

Radu-Cristian ANDREESCU\*

## **Le mouvement mécanisé en tant qu'expérience esthétique : le futurisme et la révolution cinétique de la machine, entre métaphysique moderne et histoire de l'art**

**Mechanical Motion as Aesthetic Experience. Futurism and the Kinetic Revolution of the Machine, between Art History and Modern Metaphysics**

**Abstract:** This paper traces the connection between mechanical motion and aesthetic experience in modernity, particularly in Filippo Tommaso Marinetti's futurist movement and in some of Wim Delvoye's contemporary artworks. Since the interest in mechanical motion pervades the field of modern aesthetics, thus shaping a certain experience, our aim is to demonstrate that this process is not unequivocal and therefore to highlight two possible interpretations of it. Firstly, the Heideggerian view on modern metaphysics and technology allows us to grasp a specific meaning of the concepts of motion and space in the modern *Zeitgeist* in order to depict futurism as the aesthetic achievement of a nihilistic technocracy. A less radical approach, as developed by the art historian Horst Bredekamp, could nevertheless trace the history of early Western modernity's interest in mechanics in order to reveal a paradoxical relation to Antiquity and classical artworks. The nodal point of the seemingly divergent approaches to the aesthetic status of mechanical motion in both early and late modernity is to be found in a conception of a new truth of art, which pertains to a kind of vitalism expressed in Marinetti's futurism through a mechanical motion regarded as an extension of artist's own physiology.

**Keywords:** motion, aesthetics, Heidegger, modernity, futurism.

Dans cet article, nous nous proposons de montrer de quelle manière l'investissement de l'objet technologique moderne avec des valences esthétiques, comme il arrive dans le cas de la machine dont la « splendeur mécanique » est glorifiée par le futurisme italien, représente plus qu'un geste métaphorique ou auto-ironique de la modernité même. La considération du mouvement mécanisé comme expérience esthétique radicale n'est pas du tout univoque. Premièrement, nous montrerons de quelle manière le reflet de la modernité technologique et industrielle dans la modernité esthétique peut être décrit, dans une première instance, en récupérant la contribution

---

\* MA student, Department of Philosophy, Faculty of History and Philosophy, Babeş-Bolyai University of Cluj-Napoca, Romania: [radu.andru@gmail.com](mailto:radu.andru@gmail.com)

de l'ontologie de Martin Heidegger à la réflexion sur le sens de l'esthétique et de la technique modernes. D'un côté, l'esthétique – pour laquelle l'œuvre d'art devient l'objet de l'expérience vécue (*Gegenstand des Erlebens*) situé devant le sujet, dans la manière de la métaphysique moderne de la subjectivité – et la technique moderne – pour laquelle l'étant devient « le fonds » (*Bestand*) – relèvent, selon la vision heideggérienne, de deux modalités différentes de dévoilement qui concernent la production de soi comme *poiesis* spécifique à la *physis*, telle que la comprend la pensée antique grecque de l'être (Heidegger 1958, 20). De l'autre côté, ces modalités cessent, pour les modernes, d'être pensées sur le mode du dévoilement, et l'insistance de Heidegger de penser la technique d'une manière non-technique, c'est-à-dire à partir de son essence comme modalité de dévoilement, s'oppose précisément à la tendance de la modernité d'expliquer sa propre technique à partir de l'homme et de la machine (Heidegger 1990, 268). Mais cette primauté moderne de la subjectivité et de la volonté de contrôle peut nous déterminer à comprendre la liaison historique entre l'esthétique et la technique et, par la suite, à interpréter l'avant-garde futuriste en fonction de l'influence exercée par Friedrich Nietzsche, le penseur qui, pour Heidegger, non seulement couronne la pensée technique par une métaphysique de la volonté de puissance, mais offre aussi un épilogue de l'esthétique moderne par l'accent mis sur la physiologie de l'artiste comme état créateur.

Ces directions théoriques se développeront vers une interprétation de l'avant-garde futuriste comme un moment où la nouvelle forme de mouvement, qui anime l'œuvre de la modernité, se présente comme ressource d'un vitalisme où l'hybride homme-machine réunit le mouvement mécanisé du dispositif au mouvement de la physiologie de l'artiste.

Une question centrale sera si l'expérience esthétique de l'objet technique annoncée par le futurisme italien est réductible au cadre technique et scientifique moderne où l'espace et le mouvement sont pensés d'après les normes d'une raison calculante au sens heideggérien. La réserve par rapport à une réponse entièrement affirmative à cette question nous mènera à considérer des points de vue alternatifs sur le problème esthétique du dispositif de la machine moderne. Nous suivrons la manière dont l'intérêt pour le phénomène du mouvement mécanisé renvoie à une période de la modernité précoce lorsque, comme les études d'histoire de l'art de Horst Bredekamp l'ont démontré, les automates modernes mouvants, préfigurations des machines complexes de plus tard, se trouvaient déjà dans un rapport paradoxal d'« unité orangeuse » avec les sculptures antiques immobiles. À partir d'ici, notre hypothèse est que le triomphe futuriste de la machine face à l'œuvre antique n'apparaît plus, dans cette lumière, comme une simple opposition destructive, mais comme une transplantation dans l'expérience de la mécanique moderne du sentiment de grandeur du grand

art du passé que l'invention moderne évoque de manière inévitable précisément au moment où elle le surclasse.

### **L'esthétique du mouvement, le futurisme et le moment cinétique des années 1900**

Dans son cours de 1939 intitulé « Ce qu'est et comment se détermine la *physis* », Heidegger faisait l'affirmation suivante :

« Nous autres, hommes d'aujourd'hui, sous l'empire de la pensée mécanique des sciences modernes de la nature, nous sommes enclins à tenir le déplacement d'un endroit spatial à un autre pour la forme première du mouvement et à expliquer tout ce qui est mû à partir de cette mobilité-là » (Heidegger 1990, 498).

Bien que la référence constante du cours soit *La Physique* d'Aristote, Heidegger résumait dans cette affirmation le diagnostic de l'oubli du sens du mouvement par la modernité, lorsque le concept de mouvement aurait été intégralement absorbé par la mécanique. Pour Heidegger, la redécouverte de la *physis* grecque en relation avec la compréhension de l'être traçait, en subsidiaire, la tâche des contemporains de se libérer « de l'idée que le mouvement est *au premier chef* changement de lieu » (Heidegger 1990, 500).

Le 20 février 1909, dans le journal *Le Figaro* de Paris apparaissait le célèbre *Manifeste du Futurisme*, une véhémement expression en paroles, signée par Filippo Tommaso Marinetti, d'une vision où la glorification de la vitesse et de la force avait une valeur de programme esthétique et où l'éloge du dispositif technique moderne de la voiture de course était accompagné de l'impulsion de faire *tabula rasa* de l'art du passé. Décrivant la vision d'un nouveau monde entouré d'une aura mythique, Marinetti proclamait le culte du paysage des nouvelles industries (Marinetti 1997, 181-182). Le programme radical du futurisme italien peut être surpris, dans le paysage extrêmement composite des avant-gardes du début du XX<sup>e</sup> siècle, comme menant jusqu'aux dernières conséquences – esthétiques, mais aussi idéologiques – une compréhension moderne du monde, en général, et du mouvement, en particulier, basée sur une notion technique-esthétique de vitesse et de « splendeur mécanique » :

« Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux, tels les serpents à l'haleine explosive... une automobile rougissante qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la *Victoire de Samothrace* » (Marinetti 1997, 181).

Mais la préoccupation du futurisme italien pour le mouvement, sous la forme de la vitesse et de la force, est un moment qui retient l'attention pour plusieurs raisons. Bien sûr, le vitalisme exprimé par les futuristes, qui attire immédiatement l'attention dans les pages de leurs manifestes, a été souvent interprété comme se situant dans le sillage de philosophies telles celles de Nietzsche et de Bergson. Mais cela ne couvre pas entièrement le thème du machinisme dont le futurisme fait aussi l'éloge, dont l'interprétation est dépendante d'un contexte de l'époque qui transcende le problème artistique *stricto sensu* et sur le fond duquel le futurisme marinettien apparaît à peine comme un symptôme d'une époque marquée, d'une manière ou d'une autre, par l'idée d'un scientisme moderne triomphant. Si l'intérêt esthétique du futurisme de Marinetti pour l'automobile dans toute sa concrétude et pour le mouvement sous la forme de la vitesse peut être compris *à la lettre*, alors l'utopie futuriste peut être considérée comme une image représentative de tout un nouveau monde. Ce n'est qu'en vertu de cette valeur de prototype que le futurisme, comme visage radical de la modernité, nous intéressera en ce qui suit.

Selon la description de son manifeste, Marinetti s'étend dans sa voiture « comme un cadavre dans sa bière » et parcourt les rues d'un paysage industriel comme un être fantastique, à la frontière entre la mort et l'apothéose. Il ne faut pas perdre de vue le fait que l'automobile invoquée par Marinetti est un symbole de la vie dans les grandes villes, en expansion au début du XX<sup>e</sup> siècle. Comme univers cinétique, la ville a exercé, d'ailleurs, son influence sur beaucoup d'artistes modernes, y compris sur les futuristes italiens dont la formation s'est passée dans l'ambiance urbaine et industrielle du carrefour des siècles. En ce temps-là, Georg Simmel analysait déjà les effets de la vie dans les grandes villes sur la subjectivité, caractérisant l'expérience psychologique de la métropole par l'intensification de la stimulation nerveuse provoquée par la multitude de stimuli du paysage urbain (Simmel 1995, 116-131). Mais si pour Simmel, le résultat de l'adaptation psychologique des individus à la vie dans la grande ville est une prédominance de la réaction intellectuelle sur celle émotionnelle et une attitude finalement « blasée » par rapport à l'affectation sensorielle, le futurisme de Marinetti semble exprimer, en échange, une combinaison frappante entre une exaltation nietzschéenne du sentiment de la vie et du pouvoir, d'un côté, et la vie urbaine et industrielle de l'abondance des sensations potentialisées par les nouvelles technologies, de l'autre. Le besoin de vitesse, en tant que besoin de mouvement, est, pour nous exprimer comme Heidegger, non seulement l'expression d'une « pensée calculante » de la ponctualité comme principe de l'efficacité, mais aussi la condition d'un vécu esthétique *sui generis*.

Cette célébration du vécu esthétique par l'appel aux accessoires de la technique fait des perceptions produites par les nouveaux objets – telle

l'automobile – un apogée de l'esthétique comme abondance de l'*aisthesis*. On peut faire plusieurs observations sur le problème de cette immense densité sensorielle que l'univers cinétique urbain et industriel produit, généralement. Le caractère *esthétique* de l'expérience de la technique doit être compris, en première instance, comme désignant les conditions d'une expérience dont le déroulement dans l'espace et dans le temps génère une conception spécifique sur les rapports de l'espace et du temps mêmes. L'affirmation du mouvement – en tant qu'affirmation, en fait, de la vitesse – tend paradoxalement vers sa propre annulation, car la réduction graduelle du temps nécessaire au déplacement, dans les technologies de transport modernes, situe l'expérience même du déplacement dans la perspective de la disparition progressive. C'est pour cela que la manière dont l'automobile, comme produit de la modernité, a modelé le destin historique du concept de mouvement s'est reflétée dans cet imaginaire artistique futuriste pour lequel la voiture est en soi un objet *esthétique*, au sens que nous avons précisé. Elle annonce, en dernière instance, ce que Günther Anders nommera « l'obsolescence de l'espace et du temps » au temps de la troisième révolution industrielle : la réduction de l'étendue et de la succession jusqu'au degré zéro de la limite de la simultanéité signifie de la sorte le dépassement des « formes de limitation » auxquelles l'espace et le temps sont arrivés à être identifiés (Anders 2001). La déclaration de Marinetti de son manifeste futuriste apparaît, pour cette raison, comme une prophétie en train d'être confirmée de ce triomphe industriel sur l'espace et sur le temps : « Le Temps et l'Espace sont morts hier. Nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente » (Marinetti 1997, 181).

### **Mécanicisme et nihilisme. Un problème herméneutique heideggérien**

L'idée que le mouvement, réduit au sens de déplacement spatial et affirmé jusqu'à sa propre liquidation, crée une véritable expérience de « l'anéantissement » – dont Marinetti a l'intuition sous la métaphore du chauffeur étendu comme un mort dans sa voiture de course et à laquelle, dans un certain sens, aura pensé Heidegger aussi lorsqu'il se sera référé à la « pensée calculante » de la technique – pourrait ne pas être immédiatement évidente. Il ne faut pas oublier que pour Heidegger la compréhension de la technique et de ce qui constitue son essence ne s'appuie ni sur la voiture, ni sur un autre objet technique. Mais le culte futuriste du mécanicisme moderne constitue une allégorie d'une attitude idéologique implicitement nihiliste, pour laquelle la force destructive de la guerre devient une nécessité historique, trouvant son correspondant (plus ou moins symbolique) dans la force du mouvement mécanisé des industries (d'ici aussi l'imminence de la

guerre dans la course à l'armement des grands pouvoirs mondiaux, d'ici aussi le *Panzer* allemand de plus tard, expression de la force destructrice potentialisée par les usines de la nation). S'il est vrai que non seulement le futurisme, sous sa forme esthétique et idéologique, mais tout le machinisme de la civilisation du début du XX<sup>e</sup> siècle en Europe impliquent une forme de nihilisme, alors ce nihilisme ne doit pas du tout être compris au sens générique. Le nihilisme de l'époque de la machine et de la mécanisation doit être compris dans le sens spécifique que Heidegger lui a accordé sous l'influence de la description faite par le controversé Ernst Jünger de la révolution technique et qui est inséparable du problème heideggérien de l'oubli de l'être : ce nihilisme n'est pas, premièrement, un collapsus spontané, mais un état de la civilisation européenne provenu de l'attardement de la pensée dans le langage de la métaphysique, de Platon à Descartes et de Descartes à Hegel – et, par un dernier acte, à Nietzsche et à sa volonté de puissance –, pensant le Néant seulement dans les termes métaphysiques des valeurs, de l'objet et de la subjectivité (Dastur 2011, 163-164). En d'autres mots, le dépassement de l'étant sans la révélation de l'être représente l'accomplissement nihiliste de l'essence de la *meta*-physique en tant que dépassement, précisément en tant que dépassement vers le *rien*, c'est-à-dire vers le non-étant (Dastur 2011, 165-166).

Malgré cela, le nihilisme même provoque la pensée de l'être au-delà de la technique et de l'étant. Lorsque, dans « Qu'est-ce que la métaphysique ? », Heidegger assume la tâche de l'explicitation du problème du Néant et soutient que le Néant représente « la négation radicale de la totalité de l'existant », il est forcé, à un moment donné, de distinguer entre « l'ensemble de l'existant » (*das Ganze des Seienden*) et « l'existant en son ensemble » (*das Seiende im Ganzen*). À cause de sa finitude, le *Dasein* ne peut pas avoir l'expérience de la totalité de l'étant, totalité qui, comme telle, constitue une Idée au sens kantien, c'est-à-dire une représentation sans un correspondant dans l'intuition (Heidegger 1990, 55-56). Comme Heidegger le soutient, le Néant ne serait, dans ce cas, qu'un Néant conceptuel ou formel, obtenu par la voie intellectuelle de la négation de la totalité de l'étant qui apparaît, parlant à la manière kantienne, « dans l'idée ». C'est pourquoi, concède Heidegger, finalement, l'expérience du Néant en tant que Néant survient comme expérience de « l'existant dans son ensemble », sous la tonalité affective de l'angoisse, et non pas sur la voie formelle de la négation logique (Heidegger 1990, 56). Plus tard, dans la « Postface à *Qu'est-ce que la métaphysique ?* », Heidegger insistera sur l'idée que le Néant, comme modalité d'accès à l'être, signifie la conscience du fait que l'être ne représente *rien* de l'ordre de l'existant, que l'être est *autre chose* par rapport à l'existant. Comme compréhension, donc, de la différence ontologique, le Néant heideggérien n'est pas une simple négation ou un anéantissement de tout étant, ni le contraire de l'être, mais la version même « en négatif » de l'être, que la

métaphysique préoccupée par l'étant ne peut comprendre que comme *néant*. Il n'est pas, d'ailleurs, sans importance que l'idée d'un anéantissement de l'étant, comme « consommation » par le calcul, est, par contre, mise par Heidegger au compte de cette « pensée calculante » qui s'oppose à la « pensée essentielle » de l'être, représentant l'effet de la transformation de la logique en logistique avec l'époque de la technique, dont l'apogée pourrait être représenté par l'ère atomique (Heidegger 1990, 79-81).

L'ontologie fondamentale de Heidegger fournit de la sorte une herméneutique culturelle capable de circonscrire aussi le cadre d'une possible analyse de l'esthétique mécaniciste du futurisme, seulement parce que l'auteur du projet ontologique est conscient de la destination nihiliste de la pensée dans l'esprit de l'époque et du continent. L'alliance entre le mécanicisme moderne et cette forme de nihilisme qui en découle – comme apogée de la métaphysique – est le fondement de toutes les opérations par lesquelles la forêt arrive à signifier des mètres cubes de bois, la rivière arrive à signifier des litres d'eau pour l'hydrocentrale et les distances commencent à être mesurées seulement comme des kilomètres parcourus par la voiture. Ce n'est pas d'ailleurs par hasard que Heidegger identifie la finalité de la métaphysique européenne aussi bien dans la technique que dans le nihilisme. Bien sûr, le point nodal de la métaphysique, de l'esthétique, de la technique et du nihilisme n'est pas immédiatement évident, mais on peut le trouver, pourtant, dans l'ample exégèse de Heidegger dédiée à la pensée de Nietzsche. Même si, conformément à Heidegger, Nietzsche a compris le nihilisme comme un diagnostic impitoyable du processus d'érosion de toutes les valeurs, sa solution à ce nihilisme ne reste pas moins nihiliste, aussi longtemps que la volonté de puissance ne se soustrait pas elle non plus à l'histoire des opérations métaphysiques de déterminer et, en même temps, d'oublier l'être (Heidegger 1971, 372-375). En essence, Nietzsche demeure, pour Heidegger, le dernier épisode de la métaphysique qu'il prétendait dépasser et la vision nietzschéenne sur l'art comme physiologie de l'artiste constitue l'épilogue de l'esthétique moderne jumelée à la métaphysique de la subjectivité (Heidegger 1971, 88-89). La liaison de ce nihilisme métaphysique avec la technique devient de la sorte plus transparente, Nietzsche étant, pour Heidegger, à la limite, un « penseur de la technique » c'est-à-dire du destin de la métaphysique occidentale, lorsque l'abondance des choses fabriquées par la technique ne peut pas suppléer à l'appauvrissement d'être du monde et lorsque « la volonté de volonté », tautologie d'une « volonté de puissance » qui se veut soi-même, se manifeste par une pensée calculante et maîtresse de tout ce qui est matériel (Dastur 2011, 126). La mécanisation n'est qu'un domaine de cet apogée technique, à côté des autres domaines de l'existant, y compris de celui des valeurs, et l'attardement de Nietzsche dans l'affirmation de la vie est, dans cette interprétation, l'avant-dernière étape vers la raison calculante, l'art et la

vérité devenant des noms pour la technique et pour la productivité (Heidegger 1958, 93-94).

Avant de continuer, il faut, pourtant, reconnaître, selon l'exhortation de la plupart des exégèses, que la pensée de Heidegger ne devient, par cette critique, une pensée pastorale antimoderne et que la technique moderne ne fait, pour Heidegger, que couvrir, par son excès, sa propre essence non-technique qui a un sens ontologique important comme modalité de dévoilement. Au fond, le dépassement de la métaphysique – tel que l'annonce Heidegger – et de la primauté implicite de la technique moderne n'est pas une simple opération de dissolution d'une histoire de la pensée, car le sens de ce dépassement gravite irréductiblement entre *Überwindung* et *Verwindung*, entre un dépassement proprement dit et une « assomption ». Ce n'est pas par hasard que Heidegger affirme sur l'essence de la technique que le danger est simultané avec « ce qui sauve », suggérant que l'événement de l'être (*Ereignis*) survient précisément avec l'aliénation maximale de l'homme. Le problème est aussi complexe que l'essence de la technique, conformément à Heidegger lui-même, est ambiguë (Heidegger 1958, 44). Mais est-ce que cela signifie – comme se le demande, par exemple, Gianni Vattimo – que la technique moderne doit arriver au bout pour permettre cet événement ? Ou que la métaphysique ne peut pas être dépassée, donc que tout changement du mode de penser l'être a lieu seulement en son intérieur (Vattimo 1993, 112-113) ? Que l'on ne doit pas dépasser le nihilisme, mais le parcourir ?

Il ne faut pas oublier que le sens du mouvement, que Heidegger retrouve dans sa plénitude dans la pensée grecque du concept de *physis*, est celui occulté par la modernité qui a réduit le mouvement au déplacement spatial comme changement de lieu. L'insistance avec laquelle Heidegger rentre à la *physis* des Grecs anciens, redécouvrant le mouvement dont le principe est cette *physis* comme *arché kineseos* (Heidegger 1990, 500), trace, sans doute, une direction dans laquelle Heidegger comprend de dépasser la dérive moderne de la métaphysique. Ensuite, il faut rappeler que Heidegger distingue fermement entre une pensée calculante et une pensée essentielle de l'être (Heidegger 1990, 80-83). « La consommation » de l'étant, attribuée par Heidegger à la pensée calculante à laquelle on refuse la confirmation de l'être, a son correspondant esthétique. Il ne faut pas oublier non plus, d'ailleurs, l'exaltation des sentiments de la guerre dans les textes fondateurs du futurisme italien, car l'idée d'une conflagration introduit dans le futurisme une composante nihiliste significative : en dernière instance, celle-ci peut être comprise comme une érosion de toutes les valeurs du passé et, par un geste semblable à celui nietzschéen, comme remplacement de celles-ci par le nouveau mythe, en l'espèce celui du mécanisme. Pareil au calcul où les étants sont consumés en tant que nombres, où la somme anéantit sa propre totalité, dissolvant ses unités, l'espace dont l'étendue est conquise



par le mouvement de l'automobile, produit de la mécanique moderne, anéantit les étants, réduisant leur expérience à celle de points identiques ajoutés les uns aux autres. Pour la technique moderne, l'expérience du néant ou de l'anéantissement n'est pas l'expérience de « l'étant dans son ensemble », mais l'expérience de la consommation de tous les étants.

Comme on le sait, le progrès des derniers siècles en ce qui concerne la vitesse de déplacement des moyens de transport, depuis l'invention et la propagation du moteur à vapeur, a donné naissance à cet effet optique, spécifique au déplacement à grande vitesse, qui consiste dans l'incapacité du sujet de percevoir distinctement les objets du paysage (les artistes futuristes groupés autour de Marinetti ayant déjà l'intuition du potentiel esthétique de ce phénomène). Le phénomène ne se réduit pas, en ce qui nous intéresse ici, à une simple psychologie ou physiologie de la perception visuelle. L'automobile en mouvement crée une expérience diamétralement opposée à celle de l'ancien temple grec : si le temple « installe un monde » et « pro-duit une terre » en permettant à celui qui entre dans son enceinte d'observer précisément l'espace qui l'entoure, l'automobile n'ouvre l'espace autour de lui que pour consumer l'étant du paysage dans un mouvement qui oblitère le rapport même du *Dasein* au monde. Le regard est remplacé par l'optique. Si le temple crée la visibilité du paysage et des étants, l'automobile la supprime par un phénomène optique. D'ailleurs, il faut noter que, pour Heidegger, le monde n'est pas la nature au sens de l'étant naturel, mais aussi que le « monde » et la « terre » dont Heidegger parle en décrivant le temple s'entr'appartiennent comme l'ouverture et la fermeture (Dastur 2011, 37) ; cependant, c'est l'œuvre d'art, y compris le temple, qui, tout en ouvrant l'espace, contrairement à la doctrine traditionnelle, doit *précéder* la nature et la rendre visible : comme le dit Françoise Dastur, « c'est la nature qui vient *après* l'art » (Dastur 2011, 36). Lorsque Marinetti compare la position du pilote de la voiture de course à celle d'un mort dans la bière, il réussit à suggérer la manière dont le mouvement – signe caractéristique de la vie, en général – tend, par l'accélération de l'automobile moderne, précisément vers la limite de la vie, vers sa propre liquidation et, avec elle, vers la liquidation des étants qui se présentent au *Dasein* en vertu de son être-au-monde. En supprimant, par la vitesse, le monde comme apparition des étants, l'automobile de l'imaginaire futuriste devient, précisément comme Marinetti la décrit, une bière. L'image du paysage devenu indistinct à cause de la vitesse de déplacement dans le transport moderne montre la manière dont le monde comme apparition de l'étant est transformé en un milieu spatial homogène d'éléments sensoriels quasi-indistincts.

Brièvement, les transformations qui caractérisent la vie urbaine moderne pendant la première partie du XX<sup>e</sup> siècle, surtout la prolifération des machines et le régime scientifique de détermination de l'expérience, sont reflétées, de manière opposée, d'un côté par l'esthétique de l'avant-garde

futuriste – apogée de la modernité technologique – et de l'autre côté par la pensée ontologique de Heidegger ; concernant cette dernière, il ne faut pas sous-estimer la réaction par rapport à ces dernières conséquences de la modernité, dans la compréhension du retour de Heidegger à la pensée hellène de l'être et à la poésie.

### **Le mouvement mécanisé et l'expérience de l'espace. Au-delà de l'herméneutique heideggérienne ?**

L'expérience moderne de la voiture est l'expérience où, par une forme mécanisée de mouvement, le paysage est sacrifié en faveur de la destination, et le lieu est sacrifié en faveur de la conquête de l'espace. La pensée calculante du mouvement mécanisé peut être regardée de la sorte, d'une perspective qui, proche de celle antérieure, revient à l'idée d'espace que l'expérience de la voiture transforme radicalement pendant le *Zeitgeist* moderne. Dans la conférence intitulée « La Chose », soutenue en 1950 devant l'Académie bavaroise de Beaux-Arts, Heidegger affirme dès le début la thèse conformément à laquelle les dispositifs si fascinants du XX<sup>e</sup> siècle, des moyens de transport à la radio et à la télévision, réduisent les distances dans l'espace et dans le temps, mais sans que cela signifie la véritable approche des choses en tant que choses (Heidegger 1958, 194-195). En essence, après que la modernité a transformé l'étant en objet (*Gegenstand*), la technique moderne a transformé l'objet en ce que Heidegger a appelé « le fonds » (*Bestand*), le faisant disparaître, finalement, en tant qu'objet. Ce diagnostic heideggérien revient, dans la conférence de 1950, à affirmer, dans une formule radicale que « le savoir de la science a déjà détruit les choses en tant que choses, longtemps avant l'explosion de la bombe atomique » (Heidegger 1958, 201). Dans la mesure où elles ont été les contemporaines de ce destin de la connaissance, les avant-gardes historiques doivent avoir ressenti l'expérience de cet « anéantissement » évoqué par Heidegger, même si par une toute autre optique. Pour cette raison, la tâche dont les avant-gardes elles-mêmes sont devenues, à plusieurs degrés, conscientes est, premièrement, celle d'extraire le sens esthétique positif d'une expérience historique du bouleversement de la pensée et de la vie, finissant, malgré cela, par la confirmer.

La vision futuriste sur la voiture, vision que l'on doit prendre au sens le plus littéral (Marinetti lui-même s'est fait photographier au volant d'une automobile, pour ne plus mentionner un accident de voiture mineur, subi par le poète à Milan en 1908), est de la sorte symptomatique pour ce frénétique épisode de l'évolution technique et scientifique de l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, dans un monde où le scientisme gagnait de la popularité et où les distances commençaient à être perçues toujours plus souvent en fonction des chiffres de la vitesse des nouveaux moyens de transport. L'espace n'est

plus mesuré pour être utilisé, mais pour être conquis en tant que succession de points. De cet espace, l'étant tel qu'il est rencontré par la *Dasein* dans le monde disparaît, étant transformé en étendue. La proclamation futuriste de l'abolissement de l'espace peut être interprétée de la sorte à partir de l'idée de mouvement en tant que changement permanent de place : si le temple a sa *place* sur une colline, l'automobile peut être n'importe où dans l'espace compris, scientifiquement, comme *extensio*. Dans la conférence « Bâtir, habiter, penser » de 1951, Heidegger, qui arrive à argumenter que l'expérience de l'habitation est plus proche de l'essence de l'espace que la physique et la géométrie modernes, montre de quelle manière la construction qui est, par exemple, un pont crée une *place* dont les *espaces* obtiennent leur essence (Heidegger 1958, 179 et sqq.). En tant que détermination des distances en fonction des endroits, l'espace est inséparable de l'homme car la manière d'être de l'homme, comme le dit Heidegger dans sa conférence, est celle d'habiter, et le fait d'habiter est le fait d'ouvrir l'espace par la construction et par l'aménagement. On peut en déduire que l'expérience de l'automobile, comme expérience du mouvement spécifique au nomadisme de l'homme moderne, traduit, par le changement permanent de place, l'impossibilité de cette habitation où les espaces obtiendraient leur être : suite à l'expérience de l'automobile moderne, il semble ne plus y avoir un « chez soi » véritable, autre que la voiture elle-même, ni une situation de l'homme, en tant que mortel, sur la terre. Non moins, la voiture opère une inversion similaire à celle que remarque Heidegger, dans « La Question de la technique », entre le vieux pont au-dessus de la rivière qui se crée entre les rivages et la centrale hydroélectrique qui semble, en échange, contraindre elle-même le cours de la rivière (Heidegger 1958, 22) : pareille à elle, l'automobile détermine et contraint son propre chemin, la terre, dans la mesure où l'énergie impose toujours la soumission à une commande. Ce n'est pas d'ailleurs par hasard que la transformation de la chose (*Gegenstand*) en ce que Heidegger appelle « le fonds » (*Bestand*) revient précisément comme un problème de la « volonté de volonté », incluant le moment nietzschéen de la métaphysique dans une pensée purement technique à partir de son essence : l'intensification nietzschéenne de la vie et de la force vitale n'est, de ce point de vue heideggérien, que l'avant-dernier pas du projet métaphysique moderne de « la tâche de commettre » (*bestellen*) (Heidegger 1958, 91-100).

Métaphore d'une attitude esthétique et politique plus ample, l'amour du danger et de l'énergie célébré dans le premier article du manifeste de Marinetti peut être interprété, en dernière instance, comme une « immondation » (*Entweltlichung*) dans un sens heideggérien, dans la mesure où il apparaît comme une conséquence de la pensée calculante des nouvelles industries et de la nouvelle science de la nature, en particulier de la mécanique évoquée par les futuristes. L'espace mathématique – qui, comme

on va le voir ci-dessous, a été théorisé par Hermann Minkovski peu avant l'apparition de l'avant-garde futuriste – n'est plus un espace des étants donnés au regard préalable. C'est dans l'espace mathématique parcouru par l'automobile que se produit un détachement de l'étant rencontré au préalable : considéré de manière abstraite comme *extensio*, cet espace est vidé de lieux et de choses. Le triomphe de l'automobile moderne sur la statue de la Victoire de Samothrace n'est pas, de ce point de vue, le triomphe du mouvement de la voiture sur l'immobilité de la statue, mais le triomphe de l'espace abstrait sur le lieu et aussi le triomphe d'un espace qui anéantit, avec son parcours, sa propre totalité en tant que totalité de points. Retrouvons-nous ici, dans une expression esthétique, le diagnostic heideggérien de la « Postface à *Qu'est-ce que la métaphysique ?* » sur la consommation de l'être par la pensée calculante ? Si le détachement de l'étant en vue de la confirmation de l'être est, conformément à Heidegger, *le sacrifice*, l'anéantissement de l'étant est, en échange, *le danger* comme revers inévitable de l'efficiencia, en particulier de la vitesse. Étendu dans sa voiture, Marinetti a eu l'intuition de la manière dont cette préfiguration du danger mortel relève, dans un sens assez nietzschéen, une intense physiologie de l'artiste qui se trouve au volant, représentant en même temps une passion transformatrice, même un véritable trans-humanisme : « Je m'allongeai sur la mienne [la voiture] comme un cadavre dans sa bière, mais je ressuscitai soudain sous le volant » (Marinetti 1997, 180). Pourtant, c'est précisément ce sentiment de la vie mis en tension avec l'expérience de la mort – apanage de la vie urbaine du début du nouveau siècle – qui relève d'un vitalisme qui ne peut pas être neutralisé, dans le cas des futuristes, par la simple rationalité mécanique de l'absorption des choses dans des points. Par contre, la nouvelle expérience du mouvement – dans un espace que l'excursus dans la théorie de Heidegger nous permet de comprendre dans son rapport au monde et au lieu – engendre, par la poésie de Marinetti, les expressions paradoxales de l'esprit futuriste : « la sensibilité numérique » et « la splendeur géométrique et mécanique » qui semblent, à vrai dire, loin de la « splendeur de la simplicité modeste » invoquée de manière aphoristique par Heidegger dans *L'Expérience de la pensée*.

Et pourtant, l'intuition déclarée des futuristes est précisément celle de transformer la *quantité* des grandeurs physiques qui modèlent leur expérience esthétique en *qualité* du vécu. La fusion entre le mécanicisme et le vitalisme que réalise le mouvement mécanisé nous met devant un paradoxe qui, pour utiliser une expression d'Antoine Compagnon, pourrait être l'un des paradoxes de la modernité même. Il ne faut pas perdre de vue le fait qu'Henri Bergson a exercé une influence idéatique considérable sur les avant-gardistes futuristes ; la vision de celui-ci sur l'expérience de la conscience et sur la durée propose un concept de vécu qualitatif fondamentalement différent de la représentation scientifique de la réalité. La

mécanisation de la vie et la vitalisation de la machine représentent les deux directions complémentaires d'un processus culturel paradoxal, que l'on peut situer historiquement dans une modernité par rapport à laquelle le futurisme avant-gardiste n'est qu'une hypostase spécifique. Pour le spectateur qui regarde l'automobile de l'extérieur, celle-ci apporte avec soi la promesse de réalisation de l'idéal d'un mouvement suffisamment rapide pour qu'il ne se laisse même pas percevoir dans son déroulement : comme s'il se trouvait partout et nulle part, le corps porté par le mouvement rapide du dispositif moderne simule à la fois son ubiquité et son inexistence. La relation entre l'objet esthétique futuriste et la représentation classique de l'art n'est pas univoque. Le fait que le futurisme italien ne peut pas être entièrement réduit à un processus de désenchantement moderne du monde, ni à une rationalité vidée de réactions sensibles, le fait qu'il n'évacue pas complètement la représentation du divin et du mythique est prouvé non seulement par la tournure néoclassique que certains artistes aux origines futuristes, mais divorçant de Marinetti, réaliseront les décennies suivantes, avec les explorations caractérisées comme métaphysiques, irrationnelles, oniriques et presque archaïques (par exemple, le cas du peintre Carlo Carrà et de son alliance artistique avec Giorgio de Chirico) ; mais même l'image de ce machinisme fondateur, décrite avec tant de poésie dans le manifeste futuriste de Marinetti, suggère que le mouvement ne peut pas être réduit, pourtant, à une rationalité mécanique pure.

Sigfried Giedion, un critique de la mécanisation industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle et des effets de celle-ci, a aperçu un changement significatif en train de se produire, semble-t-il, par la redécouverte de l'organique et de l'imaginaire humain au XX<sup>e</sup> siècle, lorsque les découvertes de la science ne sont plus neutres par rapport au sentiment et à l'imagination (Giedion 1959, 11-17). Giedion observe, entre autres, comme l'un des germes de ce changement, la quasi-contemporanéité entre l'avant-garde futuriste et celle cubiste, d'un côté, et la production dans les sciences exactes de découvertes qui transcendent la vieille rationalité géométrique et physique, de l'autre côté : la théorie de Minkovski, professeur d'Albert Einstein, sur le continuum espace-temps apparaît un an avant le manifeste futuriste de Marinetti (Giedion 1959, 14). Finalement, Giedion arrive à décrire l'horizon d'un possible et désirable dépassement de la scission historique produite entre l'extérieur politique et l'intérieur de l'âme, entre la pensée et la passion, entre la rationalité scientifique et les catégories de l'organique et de l'imaginaire. Cette perspective revient à préciser, comme l'a observé Pierre Francastel, la transition supposée du mécanique à l'irrationnel, annonçant une ère organique dans l'art (Francastel 2014, 49-57). Bien sûr, cette thèse pourrait éclaircir, en ce qui nous intéresse, le problème particulier du futurisme, malgré les aspects contestables de la théorie de Giedion. Le mouvement, en tant que phénomène glorifié par les futuristes, ne doit plus

être compris exclusivement dans le paradigme d'une rationalité mécanique, mais dans un paradigme de l'imaginaire non rationnel qui a pénétré inclusivement dans la rationalité scientifique de l'époque.

Il est surtout important de retenir que la nouvelle exaltation des sentiments de la période de l'avant-garde futuriste ne peut pas être regardée par le prisme d'une nostalgie du romantisme et de l'exploration des catégories du sensible opposées à la raison de l'époque industrielle, surtout parce que le futurisme de Marinetti ne proclame pas le triomphe des passions d'une expérience organique qui n'ait pas été modelée par la transformation industrielle de la société ; il dénonce même « le passéisme » des romantiques et exprime son adversité par rapport au romantisme. En échange, d'une manière paradoxale, la tournure mécaniciste de l'art dans le futurisme, l'enchantement de la matière mise en mouvement, peut être interprétée par un concept de nostalgie de l'Antiquité, comme cette notion a été exposée par l'historien d'art Horst Bredekamp et comme nous allons le voir ci-dessous. L'ambition de Marinetti lui-même de nier la tradition se trouve sous-minée de l'intérieur par l'aura résistante du mythe même qui entoure le culte de la machine, par l'enchantement de la matière animée. Le sentiment de la pré-modernité représente, pour cette raison, une sorte de « retour du refoulé », même pour l'artiste qui décide de supprimer toute attitude passéiste. Mais, en dépassant l'espace de la manière que nous avons analysée, en séparant l'homme de son habitation sur cette terre en tant que mortel, l'objet esthétique futuriste qu'est la machine peut-il encore rassembler le célèbre et mystérieux Quadripartite de la terre, du ciel, des divins et des mortels par lequel Heidegger, en décrivant le monde, opposait de la résistance au désenchantement moderne de celui-ci ? De quelle manière le divin intervient-il toujours dans l'œuvre futuriste de la mécanique ? Si l'interprétation jusqu'ici du mécanicisme moderne et futuriste a constitué une herméneutique culturelle greffée sur la philosophie de Heidegger, peut-on opposer à celle-ci un autre régime d'interprétation du culte de la machine, en parcourant l'histoire de l'art ?

### **De retour au mythe ? Les avatars de la machine et la nostalgie de la pré-modernité**

Bien qu'avant-gardiste, donc moderne, l'éloge futuriste, en l'espèce marinettien, d'une forme exceptionnelle de mouvement peut être interprété aussi d'une perspective différente de celle d'une critique de la technique qui identifie dans l'œuvre futuriste un machinisme strictement rationnel ; précisément, il peut être interprété, comme nous l'avons précisé ci-dessus, comme une évocation subtile de représentations beaucoup plus anciennes, par rapport auxquelles la machine apparaît comme une transfiguration aux moyens technologiques. Une centaine d'années après le manifeste futuriste,

L'artiste belge contemporain Wim Delvoye a conféré au culte esthétique de la machine un caractère auto-ironique par quelques-uns de ses ouvrages. Ici s'encadre, par exemple, l'expérimentation artistique par laquelle Delvoye a scanné avec des rayons X des corps humains, exposant ensuite les radiographies dans le cadre spécifique à des vitraux gothiques. Semblant se substituer, dans le cadre du vitrail, aux images habituelles des saints ou des scènes religieuses qui, pour la tradition prémoderne, constituaient des objets d'une contemplation pieuse, les radiographies de Delvoye, conformément à l'intention déclarée de l'auteur, exposent le corps humain dans la mesure où elles le réduisent, à la fois, mettant en relief son aspect squelettique, à une vague ressemblance avec une machine, en vertu de la fonction locomotrice du système osseux (Amy 2002). Le culte moderne de la machine est associé à un cadre esthétique prémoderne précisément pour mettre en évidence le remplacement de l'objet de culte réalisé par la modernité industrielle. L'auto-ironie implicite de tels projets artistiques est au moins aussi évidente dans le cas de l'œuvre *Cement Truck* de Delvoye, de 2010. Semblant évoquer une idée plus ancienne de Roland Barthes, qui, à l'occasion de la présentation du modèle Citroën DS, avait comparé l'automobile à une cathédrale gothique en vertu de leur pouvoir d'illustrer l'esprit de création d'une époque (Barthes 1957, 140), Delvoye a réalisé, à l'aide du laser, une structure en métal sous la forme d'un camion dont les composantes consistaient de décorations au style gothique de type filigrane.

Mais l'association entre la cathédrale gothique et la voiture ne représente pas la seule modalité de transmettre le rapport déconcertant entre l'aspect décoratif et celui fonctionnel, incluant une dimension cinétique : dans une exposition de la galerie Perrotin de New York de 2017, Delvoye a exposé une carcasse d'automobile Maserati, le modèle 450S, produit dans les années 1950. Incrusté d'un modèle décoratif inspiré de l'art du Moyen Orient et décrit par l'artiste comme « a new flying carpet », l'objet exposé se proposait de suggérer, par sa forme aérodynamique, l'aspect du tapis volant du folklore oriental. La rencontre insolite entre la forme décorative et la fonction, entre l'élément prémoderne spirituel et l'élément moderne industriel, entre la cathédrale ou le tapis volant et la voiture, respectivement entre l'objet religieux ou magique et celui profane, pourrait signifier, au-delà de l'esthétique du déconcertant, une certaine nostalgie de la modernité, ironisée par Delvoye, par rapport au sentiment spécifique précisément à ces créations par rapport auxquelles la modernité elle-même se sent, paradoxalement, séparée par les différentes procédures de sécularisation, de désenchantement du monde ou d'industrialisation. Ce qui intéresse vraiment, concernant le problème du mouvement, dans le cas de l'hybride cathédrale-voiture de Delvoye, est le projet de « transplanter » le sentiment prémoderne de l'art sacré dans le produit industriel dont la valeur

est le mouvement mécanisé. En tant que miracle de la technique, le mouvement est de nouveau, de la sorte, entouré de l'aura d'un mythe.

Le problème d'un rapport paradoxal entre la modernité et l'Antiquité, qui peut circonscrire la tâche d'une investigation du mouvement dans la modernité esthétique, a été observé par Horst Bredekamp dans son analyse dédiée à l'histoire des fameux cabinets de curiosités de l'Europe des XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. Brièvement, Bredekamp a remarqué une « unité orageuse » entre ce qu'il a nommé « la nostalgie de l'Antiquité » et « le culte des machines », unité qui s'est manifestée dans les collections des cabinets de curiosités, mais qui, paradoxalement, a semblé s'opposer à une sorte d'idéologie esthétique conformément à laquelle les automates modernes surclassaient les sculptures immobiles de l'Antiquité par la fascination exercée sur les spectateurs devant le phénomène cinétique. Un premier exemple de cette impression du XVI<sup>e</sup> siècle est offert par Bredekamp dans la description d'un épisode de la création du sculpteur Benvenuto Cellini : puisqu'il n'avait pas réussi à honorer entièrement la commande de statues en argent, Cellini a mis la seule statue réalisée, qui représentait Jupiter, sur un socle qui permettait un léger mouvement de la statue qui a immédiatement conféré à celle-ci l'apparence de la vie et a déterminé le roi d'admirer le résultat de l'ingéniosité de l'artiste (Bredekamp 1996, 3-6). Mais est-ce que ce petit spectacle cinétique du temps de la Renaissance tardive annonçait la fascination moderne pour la machine et pour le mouvement et le triomphe du dynamisme moderne sur l'Antiquité ? Bredekamp est plutôt réservé en ce qui concerne une telle conclusion, surtout parce que les cabinets de curiosités de la période de la modernité précoce (l'époque de Francis Bacon), qui avaient précédé l'apparition des grands musées publics, n'ont pas évacué l'art antique, mais l'ont joint à des objets exposés de facture technique et à des éléments représentant les règnes de la nature, dans un arrangement presque inintelligible aujourd'hui. L'opinion de l'historien d'art est que les collections hétérogènes de curiosités dénotaient, en leur temps, non pas une taxonomie ou une séparation des règnes et des objets, mais plutôt une idée de transition appartenant à l'histoire naturelle dans son acception du XVIII<sup>e</sup> siècle, précisément comme « historisation de la nature » (Bredekamp 1996, 13-15). Selon Bredekamp, cette transition était relevée dans les collections respectives par un enchaînement dont le premier terme était la nature et dont le dernier terme était la machine ou l'automate, ayant comme mailles intermédiaires la statue antique et l'œuvre d'art (Bredekamp 1996, 38). Or, la transition vers la machine pourrait être regardée, en ce qui nous intéresse, comme une transition vers le mouvement mécanisé de l'époque moderne annoncée déjà par l'intérêt public accentué pour des créations telles les figurines ou les poupées automatiques, mouvantes, des XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, bien que certaines idées, utopiques ou légendaires, sur les automates aient déjà circulé dès l'Antiquité et le Moyen



Âge (Bredekamp 2010, 130-132). De pareilles créations ont alimenté, selon Bredekamp, la vision célèbre de Julien Offray de La Mettrie sur « l'homme-machine », mais elles coexistaient avec l'admiration encore à la mode pour les statues antiques (Bredekamp 1996, 8-9) et, comme l'a montré Bredekamp ailleurs, elles évoquaient, à la fois, une idée sur la force (*força*) présente déjà chez Léonard de Vinci, conformément à laquelle l'action des ressorts d'un mécanisme est une expression de la vie (Bredekamp 2010, 125-127).

S'agit-il, avec les XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, d'une époque de transition à la fin de laquelle l'image de l'art antique s'estompera en totalité ? Est-ce que le mouvement des automates s'oppose aux statues antiques immobiles, tout comme l'avenir s'oppose au passé ? Est-ce que l'automate ou la machine est un rival esthétique par excellence moderne des sculptures antiques qu'il remplace ? Les problèmes que ces questions posent impliquent deux observations qu'il est nécessaire de formuler : premièrement, comme le suggèrent les études mêmes de Bredekamp, la statue antique et la machine – bien qu'elles semblent s'opposer comme l'antique et le moderne, le statique et le mouvant, le passé et l'avenir – ne sont pas entièrement séparables, parce que, comme nous allons le voir, la valeur esthétique de la dernière est, à un certain degré, dépendante de son pouvoir d'évoquer la première, tandis qu'elle la surclasse ; deuxièmement, les processus de mécanisation de l'art ou d'esthétisation de la mécanique des siècles qui ont suivi ne peuvent pas être décrits sans tenir compte, pourtant, des événements importants qui ont marqué l'histoire moderne du discours sur l'art, par exemple l'indépendance des beaux-arts, affirmée par Emmanuel Kant en 1790, par rapport à la connaissance et par rapport aux métiers.

Comme nous l'avons déjà observé, Wim Delvoye a offert, par les œuvres que nous avons décrites ci-dessus, un exemple poussé jusqu'à la limite de la satire sur la manière dont la modernité peut incorporer dans une fonction cinétique, donc technique, l'aspect d'un art prémoderne. L'esthétisation insolite de la machine dans l'œuvre de Delvoye constitue, d'ailleurs, un renvoi délibéré au culte futuriste de l'automobile de l'avant-garde italienne des années 1910 : la carcasse de Maserati exposée par Delvoye évoque puissamment la voiture qui, le siècle précédent, enthousiasmait l'auteur du manifeste futuriste. La célèbre sentence prononcée par Filippo Tommaso Marinetti, précisément celle que l'automobile de course surclasse en beauté la sculpture antique de la Victoire de Samothrace, illustre ce paradoxe de l'esthétique mécanique. Bien que décidée de faire *tabula rasa* du patrimoine classique des musées et des bibliothèques, l'avant-garde futuriste ne peut pas se retenir d'exprimer « en négatif » la liaison avec le passé classique et avec la sculpture antique même lorsqu'elle prétend la dissoudre : au fond, si la voiture de course signifie le mouvement comme réalité physique, la représentation antique de la victoire

ailée signifie le mouvement comme suggestion pétrifiée. Le passage du mouvement du registre de la suggestion à celui de la réalité, par la mécanique et par la technique, confère à l'image de l'objet une dimension esthétique supplémentaire – celle du mouvement effectif. C'est pourquoi, dans sa théorie sur « l'acte d'image », le même Bredekamp a mis l'épisode fameux du futurisme italien dans le cadre du problème de « l'acte d'image schématique », en l'espèce de l'animation des sculptures et de l'animation par la motricité. Dans l'opinion de Bredekamp, l'intérêt du futurisme de Marinetti pour l'automobile est l'intérêt pour une motricité qui transcende la distinction entre le vivant et l'anorganique sous la forme de l'hybride homme-machine (Bredekamp 2010, 158). Conformément aux paroles de Marinetti lui-même, l'image de cet hybride est une réalisation technique-artistique du mythe du centaure en tant qu'hybride homme-animal et une promesse de figurer un spectacle pareil au vol des anges, capable d'induire des extases telle celle décrite au début du manifeste futuriste (la transgression du règne humain et animal étant d'ailleurs une note du programme futuriste marinettien). Cela illustre, d'une manière surprenante, non seulement la capacité de l'objet moderne d'évoquer une représentation mythique ou fabuleuse (de la même manière dont la tôle d'une automobile Maserati évoque à Delvoye le tapis volant du conte ou de la manière dont les trains évoquaient à Marinetti des serpents fumants), mais sa capacité de produire réellement un mouvement physique par rapport auquel le centaure ou la victoire ailée n'offraient que le mythe d'une motricité irréaliste. C'est pour cette raison que Marinetti peut proclamer : « Enfin, la Mythologie et l'Idéal mystique sont surpassés. Nous allons assister à la naissance du Centaure et nous verrons bientôt voler les premiers anges ! » (Marinetti 1997, 180). Par la révolution cinétique moderne, la représentation mythique est supprimée et à la fois conservée, dans la mesure où l'exaltation provoquée par le produit technique est un sentiment du mythe de la matière animée transposé dans la modernité.

### **« Le Classicisme » de la machine : de l'apparence esthétique à la nouvelle vérité de l'œuvre d'art**

Les deux analyses ci-dessus du phénomène du mouvement mécanisé et de la machine dans la modernité – en général – et dans l'avant-garde futuriste – en particulier – nous ont menés au seuil d'une contradiction apparente. La tension entre les deux interprétations – l'herméneutique culturelle d'inspiration heideggérienne, d'un côté, et l'histoire de l'art et de la relation avec la technique, de l'autre côté – peut être maintenue au titre de paradoxe, capable d'expliquer la descendance de l'idéologie esthétique du futurisme, aussi bien du mécanisme industriel en tant que produit de la rationalité technique et de l'expérience de la grande ville, que d'un vitalisme

nietzschéen qui conserve quelque chose de la doctrine même de l'art classique. Nous avons vu que l'interprétation de Nietzsche par Heidegger a conduit à la conclusion que la détermination de l'art comme volonté de puissance ne se soustrait pas à la métaphysique même dont il veut se séparer, mais marque un double apogée : de la technocratie, comme accomplissement de la métaphysique par la « volonté de volonté » et de l'esthétique, comme accent sur la physiologie de l'artiste. Dans la mesure où elle relève une nouvelle physiologie de l'artiste (dont le correspondant avant-gardiste est l'expérience marionnettiste même décrite dans le manifeste futuriste), la triade art-science-technique peut être réduite au binôme esthétique-métaphysique, c'est-à-dire au lien entre l'accent esthétique nietzschéen sur l'artiste et l'accent métaphysique moderne sur la subjectivité. Dans une alternative à l'interprétation heideggérienne, Luc Ferry a analysé, en échange, « le moment nietzschéen » dans l'histoire de la modernité esthétique pour arriver à la reconnaissance de Nietzsche comme précurseur de toutes les avant-gardes historiques en vertu de traits différents. La thèse de Ferry est soutenue, comme nous allons le voir, par un argument qui pourrait éclaircir le problème d'un certain esprit classique supprimé et à la fois conservé par les avant-gardes : un nouveau (ou hyper-) classicisme des forces vitales libérées dans la création.

Constatant le démembrement des éléments des cabinets de curiosités anciens au XVIII<sup>e</sup> siècle, Bredekamp a montré de quelle manière la liaison entre l'art et la technique – comme liaison entre la sculpture classique et l'automate moderne dans la modernité précoce – s'est dissoute une fois que, à partir déjà de l'époque de Leibniz, leur hiérarchie est établie par le critère de l'utilité (et donc de la supériorité) de la technique et de la mécanique ou renversée ensuite par le critère de la beauté de l'art (Bredekamp 1996, 119 et sqq.), avant même de la séparation par Kant des beaux-arts des métiers et de la science. L'histoire naturelle, la mécanique et les arts plastiques empruntent des chemins différents. L'épilogue de cette histoire de la séparation mentionnée ci-dessus consiste dans la thèse de Bredekamp qu'une rencontre vague entre l'art classique et la machine ou l'automate ne se produit plus, peut-être que dans les créations métaphysiques de Giorgio de Chirico et de Max Ernst du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'automate et la sculpture antique semblent refaire leur liaison sous une forme onirique ou surréaliste (Bredekamp 1996, 159-160). Mais la scission produite entre l'art classique et la machine entretient elle-même une nostalgie du passé, précisément de la liberté vitale dont le classicisme est l'expression et dont la perte est douloureusement ressentie avec l'industrialisation et avec le mécanisme moderne. Peut-on trouver, par conséquent, un art qui aspire à fusionner la nécessité de l'efficacité mécanique et le sentiment d'une vie libre ? D'un certain point de vue, le futurisme avant-gardiste nourrit cette aspiration sans nécessairement la

conscientiser comme telle et sans réussir à la satisfaire (son résultat étant, comme on le sait, la dégénération en brutalité fasciste et en apologie de la conflagration). Et pourtant, la proclamation futuriste du dépassement de la beauté classique par le spectacle technique du mouvement mécanisé trahit le refoulement du passé, mais aussi la présence d'un sentiment classique transformé.

Dans la mesure où Nietzsche est une influence significative pour l'avant-garde futuriste, à celle-ci pourrait revenir, à la fois, quelque chose du caractère de cet « ultra-individualisme » (l'art comme explosion de la multiplicité d'« atomes » de volonté qui refusent une unité subjective) et, en même temps, de ce « hyper-classicisme » (l'art en relation avec la vérité) – que Luc Ferry a restitué à la conception nietzschéenne de l'art (par opposition à l'interprétation heideggérienne) comme trait définitoire de celle-ci. Selon Ferry, l'art renoue, pour Nietzsche, un nouveau rapport avec la vérité (ce qui fait que cette conception soit « classiciste »), mais avec une vérité qui, dans cet hyper-classicisme nietzschéen, n'est plus l'identité établie, platonicienne, d'Idées ou de l'être, mais la différence, la vie et le devenir (Ferry 2008, 263-264). Cette interprétation du « classicisme » de Nietzsche – qui ne se réduit point à une simple préférence pour « le grand style » de l'art classique – situe celui-ci dans la proximité d'une philosophie du devenir de la catégorie de Bergson ou de Deleuze de plus tard, mais elle réussit, surtout, à expliquer la descendance des avant-gardes historiques d'une pensée nietzschéenne sur la vérité de l'art, montrant, à la fois, que l'élan des forces vitales qui constituent la vérité ne signifie pas la suppression de la rationalité ou de toute autre forme de rigueur (Ferry 2008, 259). *Mutatis mutandis*, l'hyper-classicisme théorisé par Ferry signifie, en ce qui concerne les avant-gardes, la disponibilité scientifique – surtout du futurisme et du cubisme – d'assimiler les fruits du progrès scientifique, dont les découvertes – par exemple, l'espace géométrique non-euclidien – seront la preuve de la relevance des études de plus tard de Sigfried Giedion ou de Pierre Francastel sur ces changements importants du début du XX<sup>e</sup> siècle. Mais comment peut-on comprendre la différence et le devenir qui constituent cette vérité de l'art dans l'hyper-classicisme nietzschéen ? Se réfèrent-ils à l'expression cinétique concrète de la vie, telle celle que présentera le futurisme, en particulier au mouvement ? Poursuivant, finalement, de réduire l'écart entre la conception nietzschéenne et celle heideggérienne sur l'art, Luc Ferry a insisté sur l'idée que la vérité de la différence (à la limite, de la différence ontologique) est un correspondant approximatif de la vérité heideggérienne de l'œuvre d'art, en tant que vérité de l'être, de sorte que l'essence de l'art ne consisterait plus dans la représentation esthétique, mais dans la « venue en présence » heideggérienne, donc dans l'invisible, donc dans la différence (Ferry 2008, 265). Mais cela ne semble plus s'appliquer à l'esthétique cinétique du

futurisme, lorsque la liaison avec la vérité originaire du dévoilement est mise en danger, et que l'œuvre d'art est couverte d'un excès de technique et d'un excès d'esthétique qui, pour Heidegger, occultent son essentiel ontologique.

Bien que sa prémisse soit toujours le statut de Nietzsche de penseur de la différence, Gianni Vattimo – qui se détache lui aussi de l'interprétation heideggérienne de la volonté de puissance en tant qu'apogée de l'organisation technocratique du monde, mais qui ne souscrit pas non plus aux interprétations qui insistent sur l'opposition classiciste de Nietzsche par rapport au romantisme – a mis en évidence précisément les sources de l'œuvre nietzschéenne où l'art n'est pas conçu uniquement selon les critères d'un « grand style » opposé à la décadence romantique (Vattimo 1993, 100). Le résultat en est la redécouverte de l'accent mis sur le mouvement pulsionnel de la vie, sur l'idée que ce que l'artiste communique n'est pas l'unité de pensée, mais le dynamisme des mouvements psychophysiques et des forces vitales, enfin, sur l'idée que l'art signifie action sur les sens et sur les muscles et même une expérience « déstructurante » pour le sujet (Vattimo 1993, 96-104). Bien que Nietzsche, comme le rappelle aussi Georg Simmel, fût hostile à l'expérience de la ville, l'abondance de sensations, qu'il identifie comme condition de la création, se retrouvera en quelque sorte dans les cadres spatio-temporels de la vie urbaine moderne. Dans la mesure où le futurisme, produit de l'expérience de l'urbanisation et de l'industrialisation, superpose l'exaltation du sentiment de la vie et la fascination insolite devant la technique, le mouvement mécanisé dont Marinetti fait l'éloge est la traduction, dans l'expression de la nouvelle époque des industries, du mouvement d'une physiologie instinctuelle prolongée par le dispositif de la voiture de course, véritable extension matérielle du corps du pilote. Le mouvement mécanisé est destiné, de ce point de vue, à être l'extension et l'accomplissement d'un mouvement de la vie.

## Conclusions

Le cadre conceptuel heideggérien nous a aidés, en première instance, à interpréter l'influence de Nietzsche sur l'avant-garde futuriste par le prisme d'une métaphysique moderne où la technique, d'un côté, et l'esthétique, de l'autre côté, arrivent à leurs dernières conséquences : la première comme « tâche de commettre », la seconde comme « physiologie de l'artiste », les deux présentes dans l'idéologie futuriste de Marinetti. De ce double point de vue, le mouvement mécanisé représente aussi bien une expression de la technique – comme performance de la machine –, que de l'esthétique – dans la mesure où elle produit une expérience vécue. Ensuite, nous avons vu que la liaison avec le classicisme – que la modernité croyait avoir coupée irréversiblement – peut être refaite de deux manières. La

première – qui tient à l'apparence esthétique de l'œuvre – est celle où la configuration même de l'œuvre d'art évoque une représentation classique, dans une manière similaire à celle dont les œuvres de Wim Delvoye évoquent l'aspect d'un art prémoderne ou dont l'automobile de Marinetti, sous sa forme d'hybride homme-machine, évoque l'image du centaure (ici déjà, la césure entre l'antique et le moderne apparaît, cependant, par l'effectivité du mouvement mécanisé, qui s'oppose à l'immobilité de l'objet prémoderne). La seconde manière – qui tient à une doctrine de l'art – est celle où on reconnaît à l'art une fonction de vérité spécifique, comme il était arrivé dans le cas du grand art du passé. S'il y a une continuité entre la pensée de Nietzsche et l'avant-garde futuriste, cette continuité ne consiste pas, bien sûr, dans la préférence de Nietzsche pour le classicisme comme tel, mais dans l'idée d'une œuvre qui exprime sa vérité, une vérité où l'artiste lui-même, par toute sa physiologie, est absorbé et dissous en tant que sujet (comme dans cette ligne fine entre la vie et la mort suggérée dans le manifeste de Marinetti).

C'est un fait qui tient, probablement, à la césure de la modernité, à la rupture qu'elle projette par rapport au passé classique, et non pas à une sensibilité spéculative à la différence ontologique, celui que la nouvelle vérité de l'art n'est plus assumée en tant qu'identité de l'idée ou de l'être, mais en tant que différence et devenir. L'ambition futuriste d'une nouvelle grandeur artistique demande que la vérité de celle-ci soit opposée à la vérité révolue de l'art du passé, c'est-à-dire de l'art des musées tellement détestés par les futuristes. Le devenir qui est la nouvelle vérité de l'art suppose le mouvement dans la manière dont celui-ci est perçu par l'expérience moderne. Le tableau *Le Dynamisme d'une automobile*, peint par Luigi Russolo en 1912, est, pour cette raison, extrêmement représentatif de ce régime cinétique de l'expérience et de la pensée, lorsque le mouvement acquiert de l'effectivité, passant de l'idée à la réalité. La différence en tant que vérité doit être interprétée ici non pas comme prémisses de la « venue en présence » heideggerienne – surtout parce que le futurisme est indubitablement le produit de la domination moderne de la technique qui a couvert sa propre essence non-technique, effaçant sa liaison avec la vérité origininaire du dévoilement – mais comme opposition par rapport à l'identité stable de l'œuvre immobile. Frisant la métamorphose de l'objet et cette interférence des règnes dont rêvait Marinetti, la libération du mouvement est totale. À la limite, cette vérité est toujours une de la sensibilité, sensibilité dont « la science » est l'esthétique. Si Heidegger concluait sa réflexion sur la technique en parlant de l'art, c'est parce que le vieux concept de *techné* comprenait la production du beau, donc l'art dans son sens grec (Heidegger 1958, 46-48). L'avant-garde futuriste, dans la mesure où elle offre l'œuvre d'une expérience esthétique pure, ne se situe plus dans ce domaine. Comme apogée de la modernité, elle ne peut pas refaire cette unité du beau et de la

production précisément parce que son œuvre est, selon les dires de Heidegger, « vécue esthétiquement » ; elle ne trouve plus sa relation avec la vérité du dévoilement de type *poiesis*. Il ne faut pas de la sorte oublier que l'art, tel que conçu par Heidegger, demeure lié à *l'essence* de la technique, étant en même temps différent d'elle :

« À force de technique nous ne percevons pas encore l'essentiel de la technique, tout comme, à force d'esthétique nous ne préservons plus l'être essentiel de l'art » (Heidegger 1958, 48).

Si à un bout de la modernité le classicisme était vaincu par la mécanique moderne, bien qu'encore rudimentaire, dans l'épisode relaté par Bredekamp de l'exposition de la statue mise en mouvement de Cellini, à l'autre bout la sculpture classique, comme vérité de l'identité, est surclassée par la voiture de Marinetti, dont on fait l'éloge en tant que nouvelle vérité des forces vitales et du mouvement. Pour cette raison, il est possible que le vitalisme ne soit pas absorbé tout simplement par le mécanisme de la pensée calculante, mais qu'il constitue l'effet d'un classicisme inversé, qui introduit la vérité comme vérité de la vie et du devenir – et non pas de l'identité classique – dans l'œuvre mécanisée de l'époque de la technique. Le mouvement mécanisé – dans lequel l'art d'avant-garde futuriste voit une expression de la vie, de l'énergie, mais aussi du danger – a, pareillement à la sculpture classique qu'il surclasse, sa propre vérité et, dans la mesure où cette vérité est une de l'art (d'où proviendrait l'hyper-classicisme au sens nietzschéen de l'avant-garde, de même qu'une nostalgie dissimulée pour la grandeur classique passée), il a sa propre valence esthétique.

## References

- Amy, Michaël. 2002. « The Body As Machine, Taken To Its Extreme ». *New York Times*, January 20, 2002. <https://www.nytimes.com/2002/01/20/arts/art-architecture-the-body-as-machine-taken-to-its-extreme.html>.
- Anders, Günther. 2011. *L'obsolescence de l'homme* (tome II: *Sur la destruction de la vie à l'époque de la troisième révolution industrielle*). Traduit par Christophe David. Paris: Éditions Fario.
- Barthes, Roland. 1957. *Mythologies*. Paris: Éditions du Seuil.
- Bredekamp, Horst. 1996. *Machines et cabinets de curiosités*. Traduit par Nicole Casanova. Paris: Diderot multimédia.
- Bredekamp, Horst. 2010. *Theorie des Bildakts. Frankfurter Adorno-Vorlesungen 2007*, Berlin: Suhrkamp.
- Dastur, Françoise. 2011. *Heidegger et la pensée à venir*. Paris: J. Vrin.
- Ferry, Luc. 2008. *Homo Aestheticus. L'invention du goût à l'âge démocratique*. Paris: Éditions Grasset & Fasquelle.
- Francastel, Pierre. 2014. *Art et technique aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Paris: Éditions Gallimard/Denoël.

- Giedion, Sigfried. 1959. *Space, Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*. Cambridge: Harvard University Press.
- Heidegger, Martin. 1958. *Essais et conférences*. Traduit par André Préau. Paris: Éditions Gallimard.
- Heidegger, Martin. 1971. *Nietzsche* (tome I). Traduit par Pierre Klossowski. Paris: Éditions Gallimard.
- Heidegger, Martin. 1990. *Questions I et II*. Traduit par Kostas Axelos, Jean Beaufret, Walter Biemel *et alii*. Paris: Éditions Gallimard.
- Marinetti, Filippo Tommaso. 1997. « Fondation et manifeste du Futurisme ». In *Art en théorie. 1900-1990*. Anthologie par Charles Harrison et Paul Wood. 179-183. Paris: Éditions Hazan.
- Simmel, Georg. 1995. *Gesamtausgabe*, 7. Band: *Aufsätze und Abhandlungen. 1901-1908*, 1. Band. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Vattimo, Gianni. 1993. *The Adventure of Difference. Philosophy after Nietzsche and Heidegger*. Translated by Cyprian Blamires and Thomas Harrison. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.