



HAL
open science

Œuvres vives

Denis Pondruel, Jean-François Ramon

► **To cite this version:**

Denis Pondruel, Jean-François Ramon. Œuvres vives. Alliage : Culture - Science - Technique, 1990, 4, pp.108-113. hal-03400889

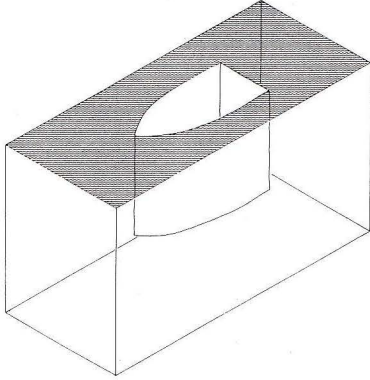
HAL Id: hal-03400889

<https://hal.science/hal-03400889>

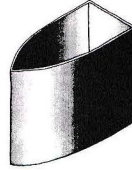
Submitted on 25 Oct 2021

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.

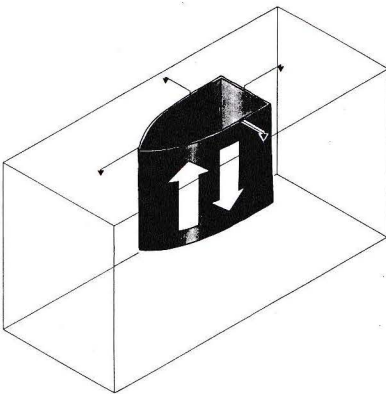
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



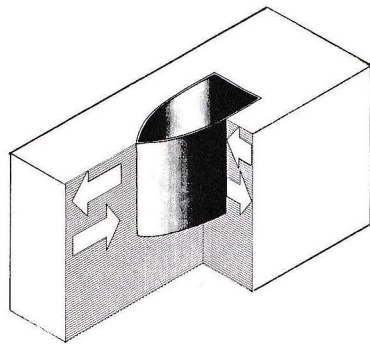
eau



& forme



2 - La coque est verticalement en équilibre .
 Les testeurs proue/poupe et babord/tribord fixent le seuil d'immersion .
 Une pompe évacue l'eau qui entre dans la coque .



3 - La coque est en équilibre sur le plus d'eau .
 Elle est propulsée pour résister au courant .
 Des testeurs longitudinaux limitent ses déplacements .

ŒUVRES VIVES

Entretien avec Denis Pondruel

œuvres vives, *n.f.pl.* Parties immergées d'un navire.

*Les termes de marine,
Dictionnaire abrégé*

Jean-François Ramon : Tu es connu comme sculpteur mais tu ne réalises pas de sculptures au sens que l'on donne habituellement à ce terme. Avec d'autres, tu as été considéré comme «mécanicien de l'imaginaire» ou bien encore comme producteur de «machines virtuelles». Tes travaux posent un problème de vocabulaire...

Denis Pondruel : J'aime travailler aux frontières des disciplines. Dans l'entre-deux, quelquefois entre le théâtre et la sculpture, quelquefois entre la musique et la sculpture. Il reste que le résultat est toujours un objet, ce qui apparente mon travail à la sculpture. Disons que je fais de la sculpture «par défaut». Nous sommes beaucoup dans ce cas.

Maintenant, du point de vue du processus d'élaboration, j'essaie presque toujours de formaliser des questions que je me pose, de les rendre visibles. Pour ce faire, je construis et je fais fonctionner des «machines explicatives». C'est la mise en œuvre d'une mécanique du projet. Il s'agit plutôt de machines au sens de Calvino, par exemple. L'ambiguïté vient du fait que mes machines ne se prétendent pas machines de production mais possèdent tout de même des moteurs et d'autres signes de la production.

Les moyens que j'emploie sont souvent les moins astucieux, technologiquement parlant. J'essaie dans ces machines, en tout cas, d'éviter les systèmes qui émerveillent le spectateur. La technologie de l'effet n'est pas ce qui m'intéresse. Ce sont les méthodes de la science qui m'intéressent, le fonctionnement par hypothèses. L'exploration d'hypothèses contradictoires concernant un même objet. Le mode d'action de la pensée analytique permet cette souplesse, à condition de ne pas chercher à avoir raison. Il y a des sculptures que j'ai faites qui sont en contradiction les unes avec les autres ; ça me convient, c'est même un grand plaisir d'arriver à «retourner le gant». Je préfère aussi la notion de

modèle à celle de **métaphore**. Voir comment une hypothèse se confronte à la réalité par le truchement d'un modèle.

J.-F. R. : Il peut donc arriver que tes modèles conduisent à infirmer une hypothèse de départ...

D. P. : Les hypothèses ne sont jamais autre chose que des idées qui ont de raisonnables chances de marcher. Mais je me trompe souvent. A Metz, pour l'exposition que tu avais organisée, une des sculptures que je montrais a brûlé le soir du vernissage. C'était drôle au fond, c'était certainement bien que ça se passe ainsi, peu de gens ont assez de finesse pour le comprendre et en rire - ridiculisons le convenu par la catastrophe.

J'ai vécu une histoire de cette sorte une autre fois, à Créteil. Nous avons construit, avec un groupe d'élèves, un grand bateau en treillis métallique avec des éclairages. Ce bateau, que nous avons nommé **Don Juan**, devait évoluer sur un plan d'eau, au cours d'une fête nocturne organisée spécialement pour lui et sombrer à la fin de la représentation. Il se trouve qu'un incident technique l'a fait couler au tout début du spectacle. La foule, très importante, massée sur les bords du lac, a été privée du spectacle et n'a vu qu'une faible lueur disparaître au loin. Naufrage du spectacle. J'étais près du bateau lorsque c'est arrivé. Au moment où il a commencé à couler, ça a été pour moi un mélange incroyable de consternation et de jubilation.

Il y a forcément un risque à mettre en scène un mythe pareil. L'essentiel, c'est que cette machine était tout de même assez «juste» pour laisser pénétrer, hors de notre volonté consciente, une réelle frustration et une réelle subversion.

J.-F. R. : Tu apprécies l'accident technique comme événement positif, mais tu ne peux pas le prévoir et le programmer, car ce serait une tromperie.

D. P. : Quand on se permet de jouer avec les significations, il faut aller jusqu'au bout, être capable de lire ce qui arrive. Lorsque je formalise une hypothèse, je préfère ne pas avoir exactement ce que ça va donner. Les modèles les plus intéressants sont ceux qui échappent au projet. Ce peut être par le ratage, la panne. Le principe de l'usure m'a toujours intéressé. Il y a, chez les Cinétiques, cette insupportable répétitivité des mécanismes, cette vénération pour les engrenages inusables. Je préfère que mes machines tombent en panne, si la panne nous délivre de cette répétitivité morbide. Notre imaginaire de la machine est trop lié à ce modèle de l'horloge, rêvée comme éternellement active. La plupart des systèmes que je construis essaient au contraire d'intégrer le processus de l'usure, on peut également appeler ça la **transformation**. Si l'on considère la famille des machines, qui va de l'horloge (le pur engrenage) à la bombe (le pur moteur), je préfère me placer du côté du moteur. Les notions de combustible,

de transformation, plus généralement de machines énergétiques me semblent plus intéressantes que les simples déplacements produits par les horloges.

J.-F. R. : Depuis tes «machines théâtrales» conçues au début des années 80 jusqu'à tes travaux actuels, il y a une évolution qui fait apparaître un changement de statut de la machine.

D. P. : J'ai commencé par des références explicites au théâtre. J'ai construit une machine qui s'inspirait du **Cid** de Corneille, et qui était une sorte de machine de jeu d'échecs automatique. Je m'intéressais beaucoup à la cybernétique à l'époque, j'avais remplacé le programme général (ce qui me semblait être la fonction du texte théâtral), par plusieurs micro-programmes représentant les personnages de la pièce. Ils dépendaient les uns des autres et produisaient le récit. L'ensemble ressemblait à une grosse machine—transfert comme on en voit dans les usines de construction automobile. J'avais cherché un système de codes différent de celui du théâtre, mais aussi précis, aussi cohérent. Et puis, surtout, aussi cohérent et structuré que la société espagnole. Je tentais assez sérieusement une isomorphie.

J'ai aussi construit des machines qui faisaient rouler des craies sur le sol ou sur les murs. Dans mon projet, c'était des «représentations» au sens théâtral du terme, avec un temps donné, le temps de l'usure de la craie. Le temps que je mettais alors en valeur, c'était le temps de la transformation du corps de la craie en un signe tracé sur le sol ou le mur. Il s'agissait de montrer un solide qui se transforme en signe, la disparition progressive de l'objet et l'apparition d'une figure mentale (un cercle ou autre) qui est d'un tout autre ordre que le morceau de craie du départ. Ces machines étaient effectivement différentes du **Cid** dans la mesure où elles se comportaient comme des moteurs (stock, transformation, temps de fonctionnement limité...).

J.-F. R. : A l'heure actuelle, tes recherches prennent appui sur une forme très simple, qui s'apparente à la coque d'un bateau. Quelle en est la signification ?

D. P. : C'est une forme très simple, elle ressemble, entre autres choses effectivement à la coque d'un bateau, mais ce qui m'intéresse, c'est que cela soit un archétype. Je crois que c'est une forme qui est présente dans nos esprits et qui, entant que forme, précède tous les noms que l'on pourra lui donner. Je me suis servi de cette forme pour le **Don Juan**, dont j'ai parlé précédemment. J'agis avec elle, un peu comme j'agirais avec une pièce de théâtre, en proposant des mises en scène.

On pourrait dire aussi que cette forme est pleine et que je cherche à en extraire le chargement. J'essaie d'en sortir les sens, les uns après les autres, en changeant de méthode à chaque fois. S'il fallait donner un image de la manière dont je

travaille, je parlerai d'une ligne, d'un convoi, d'une procession. Pas d'une progression ; mon travail ne progresse pas linéairement, puisqu'il peut partir dans les deux directions. Il se développe en navette, d'une extrémité - qu'il cherche à repousser - à l'autre. Je ne travaille pas circulairement, je ne prétends pas cerner cette forme par ses représentations. Les manœuvres d'encerclement me semblent toujours déboucher sur un vide central ou sur une amande insécable, juste propre à l'adoration. Pour l'instant, j'essaie d'éviter ça.

J.-F. R. : Tu as reçu une formation d'ingénieur. Quelle influence cette formation a-t-elle eue sur ton travail ?

D. P. : Mon comportement vis-à-vis de la création, un penchant pour l'analyse, viennent probablement de cette formation scientifique. Il y a chez beaucoup de littéraires une réticence par rapport à ce type de pensée, je crois qu'ils la pensent beaucoup plus péremptoire qu'elle n'est réellement. Quand je parle du convoi, c'est pour dire la nécessité de passer périodiquement, quelquefois assez vite, d'un type de représentation à l'autre. Aussitôt qu'un type de représentation ne peut plus faire apparaître «l'objet du désir», il faut en changer.

On sait que toutes les représentations sont gagnées par un lent effacement qui fait que l'objet n'apparaît plus, c'est le stéréotype qui prend sa place. Le moment du début, lorsque l'objet apparaît pour la première fois, peut être très court, mais c'est le moment jubilatoire. Quant à la formation technologique, j'ai appris à me servir des moteurs, des matériaux, etc... ce n'est pas différent d'un peintre et de sa peinture. Il faut dire tout de même que je n'étais pas très à l'aise lorsque j'étais étudiant, je ne comprenais rien à cette idéologie de la pure production qui plombait tout ce que nous apprenions. C'est maintenant devenu également très fréquent dans les arts plastiques, il y a beaucoup de comportements de producteurs chez les artistes, nous sommes directement concernés par la société de la marchandise.

J.-F. R. : Depuis peu, tu introduis dans tes travaux la présence de mots ou de phrases...

D. P. : C'est une manière de propulser la forme. Toutes les coques de bateaux portent un nom, quelquefois un nom de saint, quelquefois une qualité. Ça n'a la plupart du temps rien à voir avec la navigation. Et ce mot propulse effectivement le bateau dans un autre domaine, c'est comme un second moteur. Mais d'une manière générale, lorsque je «motorise» un objet, ce n'est pas pour le propulser dans l'espace, enfin pas l'espace de la pièce. Ce sont plutôt les effets de déplacement internes qui m'intéressent. Pour moi, nommer un objet ou le «motoriser», c'est à peu près la même chose. Lorsque j'ai réussi à nommer un objet, c'est comme si on parvenait à le faire vibrer. En retournant la question,

je dirais que ce que je cherche avec les moteurs, c'est cette mise en résonance que l'on obtient quelquefois avec les noms.

Ce qui m'intéresse, c'est très archaïque. La technologie, c'est la mise en scène. J'ai un projet dans cet esprit. Je veux immerger la forme creuse de bateau de manière à ce que l'on ne voit qu'un trou dans l'eau, en forme de bateau. Je voudrais que le rebord, la partie immergée soit aussi faible que possible, mais que ce soit réellement un bateau, que ça flotte. En se servant d'un système technologique élaboré pour gérer au plus près l'enfoncement maximum de la coque, évacuer extrêmement rapidement l'eau qui entre.

Le projet s'appelle «œuvres vives» en souvenir des «œuvres vives / œuvres mortes» des bateaux...

