

À l'origine, un *intermezzo*, ou intermède, est une pièce musicale, instrumentale ou chantée, agrémentée parfois de danse ou de pantomime, donnée pendant les entractes ponctuant le cours de l'œuvre principale, dramatique, lyrique ou chorégraphique. C'est dans un statut résolu d'*intermezzi* que se livrent les dix textes réunis dans le présent volume. Entre l'œuvre et elle-même, entre telle et telle de ses expositions, ces essais veulent offrir à leurs lecteurs le temps d'un interlude réflexif, d'un *divertimento* discursif. S'il se sait dans une position d'entre-deux, l'intermède signale également le moment de la médiation. Conscient qu'aucune œuvre n'arrive nue, non accompagnée, en société. Le commentaire du critique ou de l'historien de l'art est l'un des volets du complexe appareil qui assure la médiation sociale de l'œuvre. L'intermède témoigne ainsi d'une double réalité. D'une part, le commentaire ne saurait être qu'intercalaire : entre deux expériences de l'œuvre, qui le relativisent nécessairement. D'autre part, l'œuvre ne saurait exister sans médiation : cartels, scénographies, reproductions photographiques, affiches, catalogues, articles de presse, livres comme celui-ci, etc.

Au regard de la dualité constitutive de l'intermède, il n'est pas totalement illogique que le recueil qui en rassemble quelques-uns se soit donné le motif du double comme fil rouge, sinon comme règle.

*Urbi et orbi*. Les œuvres de deux artistes sont envisagées dans cette première partie : Franz Ackermann et Sarah Morris. Elles traitent, chacune à sa façon, des conditions de la perception dans la ville et le monde contemporains. L'œuvre d'Ackermann rend sensible un paradoxe, qui est aussi bien un tourment : la déstabilisation du sujet percevant est tout à la fois l'effet de certaines manifestations parmi les plus audacieuses de l'art du temps et celui d'un monde dans lequel

8 les instruments de communication, de transport ou les échanges marchands s'accélèrent sans fin, et où se multiplient les non-lieux qui la trouent. La peinture de Sarah Morris, quant à elle, tire son abstraction de représentations architecturales et urbaines. Cette dernière apparaît de la sorte non comme l'aboutissement d'un art en quête de son essence, mais comme le corollaire d'un âge de l'anti-panorama : la métropole moderne, en créant les conditions d'un rétrécissement du champ visuel, tend à ne plus offrir en spectacle que des abstractions.

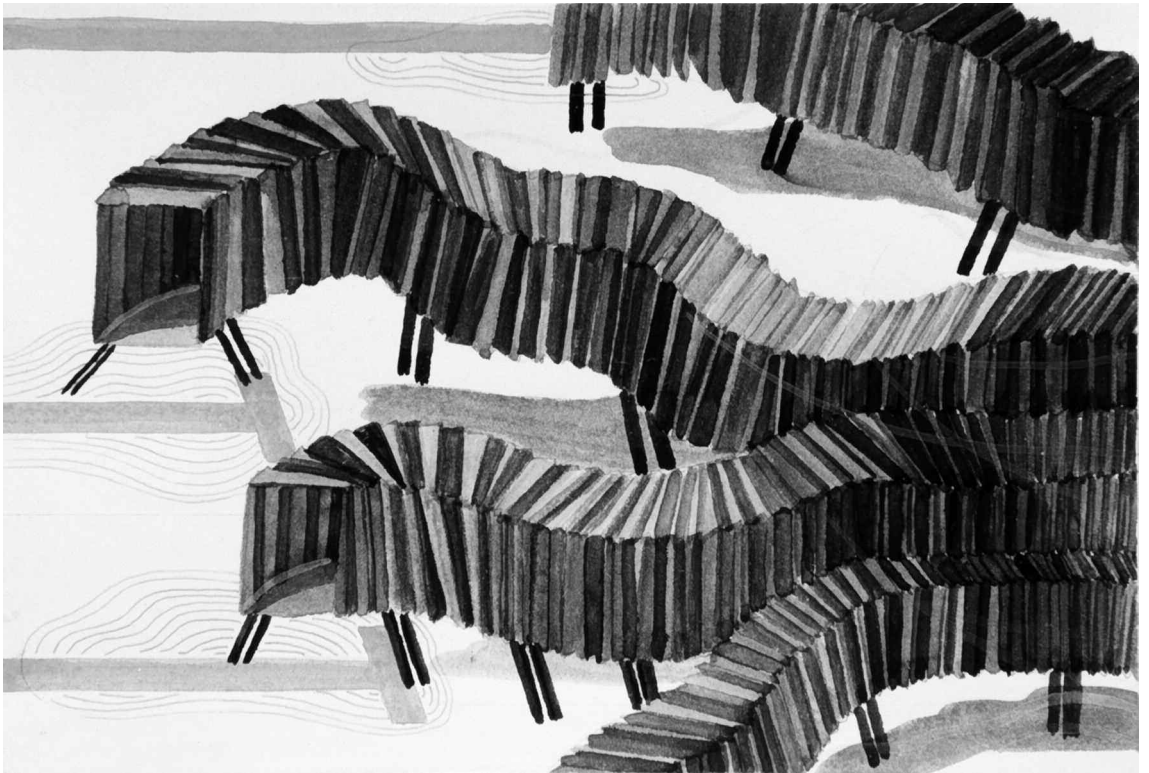
*Deux, sinon rien.* Par-delà leurs très réelles différences, les six œuvres commentées dans la deuxième partie sont toutes traversées d'un dualisme, toutes parcourues d'une tension entre deux principes contradictoires. Chez Didier Marcel, c'est l'opposition fondamentale entre le réel et l'artifice qui sous-tend l'acte créateur. Il s'agit pour lui de produire un art qui ne s'autorise pas à ne penser qu'à lui-même, dans l'oubli du réel environnant, tout en cultivant une conscience aiguë des artifices nécessaires à sa mise en œuvre. Chez Franck Scurti, c'est le double mouvement de dignification artistique de ce qui, a priori, ne le mérite guère et de dévaluation active des emblèmes du Bel Art. Du trottoir au musée et du musée au trottoir. Chez Hugues Reip, la recherche d'une forme d'épiphanie, de poésie, qui reste, tout compte fait, l'ultime raison de l'art, se double d'une traque à l'emphase, d'une volonté de dégonfler les baudruches. La conviction que les images ne sont pas moins magiques si elles dévoilent leurs ressorts se traduit notamment par un goût pour le proto-modernisme, notamment cinématographique, que partage aussi Xavier Veilhan. Chez ce dernier, le dualisme prend différents aspects : illusionnisme et anti-illusionnisme ; contemplation et socialité. Son œuvre peut parfois même accepter de partager l'attention avec d'autres œuvres ou une architecture. Chez Mathieu Mercier, le travail semble prendre forme au point de rencontre de deux logiques adverses : d'un côté, le constructivisme, qui aura drastiquement simplifié les formes pour mieux pouvoir les introduire dans la vie, quand il ne s'agira plus de créer des œuvres d'art mais de produire des objets utilitaires ; de l'autre, le readymade duchampien, qui aura permis aux artefacts du quotidien de devenir des œuvres d'art. Chez Simon Starling, enfin, le thème du déplacement (là, ici, puis là) s'articule à ces deux manifestations du double que

sont la copie et l'autoréflexivité, dans la production de boucles qui nous transportent tout à la fois dans le temps et dans l'espace.

*Idem et aliud.* Les deux œuvres commentées dans la dernière partie de l'ouvrage ont la force de l'énigme. L'art de Bojan Šarčević, dont la seule constante pourrait bien être le changement, cultive une manière de grand écart entre des formes dont la poésie, l'onirisme ou l'étrangeté offrent une résistance à la logique du spectacle et des interrogations proprement politiques sur les perspectives d'une réelle transformation sociale. Entre une pure expérience de l'aura et la situation qui met l'art à l'épreuve désacralisante d'une communauté d'espace avec son public. Grand écart entre deux termes, mais également déconcertant et intempestif rapport entre eux. L'œuvre de Paul Sietsema, dont l'analyse clôt le volume, entraîne, pour sa part, dans une troublante dialectique qui semble, de diverses façons, confronter le pur événement formel et l'empire du sens, la macule et le médiat. Mais l'obscur clarté de pareil art répugne bien sûr à dire trop vite, dès le prélude, sa vérité.

PREMIÈRE PARTIE

# Urbi et orbi



Franz Ackermann, *Ohne Titel (Mental Map : Seat 52 A)*, 1998,  
technique mixte, 13 x 19 cm,  
© Franz Ackermann, courtoisie galerie neugerriemschneider, Berlin

## CHAPITRE I

## Franz Ackermann : loopings pour une révolution

Des villes, et encore des villes;  
J'ai des souvenirs de villes...

Valery Larbaud,  
*Les poésies de A. O. Barnabooth*

L'exponentiel développement du transport aérien au cours des dernières décennies a profondément modifié les conditions d'exercice de la « dérive psycho-géographique » que préconisaient les situationnistes il y a maintenant un demi-siècle. Aux déambulations circonscrites à une ville, un quartier, voire dans le cas d'une « dérive statique » à un lieu<sup>1</sup>, se sont substitués des périples internationaux et, avec eux, de nouveaux espaces : salles et passerelles d'embarquement et débarquement, aéroports, hôtels d'aéroports, etc. – quelques-uns de ces non-lieux, caractéristiques de la surmodernité, dont a parlé Marc Augé<sup>2</sup>. Non

- 
1. « L'étendue maximum de ce champ spatial ne dépasse pas l'ensemble d'une grande ville et de ses banlieues. Son étendue minimum peut être bornée à une petite unité d'ambiance : un seul quartier, ou même un seul îlot s'il vaut la peine (à l'extrême limite la dérive-statique d'une journée sans sortir de la gare Saint-Lazare) », Guy Debord, « Théorie de la dérive » (1956), *Internationale situationniste*, Paris, Fayard, 1997, p. 53. Sur la « poétique de la dérive », voir Vincent Kaufmann, *Guy Debord. La révolution au service de la poésie*, Paris, Fayard, 2001, pp. 164-178.
  2. « ... ce que nous appellerons "non-lieux", par opposition à la notion sociologique de lieu, associée par Mauss et toute une tradition ethnologique à celle de culture localisée dans le temps et l'espace. Les non-lieux, ce sont aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée

seulement, il est possible de gagner très facilement et très rapidement quelque ville inconnue où s'égarer, mais, en outre, les infrastructures créées pour la régie de ces déplacements constituent en elles-mêmes des sites potentiels de dérive.

Franz Ackermann est un utilisateur particulièrement intensif des avions et des aéroports. Sa carrière d'artiste se confond presque avec son activité de voyageur – la fabrication de l'œuvre se trouvant ainsi engagée dans la logique d'une véritable cinématique<sup>3</sup>. *Boarding*, tel est le titre d'une grande peinture de 2002 : sur un fond mouvant de volutes colorées et de plans entremêlés d'architectures abstraites, un avion prêt à l'embarquement de ses passagers. Une installation nommée *Fly* (2004) donne à voir, sur un papier peint qu'anime un tourbillon de formes bleutées, la photographie d'un jet perché au sommet d'un édifice<sup>4</sup> – la réplique d'une porte de chambre d'hôtel, numéro 422, venant compléter la composition. Telle série de peintures n'hésite pas à s'intituler sans ambages *Helicopter* : son opus XII (2000) offre une vision qui semble être davantage celle d'un œil fixé au rotor que placé dans le cockpit. La publication réalisée à l'occasion d'une exposition au Kunstmuseum de Wolfsburg, en 2003, est d'ailleurs scandée de nombreuses photographies d'hélicoptères tout droit sortis d'*Apocalypse Now*<sup>5</sup>. Et c'est une étrange machine que présentait ladite exposition : la transformation d'un antique Volkswagen 1500 en improbable engin volant. *Permanent Departure* (2003), une œuvre sur papier de petites dimensions, faisant écho à *Mental Map: Permanent Arrival* (2003), montre, collées sur le tracé d'un réseau serré de lignes droites ou courbes, deux feuilles avec le dessin en rouge des hélicoptères. En

---

des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes ou les grands centres commerciaux, ou encore les camps de transit prolongé où sont parqués les réfugiés de la planète», Marc Augé, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992, p. 48.

3. Je reprends ici le terme employé par Jean-Pierre Criqui pour caractériser une esthétique aux acteurs mobiles, en constante pérégrination (« Gabriel Orozco, like a rolling stone », *Un trou dans la vie*, Paris, Desclée de Brouwer, 2002, p. 184).
4. Ackermann aime beaucoup ce jumbo sur son toit. Une vidéo (*Permanent Standby*, 2004-2005) le montre également – le paradoxe du moyen de transport immobile étant accentué par le recours, pour sa représentation, à une image en mouvement.
5. *Franz Ackermann : Naherholungsgebiet*, Kunstmuseum Wolfsburg, Kerber Verlag Bielfeld, 2003.

2002, pour l'exposition *Eine Nacht in den Tropen* (Une nuit sous les tropiques), c'était même par l'une de ces rampes d'accès aux avions que le public entraît dans la Kunsthalle de Bâle. Les instruments de connectique aéroportuaire deviennent l'unique sujet de *Mental Map: Seat 52A* (1998). Ce sont d'ailleurs peut-être ces non-lieux, générés par l'industrie contemporaine des loisirs et du transport, que le touriste surmoderne, le *surtouriste*, aime avant tout. On pourrait allonger la liste des œuvres d'Ackermann qui, soit par leurs représentés, soit par leurs titres, évoquent l'univers du transport aérien. Soit. Mais n'y a-t-il pas là rien que de fort banal ? Un artiste rend compte des aspects dominants de son existence. Il voyage beaucoup et ses productions le montrent. Dans le cas d'Ackermann, l'affaire excède toutefois pareilles limites.

Si, depuis 1990, l'artiste parcourt en tous sens la planète, c'est vraisemblablement que ce mode de vie lui agrée, mais c'est aussi que son programme esthétique le réclame. Il ne s'agit pas pour lui d'aller quérir telles ou telles visions d'ici ou de là, mais de se déplacer entre ici et là pour altérer la vision. Au cours de ses voyages, ou entre eux, Ackermann accumule de petits travaux sur papier – crayon, encre ou gouache – qu'il appelle *Mental Maps*; il ne s'agit pas à proprement parler de vues mais de témoignages « psycho-géographiques » des lieux où il s'est trouvé. Il s'agit des impressions déposées par une géographie sur une psyché en mouvement. À propos de Baudelaire et des rues de Paris, Walter Benjamin a écrit que le regard posé par le poète sur la ville était « le regard du dépaysé<sup>6</sup> ». Celui que révèle l'art d'Ackermann dénote également le dépaysement. Un dépaysement qui ne tient pas tant à ce que, d'urbain qu'il était, le flâneur soit devenu transcontinental et que la teneur exotique des sites qu'il traverse se soit en conséquence accrue. Dépaysé, ce flâneur d'un genre nouveau l'est moins par la nature des paysages observés que par la façon selon laquelle il les observe désormais, que par la mutation du régime scopique que déterminent l'industrialisation du spectacle, celle

---

6. W. Benjamin, « Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle » (1935), *Œuvres III*, trad. M. de Gandillac, revue par P. Rusch, Paris, Gallimard, coll. Folio essais, 2000, p. 58.