

ETC



Murray Favro Art et mécanologie

Jean-Pierre Gilbert and Paul Smith

Number 7, Spring 1989

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/36361ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Revue d'art contemporain ETC inc.

ISSN

0835-7641 (print)

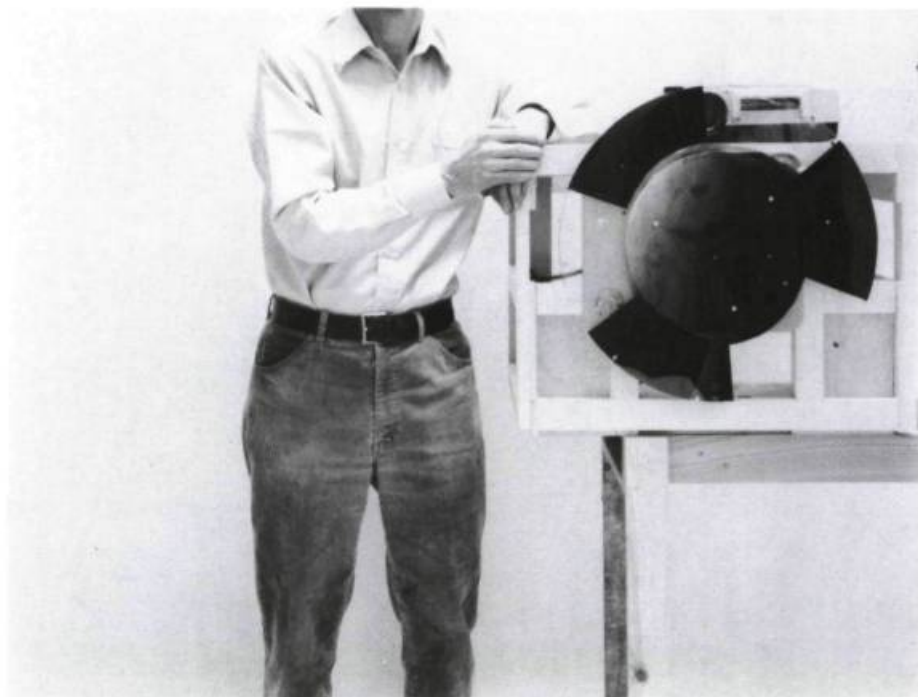
1923-3205 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Gilbert, J.-P. & Smith, P. (1989). Murray Favro : art et mécanologie. *ETC*, (7), 38–41.

Murray Favro Art et mécanologie



Murray Favro, 1988. Photo : Lincoln Mulcahy

Nous avons rencontré l'artiste ontarien Murray Favro au Banff Center (Alberta), alors qu'il séjournait à titre d'artiste visiteur. Il nous livre ici ses impressions à l'égard de l'ère technologique, de la position de l'individu et de l'artiste au centre de cette division entre art et science. Il parle de la machine et de cette notion d'invention qui marque l'ensemble de son travail.

Murray Favro : Ce n'est pas réellement important pour moi de réviser l'itinéraire de ma formation académique avant que je ne m'engage dans une démarche d'artiste. Il y a certes eu une décision à prendre juste à la fin de ma formation technique (une orientation que l'on cochait, un jour comme ça, sur un bout de papier). C'est là, spontanément, que je me suis dirigé vers un apprentissage artistique. Cette formation fut d'ailleurs très enrichissante pour moi, en particulier en ce qui touchait l'individualisation de l'enseignement où les intérêts de chacun étaient soutenus et encouragés par les professeurs.

L'influence de la mécanologie n'apparaîtra qu'à partir de 1970 à la suite de mon implication dans un groupe de recherche universitaire pluridisciplinaire qui travaillait à divers projets pilotes. Le rapport entre art et science n'était pas clairement nommé à ce moment, mais je m'intéressais vivement à toutes ces connaissances techniques. Entre 1964 et 1972, je vais travailler autour de deux sujets principaux : des avions à réaction que je peignais et des guitares que je fabriquais. Puisque

ma peinture d'alors proposait une étude plus spécifique de certains mécanismes, j'en suis venu à concrétiser ces formes peintes en objets, en fabriquant, par exemple, des « choses à tester ».

À l'origine de ces constructions, j'avais une attitude autodidacte en regard des techniques et de la science. Ce n'était alors pas important pour moi de connaître la science. Ce qui m'intéressait surtout, c'était de vérifier le fonctionnement d'un objet telle une hélice, son effet, ses implications. J'étais attiré par le pouvoir de l'hélice, par l'idée d'emportement. Dans le cas du moteur-hélice (ou de l'hélice-moteur), j'ai simplement voulu faire un lien entre deux mécanismes en branchant directement une grande hélice sur l'axe d'un moteur de façon à suggérer une nouvelle idée, une conception d'une perspective idéaliste, utopique même, enfin un truc qui n'a aucune visée fonctionnelle. Le moteur au sol, l'hélice au dessus à l'horizontal et en faisant corps, le moteur était littéralement emporté dans l'espace... c'était assez amusant comme effet. Le moteur qui, ordinairement actionne une hélice, était là actionné par celle-ci. En réduisant le nombre de pièces mécaniques, je constatais qu'il était possible de réinventer une fonction de motricité.

Ce type d'association intuitive appartenait également à ce moment à une communauté de pensée. À London (Ontario) s'était formé un groupe d'artistes de toutes disciplines, groupe qui défendait une philo-

sophie nihiliste en rejetant toute morale, toute vérité de connaissance traditionnelle. Mes rapports plus ou moins officiels avec ce groupe (il n'était pas important pour moi d'avoir une carte d'adhérent!) m'ont permis de vérifier mes notions de «vérité technologique» et de remettre en cause les «connaissances». L'ensemble musical *Nihilist Spasm Band* s'est formé dans l'esprit de proposer une musique sans recours aux connaissances musicales et sans a priori culturel. Nous construisons chacun nos instruments et c'est à ce moment que j'ai bricolé mes premières guitares. C'est amusant de faire de la musique pour la musique.

Au début des années 70 j'ai été invité à un congrès afin d'expérimenter (de tester) l'ordinateur que venait de recevoir une université. La lenteur d'exécution de l'appareil ne m'a pas du tout fasciné, mais par un effet de circonstances, j'ai découvert ce qu'était la mécanologie. Le responsable de l'événement m'a alors confié une traduction d'un ouvrage théorique de Simondon portant sur l'étude des machines, de la machine prise comme objet trouvé. Il est intéressant de noter que dans la mythologie ancienne, l'interprétation des forces de la nature gravitait autour des esprits et de leurs manifestations. Ces esprits sont maintenant incorporés dans les machines, à l'intérieur d'un pouvoir «magique» qui fascine plus qu'il ne se comprend. Pour moi, la mécanologie faisait émerger l'origine même de l'invention en jetant un nouveau regard sur la machine. La «chose» de Simondon, je veux dire sa philosophie, ne laisse pas de place à l'art, car son système est clos et ne réfère qu'à son système. Ce qui m'intéressera alors vis-à-vis l'art, ce sera moins l'origine même de l'invention, mais plutôt la direction qu'elle prendra. En bref, il ne s'agira pas de la machine pour la machine, mais plus spécifiquement d'un processus d'invention.

Mes premières machines d'avant 70 étaient beaucoup plus naïves que maintenant et à bien des égards, plus esthétiques. Mon attitude était plus ou moins sérieuse envers la machine alors que maintenant, je m'interroge sur ma propre implication en elle. À la suite de cette démarche préliminaire, puis de la découverte de la mécanologie, j'ai fabriqué des «inventions», moins des objets que des idées de dispositifs. *La chambre de Van Gogh*, *La machine à vagues* ou encore «*Ma voiture sur une route de campagne*» (Country Road) seront des travaux de projection d'images sur les dispositifs tridimensionnels afin d'accentuer, de «corriger» les perspectives. Je voulais de la sorte indiquer une séparation physique entre le vrai et le faux, entre la réalité et la fiction... une problématique impliquant le regard. Ces derniers travaux de projection marqueront la fin de mon intérêt pour la «chose picturale».

Entre 1964 et 1968, je bricolerai mon premier avion en commençant par esquisser un siège éjectable puis, en développant tout autour ce qui allait être l'engin. Un peu à la manière d'un dessin qui se définit



Murray Favro, *Guitar*, 1982. Bois, aluminium, acier et éléments de guitare; 325 cm x 1,135 m x 5 cm.
Photo : L. Östrom, Art Gallery of Ontario

au fur et à mesure qu'il progresse, l'avion était une recherche de formes. Il était fait de matériaux trouvés, de bois ou de métal, et était recouvert de plaques d'imprimerie en aluminium. En raison d'un manque d'espace, j'ai dû placer l'appareil (modèle Jet Sabre, mais non opératoire) dans un champ. Les éléments de la nature en ont maintenant eu raison. Mon intention principale avec ce premier jet résidait dans la recherche d'une forme évocatrice, dans l'expérience de réaliser la «chose», alors que le second projet s'intéressera plus à la mécanique de l'engin.

L'envergure, la démesure même d'un tel projet n'a rien d'obsessionnel pour moi : je voulais capturer une forme, en découvrir la nature, l'organisation. Je n'avais pas le projet de voler. À ce moment, en 1964, j'avais le sentiment que le jet était un véhicule très déterminant, sans même que je puisse prévoir que 15 ans plus tard, j'allais reprendre un projet semblable. Au travers de la peinture que je réalisais alors, le bricolage d'un avion personnel s'inscrivait en parallèle d'un travail artistique sans que ce bricolage soit directement connecté au monde artistique.

À l'hiver 1980, je débute l'exécution du second avion en me référant une fois encore aux mêmes plans de l'avion à réaction de modèle Jet Sabre. Entre temps, j'avais suivi des cours techniques en aéronautique afin de me familiariser avec les nombreuses exigences techniques inhérentes à la construction des avions. J'allais oublier qu'entre la construction de ces deux jets, il y a eu la réalisation d'un avion plus modeste fait de bois et de toile; un avion français, la «puce volante» — un objet authentique cette fois, réalisé de manière artisanale, mais capable de voler. Mon *Grand Jet* de 1980 a été construit avec de vrais «trucs». Je voulais par là vérifier si un seul individu était en mesure de réaliser

sans aide une telle technologie (il faut souligner que la loi canadienne ne permet pas à un individu de mettre en œuvre un tel projet). L'appareil ne possédait pas de moteur, mais contenait à peu près tous les dispositifs nécessaires, un train d'atterrissage, un gouvernail fonctionnel ou des instruments de contrôle sur le tableau de bord. Au cours de l'exécution, c'est-à-dire durant les quatre premières années, j'ai été amené à exposer l'appareil non terminé. J'ai alors noté la réaction du public qui s'intéressait tout autant aux surfaces finies qu'à celles demeurées ouvertes. La zone éventrée du jet offrait ainsi le détail de toute une organisation qui démystifiait l'objet aux yeux du public. Après quatre années de travail et constatant qu'il m'aurait fallu quatre autres années pour finaliser l'avion, j'ai choisi d'interrompre l'objet au moment où la forme me satisfaisait. Le *Grand Jet* montrait ainsi deux aspects de sa nature : la chose connue et la chose vécue, encore vivante.

Dans la perspective où j'aborde la notion de science, la mécanique exprimait une volonté de faire ressortir l'esprit des machines et des découvertes qui y sont liées. Mon attachement à la mécanique repose sur une évocation d'idées que me proposent les machines et où mon intérêt est centré sur l'observation proprement dite, les fonctions, les différences. Comme dans la pièce de l'hélice-moteur, je crois que le groupement des éléments dévoile en soi un esprit d'invention, de l'invention. C'est pourquoi la mécanique est l'étude, par l'observation, de spécificités d'ordre mécanique.

La spécialisation est pour moi une copie de la mécanisation où l'être humain doit éviter de se spécialiser comme un moteur et faire corps avec ses diverses fonctions physiologiques. Les ordinateurs d'aujourd'hui ne sont pas des systèmes spécialisés mais multifonctionnels (l'influence d'une telle technologie sur les gens propose donc une non-spécialisation qui m'apparaît très bénéfique). À la suite du second jet, j'ai fabriqué de nouvelles guitares, puis des machines à vent (moulins), enfin divers instruments techniques portant sur l'invention. Au moment où je livre cette entrevue, je travaille à un dispositif de batteries fonctionnant à la pluie acide. Au travers des changements sociaux que nous vivons actuellement, je constate que la question de l'environnement influence mon travail vers une pensée plus sociale. Le monde est à présent dans une position plutôt instable et l'artiste est amené à réfléchir sur la situation que nous vivons, sur des questions touchant entre autres à la pollution. Personnellement, je ne considère pas la pollution comme un malaise en soi, mais comme notre réalité. J'essaie donc de proposer des objets tangibles au sein d'une pratique. Le projet des batteries dont je parlais à l'instant, c'est six contenants dont les côtés mesurent environ quatre pieds et la hauteur un pied, et dans lesquels est incorporé de la pluie acide. J'ai plongé dans ce liquide des parachocs rouillés, des fragments de voitures, des phares,

des feux de signalisation, etc. Chacun des contenants est relié aux autres par un système de câbles. Tout ce dispositif vise à générer une petite quantité d'électricité (trois volts et demi), capable d'allumer les phares en transférant l'énergie entre les baquets. Ce projet représente pour moi un tournant en regard de la technologie. Je dois d'abord le réaliser pour en faire ma propre expérience. Ensuite, à partir des résultats, j'ai le sentiment que je serai amené vers autre chose, vers une autre démarche empirique fondée sur l'expérience.

Nous gaspillons notre énergie. Avec ce dispositif à pluie acide, je veux pointer ce grand problème qu'est celui de la pollution, l'étudier de plus près. Je souhaite faire de la technologie à partir de ce gaspillage, c'est là la position critique de mon travail, ma force d'ironie. Et dire que certaines usines emploient un générateur électrique pour brûler le charbon...

Je travaille à un autre projet, un tunnel à vent, une chambre à tester les conditions réelles (à l'image de ces chambres de soufflerie dont on se sert pour analyser le profil aérodynamique des avions). Je ne sais pas encore précisément ce que je ferai de ce tunnel, mais il représente tout un dispositif polyvalent qu'il m'intéresse d'expérimenter. En tête de liste, je crois que je vais y placer le profil d'un critique d'art, mais je n'ai pas encore choisi lequel... Je lis là-dessus. L'idée du changement technologique repose pour moi sur l'observation. Dans le champ visuel, lorsque l'on observe les révolutions d'une roue d'une automobile, on ne voit rien d'autre qu'un certain flou de mouvement, sauf qu'au moment où l'on déplace rapidement le regard de la roue, on voit nettement apparaître le dispositif, l'enjoliveur de roue. La même observation s'applique au carrelage des fenêtres où, à l'instant où passe un oiseau, on le voit tour à tour apparaître et disparaître. L'on sait que la vision binoculaire avec un instrument comme des jumelles pose problème... Je rêve d'un dispositif qui permettrait de voir la troisième dimension en n'utilisant qu'un seul œil. Je sais que ce sont des notions contraires à la science, mais ça m'intéresse de fouiller.

Mes recherches m'amènent souvent à réaliser des objets dont l'apparence est assez curieuse. Ma motivation réside dans le potentiel du regard où je crois davantage en ce que je peux voir, vérifier, qu'en ce que je peux lire ou avoir lu. S'il y a parfois une dimension humoristique dans mes objets, ce sont les objets eux-mêmes qui l'expriment et non pas ma volonté d'incorporer une dimension ludique.

Lorsque l'on me demande d'évoquer les moments importants de ma carrière, je réponds que ce sont les choses de la vie qui me sont importantes et pas tant mes expositions publiques ou quelques réussites de tout ordre. Je crois qu'un moment privilégié de sa vie, c'est lorsque l'on quitte l'école, car là apparaît une définition de soi, un mécanisme intimiste. Pour moi, c'est lors de cette transition que je suis passé graduel-



Murray Favro, *Country Road*, 1971-1972.
Installation avec projection. Photo : Brian Merrett

lement de la peinture à la sculpture où, en quelque sorte, je me suis découvert. Mes périodes de grands changements se sont produites entre 1968 et 1970 alors que j'ai vécu deux années non productives; tout se passait en moi, à l'intérieur. Là, je me suis marié, j'ai découvert la mécanologie, j'eus un fils et par les yeux de mon fils, j'ai observé le monde, ce qui m'a aidé à démarrer mes premiers projets de projections. Autant que les grands changements que peut vivre le monde, la naissance de mon deuxième fils a concorde avec une autre période d'évolution dans ma vie. Maintenant, je ne me concentre plus sur des apprentissages techniques, je me concentre sur le monde et ses effets sur moi.

Dans notre horizon proche, il y a de vastes changements des valeurs humaines, changements liés à la fin de la révolution industrielle. Les gens sont maintenant très éloignés d'une notion de mécanique parce que cette notion a été supplantée par l'électronique. En observant les sociétés primitives, on constate que ces peuples qui avaient un lien direct avec la nature ont rapidement vu la nature comme un lieu hostile. Ils se sont alors efforcés de poser des instruments entre eux et la nature (la technologie, les machines, les crayons, les pinces, l'armement...). L'homme ne travaille pas directement avec la nature, c'est là qu'on a besoin d'une transformation. Car la «petite technologie» qui séparait l'homme primitif de la nature est aujourd'hui devenue une masse d'information incontournable. Avant la révolution industrielle, c'était la nature qui était hostile; maintenant, c'est la machine qui a pris ce rôle. L'électronique est l'expression même de l'hostilité. Autrefois, la nature représentait notre environnement alors qu'aujourd'hui, sous nos yeux, notre environ-

nement est devenu synthétique, technologique. Mon travail en regard de ces réalités consiste à rétrécir la marge entre nous et la technologie, à extraire cette dimension «magique». Pour moi-même, je suis parvenu à retirer cet aspect mythique de la machine, mais il me semble impossible d'éliminer entièrement cette «magie». Par mes objets, je tente d'exprimer des mécanismes de base.

La communication est devenue très sophistiquée, elle est une stratégie employée avec finesse par les gens du pouvoir — au point que des didacteurs en deviennent les dépositaires. Les désirs des gens face à une communication demeurent inassouvis parce que ce qu'on leur en livre n'a rien à voir avec leurs désirs. Trop d'information a un contenu négatif (au point que se dé-informer devient un privilège); alors, je m'efforce par mon travail de proposer une qualité et un sentiment positif. Je n'inventerai jamais aucune machine, aucune machine que l'on pourrait utiliser à des fins «dépressives».

Ma démarche est intuitive vis-à-vis la science et l'art — c'est à la fin ou pendant l'exécution que je vois un jugement artistique se dessiner. Pour éviter de tomber du côté «artistique», esthétisant, je travaille sur une «chose» qui a elle-même à définir son statut. Je ne souhaite pas que la dimension d'art, d'artisanat, de finition ou de beauté de l'objet prenne le dessus. La mécanologie est donc un instrument qui me sert à voir cette machine qu'il y a quelque part en moi, en nous.

**Transcription libre d'une entrevue réalisée
en octobre 1988
par Jean-Pierre Gilbert et Paul Smith**