallier (1971, p. 11) appelle un *labourage* qui l'amène à survoler systématiquement les espaces pour croiser les images obliquement. Ceci permet d'exfolier les surfaces pour observer les phénomènes jusqu'à 2-3 mètres sous la surface du sol et le fond de la mer jusqu'à 30 mètres. Si l'avion peut photographier à la verticale, il pratique le plus souvent le croisement des prises de vue, qui introduisent une légère inclinaison et se recouvrent partiellement. Le même cadre est alors dupliqué de façon systématique jusqu'à recouvrement et superposition partielle des sections: c'est ce que Chevallier (1971) appelle la couverture aérienne stéréoscopique. A ce labourage opéré à une hauteur fixe, le drone oppose un *balayage* assumant une multiplicité de points de vue et de hauteurs. Il peut avancer, reculer, effectuer des vols stationnaires, autrement dit croiser diversement intensité et extensité pour des cadrages englobants, cumulatifs, exemplaires et particularisants (Fontanille 1999). Cet œil agile dont la compétence est à la fois visuelle et kinesthésique permet de comprendre un paysage en l'embrassant du regard, de relier des éléments éloignés dans le champ de présence, de s'approcher d'un détail en satisfaisant une sorte de pulsion scopique qui projette le regard loin en avant.

La mobilité se conçoit relativement à la disponibilité potentiellement totale du champ de présence. En effet, le cadrage de l'image de l'avion est précisément contrôlé et répété par le labourage, ce qui tend à marquer le contraste entre deux interactions, à renforcer le partage entre ce qui relève de l'exposition et de l'inaccessibilité (Fontanille 1989), ce qui est exposé ou refusé à la vue. Ceci tend à renforcer le statut véridictoire du hors-champ, réserve d'événements dévolue au secret. Au contraire, l'image agile



du drone maintient la relation avec le hors-champ qui, ne laissant aucune prise au secret, s'offre alors comme un champ potentiellement disponible. La différence avec le hors-champ cinématographique prend ici tout son sens. Au lieu de s'effectuer à travers des points de passage inventoriés – les 6 espaces “off” de Magny (2004) – en privilégiant en particulier les sorties à droite et à gauche de l'image, celles qui correspondent aux issues des protagonistes, la communication entre le champ et le hors-champ reste ouverte de sorte que ce dernier se trouve aboli: il devient une réserve d'espace disponible à toutes sortes de cadrages.

Si l'œil agile du drone sur-sollicite la vue, il mobilise également le corps-mouvement toujours porté en avant. Cette tension au rapproché introduit une compétence haptique (Riegl 1901; Deleuze 1981) permettant de “toucher avec les yeux”. Comment le drone filme-t-il les constructions humaines, donc les villes? Rappelons tout d'abord qu'en-deçà de 600 ou 800 mètres d'altitude, les reliefs des objets s'estompent: seul le vol dans les plus basses altitudes permet d'en rendre compte. Le relief ne peut en outre être restitué qu'au moyen d'une prise de vue oblique et d'un croisement des vues. Or le drone peut non seulement s'approcher des reliefs, mais aussi tourner autour pour multiplier les visées. Ceci lui permet de se consacrer à l'échelle humaine et de restituer les constructions, tout en reproduisant le mouvement de la vie qu'il assimile à celui de la perception. Il évoque ainsi le phénomène de la précession décrit par Merleau-Ponty (1964; Beyaert-Geslin 2020). Par ce concept, le philosophe exprime l'idée que, si les choses semblent précéder la perception visuelle, c'est parce que notre perception, réciproquement, précède aussi les choses. Au demeurant, la précession concerne pour lui le cinéma qui, en construisant l'unité de l'image en mouvement et du son, parvient à rendre le mouvement continu comme dans la perception directe. Il y a alors, écrit-il, “précession de ce qui est sur ce qu'on voit et fait voir, de ce qu'on voit et fait voir sur ce qui est” (Merleau-Ponty 1964, p. 87). Si la dissociation de l'image et du son introduit ici une configuration très différente, le phénomène de la précession se trouve néanmoins confirmé par l'agilité spécifique du drone qui confère une mobilité supplémentaire à l'image en reproduisant le mouvement incessant des yeux. Cette précession tend à naturaliser la vision, comme si les images se donnaient pour la vie même et mettaient la vie humaine en récit. Elle introduit ainsi une spatialité paradoxale qui, par ses modalités, semble certes prolonger la perception mais à travers un point de vue débrayé quoique précisément contrôlé et relié au corps positionné dans l'espace. Une telle représentation convoque un régime de croyance singulier où le statut de documentaire sur la ville est associé, d'une part, à un effet de fiction et d'esthétisation produit par la “déréalisation” filmique, et d'autre part à des modalités perceptives qui semblent prolonger celles de la vision directe, quand bien même elles assument le point de vue d'un oiseau. C'est une expérience impossible et pourtant nourrie d'empirisme et, en même temps, fictionnalisée et naturalisée par l'image.

#### **4. La ville pacifiée**

Représentée par le drone, la ville devient une enfilade de reliefs, de pointes des toits, de flèches d'églises, de gargouilles, de détails d'architectures observables sous toutes les coutures et reliées les uns aux autres par un regard scopique. Les images offrent ainsi un regard neuf sur des architectures familières dont nous avons fait l'expérience. Littéralement, elles dépaysent. Leur particularité est en effet d'inverser la perspective, de présenter la ville par le haut et non par le bas. Ceci incite à se demander dans quelle mesure cette inversion, conjuguée à une extrême mobilité, renouvellent les conditions de perception de la ville telles qu'elle est appréhendée par le piéton. Pour Simmel (1999), la grande ville se définit par “la totalité des actions qui dépassent son immédiateté”. C'est un lieu complexe, faits de croisements, de combats et de conflits ininterrompus qui produit une intensification de la vie nerveuse. En quoi les diagrammes tracés par le drone, au-dessus de la ville, diffèrent-ils de ceux qui sont tracés en bas par le piéton? Ils semblent préférer les boucles à la ligne droite, la vitesse au pas lent du piéton. En quoi l'énonciation piétonnière (de Certeau 1990) est-elle revisitée et quel nouveau rapport à la complexité est introduit par le drone?

La ville survolée est esthétisée, magnifiée par le soulignement de l'architecture et fictionnalisée par le support filmique. Les images suggèrent une complexité mais sans y entrer, et dessinent une ville



extérieure, faite de convexités plutôt que de concavités. Ainsi mise à distance bien que maintenue à portée du regard (et de la main), la ville semble donc pacifiée parce qu'elle oblitère toutes les nuisances de la rue, qui renvoient à l'expérience urbaine, à sa complexité intérieure. Une telle représentation contraste avec la perception de la ville faite par Simmel (1999, p. 633) qui recommande de se retrancher dans l'intellectualité afin de protéger sa vie individuelle, de préserver son intimité. On mesure ainsi l'incidence de l'inversion de la perspective sur les compétences du sujet. Les crêtes de la ville qui échappaient à la vue du piéton et suscitaient un vouloir voir (vouloir observer + ne pas pouvoir observer) (inaccessibilité selon Fontanille 1989) sont non seulement exposées à la vue, mais peuvent être "touchées du regard", tandis que la complexité sensorielle, les nuisances, la dysphorie liées à l'expérience urbaine sont maintenues à distance et la perception de la ville filtrée par un "regard éloigné" (Lévi-Strauss 1983). L'expérience du piéton bascule sur un plan d'existence, confirmant ainsi le devenir filmique de la ville, tandis que le sujet reçoit des compétences qui lui permettent de partir à la (re)découverte d'une ville. Il s'agit d'une représentation irénique, fondée sur une sélection axiologique où tout engage au rapprochement.

L'image du drone qui propulse le corps en avant, au-dessus de la ville, préserve de ses nuisances en proposant au contraire une expérience esthétique où l'on se fond dans l'objet (Greimas 1987). Elle projette dans une expérience débrayée mais nourrie d'empirisme, à la fois fictionnalisée et naturalisée par l'image. Ce faisant, elle revisite aussi la précession cinématographique en reproduisant le mouvement même du regard mais via une perception haptique qui "touche avec les yeux" une ville esthétisée et devenue inoffensive. Cette réalité impossible quoiqu'acceptée autorise la greffe d'autres images qui exemplifient diverses interactions spatiales. Elles poursuivent alors la greffe de l'inconnu sur du connu, du déjà vu sinon déjà vécu, pourvu que l'image poursuive la naturalisation.



### **Bibliografia**

- Beyaert-Geslin, A., 2020, “La photographie comme méta-image (la photo, modèle de la photo et de la peinture”, Signata 11/2020, varia, <https://journals.openedition.org/signata/2749> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/signata.2749>
- Chevallier, R., 1971, *La photographie aérienne*, Paris, A. Colin.
- de Certeau, M., 1990, *L'invention du quotidien. 1. Arts du faire*, Paris, Gallimard.
- Deleuze, G., 1981, *Francis Bacon. Logique de la sensation*, éditions de la Différence.
- Fontanille, J., 1989, *Les espaces subjectifs. Introduction à la sémiotique de l'observateur*, Paris, Hachette.
- Fontanille, J., 1999, *Sémiotique et littérature*, Paris, PUF.
- Fontanille, J. et Zilberberg, C., 1998, *Tension et signification*, Liège, Mardaga.
- Greimas, A.J., 1987, *De l'imperfection*, Périgeux, Fanlac.
- Lévi-Strauss, C., 1983, *Le regard éloigné*, Plon.
- Magny, J., 2004, *Vocabulaires du cinéma*, éditions des Cahiers du cinéma.
- Merleau-Ponty, M., 1964, *L'œil et l'esprit*, Paris, Folio-Gallimard.
- Simmel, G., 1999, “Excursus sur la sociologie des sens”, Paris, PUF.