



YOGAN MULLER

## Paysage photographique et abîmes énergétiques<sup>1</sup>

“Depuis un siècle, notre culture est déchirée par cette question nouvelle : qu’est-ce que l’évolution des vivants, de leurs sociétés, de leurs espèces, dans le monde au désordre croissant de la thermodynamique<sup>2</sup> ?”

Dans l’histoire de la photographie de paysage, on observe un plaisir évident à photographier les lieux où s’opère une grande dissipation d’énergie. On pourrait appeler ces lieux des “abîmes énergétiques”. Ainsi des lignes de chemin de fer, des carrières, des infrastructures routières, des chantiers, des usines mais aussi des franges périurbaines. Réciproquement, ces motifs exercent une attraction indéniable car ils sont le siège d’accélération.

Pour fortifier cette observation, notre hypothèse est que, depuis l’avènement scientifique de la photographie en 1839, il existe une corrélation entre l’augmentation de l’énergie mobilisée dans le monde et l’accroissement de l’activité photographique, tout particulièrement de paysage. Pour poursuivre dans ce sens et esquisser une “lecture thermodynamique” de notre histoire récente, notons que la mobilisation d’énergie ne permet pas autre chose que cela : la formation de flux physiques<sup>3</sup>. Or, l’histoire de notre monde “thermo-industriel” est celle d’une mobilisation croissante d’énergie, en particulier fossile, débouchant sur la formation croissante de flux physiques. En termes pratiques, cet essor a eu pour effet d’accroître *notre rayon d’action dans le monde et notre capacité de transformer ou de transporter tout ce qui se trouvait dans cette grandissante sphère d’influence*<sup>4</sup>.

Yogan Muller est docteur en art et sciences de l’art (ENSAV La Cambre et Université libre de Bruxelles). Il s’est spécialisé en photographie et en épistémologie du paysage.

PAGE PRÉCÉDENTE  
Yogan Muller, *Le Mont Sútur*,  
Islande, mai 2015.

1. Ce texte était une réflexion engagée dans l’écriture des actes du colloque “Lignes et paysages” (université Rennes II, du 27 au 29 septembre 2017), à paraître. L’une des parties du texte proposé aux organisateurs porte le titre du présent article.

2. Ilya Prigogine, Isabelle Stengers, *La Nouvelle Alliance. Métamorphose de la science*, Gallimard, Paris, 1977, p. 144.

3. Cette lecture est inspirée par les conférences de l’ingénieur Jean-Marc Jancovici, ainsi que par ma formation initiale en sciences naturelles.

4. Cela pourrait constituer une définition physique de l’expression “front de modernisation” chère à Bruno Latour.

## CONFINS GÉOGRAPHIQUES, CHEMINS DE FER ET ENTREPRISE PHOTOGRAPHIQUE

Afin de sertir un premier maillon de notre corrélation entre énergie mobilisée et activité photographique, je suivrai volontiers Roland Recht pour qui “l’invention du chemin de fer et celle de la photographie devaient nécessairement être simultanées. À partir de ces deux réseaux, plus aucun endroit du monde ne pouvait demeurer inaccessible à quiconque<sup>5</sup>.” Cette proposition n’est pas sans rappeler ce que Louis de Cormenin avançait dans *La Lumière*, en juin 1852 : “Une heureuse coïncidence a permis que la photographie fût trouvée au moment même de la plus grande extension des chemins de fer<sup>6</sup>.” À la recherche d’une révolution photographique, songeons aux albums de chemins de fer d’Édouard Baldus ou aux stéréoscopes d’Alfred Hart, qui ont documenté l’extension du réseau de chemins de fer aux quatre coins de la France ou dans le Grand Ouest des États-Unis. Deux entreprises quasi simultanées qui témoignent de l’extension de ce que l’on pourrait appeler un même “front de modernisation”.

Chez Baldus et Hart, on assiste en images à la même conjonction de trois facteurs : 1. le pouvoir descriptif de l’image photographique ; 2. l’atteinte de nouveaux confins géographiques ; 3. l’extension du réseau ferré. Il faut dire que ce dernier exigeait de longues lignes droites et des virages à grand rayon de courbure afin de garantir, comme le disait Adolphe Thiers en 1836, des lignes “sans frottement, et sur lesquelles on peut appliquer la puissance incommensurable de la vapeur<sup>7</sup>”. Dans le paysage, il en est résulté une collection de pures formes géométriques que sont les ouvrages d’art, les tranchées, les remblais, les mises à niveau du terrain et les tunnels nécessaires pour établir un tracé se jouant du relief ou du lacs des cours d’eau. C’étaient des opérations lourdes dont on peut supposer le caractère énergivore (voir le stéréoscope de Hart). Pour représenter ce surgissement de formes géométriques, il fallait sans aucun doute un outil aussi précis que les instruments des ingénieurs qui ont dessiné, par le calcul, chaque courbe et chaque dénivelé ainsi que la hauteur des ponts et leur portée. Or, pour ce faire, quel autre moyen que la photographie dont on appelait alors l’image, fort justement, un “dessin” ?

Si, dans les images de Baldus et de Hart, la rencontre entre médium photographique et chemin de fer est magistrale, c’est parce que la soudaine apparition de ces jeux de pures lignes droites et de courbes dans le paysage ne pouvait être

5. Roland Recht, *La Lettre de Humboldt. Du jardin paysager au daguerréotype*, Christian Bourgois éditeur, Paris, 1989, p. 143.

6. Cité par André Rouillé dans *La Photographie. Entre document et art contemporain*, Gallimard, Paris, 2005, p. 56.

7. Cité par Marc Desportes dans *Paysage en mouvement. Transport et perception de l’espace XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Gallimard, Paris, 2005, p. 117.



Édouard Baldus, *Marseille*, extrait de l’album du Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), 1869. Bibliothèque nationale de France.

8. "La lumière reproduit elle-même les formes et les proportions des objets extérieurs, avec une précision presque mathématique ; les rapports photométriques des diverses parties blanches, noires, grises sont exactement conservés." Voir Académie des sciences, *Comptes rendus hebdomadaires des séances, tome huitième, janvier-juin 1839*, Bachelier, Paris, 1839, p. 5.

9. Pour s'en faire une idée, citons le photographe Moulin depuis l'Algérie, le 14 mars 1856 : "J'ai mis le pied le 7 mars sur le sol africain, après une traversée délicieuse ; mais j'ai eu quelque peine à m'installer avec 1,100 kilo de bagages. Enfin j'y suis !" Voir *La Lumière. Revue sur la photographie*, 6<sup>e</sup> année, n° 12, 22 mars 1856, p. 46.

10. La "grande accélération" appartient au vocable de l'Anthropocène. Sur ce point, voir notamment Will Steffen, Wendy Broadgate *et al.*, "The Trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration" dans *The Anthropocene Review*, vol. 2, n° 1, 2015, p. 81-98. C'est aussi le titre du troisième chapitre de ma thèse *Paysage : de démarche en (dé)construction photographique. Géohistoire de l'image à l'aube de l'Anthropocène*, ENSAV La Cambre et Université libre de Bruxelles, Bruxelles, 2018.

11. Missions géologiques d'explorations de l'Ouest américain après la guerre de Sécession, dans lesquelles les géologues avaient embarqué peintres et photographes, où la photographie joua un grand rôle. La *King Survey*, aussi appelée "Mission du 40<sup>e</sup> parallèle", est certainement celle qui a le plus marqué l'histoire. Elle avait Timothy O'Sullivan comme photographe et s'est déroulée entre 1867 et 1872.

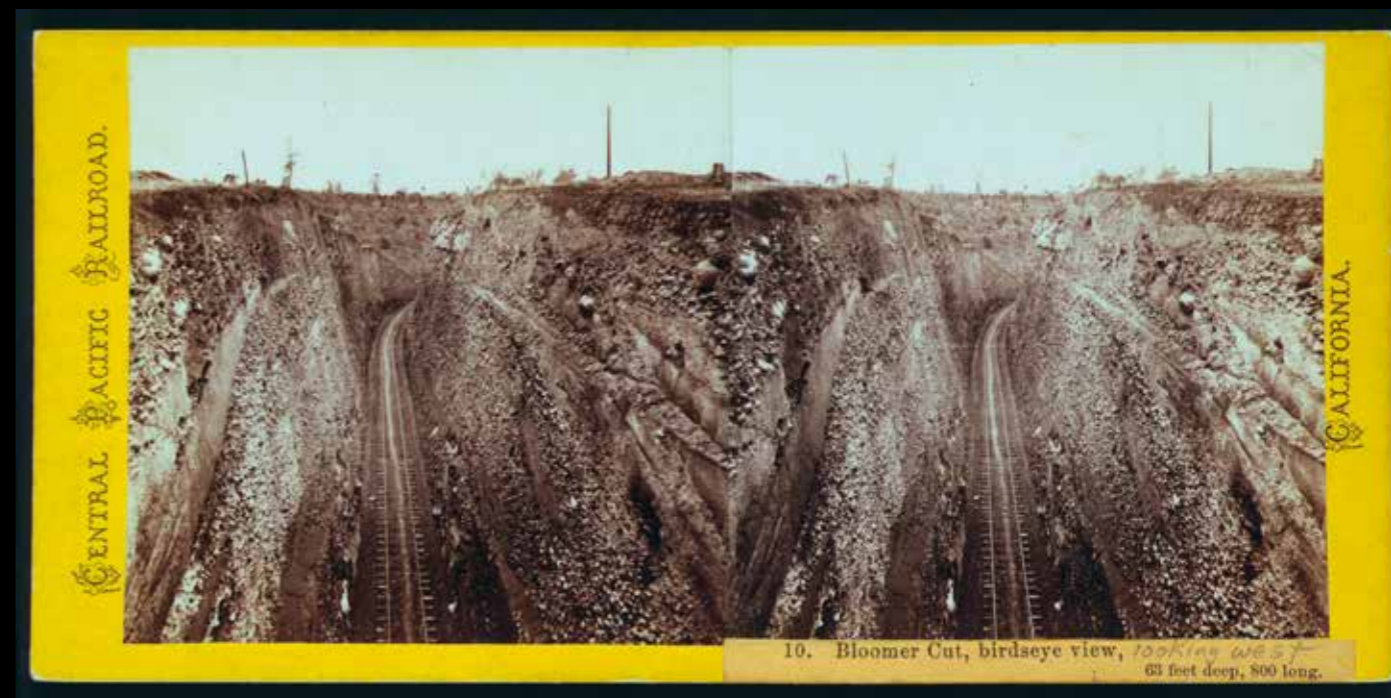
12. En référence à l'exposition *New Topographics. Photographs of A Man-Altered Landscape* qui s'est tenue à la George Eastman House, Rochester (État de New York) entre octobre 1975 et février 1976.

saisie que par *l'instantanéité de l'image photographique* et ses "rapports photométriques"<sup>8</sup>. De fait, la précision des calculs pour tracer les voies rencontrait celle de l'opérateur photométrique. Il faut d'ailleurs noter que dans la plupart des images de Baldus et de Hart, la structure géométrique des rails et des traverses repose sur la structure géométrique de l'image, en particulier les diagonales et le point de fuite central. La simultanéité du rail et de la photographie trouve ici un éclat sans pareil.

Arrivés là, dans les nouveaux confins géographiques atteints par les techniques modernes de transport, faisons un premier bilan énergétique de la logistique photographique. Certes, il serait abusif d'affirmer que l'histoire de notre monde thermo-industriel pourrait se résumer, du moins à ses débuts, à celle de l'inefficacité énergétique. Il est toutefois bon de rappeler que les machines qui permirent cet impérieux essor avaient un rendement thermodynamique dérisoire. Car, en ce qui concerne les machines à vapeur, à peine 5 % à 15 % de l'énergie initialement mobilisée dans le combustible était transformée en énergie dite "utile", c'est-à-dire celle qui permettait le mouvement des locomotives, des wagons, tout comme le déplacement des photographes et de leur lourd équipement<sup>9</sup>. Pour ainsi voir une poignée d'images photographiques rapporter "le monde en portefeuille", selon l'expression de Louis de Cormenin, il fallait donc d'abord dissiper de grandes quantités d'énergie, un processus irréversible créateur d'entropie selon la deuxième loi de la thermodynamique.

### LES ÉTATS-UNIS COMME POINT FOCAL DE LA GRANDE ACCÉLÉRATION<sup>10</sup>

C'est une gageure que de parcourir un intervalle historique de presque cent quatre-vingts ans en quelques pages. Heureusement, par la photographie, nous pouvons faire un saut d'un siècle entre les années 1860 et le tournant 1960-1970 aux États-Unis. Car, en citant les tropes des photographes embarqués dans les *Great Surveys*<sup>11</sup> et en élevant tout particulièrement l'un d'eux (*i.e.* Timothy O'Sullivan) au rang de héros, les Nouveaux Topographes<sup>12</sup> auront produit *une mesure visuelle de la transformation du Grand Ouest*. Aussi, dans des termes sur lesquels j'invite les lecteurs à méditer dès à présent, il semble bien que les photographies produites pendant les missions géologiques des années 1860 ont engendré ce que l'on appelle



13. Sur ce point, voir notamment l'article de Jean Kempf, "L'Ouest américain, un paysage photographique en relectures", dans Pierre Lagayette (dir.), *Les Mythes de l'Ouest américains, visions et révisions*, Ramona et université Paris 10, Paris, 1993, p. 29-48.

14. C'est aussi le titre du troisième chapitre de ma thèse en photographie et épistémologie du paysage, ENSAV La Cambre et université libre de Bruxelles, novembre 2018.

15. Ici cité par David Stentiford, "Broken Light: Urbanization, Waste and Violence in Lewis Baltz's Nevada Portfolio", *Space and Culture*, vol. 17, n° 4, 2014, p. 347.

16. Carl Abbott, *How Cities Won the West. Four Centuries of Urban Change in Western North America*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 2008, p. 166.

17. Avec 11,1 millions de véhicules produits. Voir Christophe Bonneuil, Jean-Baptiste Fressoz, *L'Événement Anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, Le Seuil, Paris, 2016 (2013), p. 188.

18. Carl Abbott, *How Cities Won the West*, op. cit., p. 258.

19. Selon les statistiques de British Petroleum disponibles au moment de l'écriture de cet article, en janvier et février 2019. En ligne : [www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/xlsx/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-all-data.xlsx](http://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/xlsx/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-all-data.xlsx).

20. *Ibid.*

en anglais *a path dependency*, un phénomène de dépendance à l'égard du parcours suivi, soit une continuité des pratiques ainsi initiées<sup>13</sup>.

Cette logique de continuité se poursuit et sa déclivité s'accroît rapidement après 1950 pour nous attirer vers le *paysage de la grande accélération*<sup>14</sup>. Le géographe Carl Abbott note que, entre les années 1940 et 1970-1980, la part de la population urbaine des États de l'Ouest est passée de 64 % à 88 %<sup>15</sup>. Abbott rapporte également que, dans la banlieue de Lakewood proche de Los Angeles, une centaine de maisons étaient mises en chantier chaque jour en 1950<sup>16</sup>. C'est alors qu'apparaît ce que les Américains appellent le *sprawl*, l'urbanisation diffuse, ainsi que tous les motifs architecturaux standardisés, bon marché et massivement dupliqués auxquels les Nouveaux Topographes se sont intéressés, tout comme les *tract houses*, ou habitats pavillonnaires, les *freeways*, les parkings d'hypermarchés, les hangars industriels, les carrières, etc. De son côté, Peter Blake publie en 1964 *God's Own Junkyard. The Planned Deterioration of America's Landscape*, un livre richement illustré dans lequel est planté le "décor" que les Nouveaux Topographes allaient arpenter. Cette même année 1964, avec la loi fédérale du Wilderness Act, seul 0,005 % du territoire des États-Unis est déclaré *wild*, proprement naturel, et protégé comme tel. En 1965 la production d'automobiles atteint son maximum historique aux États-Unis<sup>17</sup> et la moitié des 42 000 miles (*i.e.* 67 600 kilomètres) du Interstate Highway System sont goudronnés<sup>18</sup>. Puis, entre 1965 et 1973, l'absorption états-unienne de pétrole augmente de moitié en passant de 11,5 à 17,3 millions de barils par jour<sup>19</sup>, tandis qu'entre 1947 et 1970 le prix du baril de brut est lui presque divisé par deux jusqu'au maximum de production de 1971 et le premier choc pétrolier de 1973<sup>20</sup>.

Tels sont les principaux déterminants du paysage que photographient assidûment les Nouveaux Topographes en mettant en scène les façades de béton, les banlieues pavillonnaires, les automobiles, les autoroutes, les hypermarchés, les biens et les services permis par l'abondance de pétrole bon marché ; autant de sièges d'une accélération des flux physiques, donc autant d'endroits où le monde passe plus vite relativement à l'immensité géographique du Grand Ouest où ce projet se concrétise.

C'est certainement le photographe Lewis Baltz qui, dans une recension du *New West* signé Robert Adams en 1974, résume le mieux cette accélération inédite : "Les nouvelles banlieues d'Amérique posent toute une série de nouveaux problèmes pour la société. Conçues par opportunisme dans le seul but d'un profit maximum, pathétiquement dépendantes de l'automobile, ces nouvelles villes se sont disposées en



21. "The new suburban areas of America pose an array of novel problems for society. Conceived in expedience for the sole purpose of maximum profit, pathetically dependent on the automobile, these new cities have disposed themselves formlessly along the frontage roads of every interstate highway. Posing an ecological threat which we are only now beginning to grasp, this new human sprawl is also ultimately as alien to urbanism as it is to the land it consumes." Cité par Greg Foster-Rice dans son article "System Everywhere". Voir Greg Foster-Rice, John Rohrbach (dir.), *Reframing the New Topographics*, Columbia College, Chicago, 2010, p. 50.

22. Allan Trachtenberg, *Reading American Photographs, Images as History*, Matthew Brady to Walker Evans, Hill and Wang, New York, 1989, p. 153. Un peu plus loin, p. 154, l'historien a cette belle formule : "to make it real by making it graphic".

23. Dans son texte "Introduction to the American Space", en préambule de l'ouvrage de Daniel Wolf, *The American Space: Meaning in Nineteenth-Century Landscape Photography* (Wesleyan University Press, Middletown, 1983), Robert Adams ne dit pas autre chose : "Their pictures do lead us now to reflect on a tragic progression. They remind us of the opportunity the openness provided for the confusion of space and freedom, an understandable but arrogant mistake for which we all now suffer." En ligne : [http://media.artgallery.yale.edu/ad-ams/pdfs/adams\\_american\\_space.pdf](http://media.artgallery.yale.edu/ad-ams/pdfs/adams_american_space.pdf). Consulté le 29 mai 2016.

façade de façon informelle le long de chaque autoroute inter-États. Menace écologique que l'on commence à peine à saisir, cette nouvelle extension humaine est en fin de compte aussi étrangère (*alien*) à l'urbanisme qu'elle ne l'est à la terre qu'elle consomme<sup>21</sup>."

Au prisme de notre lecture thermodynamique, les dires de Baltz sont, en quelque sorte, irrigués d'énergie. En effet, il désigne et critique les trois grands abîmes énergétiques caractéristiques du tournant 1960-1970 que sont le *sprawl*, l'automobile et les autoroutes inter-États. Aussi les propos de Baltz me permettent-ils de développer en quelques mots cette logique de continuité à laquelle j'ai fait allusion. Car les photographies prises pendant les grandes campagnes géologiques auxquelles se réfèrent les Nouveaux Topographes avaient justement pour fonction, selon l'historien Allan Trachtenberg, de faire passer le Grand Ouest de l'étranger (*alien*) au familier<sup>22</sup>. Ainsi, et en suivant Baltz, ce à quoi assistent les Nouveaux Topographes, c'est l'aboutissement du projet de saisie visuelle des *Great Surveys*, puisque l'*urban sprawl* se trouve non seulement étranger à toute notion pérenne d'urbanisme mais aussi et surtout au territoire sur lequel il prend pied. Les Nouveaux Topographes assistent donc à la réalisation d'un projet dont les présupposés – ceux-là mêmes qui orientèrent l'avancée des missions des années 1860 dans l'Ouest – se trouvent pour ainsi dire minés. Autrement dit, ils arpentent et photographient les effets que les images des *Great Surveys* ont engendrés cent ans plus tôt<sup>23</sup>, d'où la continuité.

En ce tournant des années 1960-1970, Robert Adams, Lewis Baltz, Frank Gohlke et leurs pairs ont de quoi se lamenter sur les effets dévastateurs (physiquement et émotionnellement) de l'*urban sprawl* et sur l'évaporation de la *wilderness*. Mais force est de constater que ledit *sprawl* ouvre considérablement le champ photographique en faisant sortir de terre d'innombrables manifestations visibles de la matrice thermo-industrielle, de laquelle les Nouveaux Topographes ne sauraient se départir. Ils peuvent en effet se frayer un chemin dans le monde des Trente Glorieuses et trouver un accès aisé aux franges périurbaines parce que ce même monde leur fournit l'infrastructure adéquate, en plus d'une prolifération de visées photographiques nouvelles.

En lecture thermodynamique, tout cela est parfaitement cohérent : si l'énergie est bien une mesure de la transformation d'un système, alors plus nous en disposons et plus nous avons les moyens de transformer le monde qui nous entoure, et de le faire *en particulier en images photographiques*. Pour nous en convaincre, il est utile d'évoquer la fameuse année 1973, lorsque Susan Sontag commence à

écrire les essais qui composeront son livre *Sur la photographie*, et dans lesquels elle remarque une explosion des usages photographiques<sup>24</sup>. Ce n'est pas un hasard parce que, alors, une immense infrastructure était sortie de terre permettant une circulation accélérée, synchronisée et aisée des êtres humains, des matières, des énergies, des biens, des informations et, bien évidemment, des images photographiques. Cette infrastructure en place, on pouvait voir ces images en irriguer les nervures, c'est-à-dire *les voir abondamment décrire le monde*. Nous pouvons ainsi faire un pas de plus vers la corrélation énergie-photographie qu'il nous revient d'établir : en toute cohérence physique, l'absorption gargantuesque d'énergie dont les Trente Glorieuses furent le siège aura engendré des transformations tout aussi importantes du paysage. À la grâce de découvertes – à ce jour inégalées – de pétrole et de la formidable densité énergétique de ce combustible, surgirent des formes, des habitus et des habitats radicalement nouveaux dans le Grand Ouest. Cet advenu a permis aux photographes de parcourir les ramifications, de traverser le tumulte et d'atteindre les avant-postes de cette accélération inédite. Autrement dit, la galopante transformation du paysage du Grand Ouest a considérablement ouvert le champ photographique en fournissant d'innombrables nouvelles visées représentatives de la grande accélération. Et la force de la Nouvelle Topographie est de s'être saisie des formes les plus saillantes de cette grandiloquente expansion.

## LA PÉNINSULE REYKJANES EN ISLANDE

Pour prolonger ces arguments, je voudrais me tourner quelques instants vers l'Islande et la péninsule Reykjanes où les deux tiers de la population islandaise se sont installés. Ce fut le terrain de ma recherche photographique récente.

Comme beaucoup d'autres curieux, je suis allé en Islande d'abord guidé par l'idée que s'y trouvait l'un des derniers morceaux de nature habitables sur Terre. C'était en 2010. Au gré des six voyages suivants, je dus voir l'image de nature immaculée ardemment vendue par l'industrie touristique islandaise s'étioler. Lors des trois derniers voyages en 2014, 2015 et 2017, même les champs de lave si jeunes<sup>25</sup> et en apparence si calmes et si préservés que l'on découvre par la route 41, entre l'aéroport international de Keflavík et la capitale Reykjavík, se voyaient soudainement traversés – par une évidence nouvelle – de limites municipales ou de cadastre, de lignes à haute tension, de routes, de projets avortés de zoning industriel, entre

24. "La photographie est devenue l'art par excellence des sociétés de l'abondance, du gâchis et du mouvement [...]" Voir Susan Sontag, *Sur la photographie*, trad. fr. de Philippe Blanchard, Christian Bourgois, Paris, 2008 (1977), p. 103.

25. Par exemple, *Kapelluhraun* ("le champ de lave de la chapelle") est le résultat d'une effusion de lave survenue entre 1151 et 1188 de notre ère. Voir Kristján Sæmundsson, Haukur Jóhannesson et al., *Jarðfræðikort af Suðvesturlandi, Geological Map of Southwest Iceland*, échelle 100 000, ISOR, Reykjavík, 2010.

Yogan Muller, *Carrière du mont Stapafell*, Islande, juin 2015.



26. Pour l'anthropologue Tim Ingold, rappelons que la ligne droite est "une icône de la modernité" et "l'indice du triomphe du rationnel [...] sur les vicissitudes du monde naturel". Voir *Lines: A Brief History*, Routledge, Londres, 2008, p. 152.

autres carrières et décharges sauvages. Une abondante toponymie finissait de recouvrir les champs de lave d'un vernis culturel. Le *slash* des écritures dualistes qu'il était tentant de faire passer à l'interface de l'espace bâti, règne de la ligne droite<sup>26</sup>, et des champs de lave, ces chaos de vitesses et de formes, vola alors en éclats. Par-delà ce découpage se révéla un tout autre contraste. En effet, quand la modernité se projette sur le sol de l'Islande, en particulier sur la péninsule Reykjanes où s'est concentré l'essentiel de la population islandaise, se révèle l'extrême précarité des constructions humaines car, disposées à même une fine pellicule de vie volcanique, elles sont directement confrontées à ces *étendues de temps géologique*. De fait, leurs impeccables lignes droites cachent mal la célérité avec laquelle elles viennent au monde, s'installent pour quelques décennies dans le paysage volcanique et les empreintes nonobstant définitives qu'elles laissent dans la "comptabilité entropique" du monde thermo-industriel. Tout se passe alors comme si la lave servait d'arrière-plan temporel et de support spatial à l'étalement de l'aire urbaine de la capitale Reykjavík, produisant ainsi un effet de contraste au service d'un dispositif photographique paysager de choix. À l'interface évoquée plus haut, se

jouait donc non pas la séparation mais la rencontre des deux grandes puissances de l'Anthropocène que sont la mécanique tellurique d'une part et le feu thermo-industriel d'autre part. Fort des arguments développés dans les parties précédentes, je pense que c'est l'instantanéité photographique, cette étincelle technique, qui se prédestine le mieux à saisir la rencontre de ces deux feux. Elle seule est capable de saisir la rapidité de la transformation du paysage de Reykjanes, sur lequel l'empreinte humaine est d'autant plus visible que son relief est peu élevé. Il est en effet frappant de voir à quelle vitesse des reliefs de petite taille sont réduits en graviers de divers calibres normalisés et emportés dans le flux quasi ininterrompu de camions-bennes destinés à construire la capitale et ses environs. Lesdites carrières sont particulièrement intéressantes car l'humain y a violemment imprimé sa marque : toutes les griffures, les éboulis ou les à-pics ne sont que le résultat d'une *grande dissipation d'énergie* et, en creux pourrait-on dire, les restes visibles d'une entropie croissante engendrée par ces opérations.

Une fois la logistique photographique conduite à bon port, la "confrontation ne reste jamais sans effets, sur l'image comme sur la chose", nous dit André Rouillé. "En fait, écrit l'historien, une rencontre s'opère entre la chose et la photographie. *Et le processus photographique est précisément l'événement de cette rencontre*<sup>27</sup>." Dès lors, si toutes les formes précédemment citées révèlent le caractère entropique de l'entreprise thermo-industrielle sur le paysage de l'Islande et si la photographie est l'aboutissement d'une longue séquence technique<sup>28</sup> dans l'ensemble gourmande en énergie, alors au prisme de notre lecture thermodynamique, de part et d'autre de l'acte de saisie, *se mettent en abîme deux déclinaisons énergivores d'un même projet de monde*. D'où le plaisir auquel j'ai fait allusion au début de ce texte, dans l'histoire de la photographie de paysage – mais que j'ai constaté aussi pour ma part en Islande –, à s'intéresser aux lieux, aux rouages et aux dispositifs techniques où s'opère une grande dissipation d'énergie. Car c'est autour des "abîmes énergétiques" que le monde accélère visiblement et c'est grâce à l'instantanéité photographique qu'il est possible, me semble-t-il, de prendre conscience de façon sensible de ce lot de transformations irréversibles.

Ainsi, plus la mobilisation d'énergie est grande, plus notre capacité à transformer le monde qui nous entoure grandit et plus nous avons besoin de l'instantanéité photographique pour retenir dans son cadre l'éclat d'un monde qui sera bientôt passé et qui, autrement, aurait été irrémédiablement perdu.

27. André Rouillé, *La Photographie*, op. cit., p. 87. Italiques originels. Une remarque : pour être complet, il faudrait ajouter le pouvoir d'attraction qu'exercent les catalogues d'images photographiques du paysage de l'Islande.

28. Voir ma conclusion de "Curiosités de l'observation photographique", *Projets de paysage*, n° 15, janvier 2017. En ligne : [www.projetsdepaysage.fr/curiosit\\_s\\_de\\_l\\_observation\\_photographique](http://www.projetsdepaysage.fr/curiosit_s_de_l_observation_photographique). Consulté le 11 janvier 2017.