



HAL
open science

Pionniers de la modernité? Braque, Picasso, les frères Wright et le bricolage

Claire Le Thomas

► **To cite this version:**

Claire Le Thomas. Pionniers de la modernité? Braque, Picasso, les frères Wright et le bricolage . L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1905-1927, Presses Universitaires de Rennes, p.91-104, 2016. hal-01303556

HAL Id: hal-01303556

<https://hal.science/hal-01303556>

Submitted on 18 Apr 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Pionniers de la modernité ? Braque, Picasso, les frères Wright, l'aviation et le bricolage

Claire LE THOMAS

Post-doctorante au LAHIC, membre du GDRI du musée du quai Branly

« Votre Wilbourg Braque », signe Georges Braque dans une lettre envoyée en 1912 à son marchand, Daniel-Henry Kahnweiler. Ce sobriquet¹, donné par Pablo Picasso à Braque, qui répliqua en surnommant son compagnon Orville, semble avoir une origine fortuite. Dans le journal *Gil Blas* du 14 novembre 1908, le compte rendu de la première exposition de Braque à la galerie Kahnweiler – celui-là même où Louis Vauxcelles inaugure l'emploi du terme « cube » pour qualifier la simplification géométrique mise en œuvre dans les toiles de Braque – se trouve juste au-dessus d'un article consacré au record de hauteur accompli par Wilbur Wright au Mans (**fig. 1**). Cette juxtaposition aurait donné l'idée à Picasso de rebaptiser son ami Wilbur, bien qu'il n'y ait pas de trace de l'utilisation d'un tel surnom avant 1912. Voici donc une anecdote qui pourrait relever d'un jeu sans conséquence, d'une de ces blagues d'atelier dont ces artistes étaient coutumiers. Pourtant, dans le contexte des débuts de la navigation aérienne, il paraît utile de s'attarder un peu sur cette plaisanterie pour voir si elle ne possède pas une signification plus profonde. L'enthousiasme provoqué par la conquête de l'air dans le grand public toucha également les artistes. Il est donc possible qu'à travers ce surnom s'exprime une part de l'imaginaire entourant les pionniers de l'aviation et se révèle ce qui retint plus précisément les avant-gardes artistiques dans cette aventure humaine et technique. Comme l'indique le terme « avant-garde » emprunté au vocabulaire militaire, les créateurs défrichant de nouveaux horizons artistiques se trouvent dans une position similaire aux premiers aviateurs : en tant qu'éclaireurs, ils ouvrent la marche, testent le chemin à suivre pour le reste de la troupe.

La fièvre de la conquête de l'air

Largement médiatisés par la presse, qui multiplie les reportages, les photographies, et utilise même les premiers cinématographes pour rendre compte de l'actualité de la conquête de l'air, les exploits des « fous volants » sont de véritables événements historiques. Chaque performance, chaque record fait l'objet d'articles dans les journaux. Les aviateurs, en cette époque de montée des nationalismes, sont des héros nationaux dont les journalistes retracent la biographie et les prouesses. La foule se presse dans les meetings pour voir les avions voler : en août 1909, la première Grande Semaine de Champagne à Bétheny, près de Reims, accueille plus d'un million de visiteurs² et des trains sont spécialement affrétés de Paris pour convoyer les spectateurs. Un tel engouement, bien qu'il ait été amplifié par les médias, reflète avant tout l'importance des premiers vols des plus lourds que l'air : l'un des plus vieux rêves de l'humanité s'accomplit grâce aux progrès techniques ; plus rien ne semble pouvoir retenir l'homme dans sa maîtrise de la nature et des éléments. L'aviation, en tant qu'emblème de la

¹ Selon les sources et les moments, le surnom de Braque se transforme en Wilburg, Wilbourg ou Vilbure (voir Jean PAULHAN, *Braque le patron*, Paris, Gallimard, 1952 ; Kirk VAMEDOE, *Au Mépris des règles. En quoi l'art moderne est-il moderne ?*, Paris, Adam Biro, 1990 et William RUBIN, *Picasso et Braque, l'invention du cubisme*, Paris, Flammarion, 1990).

² Source : Emmanuel CHADEAU, *Le Rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996. C'est également le chiffre proposé par Gérard HARTMAN dans le dossier historique *La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne 1909*, http://www.hydroretro.net/etudegh/semaine_aviation_champagne_1909.pdf (consulté le 13/05/2014).

modernité technologique la plus absolue, devient le symbole d'une aube nouvelle pour l'ensemble de la société.

Les artistes ne sont pas insensibles à la fièvre aéronautique qui s'empare du pays : si la plupart d'entre eux se contente, comme la majorité de la population, de lire sur le papier les épisodes de cette histoire en train de se faire, d'autres s'intéressent de manière plus approfondie à la conquête de l'air. Sonia et Robert Delaunay vont voir les départs d'avion³ ; Marcel Duchamp, Fernand Léger et Brancusi visitent un des premiers salons de la navigation aérienne⁴ ; André Derain construit des modèles d'aéroplanes⁵. Il n'est pas fait mention d'un tel enthousiasme pour Braque et Picasso mais, étant donné qu'ils sont férus de sport, il est fort probable qu'ils suivent assidûment les développements de l'aviation. Au départ simples démonstrations, les vols des pionniers deviennent rapidement de véritables manifestations sportives avec des épreuves de vitesse, de hauteur, de distance, puis, grâce aux perfectionnements apportés aux aéroplanes, des courses à étapes, sur le modèle des concours automobiles et cyclistes. Parmi les premiers aviateurs, quelques-uns sont d'ailleurs d'anciens champions cyclistes ou automobiles, comme Henri Farman, et tous sont présentés par la presse comme des *sportsmen* accomplis, un terme qui pourrait également être employé pour Braque et certains de leurs amis. Celui-ci pratique régulièrement la boxe, la lutte, le patin et le trapèze⁶ ; en 1914, il descend dans le Sud de la France à vélo tandis que Maurice de Vlaminck fait de l'aviron et des compétitions de vélo⁷.

L'aviation, un emblème de la modernité picturale

Cependant, l'intérêt des artistes d'avant-garde pour la conquête de l'air, est avant tout soutenu par leur recherche d'une démarche artistique plus en rapport avec les nouveautés du XX^e siècle naissant. Se réclamant de leur temps, ces artistes sont en quête d'un langage plastique et d'une iconographie à la mesure de la modernité ; aussi l'aviation est perçue par beaucoup comme un thème propice au renouvellement des arts qu'ils souhaitent accomplir. Symbole de la technologie, l'aviation évoque les avancées scientifiques de l'époque tout en proposant une perception du monde inédite qui s'accorde avec les recherches de ces créateurs.

Les futuristes par exemple, dans leurs manifestes autant que dans leurs œuvres, font des aéroplanes, un des emblèmes de la société contemporaine et de son dynamisme. Objets technologiques permettant à l'homme de s'affranchir de ses limites corporelles, les avions incarnent le progrès et sont, en conséquence, le signe de l'avènement de la nouvelle ère qu'attendent impatiemment ces artistes. Rapides, ils réduisent les distances et s'accordent avec l'accélération générale des rythmes (de travail, d'usage, de production, d'innovation...) ressentie par l'homme moderne. La vitesse, qui caractérise tant l'avion que le train ou l'automobile, modifie en effet les perceptions sensorielles de telle sorte que le voyageur, assailli par un flot d'informations et de sensations inhabituelles, ressent physiquement le dynamisme de la société et de la vie urbaine. Le paysage défile plus vite ; les sons se

³ Cécile DEBRAY, « La conquête de l'air. Une traversée du cubisme. Delaunay, La Fresnaye, Léger, Duchamp, Picabia, Picasso », dans Alain MOUSSEIGNE (dir.), *La Conquête de l'air. Une aventure dans l'art du XX^e siècle*, Toulouse, les Abattoirs, 2002, p. 48.

⁴ *Ibid.*, p. 51.

⁵ Fernande OLIVIER, *Picasso et ses amis*, Paris, Éditions Pygmalion, Gérard Watelet, 2001, p. 221.

⁶ Selon le médaillon de La Palette (pseudonyme d'André Salmon) publié dans *Paris-Journal* du 13 octobre 1911. *Donation Louise et Michel Leiris. Collection Kahnweiler-Leiris*, cat. exp., Paris, Centre Georges Pompidou, Musée national d'Art moderne, 24 novembre 1984 – 28 janvier 1985 (Paris, Éditions Centre Georges Pompidou), p. 27-28.

⁷ Voir Fernande OLIVIER, *op. cit.* et Daniel-Henry KAHNWEILER, *Mes Galeries et mes peintres. Entretiens avec Francis Crémieux*, Paris, Gallimard, 1998.

multiplient et se fondent avec le bruit du vent qui souffle dans les oreilles et s'engouffre dans les vêtements ; le corps, sous l'effet des trépidations du moteur et du vent cinglant, vibre à l'unisson avec la machine... En transposant les sensations engendrées par la vitesse, il est alors possible d'inventer des formules plastiques neuves, adaptées au présent. De la sorte, si les futuristes transcrivent surtout les expériences sensorielles et visuelles éprouvées en voiture ou en train⁸, ils ont également recours à la conquête de l'air pour expliquer leurs innovations formelles. Filippo Tommaso Marinetti attribue, par exemple, à un vol en aéroplane, la raison d'être de la révolution poétique des mots en liberté :

« Ce fut en aéroplane, assis sur le cylindre à essence, le ventre chauffé par la tête de l'aviateur, que je sentis tout à coup l'inanité ridicule de la vieille syntaxe héritée d'Homère. Besoin furieux de délivrer les mots en les tirant du cachot de la période latine⁹. »

Pour Robert Delaunay, l'aviation est aussi à la fois un moyen de produire une iconographie contemporaine – les aéroplanes sont alors représentés avec d'autres emblèmes de la modernité, comme le sport, la grande roue des Tuileries, la tour Eiffel ou la publicité – et une justification de ses recherches formelles. *L'Hommage à Blériot* (**fig. 2**), qu'il expose au Salon des Indépendants de 1914, est à ce titre significatif. Les éléments figuratifs évoquant l'aviation sont associés à la représentation de la tour Eiffel ; la conquête de l'air symbolise donc, à l'égal de cette construction de fer, la technologie moderne. Cependant, ces motifs sont réduits à des indices (une hélice et un début de châssis sur la gauche, une vue en plan d'un aéroplane en haut à gauche et une silhouette de biplan en haut à droite) et noyés au milieu de cercles colorés abstraits qui s'amenuisent, à mesure que le regard monte vers le bord supérieur du tableau, dans un mouvement ascensionnel qui rappelle celui de l'envol d'un aéroplane. Delaunay relie explicitement le thème de l'aviation à ses recherches plastiques personnelles sur la couleur et le mouvement : ses disques colorés, évocation de l'énergie et du spectre solaire, apparaissent comme la transposition plastique de la rotation de l'hélice et de l'envol. Grâce à cette analogie, il dépasse largement l'hommage anecdotique aux exploits de Louis Blériot – en particulier la traversée de la Manche le 31 juillet 1909 à laquelle il assista – pour suggérer une affinité entre sa peinture simultanée et la conquête de l'air. L'une comme l'autre sont des inventions nouvelles vouées à incarner la modernité et à renouveler profondément les techniques employées par les hommes. Le thème de l'envol prend alors une charge symbolique – il signifie une ouverture vers de nouveaux horizons – et traduit l'ambition de Delaunay de créer, avec le simultanésisme, un art porteur d'autant de promesses pour l'avenir que la navigation aérienne. *L'Hommage à Blériot* peut ainsi être considéré comme une sorte de toile manifeste qui formule, au moyen de la relation duelle établie entre les disques colorés et l'hélice de l'avion, les desseins du peintre.

La conquête de l'air s'accorde à la recherche d'un art moderne, tant dans son style que dans son iconographie, qui anime les artistes d'avant-garde. Peindre cette invention caractéristique des progrès technologiques accomplis par la société occidentale, est une façon d'inscrire la contemporanéité dans leurs œuvres. C'est un sujet moderne qui cautionne leurs innovations formelles et leur permet d'établir un parallèle entre leurs travaux : pour eux, l'art moderne modifie et renouvelle tout autant les modes de perception que le fait de voler dans les airs. Les avant-gardes artistiques participent, comme les aviateurs – ces figures tutélaires de la modernité –, à l'avènement d'une ère nouvelle. C'est précisément cette correspondance entre l'art et la contemporanéité que questionne Duchamp lors d'une visite au Salon de l'aéronautique. Selon le récit de Léger, « Marcel [...] se promenait au milieu des moteurs, des hélices sans dire un mot. Puis tout à coup, il s'adressa à Brancusi : C'est fini la peinture. Qui

⁸ Voir par exemple le très célèbre *Dynamisme d'une automobile* de Luigi Russolo (1912, huile sur toile, 104 x 140 cm, Paris, Musée national d'art moderne) ou la série des *Vélocités abstraites* de Giacomo Balla.

⁹ Filippo Tommaso MARINETTI cité dans Alain MOUSSEIGNE (dir.), *op. cit.*, p. 100.

fera mieux que cette hélice ? Dis tu peux faire ça¹⁰ ? ». Autrement dit, pour Duchamp, si l'art doit rendre compte de la modernité, il ne pourra jamais le faire aussi bien que l'hélice d'un avion. La référence à l'hélice n'est alors pas anodine : il s'agit du principal moyen de propulsion des avions et du seul élément qui ait été spécialement conçu à leur intention (le reste des matériaux étant emprunté à d'autres domaines technologiques¹¹). Les *ready-mades* pourraient ainsi en partie provenir de cette conscience accrue que la technologie et les objets manufacturés caractérisent mieux la société contemporaine que les œuvres artistiques. Dans l'esprit de Duchamp, c'est un peu comme si les artistes devaient s'effacer devant les ingénieurs et leurs machines qui, de fait, seraient les véritables créateurs du présent.

Des bricolages savants

Y a-t-il dans les œuvres de Braque et de Picasso de telles références à la conquête de l'air qui permettraient de donner un sens à leur identification aux frères Wright ? Seules trois toiles de Picasso font allusion à l'aviation, et ce, sur un mode intimiste bien éloigné de l'esprit « technologiste » de plusieurs autres artistes d'avant-garde fascinés par l'aéroplane. Dans ces natures mortes (**fig. 3**, **fig. 4** et **fig. 5**), il représente, au milieu d'objets quotidiens, un tract (« Notre avenir est dans l'air ») diffusé à l'époque pour promouvoir une souscription nationale destinée à offrir des avions à l'armée française. Connaissant l'antimilitarisme de Picasso et son malaise devant la montée des nationalismes¹², ce prospectus doit l'avoir séduit surtout par son sujet et ses couleurs vives : il rappelle, d'une part, la question aéronautique qui passionne les foules et constitue un des centres d'intérêt de Picasso et Braque ; il apparaît, d'autre part, exactement au moment où Picasso tente de réintroduire la couleur dans le cubisme analytique par les aplats colorés au Ripolin. Ainsi, dans ces peintures, le tract est associé aux objets emblématiques du cubisme – les pipes, verres, journaux et autres accessoires de la table de café que ces artistes s'attachent à dépeindre – et apporte une note de couleur qui tranche avec le reste du tableau dominé par les teintes grises, vertes et brunes. Rien, dans ces toiles, ne donne donc de clé pour comprendre la signification du surnom Wilbur.

Un propos de Braque rapporté par Jean Paulhan offre un indice : « *Je faisais de la sculpture en papier et quand Picasso m'écrivait, il m'appelait : mon vieux Wilbure. À cause de Wright. Ça le faisait songer à des avions¹³.* » Fabriquées au moyen de feuilles découpées et pliées, les sculptures de papier (**fig. 6**) de Braque s'apparentent aux activités de pliage. Aussi, évoquèrent-elles sans doute pour Picasso des avions de papier, tels ceux que fabriquait André Derain dans son atelier et dont se souvient Fernande Olivier : « *Combien de fois ne l'avons-nous pas trouvé dans son atelier, rue Tourlaque, s'essayant à faire voler de petits avions, de carton ou de papier, qu'il venait de construire¹⁴ !* ». Toutefois, bien qu'une dimension ludique ne soit pas à exclure des sculptures de Braque, celles-ci sont avant tout des expérimentations plastiques visant à transposer en volume les objets, les formes et les superpositions de plans visibles dans les toiles cubistes. Réalisées à partir de journaux et autres matériaux récupérés, elles préparent l'invention des papiers collés et des constructions¹⁵. Or, Picasso déclara à Roland Penrose : « *Les efforts des constructeurs*

¹⁰ Cité dans Cécile DEBRAY, article cité, p. 51.

¹¹ Voir *infra*.

¹² Au sujet des rapports entre Picasso et le nationalisme, voir Mark ANTLIFF et Patricia LEIGHTEN, *Cubisme et culture*, Paris, Thames & Hudson, 2002.

¹³ Georges BRAQUE, cité dans Jean PAULHAN, *op. cit.*, p. 47.

¹⁴ Fernande OLIVIER, *op. cit.*, p. 221.

¹⁵ Pour William Rubin (*Picasso et Braque, l'invention du cubisme*, p. 381), les sculptures en papier de Braque précèdent l'invention du papier collé. Braque parle en effet pour la première fois explicitement de ces travaux,

*d'avions nous intéressaient beaucoup, quand une aile ne suffisait pas pour maintenir l'avion dans les airs, ils en attachaient une autre avec des ficelles et du fil de fer*¹⁶. » Dans cette citation, Picasso ne fait pas référence aux progrès techniques que la navigation aérienne représente. *A contrario*, il mentionne « *les ficelles et les fils de fer* » utilisés par les pionniers pour attacher les ailes au corps de l'appareil, c'est-à-dire des procédés qui paraissent sommaires en comparaison du résultat escompté : voler dans les airs. Ce n'est donc pas tant la révolution technologique apportée par l'aviation qui retient l'attention de Braque et Picasso, mais bien plus les moyens techniques employés par les constructeurs des premiers avions, en particulier l'aspect bricolé¹⁷ et expérimental de leurs machines.

Les avions des pionniers sont construits avec des matériaux courants et des procédés rudimentaires. La structure est constituée de morceaux de bois et de métal assemblés par des fils de fers ou des cordes de piano. Cette armature est revêtue d'un simple tissu tendu au moyen de clous ou d'épingles. L'emploi de tels matériaux répond à une exigence technique : pour que l'avion s'envole, ne se brise pas au moindre choc et résiste aux vibrations, la charpente ainsi que l'étoffe ne doivent être ni trop lourdes, ni trop rigides. Le recours à la corde, au fil de fer pour les attaches permet un jeu plus important, tandis que le bois ou les fins tubes d'acier apportent une légèreté et une souplesse plus grande. L'appareil absorbe ainsi mieux les remous et les forces multiples qui le tiraillent pendant son utilisation. Les premiers avions sont également le fruit d'un bricolage savant qui puise dans le répertoire de techniques disponibles pour créer des machines nouvelles. L'aéronautique, à ses débuts, ne possède pas de domaine technologique propre et les pionniers empruntent à d'autres secteurs, les composants de leurs avions : ils ont recours à l'ossature des cerfs-volants, aux moteurs de voitures, aux roues de bicyclette, aux cordes de piano pour équiper et faire voler leurs appareils. Ces avions sont enfin des systèmes ouverts transformables au gré des besoins et des perfectionnements. Le moteur peut être remplacé par un autre sans changer la structure porteuse en fonction des résultats à obtenir (il sera plus puissant s'il s'agit de battre des records de hauteurs ou de vitesse, plus régulier et moins gourmand en carburant pour rester plus longtemps dans les airs) ; des ailes peuvent être ajoutées pour compenser le surpoids occasionné par un passager supplémentaire... En d'autres termes, les pionniers de l'aviation réalisent une révolution technologique au moyen de matériaux banals et de techniques destinées à un autre usage. Ils combinent des éléments et des procédés disparates ; ils expérimentent à partir de ce qu'ils ont sous la main, créant avec les mêmes éléments des machines toutes différentes, une démarche finalement comparable à celle de Braque et Picasso dans leurs collages et assemblages.

Ces derniers réalisent, en effet, leurs papiers collés et leurs constructions (**fig. 7** et **fig. 8**) au moyen de matériaux tout aussi pauvres et hétéroclites : les journaux, papiers peints, paquets de cigarettes, boîtes de conserves, bouts de bois, etc. qu'ils intègrent n'ont pas été élaborés pour faire des œuvres. Ce sont des objets préfabriqués étrangers au monde de l'art qui sont détournés de leur fonction première, exactement comme les moteurs employés pour les avions, à l'origine destinés aux voitures, ou les cordes de piano employées pour haubaner les appareils. De la sorte, Braque et Picasso font cohabiter des sphères hétérogènes et leurs œuvres paraissent faites de bric et de broc ; elles ont un caractère composite,

dans une lettre à D.-H. Kahnweiler datée du 24 août 1912 au plus tard : « *Je travaille bien et je profite de mon séjour à la campagne pour des choses que l'on ne peut pas faire à Paris, entre autres choses de la sculpture en papier, ce qui m'a donné beaucoup de satisfaction.* » Le premier papier collé, *Comptoir et verre* (1912, collection particulière), réalisé entre le 3 et le 13 septembre 1912 alors que Picasso se trouvait à Paris pour préparer son déménagement, est donc postérieur aux sculptures de papier.

¹⁶ Propos rapportés dans Marie-Laure BERNADAC et Androula MICHAEL, *Picasso. Propos sur l'art*, Paris, Gallimard, 1998, p. 156.

¹⁷ Pour une analyse des caractéristiques du bricolage, voir Claude LÉVI-STRAUSS, *La Pensée sauvage*, Paris, Plon, 1962, p. 11-49 et Kirk VARNEDOE, *op. cit.*, p. 270-273.

exactement comme les premiers avions. La même inventivité à partir d'un matériel quotidien les caractérise : ils construisent leur ouvrage en puisant dans les éléments immédiatement disponibles autour d'eux et réalisent des créations « ouvertes » qui sont une combinaison à chaque fois différente du même répertoire matériel et technique. Braque et Picasso utilisent ce qu'ils ont sous la main pour élaborer leurs papiers collés et leurs constructions ; ils créent une œuvre à chaque fois nouvelle à l'aide des mêmes matériaux, jouant des possibilités combinatoires qu'offre l'assemblage.

Un binôme d'expérimentateurs

Les pseudonymes Wilbur et Orville que se donnent Braque et Picasso indiquent donc que ces artistes ont le sentiment de poursuivre un but similaire selon des méthodes expérimentales analogues. À l'instar des pionniers de l'aviation, ils souhaitent participer aux avancées les plus considérables du début du XX^e siècle et ambitionnent d'apporter une nouveauté révolutionnaire, mais dans le domaine artistique. Braque et Picasso sont conscients de leur engagement sur des voies jamais explorées et de la proximité qui existe entre leur démarche et celle des acteurs de la conquête de l'air : comme eux, ils renouvellent les techniques et ouvrent des champs nouveaux à l'homme. À cet égard, la construction aéronautique peut être comparée aux papiers collés et aux constructions cubistes car elle aussi relève d'un art de l'assemblage et du bricolage. Il s'agit de rendre compatible entre eux des éléments disparates, de les ajuster de manière à créer le meilleur montage final, à savoir celui qui répond le mieux à l'intention présidant à l'ouvrage. Tandis que les aviateurs se demandent quel moteur, quelle puissance, quelle voilure sont nécessaires pour obtenir telle vitesse sur une machine de tel poids, les cubistes s'interrogent sur les matériaux et la composition les plus appropriés à l'effet recherché et à ce qu'ils veulent exprimer.

Braque et Picasso se retrouvent également dans les traits de caractère associés aux pionniers de l'aviation. Ces derniers sont vus comme des expérimentateurs audacieux, des personnalités singulières et charismatiques, voire excentriques et marginales, poursuivant en solitaire des expériences sans utilité sociale préétablie. L'aviation à ses débuts est le fait de quelques individus passionnés, bricoleurs de génie qui ont commencé par fabriquer, pour eux-mêmes, des maquettes d'aéronefs, puis des appareils grandeur nature, avant de rendre publiques leurs découvertes en testant leurs machines devant des spectateurs de plus en plus nombreux. Elle est l'aboutissement d'une culture scientifique valorisant l'inventivité et la création personnelle à la manière du monde de l'art : chaque avion est unique, il est l'œuvre d'un inventeur particulier qui lui donne son nom ; chaque pionnier se distingue des autres par ses performances et les améliorations qu'il apporte à ses modèles. L'aéronautique se range alors, telle la peinture, parmi les activités humaines gratuites, à finalité non lucrative. Elle n'est pas encore assez perfectionnée et développée pour servir et intégrer le secteur industriel. Elle apporte, en conséquence, une satisfaction avant tout scientifique et technique à ses créateurs, celle de dépasser les limites humaines et les lois naturelles. La navigation aérienne est même ressentie comme une expérience esthétique ; elle est porteuse de perceptions visuelles et sensorielles nouvelles auxquelles les premiers passagers sont attentifs ; ces derniers confient leurs impressions aux médias et les décrivent, comme un spectateur le ferait devant une œuvre. Ces liens tissés avec le monde de l'art sont d'autant plus faciles à concevoir que, parmi les pionniers, nombreux sont ceux qui ont débuté par une formation artistique : Gabriel Voisin a fait les Beaux-Arts de Lyon, Henri Farman ceux de Paris (où il a rencontré Marcel Duchamp et Francis Picabia), comme Léon Delagrè, qui a d'ailleurs poursuivi en même temps que sa carrière d'aviateur, une activité de peintre et de sculpteur, en exposant occasionnellement.

Si l'identification aux pionniers de l'aviation par Braque et Picasso peut se comprendre dans ce contexte, le choix des frères Wright reste mystérieux. Très éloignés géographiquement de la France et de Paris, où se déroule la majeure partie des exploits des premiers aviateurs, ceux-ci n'ont aucun contact avec la société artistique parisienne. Autodidactes complets, ils ont commencé en tant que constructeurs de bicyclettes, et, si leurs travaux sont connus assez rapidement en France, la presse rapportant régulièrement l'état d'avancement de leurs recherches, ils ne deviennent des figures médiatiques que lors de leur deuxième voyage en Europe, en 1908. Ils se déplacent alors afin de prouver l'antériorité et la supériorité de leurs aéroplanes et exécuter les clauses d'une convention leur permettant de vendre leurs brevets. C'est à cette occasion, que, par hasard, le nom de Braque se trouve accolé à celui de Wilbur Wright, rapprochement prestigieux puisque que les Français sont impressionnés par l'aisance avec laquelle Wright se déplace dans les airs : non seulement son biplan vole très longtemps, mais il est très stable et évolue dans toutes les directions ; il vole « comme les oiseaux ». Toutefois, si ce surnom est resté et donna lieu à une réplique de Braque, c'est sans doute parce qu'à ce même moment, Braque et Picasso travaillent en étroite collaboration à l'accomplissement du cubisme, exactement comme les frères Wright œuvrent ensemble à la conquête des airs.

Selon Daniel-Henry Kahnweiler¹⁸ et William Rubin¹⁹, le cubisme fut une élaboration commune à laquelle chacun participa également de telle sorte que leurs apports sont étroitement entremêlés et pratiquement impossibles à distinguer²⁰. Picasso lui-même témoigne de l'intensité de cette collaboration²¹ où, avec Braque, ils mirent en partie de côté leurs spécificités picturales, pour élaborer un style collectif :

« À ce moment-là, presque chaque soir j'allais voir Braque dans son atelier, ou bien il venait chez moi. Il fallait absolument que nous discussions du travail accompli pendant la journée. Une toile n'était finie que si chacun de nous en jugeait ainsi. [...] »

À cette époque, notre œuvre était une sorte de laboratoire de recherche et il n'y entrait aucune prétention ni vanité personnelle²². »

La réflexion s'élabore conjointement – « chaque soir [...] nous discussions du travail accompli » –, les décisions se prennent à deux – « une toile n'était finie que si chacun de nous en jugeait ainsi » –, la recherche s'effectue en équipe – le « laboratoire » – ; ils avancent ensemble, comme une cordée de montagne selon l'expression de Braque²³, sans penser à leur carrière personnelle, sans chercher à se différencier ou à prendre le pas l'un sur l'autre – « il n'y entrait aucune prétention ni vanité personnelle²⁴ ». Ils élaborent une réflexion commune

¹⁸ Daniel-Henry KAHNWEILER, *Confessions esthétiques*, Paris, Gallimard, 1963 et ID., *Mes galeries et mes peintres...*

¹⁹ William RUBIN, *op. cit.*

²⁰ Cette vision du cubisme, véhiculée par certains des témoins oculaires de l'époque, notamment Kahnweiler, Wilhem Uhde et Ardengo Soffici, prévaut sur celle de Guillaume Apollinaire et de Salmon pour qui le cubisme avait essentiellement été inventé par Picasso. Selon Rubin, les raisons qui ont conduit à privilégier cette vision des choses, dans laquelle il s'inscrit pleinement, sont multiples : leurs écrits, désavoués par les fondateurs du cubisme eux-mêmes, étaient en partie biaisés par leur amitié pour Picasso et beaucoup plus éparpillés, donc moins connus. Voir William RUBIN, *op. cit.*, p. 35-41.

²¹ Il revient d'ailleurs sur la force de ce travail collectif : « Picasso me dit encore bien souvent à l'heure actuelle que tout ce qui a été fait dans les années de 1907 à 1914 n'a pu être fait que par un travail d'équipe. » Daniel-Henry KAHNWEILER, *Mes galeries et mes peintres...*, p. 73.

²² Pablo PICASSO, propos rapportés dans Marie-Laure BERNADAC et Androula MICHAEL, *op. cit.*, p. 118.

²³ Dora VALLIER, « Braque, la peinture et nous », dans *L'Intérieur de l'art. Entretiens avec Braque, Léger, Villon, Miro, Brancusi (1954-1960)*, Paris, Éditions du Seuil, 1982.

²⁴ Cette perception tardive du travail d'équipe qu'accomplirent Braque et Picasso avant la Première Guerre mondiale est évidemment idéalisée. Il existait déjà à cette époque une rivalité entre ces deux artistes, comme en témoignent les premiers papiers collés de Braque – celui-ci ne partagea pas immédiatement son idée avec Picasso, mais attendit qu'il retourne à Paris pour la mettre en pratique, une manière de se donner une longueur

et se vouent à cette cause commune de manière désintéressée, sans s'encombrer d'amour propre.

L'emploi des surnoms Wilbur et Orville chez Braque et Picasso révèle donc une identification à ce duo d'inventeurs – binôme fonctionnant comme la cordée Braque-Picasso – qui participe également au renouvellement des rapports au monde, des manières de penser et d'appréhender. Il témoigne également d'une représentation originale des pionniers de l'aviation. Pour les deux peintres, la conquête de l'air n'est pas seulement synonyme de révolution technologique et de progrès ; elle témoigne surtout de la part expérimentale de toute innovation et des possibilités heuristiques offertes par la démarche bricoleuse qui invente du neuf en assemblant du vieux et de l'hétéroclite. Braque et Picasso, en envisageant les innovations des frères Wright à travers leur propre expérience, réconcilient ainsi deux visions de l'aviateur : ces figures tutélaires de la modernité, qui révolutionnent les possibilités et les techniques humaines, sont également des bricoleurs et des expérimentateurs bien éloignés de la pensée industrielle.

Bibliographie

Sources

BERNADAC, Marie-Laure, MICHAEL, Androula, *Picasso. Propos sur l'art*, Paris, Gallimard, 1998.

L'Épopée de l'aviation, Histoire d'un siècle, 1843-1944, Paris, DEFAG, L'Illustration, « Les grands dossiers de l'Illustration », 1987.

KAHNWEILER, Daniel-Henry, *Confessions esthétiques*, Paris, Gallimard, 1963.

KAHNWEILER, Daniel-Henry, *Mes Galeries et mes peintres. Entretiens avec Francis Crémieux*, Paris, Gallimard, 1998 (1^{ère} éd. 1961).

LISTA, Giovanni (dir.), *Futurisme, manifestes, documents, proclamations*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1973.

OLIVIER, Fernande, *Picasso et ses amis*, Paris, Éditions Pygmalion, Gérard Watelet, 2001 (1^{ère} éd. 1933).

PAULHAN, Jean, *Braque le patron*, Paris, Gallimard, 1952.

SABARTES, Jaime, *Picasso. Portraits et souvenirs*, Paris, L'école des Loisirs, 1996 (1^{ère} éd. 1946).

STEIN, Gertrude, *Autobiographie d'Alice Toklas*, Paris, Gallimard, 1934 (1^{ère} éd. 1933).

VALLIER, Dora, « Braque, la peinture et nous », dans *L'Intérieur de l'art. Entretiens avec Braque, Léger, Villon, Miro, Brancusi (1954-1960)*, Paris, Éditions du Seuil, 1982, p. 29-51 (1^{ère} éd. : *Cahiers d'Art*, n° 1, 1954, p. 13-24).

Ouvrages imprimés:

CHADEAU, Emmanuel, *Le Rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996.

DAIX, Pierre, *Journal du cubisme*, Paris, Genève, Éditions d'art Albert Skira, 1982.

LISTA, Giovanni, *Le Futurisme*, Paris, Terrail, 2001.

LÉVI-STRAUSS, Claude, *La Pensée sauvage*, Paris, Plon, 1962.

d'avance sur Picasso, prompt à assimiler les découvertes de Braque, et de s'assurer la paternité de cette invention. Voir *Picasso et Braque, l'invention du cubisme, op. cit.*. Toutefois, comme l'indique cette citation, cette rivalité resta amicale et sous-jacente à l'époque, c'est-à-dire qu'elle n'empêcha pas une réelle collaboration entre les deux amis. Leur révolution artistique fut le fruit d'une association étroite, d'une complicité de chaque instant – ils élaborèrent une réflexion commune et partagèrent chacune de leurs avancées – qui n'auraient pas été possibles si leur *ego* ou leur rivalité avaient pris le dessus.

RUBIN, William, *Picasso et Braque, l'invention du cubisme*, Paris, Flammarion, 1990 (1^{ère} éd. 1989).

VARNEDOUE, Kirk, *Au Mépris des règles. En quoi l'art moderne est-il moderne ?*, Paris, Adam Biro, 1990.

VIGARELLO, Georges, « Le temps du sport », dans CORBIN Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs 1850-1960*, Paris/Rome, Éditions Aubier/Laterza, 1995, p. 193-221.

Catalogue d'expositions

La Conquête de l'air. Une aventure dans l'art du XX^e siècle, Toulouse, les Abattoirs, 12 novembre 2002 – 2 février 2003 (Toulouse, les Abattoirs).

L'Événement, les images comme acteurs de l'histoire, Paris, Jeu de Paume, site concorde, 16 janvier 2007 – 1^{er} mars 2007 (Paris, éditions Hazan/éditions du Jeu de Paume).

Donation Louise et Michel Leiris. Collection Kahnweiler-Leiris, Paris, Centre Georges Pompidou, Musée national d'art moderne, 22 novembre 1984 – 28 janvier 1985 (Paris, Éditions Centre Georges Pompidou).