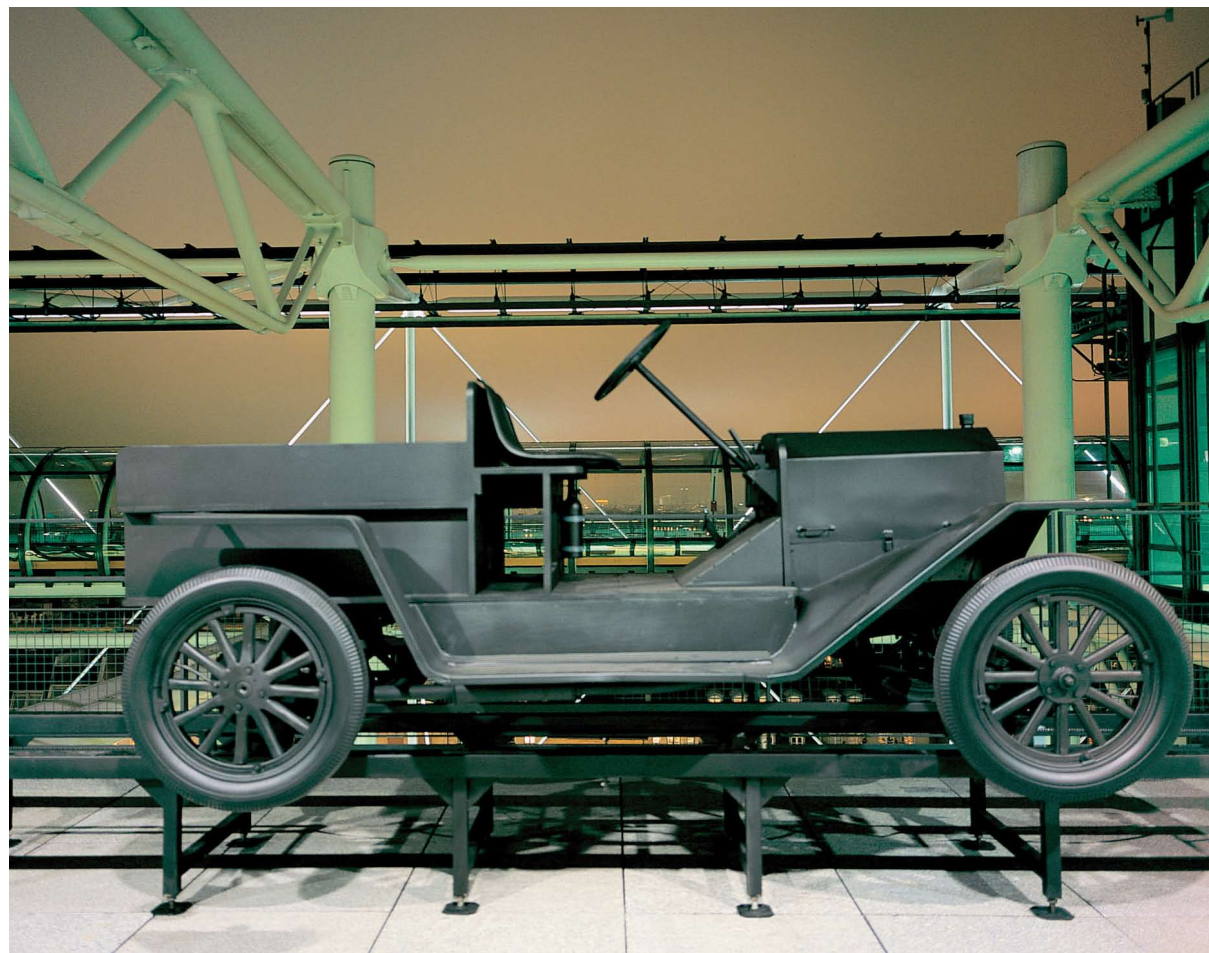


Arnauld Pierre

FUTUR ANTÉRIEUR

Une uchronie contemporaine



Xavier Veilhan, *La Ford T*, 1999, châssis métallique, carrosserie bois et métal, moteur d'époque restauré, travelling électrique composé de 10 modules de 3 m, 175 x 300 x 170 cm, © Veilhan/ADAGP, Paris, 2009, coll. FRAC Poitou-Charentes, Angoulême, courtesy galerie Emmanuel Perrotin, Paris/Miami

Jamais la complicité, dénoncée notamment par Fredric Jameson, entre fin du modernisme, dépréciation du futur et « stade tardif du capitalisme » n'aura paru plus flagrante qu'en ce moment, alors qu'éclatent au grand jour les conséquences mortelles de la recherche du profit immédiat et des taux de rendement intenable, déclinaisons dans la sphère économique du penchant général, mais non moins suicidaire, qui aura conduit à la contraction de l'investissement temporel sur un présent dramatiquement réduit. Dans le domaine de l'art, la fin du modernisme et la mise à mort du futur se seront traduites par une crise de l'historicité à laquelle s'est substitué un historicisme inconséquent, agrégat de références indiscriminées et immotivées à des formes et à des moments du passé qui s'équivalaient tous et témoignaient d'une incapacité infantile à articuler la différence historique non seulement du futur mais aussi du passé¹. L'éccœurement devant cette situation a atteint de tels niveaux que l'on est heureux d'observer la façon dont certains artistes – que j'appellerai « archéomodernistes » – donnent aujourd'hui une forme à cette historicité véritable que nous aide à penser Jameson pour construire, contre le temps anémique du postmodernisme, son cannibalisme aveugle et insatiable, son insupportable relativisme, une nouvelle relation d'interpolation avec certains moments matriciels du modernisme dans leur rapport génératif à notre présent et à notre imaginaire².

Il y a – pour le dire vite – plusieurs façons d'entendre ce qu'est le modernisme, notion que son histoire a scindée en une double acception. À une oreille anglo-saxonne, et à celle de la critique formaliste qui en a fait son assise théorique, le terme rappellera le projet réflexif, d'inspiration kantienne puis greenbergienne, d'un art tourné vers la quête essentialiste de la pureté de son médium spécifique. La force de ce modernisme-là aura été de parvenir, au moins temporairement, à superposer plus ou moins étroitement l'histoire de cette recherche avec celle de tout l'art dit moderne ou d'avant-garde. À ceci près que ce modernisme formaliste oublie qu'il a aussi existé un modernisme de contenu, d'ascendance baudelairienne et apollinarienne, qui s'est défini dans son rapport – éventuellement critique – avec les questions soulevées par les progrès de la civilisation technico-scientifique et la poussée d'un « esprit nouveau ». La force des archéomodernistes aujourd'hui réside dans le fait d'avoir étendu l'exigence réflexive du modernisme formaliste à la dimension historique du modernisme de contenu. Puisque la modernité a désormais une histoire, puisque la projection aveniriste du modernisme et le futur qu'il se rêvait sont eux-mêmes dotés d'une épaisseur temporelle, l'art conséquent avec lui-même développe une dimension réflexive portant sur cette histoire et sur la relation que nous pouvons entretenir avec elle. La réflexivité moderniste n'existe aujourd'hui sous sa forme la plus vivante qu'en intégrant du modernisme de contenu – un modernisme



Vincent Lamouroux et Raphaël Zarka, *Pentacycle*, 2002, œuvre vidéographique, 6'33", courtesy galerie Michel Rein, Paris



Raphaël Zarka, *La Draisine*, 2009, réplique de la draisine de l'Aérotrain de Jean Bertin, 2 motos Jawa, fer galvanisé, contre-plaqué, 129 x 222 x 446 cm, vue de l'exposition « L'abbé Nollet », Les Églises, Centre d'art Contemporain de Chelles, 2009, coll. Raymond Azibert, Carcassonne, courtesy galerie Michel Rein, photo Aurélien Mole



Vincent Lamouroux, *Mobile #00*, 2003, bois, roues, peinture alcalyde, environ 140 x 170 x 100 cm, courtesy galerie GP & N Vallois, Paris

iconographique, aussi bien – l'histoire de ses idées, de ses images, de ses techniques, de ses objets, de ses projets, de ses fantasmes et de ses illusions. De la sorte, l'archéomodernisme peut aussi être compris comme l'une des modalités du modernisme sans formalisme identifié par Michel Gauthier notamment à propos de Xavier Veilhan³, dont l'œuvre tient en effet une place importante à l'égard des questions ici posées.

Avec le recul de la douzaine d'années qui nous séparent de sa création, *La Ford T* (1997-1999) de Veilhan est une œuvre que l'on peut tenir à plusieurs titres pour révélatrice – et même initiatrice – du regain d'attention que plusieurs artistes ont commencé, vers cette époque⁴, à porter à l'égard du haut modernisme et de certains de ses points de repère matériels ou idéologiques. La réplique que Veilhan a proposée du célèbre véhicule des usines Ford, produit à quinze millions d'exemplaires entre 1908 et 1927, est construite autour d'un moteur d'origine, ce qui lui permet, par conséquent, de circuler (presque) comme une voiture ordinaire. Elle s'en distingue cependant par la simplification schématique qui affecte non seulement sa silhouette générale, mais aussi plusieurs détails (comme l'absence des phares), et contribue à renforcer l'évident archaïsme – on a pu comparer la Ford T à une sorte de fiacre à moteur – de ce qui a été une icône des débuts de la modernité technico-industrielle. Nombre d'objets que l'on pourrait appeler « archéomodernistes » tout aussi exemplaires ont fait leur réapparition dans l'art récent. Mais, si l'on s'en tient provisoirement aux véhicules, il faut signaler que *La Ford T* marque la naissance d'une lignée qui compte surtout ceux de Vincent Lamouroux et de Raphaël Zarka. Tous deux ont en effet regardé vers d'autres moments du développement des moyens de locomotion pour inventer leurs propres incarnations d'un passé qui rêvait son futur comme le triomphe de la mobilité – mais en y intégrant les effets d'une conscience historique informée des obstacles rencontrés par le modernisme dans sa pulsion projective. C'est ainsi que leur *Pentacycle* (2002), formé d'un cadre tubulaire muni de roues en caoutchouc entraînées par un pédalier, se déplace sur le monorail qui traverse la campagne orléanaise sur plusieurs kilomètres, en lieu et place de la motrice sur coussin d'air mise au point dans les années 1960 par l'ingénieur français Jean Bertin, dont le ruban de béton constituait la piste d'essai. Paradoxalement, c'est donc à travers la simplicité évidente et la lenteur presque exaspérante du *Pentacycle* que se trouve réactivé le souvenir d'un des plus beaux fleurons d'une technologie futuriste, passée à la trappe comme conséquence immédiate du premier choc pétrolier. Depuis, Zarka a restitué le petit véhicule d'entretien qui permettait à Bertin et à ses techniciens de parcourir la voie dans toute sa longueur : improbable assemblage de deux motocyclettes inversées (pour pouvoir circuler dans les deux sens) de part et d'autre d'un châssis qui épouse le profil en T inversé du rail, mais dont l'aspect bricolé n'entretient guère de rapport avec les lignes épurées de l'Aérotrain (*La Draisine*, 2009). De son côté, Lamouroux avait donné, avec *Mobile #00* (2003), galet ovoïde couleur bitume monté sur quatre roulettes, un objet où se mêlent à leur tour des images contradictoires de primitivisme et de modernité, de pesanteur et de mobilité. De fait, l'archéomodernisme de certains artistes aujourd'hui consiste surtout en une prise de conscience historique où la modernité est saisie non pas comme une suite de progrès linéaires et homogènes mais – dans toute son épaisseur – comme cette somme d'expériences avortées et réussies, de succès et d'échecs, de clairvoyance et d'impasses technologiques ou idéologiques.

Cette forme de condensation temporelle (Lamouroux parle de « rétrofutur ») n'est pas étrangère à ce qu'était déjà le projet de *La Ford T*. Avec elle, Veilhan dit avoir voulu reconstruire le véhicule, dont la production marque historiquement les débuts de la chaîne industrielle, d'une manière artisanale, « comme un prototype qui contiendrait le résultat de sa propre histoire⁵ ». Inversement, avec *Les Vélos* (2000), l'artiste prend comme point de départ un modèle de bicyclette contemporaine pour en donner, à la suite d'une série d'opérations de soustraction,