

Mémoire de Master 2



École Nationale Supérieure Louis-Lumière
La Cité du Cinéma - 20, rue Ampère BP 12 - 93213 La Plaine Saint Denis

DUTHOIT Léo

Spécialité Photographique - Promo 2025.

L'esthétique du crash

Objet d'étude : L'esthétisation du crash ou la destruction comme symbole de beauté.

Comment une action involontaire, plus ou moins violente, voire mortelle, comme le crash peut-elle être jugée comme esthétique ?

Direction interne :

Franck MAINDON, Enseignant de traitement d'image en prépresse-édition-impression

Membres du jury :

M. Pascal MARTIN, professeur des Universités HDR à l'École Nationale Supérieure Louis-Lumière.

Mme Véronique FIGINI-VERON, maître de conférences à l'École Nationale Supérieure Louis-Lumière

M. Franck MAINDON, enseignant en chaîne graphique numérique à l'École Nationale Supérieure Louis-Lumière

M. DE BEYTER David, artiste photographe

Remerciements

Je tiens, dans un premier temps, à remercier M.Franck MAINDON qui a été mon directeur de mémoire et qui a su m'accompagner et m'aider tout au long de ce travail.

Je remercie Tim, Dim, l'ensemble du *BabyFoot* et toutes les personnes que j'ai pu rencontrer et avec qui j'ai pu partager du temps, des rires, du sang et des larmes. Également la promotion Ciné 2025 pour m'avoir adopté. Ainsi que la promo photo 2025 malgré mes trahisons régulières à passer du temps en Ciné.

Jean-Marc, Laurence et l'ensemble de ma famille, je vous remercie affectueusement et chaleureusement pour votre aide et votre soutien.

Je me remercie sincèrement, moi-même, pour ces années de vie commune dans lesquelles nous avons pu, pour sûr, développer de grandes qualités, tel que l'intelligence, la beauté, l'humour et la modestie.

À ma Maman, ma sœur Marion et Noémie.

Résumé :

À travers ce mémoire, nous allons explorer la manière dont le crash automobile, événement brutal et généralement perçu comme tragique, a pu être esthétisé dans les arts visuels, la photographie, le cinéma et les médias contemporains. Loin de n'être qu'un fait divers, le crash devient un objet d'image, porteur d'une symbolique et d'une charge esthétique propre à notre modernité. Dès ses premières représentations dans la presse du début du XXe siècle, le crash fascine autant qu'il choque : il incarne une rupture dans l'ordre du quotidien, un moment de suspension du réel, transformé en spectacle visuel.

À travers une approche pluridisciplinaire mêlant histoire de l'art, théorie de l'image et critique culturelle, ce travail explore comment le crash est passé du registre documentaire à celui de la mise en scène artistique. L'apparition de cette représentation prend corps dans la photographie de presse et d'illustration et semble basculer dans une dimension esthétique troublante dans les images charnières du photo-reporter Weegee. L'esthétique du choc s'ancre alors dans un imaginaire contemporain où la violence est à la fois redoutée et consommée.

Ce mémoire interroge aussi les enjeux éthiques et philosophiques de cette esthétisation : peut-on faire du drame un objet de contemplation ? Quels rapports entre destruction, beauté et spectacularisation du drame ? En croisant les pensées de Susan Sontag, Paul Virilio, Georges Bataille ou Jean Baudrillard, ce travail révèle combien le crash automobile symbolise notre rapport ambivalent à la modernité, à la vitesse, au danger et à une certaine fascination pour la beauté née du chaos.

Mot clés :

Crash, Voiture, Automobile, Voyeurisme, Sensationnalisme, Weegee, Fait Divers

Abstract :

This dissertation explores the way in which the car crash, a brutal event generally perceived as tragic, has been aesthetised in the visual arts, photography, cinema and the modern media. Far from being just a news item, the accident has become an object of image, carrying a symbolic and aesthetic force that is specific to our modern times. From its earliest representations in the early twentieth-century press, the crash has fascinated as much as it has shocked: it embodies a rupture in the order of daily life, a moment of suspension of reality, transformed into a visual spectacle.

Through a multidisciplinary approach combining art history, image theory and cultural criticism, this work explores how the crash has moved from the documentary register to that of artistic staging. The emergence of this representation takes shape in press and illustration photography, and seems to tip over into a disturbing aesthetic dimension in the key images of the photojournalist Weegee. The aesthetic of shock is rooted in a contemporary imagination in which violence is both feared and consummated.

This dissertation also examines the ethical and philosophical issues involved in this aestheticisation : can we make tragedy an object of contemplation ? What is the relationship between destruction, beauty and the spectacularisation of tragedy ? By crossing the thoughts of Susan Sontag, Paul Virilio, Georges Bataille and Jean Baudrillard, this work reveals the extent to which the car crash symbolises our ambivalent relationship to modernity, speed and danger - and to a certain fascination for the beauty born of chaos.

Key words :

Crash, Car, Automotive, Voyeurism, Sensationalism, Weegee, News item

Table des Matières :

Objet d'étude : L'esthétisation du crash ou la destruction comme symbole de beauté.....	1
Remerciements.....	3
Résumé :	5
<i>Mot clés :</i>	<i>5</i>
Abstract :.....	6
<i>Key words :.....</i>	<i>6</i>
Table des Matières :	7
Introduction :	10
Première partie : Le crash automobile, entre document, mise en scène et phénomène culturel	15
1.1. L'histoire de la photographie automobile et d'accidents.....	15
1.1.1 <i>Le crash comme fait divers.....</i>	<i>15</i>
1.1.2 <i>Le voyeurisme</i>	<i>18</i>
1.1.3 <i>Le sensationnalisme</i>	<i>19</i>
1.2. Une esthétique de la modernité et de la vitesse : L'accident comme fatalité moderne.....	23
1.2.1 : <i>La symbolique de l'automobile.....</i>	<i>23</i>
1.2.2 : <i>L'esthétique de la ruine.....</i>	<i>24</i>
1.2.3 : <i>L'antifragilité comme élévation esthétique du crash :</i>	<i>26</i>
1.2.4 : <i>L'obscène entre fascination et transgression.....</i>	<i>28</i>
1.2.5 : <i>L'esthétisation du choc : du futurisme à la beauté du chaos</i>	<i>29</i>
1.2.6 : <i>L'instant de rupture.....</i>	<i>32</i>
1.3. De l'image brute à l'image esthétisée.....	34
1.3.1 : <i>Le crash comme vision sculpturale :.....</i>	<i>35</i>
1.3.2 : <i>La théâtralisation du choc :</i>	<i>37</i>
1.3.3 : <i>Le déterminisme du risque.....</i>	<i>41</i>
Deuxième partie : L'accident comme objet esthétique dans la littérature, le cinéma, l'art et la photographie : Le crash entre transgression et fascination	44

2.1 Le crash dans l’art visuel : Dénonciation de la banalisation de la violence dans la culture de masse.....	44
2.1.1 : <i>Tinguely et le suicide de l’œuvre.</i>	45
2.1.2 : <i>Johnathan Schipper et le crash contrôlé.</i>	46
2.1.3 : <i>Le détournement du crash.</i>	47
2.1.4 : <i>Le crash comme performance.</i>	48
2.1.5 : <i>La banalisation du choc.</i>	49
2.2. Le crash au cinéma et en littérature : La chorégraphie de la destruction à l’expérience sensorielle, entre érotisme et chaos.....	52
2.3. Le crash dans la photographie : L’ambiguïté morale et éthique de l’esthétisation du crash.....	56
2.3.1. <i>L’accident comme œuvre médiatique.</i>	56
2.3.2. <i>L’accident comme œuvre d’art accidentel.</i>	59
2.3.3. <i>Appropriation du crash. (PPM)</i>	65
Conclusions :	71
Définitions :	73
Bibliographie :	74
<i>Ouvrages :</i>	74
<i>Filmographie :</i>	76
<i>Mémoire :</i>	79
<i>Bibliographie artistique et exposition :</i>	79
<i>Articles et Podcast :</i>	82
Présentation de la partie pratique :	84

Introduction :

L'omniprésence de l'automobile dans notre monde semble paradoxale. Cette dernière nous accompagne au quotidien, mais se voit oubliée de beaucoup. Elle participe à notre paysage urbain sans même nous rappeler sa réelle existence. Nous la voyons, nous l'entendons, nous la sentons, mais nous avons arrêté de la regarder. Seul un bruit plus fort qu'un autre, une couleur inhabituelle ou encore un design décalé va attirer l'œil d'un passant se trouvant à côté. Depuis maintenant plus d'un centenaire, la photographie et le cinéma accompagnent l'automobile. L'image participe à une mise en avant des avancées techniques, esthétiques et financières que peut apporter un véhicule. Une voiture sera vectrice d'un rêve, d'une envie, d'une classe sociale, en somme sa représentation sera un miroir fort de notre société et de ses valeurs. Évoluant dans son temps, elle fera écho avec les besoins d'une population et donc répondra à des codes sociaux.

De manière générale un accident intrigue. C'est un événement instantané pour les témoins, mais presque figé, voir invisible pour le ou les acteurs. « *Ça va tellement vite que c'est vécu comme un arrêt sur image* ». Cette idée est parfaitement illustrée dans le film « Les choses de la vie », réalisé par Claude Sautet en 1970. Il met en scène Michel Piccoli dans le rôle de Pierre, un architecte victime d'un grave accident de voiture. Pendant les tonneaux de sa Jaguar, il revoit les moments marquants de son existence. L'accident devient un « stop motion¹», chaque pause inclut un instant de pensée, comme si le crash se produisait image par image. Un crash devient une allégorie de la vitesse, plus la célérité d'un mobile est élevée, plus son énergie cinétique l'est aussi. Le choc en est plus violent, et les dégâts plus sévères. Un crash en Formule 1 ou aux 24 heures du Mans avec ces bolides à plus de 300 km/h est bien plus « spectaculaire » qu'un accrochage à 30 km/h en ville. Il y a donc un côté voyeuriste qui se crée, car la mort y est en jeu. Comme en science quantique, la probabilité de vie ou de mort est incertaine, rendant le crash mortel ou non, à l'image des théories de Schrödinger.

Le véhicule qui se disloque en morceau lors de l'impact symbolise l'apogée de l'accident. D'une carapace aux formes aérodynamique et fluides, aux couleurs de peinture harmonieuses et soignées, il ne reste que ferraille anthropique et monochrome.

¹ Cf Définition

Dans le cinéma, combien de films sont devenus mythiques par cette approche du spectaculaire : « *Blues brothers* », « *Crash* » de David Cronenberg, « *Ronin* » avec Jean Reno, les séries des « *Taxi* », « *Fast and Furious* », ou encore « *le Corniaud* » marquant avec la 2CV de Bourvil l'accident le plus célèbre du cinéma français, le drame devenant absurde.

Il y a des accidents devenus célèbres par ses victimes célèbres : James Dean dans sa Porsche 550 Spyder, surnommée « Little Bastard » le 30 septembre 1955, Grace Kelly en 1982 au-dessus de Monaco, la princesse Diana en 1997 à Paris ou Paul Walker en 2013. L'émotion créée par la disparition soudaine d'une star est décuplée par les circonstances de ce décès, d'autant plus à la suite d'une collision automobile. Les gens se créent des histoires en se visualisant eux-mêmes dans le véhicule. La vedette, était-elle à l'arrière, à la place dite « du mort », au volant ? De là, ils s'imaginent être Isadora Duncan, une danseuse célèbre, alors qu'elle était dans une voiture de course à Nice, en 1927, son écharpe s'est prise dans la roue arrière, provoquant son étranglement. Ne parlons pas d'Ayrton Senna, le légendaire pilote de Formule 1, tragiquement décédé le 1er mai 1994 lors du Grand Prix de Saint-Marin à Imola, en Italie devant des millions de personnes en direct. Et puis la tôle froissée, la défiguration d'un objet devenu culte créant la légende de la voiture maudite quand plusieurs personnes ayant récupéré des pièces de la voiture de James Dean ont été impliquées dans des accidents mystérieux.

Avant même d'être considéré comme un objet esthétique, le crash constitue un événement d'exception, il interrompt brutalement le cours régulier des choses, suspend le temps, et fracture la normalité des activités humaines. Ce qui saisit dans le crash, ce n'est pas d'abord sa forme ou son esthétique, mais sa violence soudaine et son caractère inattendu. Il est, en ce sens, une singularité, un point d'anormalité dans la continuité du quotidien. Cette dimension première, singulière, est immédiatement suivie par une dimension destructive, qui en fait parfois un événement tragique. Corps, machines, structures, tout peut être brisé dans l'accident. Ce n'est qu'en dernier lieu, et non systématiquement, que le crash peut être regardé comme un objet esthétique, à condition d'un traitement spécifique (médiatique, artistique, publicitaire). L'événement et sa mise en image, entre la réalité de la violence et sa récupération médiatique ou artistique, que ce travail propose d'interroger.

L'image du crash ne serait pas la représentation de la destruction, mais celui de l'art, de la physique, de la psychologie, une allégorie de la vitesse et du chaos. On peut dès lors aborder un concept de « beauté violente » qu'une compression représente dans une approche esthétique. Cela questionne : rend-il état d'un caractère voyeuriste à travers la contemplation de l'accident ou cherche-t-il à mettre en avant une réflexion critique sur la société de consommation et sur la surconsommation du secteur automobile du monde consumériste actuel ?

Cela a ouvert une nouvelle dimension contemporaine d'esthétisation de l'image du crash notamment via l'intelligence artificielle et la reconstruction d'accidents. La publicité emploie les codes du crash comme argument marketing, les jeux vidéo s'en saisissent en donnant aux joueurs un moyen d'assouvir ce sentiment de voyeurisme, le crash n'est plus à éviter, mais à vivre en boucle par la simulation, remettant en question son caractère singulier.

Le crash est un marqueur fort de l'art visuel, il prend place tôt comme un objet documentaire dans le journalisme, c'est cette première représentation que nous allons commencer à étudier. L'histoire de cette photographie d'accident dans le photojournalisme et l'évolution de cette représentation du crash, de la perception de l'accident non plus comme événement, mais comme sujet et comme image. L'approche documentaire dont se saisiront les photographes du début du XXe et l'évolution de ces approches vers une image et une représentation esthétisée du crash, créeront un paradoxe de représentation et des problématiques éthiques quant à l'usage de la tragédie comme art.

Afin de mieux comprendre les ressorts de cette esthétisation du crash, ce travail s'articulera en deux grandes parties. La première retracera l'histoire de la représentation du crash automobile dans la presse, depuis sa fonction documentaire jusqu'à sa mise en scène esthétique. Nous verrons comment l'image brute de l'accident, perçue d'abord comme fait divers ou témoignage d'un drame, s'est progressivement transformée en objet visuel codifié, porteur de significations symboliques, sociales et artistiques. Le crash y sera abordé tant comme reflet de la modernité que comme motif de fascination, incarnant la vitesse, la rupture, le risque et la fragilité de l'homme face à la machine. Dans un second temps, nous explorerons comment cette représentation du crash s'est déployée dans les champs de l'art visuel, du cinéma, de la littérature et de la photographie contemporaine. Cette partie mettra en lumière les tensions entre dénonciation et fascination, entre violence réelle et sublimation esthétique, en analysant des œuvres où

l'accident devient un langage plastique, une métaphore du chaos moderne ou encore un outil critique face à la société de consommation. Ce parcours nous permettra d'interroger les limites éthiques et les implications culturelles d'un phénomène où destruction rime avec contemplation.

Première partie : Le crash automobile, entre document, mise en scène et phénomène culturel

1.1. L'histoire de la photographie automobile et d'accidents

1.1.1 Le crash comme fait divers.

Les débuts de l'automobile marquent inexorablement l'arrivée des premiers crashes. Mary Ward deviendra la première personne victime d'un accident impliquant un véhicule à moteur, et cela en 1869. Cet accident n'est qu'un début et prend place durant l'essor et la révolution du journalisme, avec l'arrivée en 1865 de la presse rotative², accélérant grandement la production de la presse illustrée. La diffusion de ces premiers journaux illustrés coïncide ainsi avec l'essor de la presse rotative puis se développera en parallèle de l'arrivée des premiers accidents. La photographie à ses débuts se veut être une technique lourde de mise en place et s'insère peu à peu dans une logique documentaire, principalement dans un cadre administratif et policier. Dans les années 1890, Alphonse Bertillon marque les débuts de la photographie judiciaire avec l'anthropométrie judiciaire et notamment le Bertillonnage³ et la photographie stéréométrique⁴. Les forces de l'ordre commencent à photographier les scènes de crime et d'accident comme preuves judiciaires.

² Inventée par William A. Bullock, en 1865

³ Cf Définition : Bertillonnage

⁴ Cf Définition : Photographie stéréométrique

Ces techniques visent à employer une méthode scientifique dans la documentation du criminel ou de la scène de crime. Ces clichés sont rarement publiés, car la presse utilise encore majoritairement des gravures et dessins pour illustrer les faits divers. Les journaux illustrés et la presse à grande échelle offriront la possibilité d'une presse plus visuelle que la photographie commencera à accompagner vers la fin du XIXe⁵.

Cette approche photographique donnera une source immuable de contenu à la presse dès le début du XXe siècle. Dominique Kalifa souligne dans, *L'encre et le sang*⁶, que ces images ne resteront pas longtemps confinées aux dossiers judiciaires. La photographie judiciaire, combinée au besoin d'illustrer les journaux, offrait un contenu à sensation qui nourrissait le goût du public pour le fait divers. Très rapidement, elles passeront dans le domaine public et deviendront un matériau visuel privilégié pour la presse illustrée.

La photographie est dès lors employée d'une manière à documenter les faits divers et dans un second temps à témoigner de la modernité et des risques liés aux nouvelles technologies de transport (notamment le crash). L'automobile à cette époque est encore perçue comme un objet luxe réservé à l'élite. La presse donnera de manière générale une représentation assez positive de l'automobile qui participera à apaiser cette peur et à faire accepter la voiture comme une innovation désirable et incontournable. En évitant les aspects négatifs, la presse illustrée donne la sensation que ces médias jouent un rôle actif dans la normalisation et la promotion de l'automobile⁷. La représentation du crash contrevient donc à la vision d'idéal et de progrès que véhicule l'imaginaire de l'automobile. Celle-ci se positionnera dans une des catégories du journalisme qui touche au plus proche le lecteur : le fait divers. Des journaux comme *Détective*⁸ se spécialiseront dans le fait divers, ce type de presse contribuera à ancrer les accidents de la route dans l'imaginaire collectif comme des événements marquants et émotionnellement chargés.

⁵ TILLIER Bernard, *Le journal, un magasin d'images, L'illustration dans la presse au 19 siècle, Presse à la Une 2012*

⁶ KALIFA Dominique. *L'encre et le sang. Récits de crimes et société à la Belle Époque*. Paris : Fayard, 1995

⁷ CARBONI Nicola. 2023. « Mediatization of the Early Automobile: A Visual Analysis of the Illustrated Press in the Late 19th and Early 20th Century. » *Artl@s Bulletin* 12 (1). <https://doi.org/10.7771/2385-4729.1334>.

⁸ *Détective*. Hebdomadaire illustré, fondé le 1er nov. 1928 par Jules Brassaud, Joseph Kessel et Gaston Gallimard, publié initialement par les Éditions Gallimard, Paris.

Ainsi, le fait divers désigne à la fois l'événement, l'information et la rubrique du journal qui le traite⁹. Il tient du phénomène de société, il est l'événement à la fois le plus proche du lecteur et le plus loin également. Nous ne sommes jamais aussi facilement confrontés à un meurtre qu'en lisant la presse. Le fait divers est une transgression des normes sociales culturelle et éthiques ; il relève d'une déchirure dans l'ordre quotidien. Roland Barthes¹⁰ le décrira ainsi, et notamment selon deux concepts qui le caractérisent : la causalité et la coïncidence.

La causalité exprime un aspect de ce fait divers, une petite cause amenant un grand effet qui donnera au fait divers sa force d'impact, contrairement à une grande cause à l'effet moyen. Un petit accident de voiture causant la mort de toute la famille présente à bord sera beaucoup émotionnel qu'une voiture explosant sans faire de blessé. La coïncidence, quant à elle, offre un aspect mystérieux et irrationnel. Le fait divers touche le lecteur par son caractère improbable, se rapportant à une probabilité (l'accident ayant forcément une probabilité d'exister). L'accident et le crash deviennent des outils marketing, la presse cherchant à vendre plus en jouant sur l'émotion et le sensationnalisme. Le crash sous-entend un impact différent. Les clichés de crashes automobiles deviennent des images choc qui captivent le public. Un crash est froid, impassible, violent et ne déçoit pas par sa représentation, dans ces attentes du fait divers. Ce dernier répond à ces critères de causalité et de coïncidence. Le crash est impactant, spectaculaire et crée un moment de suspens dans lequel il peut exister, ou non.

L'essor du photojournalisme au XX^e siècle transforme radicalement la manière dont les accidents, en particulier ces crashes automobiles, sont perçus dans l'espace public. « L'après » crash autrefois oral est désormais documentable et visible. Cette approche évoluera jusqu'à documenter le crash en pleine action comme en course automobile, participant à la spectacularisation du drame. Alors que l'événement tragique pouvait autrefois demeurer un fait isolé ou local, la photographie de presse en fait un spectacle visuel, immédiatement partageable et émotionnellement engageant. Dans la logique décrite par Luc Boltanski¹¹, la photographie de presse opère une médiation essentielle entre l'événement tragique et l'opinion publique. « L'après » crash, autrefois circonscrit à un récit local et oral, devient une scène émotionnelle visible et partageable à grande

⁹ SALLES Daniel, Presse à la Une, *L'irrésistible attraction du fait divers*, 2012

¹⁰ BARTHES Roland, Essais critiques, *Seuil*, 1964

¹¹ BOLTANSKI Luc, La souffrance à distance : morale humanitaire, médias et politique, Paris, Métailié, 1993,

échelle. Le photojournalisme transforme la catastrophe en objet de perception collective, à la fois spectaculaire et émotionnel. Il ne s'agit plus seulement de savoir ce qui s'est passé, mais de voir ce qui reste, la ruine, le choc, l'impact et d'y réagir dans un cadre affectif créé par les médias.

L'arrivée des tabloïds des années 1920-30 comme le *New York Daily News* ou le *Daily Mirror*, transforment les images d'accidents en outils puissants pour attirer l'œil et stimuler les ventes, bien plus qu'un support neutre d'information. Comme le souligne Karin Becker, « *the photograph becomes not just illustration but headline; not a supplement to the news, but its driver*¹² » : la photographie elle-même devient, par son rapport direct au réel, le centre narratif de l'article, transformant l'accident en une expérience esthétique, voire consommable. Dans *Media, Culture and Morality*, Keith Tester explore dans la continuité de Susan Sontag l'idée selon laquelle, *La souffrance est communiquée de telle manière qu'elle devient consommable. On peut la ressentir, sympathiser avec elle — mais à distance.*¹³

1.1.2 Le voyeurisme

Cet usage de communication de masse par la photographie donnera accès à un témoignage brut du crash. Il ne documente plus passivement, mais devient accessible et banal. Il se transfère en spectacle médiatique banalisant la violence et le danger. Un crash fascine, tant par son caractère effrayant que par le fait qu'il devienne beau dans son essence. Cette évolution de la presse tabloïd et de la représentation de l'accident montre que la photographie de crash ne se limite pas au simple enregistrement d'un événement, mais devient un langage visuel influencé par la culture et les médias. Il opère une double captation émotionnelle, il génère à la fois l'effroi et la fascination.

Cette tension entre horreur et attirance est l'un des moteurs les plus puissants de la culture médiatique contemporaine. Susan Sontag, dans *Devant la douleur des autres*, souligne notre ambivalence face à ces images : *Les images de la douleur nous attirent*

¹² BECKER Karin, « Photojournalism and the Tabloid Press », *Journal of Communication*, 1989, p. 52
« *la photographie n'est plus seulement une illustration mais un événement ; elle n'est plus un complément de l'information mais son moteur.* »

¹³ Keith Tester, *Media, Culture and Morality* (1994), p. 80

*tout en nous mettant mal à l'aise. Elles font appel à notre désir de savoir, mais aussi à notre voyeurisme*¹⁴.

Ce phénomène s'intègre dans un mouvement plus large où les médias structurent la souffrance comme un récit spectaculaire, mettant en évidence la manière dont l'image choque, attire et rassure tout à la fois. Créant un espace mêlant le besoin d'informer et le plaisir de voir. A tel point que, comme souligne l'idée de Keith Tester,

Journalism has turned suffering into an aesthetic experience.

*Le journalisme a fait de la souffrance une expérience esthétique.*¹⁵

Cette logique trouve un écho jusque dans le marketing contemporain, où la catastrophe elle-même peut être détournée dans une stratégie de marque ou dans l'iconographie culturelle¹⁶. Ce que l'on consomme, ce n'est pas l'accident en soi, mais la sensation qu'il provoque, dans un monde saturé d'images où la violence devient, paradoxalement, une forme de beauté.

Disaster images are increasingly designed not only to inform but to perform — to circulate, to attract attention, to resonate emotionally

*Les images de catastrophes sont de plus en plus conçues non seulement pour informer mais pour être une performance - pour circuler, pour attirer l'attention, pour résonner émotionnellement.*¹⁷

1.1.3 Le sensationnalisme

Dans ce cadre, la presse exploite cet affect visuel pour stimuler le lectorat. Les images de destruction ne sont pas seulement informatives, elles sont stratégiquement calibrées pour être vues, partagées et ressenties. Le crash ne devient plus uniquement médiatique et informatif, mais il devient un produit visuel, calibré pour circuler dans les circuits médiatiques, entre témoignage et marchandise émotionnelle. C'est dans ce sens qu'évoluera la perception du crash en société. C'est selon cette idée que se place la

¹⁴ SONTAG Susan, *Devant la douleur des autres*, 2003, p. 104

¹⁵ Keith Tester, *Media, Culture and Morality* (1994), p. 88

¹⁶ cf. *Deuxième partie : L'accident automobile comme objet esthétique*

¹⁷ Stuart Allan — « Photojournalism and Citizen Journalism », *Journalism Practice*, 2013, p. 348

« logistique de la perception » que Virilio aborde dans *Guerre et Cinéma*¹⁸. Virilio est un philosophe et urbaniste travaillant sur la vitesse, la technologie et la perception de la réalité à l'ère de la modernité. Il abordera des concepts comme la tyrannie de la vitesse en évoquant cette dernière comme une dictature de l'instantané. Le progrès va trop vite et le monde ne suit plus, transformant non seulement ses habitants, mais aussi leur perception.

*La vitesse est une violence, dit-il, non-sanctionnée, personne ne la contrôle. Et gagner du temps, expliquera-t-il, c'est perdre le monde.*¹⁹

La « logistique de la perception » désigne la manière dont les technologies modernes, notamment les médias, la photographie et le cinéma, organisent, conditionnent et accélèrent notre perception du monde. Ce concept est essentiel pour comprendre comment les médias et la photographie transforment notre rapport aux accidents et aux catastrophes et ainsi comprendre la spectacularisation du crash. La médiatisation du crash participe à sa spectacularisation, un processus par lequel l'événement, initialement atypique et brutal, est progressivement absorbé par un régime visuel dominé par le désir de voir. Ce désir, profondément ancré dans notre rapport contemporain aux images, transforme l'accident en un objet regardable, voire fascinant. L'événement perd alors son statut de rupture pour devenir un spectacle. À travers ce filtre médiatique, le crash n'est plus seulement un fait tragique ou singulier, mais tend à être une nouvelle forme visuelle, parfois même esthétisée. Cette esthétisation n'est cependant ni automatique ni universelle : elle suppose un certain cadrage, une mise en scène, un contexte de réception qui autorisent ou encouragent cette lecture esthétique. Par la médiatisation, le regard est contrôlé. Le choix par la presse concernant la manière dont sont proposées les informations va conditionner et orienter le lecteur dans sa perception de la réalité. Par cette médiatisation, les images de catastrophes (crash, accident, guerre, etc.) ne deviennent plus simplement des événements, mais des objets esthétiques. Les médias transforment ces événements dramatiques en spectacles visuels.

*L'accident n'est plus un événement marginal, il est devenu un spectacle majeur.*²⁰

¹⁸ VIRILIO Paul, *Guerre et cinéma I : Logistique de la perception*, Paris, Cahiers du cinéma, 1984.

¹⁹ PAQUOT Thierry, « Paul Virilio, critique de la tyrannie de la vitesse ». France Culture, 19 août 2021, <https://www.radiofrance.fr/franceculture/paul-virilio-critique-de-la-tyrannie-de-la-vitesse-4627191>.

²⁰ Paul Virilio, *L'Accident originel*, Paris, Galilée, 2005, p. 35.

Le choc, la destruction, la vitesse, le feu, le sang deviennent des signes visuels puissants, s'intégrant à notre culture de l'image, autant de signes d'une esthétique de la catastrophe. Les médias exploitent ce langage visuel du progrès technologique. Plus les technologies de prise de vue évoluent, plus le drame est documentable. L'accident en lui-même est parti prenante des inventions : créer l'avion, c'est créer le crash de l'avion, le désastre est inclus dans le progrès.

Inventer le navire à voile ou à vapeur, c'est inventer le naufrage. Inventer le train, c'est inventer l'accident ferroviaire du déraillement. Inventer l'automobile domestique, c'est produire le télescopage en chaîne sur l'autoroute. ²¹

Chaque technologie porte en elle sa catastrophe et par la photographie s'illustre donc la documentation des vestiges de ces progrès. Servant d'outil de documentation, elle est une passerelle de la représentation du réel. Cette spectacularisation de l'accident, telle qu'elle est orchestrée par les médias et structurée autour de la logique du choc visuel, marque une transformation profonde du fait divers en objet esthétique. La presse et la photographie n'informent plus seulement, mais elles construisent un régime de perception, une forme d'imaginaire où l'événement est moins perçu pour sa factualité que pour sa puissance émotionnelle et visuelle. La « logistique de la perception » théorisée par Virilio prend ici tout son sens, l'image ne reflète plus seulement le réel, elle le conditionne, le met en scène et le dramatise.

Mais cette mise en spectacle du désastre ne s'épuise pas simplement dans le sensationnalisme. Elle s'inscrit dans une dynamique plus vaste, caractéristique de la modernité, où la vitesse, la technologie et le risque deviennent constitutifs d'une nouvelle approche esthétique. Le crash, dépasse sa fonction informative pour devenir une représentation visuelle de l'époque moderne. Il symbolise le basculement d'un monde où l'accident n'est plus une aberration mais une donnée inévitable du progrès technique.

C'est donc logiquement que l'on passe d'une lecture médiatique et émotionnelle du crash à une réflexion plus large sur son potentiel esthétique. Le désastre n'est plus seulement documenté, mais il est intégré à une esthétique de la modernité. C'est dans ce glissement que se situe la suite de notre analyse, explorer le crash non plus seulement comme spectacle, mais comme figure d'une fatalité moderne, voire d'une antifrabilité visuelle, où

²¹ Paul Virilio, *L'accident originel*, Paris, Éditions Galilée, 2005, p. 27.

le chaos devient moteur de sens esthétique. Le crash est le moment "Schrodingerien" potentiellement probable dans ces mises en scène du spectacle. Du néant peu surgir un chaos tout aussi explosif qu'éphémère. Il fait partie d'un conditionnement inconscient du regardeur.

1.2. Une esthétique de la modernité et de la vitesse : L'accident comme fatalité moderne

1.2.1 : La symbolique de l'automobile.

Si l'accident incarne la face sombre du progrès, la voiture en est longtemps restée l'emblème lumineux. Elle est vitesse, mouvement, puissance maîtrisée. Dans l'imaginaire collectif du XXe siècle, elle devient l'objet de la modernité par excellence, fétichisée et stylisée par le cinéma et la photographie.

Avant d'incarner le rêve de vitesse et de liberté, la voiture fut longtemps regardée avec suspicion. Au tournant du XXe siècle, elle apparaît d'abord comme un objet technique bruyant, dangereux et réservé à une élite fortunée. Les premières automobiles sont perçues comme des intrus dans l'espace public. Elles effraient les chevaux, mettent en danger les piétons et incarnent une technologie encore peu maîtrisée. En 1896, l'un des premiers accidents mortels (celui de Bridget Driscoll²² à Londres) marque les esprits, l'automobile devient l'objet d'un imaginaire mêlant fascination et effroi.

Dans la presse de l'époque, on critique l'arrogance sociale de ces « voitures sans chevaux » et l'inhumanité de leur allure mécanique. Émile Zola, dans *La Curée*, associe déjà la vitesse et le progrès technique à une forme de démesure, de jouissance destructrice, à une perte de contrôle moral et social.

*La voiture descendait à toute volée, emportée par la pente. [...] Tout se brouillait dans la course ; Paris s'enfuyait des deux côtés, dans un flamboiement.*²³

Roland Barthes, plus tard, notera : *Je crois que la voiture est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes anonymes, et consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier auquel elle sert d'objet magique*²⁴. Cela rappelle combien l'objet est passé du rejet au culte. Dans cet essai, Barthes parle de la Citroën DS, une voiture incarnant la modernité dans le progrès technologique et la

²² Première mort d'un piéton au Royaume-Uni et premier accident automobile mortel en Grande-Bretagne, 17 août 1896, Londres

²³ *Émile Zola, La Curée*, 1871, chapitre VI.

²⁴ Roland Barthes, *Mythologies*, Paris, Éditions du Seuil, 1957, p. 147.

fascination esthétique. Comme les cathédrales étaient les grandes œuvres collectives du Moyen Âge, la voiture devient pour lui l'objet mythique de l'ère industrielle.

Peu à peu, cependant, la voiture change de statut. Elle n'est plus seulement une prouesse technique : elle devient le symbole d'un nouveau monde, celui de la mobilité individuelle, du progrès technologique et de la conquête de l'espace. Elle devient une manière de s'émanciper, dans une période d'après-guerre où les congés sont enfin profitables. L'automobile devient symbole de loisir et de réussite familiale. Elle incarne alors la modernité dans ce qu'elle a de plus désirable : liberté, ascension sociale, jeunesse, virilité.

Mais ce même objet de désir porte déjà en lui sa propre faille. À mesure que s'accélère la technique, la voiture devient le support emblématique du crash, par son accessibilité grandissante. Ce qui fut promesse devient menace, un symbole de maîtrise devient lieu de désordre. C'est cette tension, entre liberté exaltée et fatalité mécanique, que capte l'esthétique du crash. La voiture est à la fois le rêve et sa ruine potentielle.

1.2.2 : L'esthétique de la ruine.

Walker Evans participera à la création de ce genre documentaire au sein duquel l'automobile prendra place dans son indicible ubiquité. Il capte, dans sa démarche photographique, l'émergence de ces nouveaux paysages de la modernité, faits de ruines, de déchets, de choses abandonnées. Il s'inscrit dans une tradition documentaire qui ne cherche pas à magnifier l'innovation, mais à en révéler les défauts. Dès les années 30, il photographie des voitures hors d'usage, parfois entassées dans des décharges à ciel ouvert. Trente ans à peine après son invention, l'automobile remplit et pollue par ses châssis rouillés, des décors devenant dès lors un nouveau paysage urbain. La casse automobile devient un motif visuel et critique, un témoignage d'un cycle de consommation déjà bien ancré malgré la relative nouveauté de l'automobile.

Dans l'univers de la consommation et du renouvellement permanent, l'avalanche de biens toujours nouveaux promise par la modernité et magnifiée par la photographie des années vingt signifie, dans le même mouvement, une accumulation sans précédent de restes et l'omniprésence de la désuétude, qui enveloppe chaque promesse de fraîcheur d'un parfum mortifère.²⁵

²⁵ LUGON Olivier, *Le Style documentaire D'August Sander à Walker Evans, 1920-1945*, 2017, Editions Macula, p.381

Il met en évidence ce paradoxe fondamental de la modernité industrielle : l'abondance du nouveau génère l'obsolète. Chaque innovation, vantée pour sa fraîcheur, contient les clés de sa propre mort. « L'avalanche de biens » promise par la société de consommation s'accompagne inévitablement d'une avalanche de déchets. La photographie des années 1920, souvent séduite par le progrès technique, contribue à glorifier cette modernité. À l'image de Charles Sellaer dépeignant les usines Ford, dans la fin des années 20, comme des équivalents contemporains des cathédrales, « un substitut d'une expérience religieuse ».

Evans, lui, se tourne vers l'envers du décor, là où la modernité trahit par sa dimension entropique. Le « parfum mortifère » est une manière poétique et critique de désigner cette violence latente du renouvellement constant, chaque objet neuf devient rapidement caduc ou oublié. Cette phrase révèle que dans chaque produit célébré par la société moderne, il y a déjà l'empreinte de sa disparition.

C'est dans cette tension que naît, quelques années plus tard, ce que Georges Bataille appelait une « expérience limite » : chercher dans la proximité du chaos une forme d'extase, où la peur se mue en plaisir, l'adrénaline en exaltation, la perte de soi.

Ce que j'appelle expérience intérieure est ce que peut donner, dans l'extase, dans l'érotisme, dans la mort, le dépassement de la limite de l'être.²⁶

La machine, l'arme, la voiture, deviennent des objets de jouissance autant que de destruction. Dans *La Part maudite*, Bataille analyse cette recherche du gaspillage, du dépassement, de la dépense vitale comme un fondement anthropologique : la vie n'est pas faite pour durer, mais pour se brûler. L'accident, dans cette logique, peut être lu comme une forme de dépense ultime, une flambée spectaculaire de la vitesse et de l'énergie modernes.

Le vivant, à l'opposé des choses inertes, consomme intensément, inutilement, sans autre profit que le gaspillage même.²⁷

²⁶ BATAILLE Georges, *L'Expérience intérieure*, Paris, Gallimard, 1943.

²⁷ BATAILLE Georges, *La Part maudite*, Paris, Minuit, 1949, p. 33.

Cette idéologie du danger, longtemps marginale, se diffuse au fil du siècle par le sport, le spectacle, les médias. Les sports mécaniques, comme les courses automobiles au sens large, sont autant célébrés pour leur vitesse que pour leur potentiel de catastrophe. Des pilotes comme Ayrton Senna ou Gilles Villeneuve sont morts en pleine gloire, devenant des figures mythiques, quasi sacrées. Leurs crashes ne sont pas seulement des faits divers, ils deviennent des tragédies modernes, rejouées en boucle dans les médias, esthétisées à l'extrême et célébrées, malgré leurs tragédies, à chaque anniversaire.

Le cinéma, la photographie et principalement les médias télévisés, par leur résonance planétaire, participent pleinement à cette glorification du risque. Reprenant à nouveau ce qu'aborde Susan Sontag dans *Devant la douleur des autres*, l'appel à notre désir de savoir dans un voyeurisme poussé à l'extrême.

Plus récemment, le philosophe et sociologue Jean Baudrillard analyse la montée en puissance de la simulation dans nos sociétés : l'accident n'est plus seulement ce qui arrive, il est ce que l'on attend. Le crash est scénarisé, ritualisé, il ne survient plus comme une erreur, mais comme une mise en scène de l'excès moderne. *L'accident devient une forme de réconciliation avec la violence du monde.*²⁸

1.2.3 : L'antifragilité comme élévation esthétique du crash :

Le crash, tel qu'il est traité dans les représentations photographiques, cinématographiques et médiatiques, devient une figure de l'antifragilité. Loin de se réduire à une destruction ou à une fin purement négative, le crash introduit une complexification du réel, une reconfiguration de ses contours esthétiques. Il enrichit un imaginaire du désastre en introduisant une esthétique de la rupture, du débris, du choc visuel, mais aussi de la reconstruction. Il ne détruit pas l'image, il l'amplifie, il lui donne une nouvelle puissance symbolique. Ainsi, les représentations du crash contribuent à une forme de croissance par le désastre, où le spectacle du chaos devient le ferment d'une créativité critique, d'un langage visuel du désordre qui stimule autant qu'il perturbe.

²⁸ Baudrillard, Jean. *La transparence du mal : Essai sur les phénomènes extrêmes*. Paris : Galilée, 1990, p. 64.

L'antifragilité est au-delà de la résilience ou de la robustesse. Le résilient résiste aux chocs et reste le même ; l'antifragile s'améliore. ²⁹

Cette lecture rejoint une conception non linéaire de l'histoire et de la culture, dans laquelle les ruptures, les effondrements apparents, loin d'être des fins, sont les matrices d'un devenir. Le crash ne marque donc pas une fin en soi, mais un renforcement du point de vue esthétique, un seuil à partir duquel le réel se révèle autrement : plus dense, plus ambigu, plus chargé en signifiants. C'est cette capacité du désastre à générer du sens, à provoquer une réorganisation des formes et des affects, qui confère au crash son statut d'événement antifragile.

Si le crash, par son potentiel de transformation, incarne une figure de l'antifragilité, c'est aussi parce qu'il dialogue avec une esthétique plus large, inscrite au cœur même de la modernité. L'accident n'est pas un phénomène isolé : il devient, avec l'essor de la vitesse, de la technologie et de sa spectacularisation, un motif récurrent, presque attendu, voire structurant. Ce n'est plus simplement l'accident comme rupture, mais comme symptôme d'une époque qui pousse toujours plus loin les limites du visible, du tolérable et du représentable. La modernité, loin de chercher à nier cette réalité, en fait un ressort esthétique majeur. Ainsi, du fait divers à la photographie d'art, du reportage à la fiction spéculative, le crash devient un objet formel, un vecteur de signification. C'est dans cette articulation, entre catastrophe et culture visuelle, que se dessine une véritable esthétique de la modernité, où l'accident n'est plus seulement subi, mais regardé, intégré, parfois même célébré.

Le kintsugi, art ancestral japonais né au XVe siècle, consistait à réparer les objets brisés (notamment les céramiques) en soulignant leurs fissures à l'aide de laque d'or. Loin de masquer la trace de l'accident, il la révèle, l'honore et lui donne une valeur nouvelle. Cette pratique, ancrée dans la philosophie wabi-sabi, célèbre l'imperfection, l'usure et l'éphémère, conférant aux choses cassées une beauté que leur intégrité ne possédait pas encore. Dans notre monde contemporain saturé d'images, de récits et de désastres, le crash, qu'il soit automobile, visuel ou symbolique, semble suivre ce même principe. Sublimé par la photographie, intégré au langage du fait divers ou du reportage, l'accident devient un objet esthétique à part entière. Il ne s'agit plus seulement d'un événement tragique, mais d'un fragment visuel magnifié, d'une scène mise en lumière, composée,

²⁹ TALEB Nassim Nicholas, *Antifragile*, 2013, p. 20.

parfois même contemplée. Un crash par définition est imprévisible et soudain, mais transforme son esthétique initiale en une autre forme de contemplation, liée à sa perte.

L'image du crash transforme à sa manière la violence en langage et la ruine en forme. Le choc, au lieu de détruire toute lisibilité, devient ce qui attire l'œil, ce qui retient, ce qui marque. Dans cette transfiguration de l'accident en image, c'est tout un imaginaire de la modernité qui se joue. Celui qui ne cache plus ses cicatrices, mais les montre comme une esthétique du réel, blessé, instable, mais paradoxalement plus vivant encore. La modernité a intégré le crash comme forme culturelle, voire comme performance esthétique.

En cela, le crash n'échappe pas seulement à la logique du traumatisme, il la dépasse. Il se fait trace, empreinte, parfois même œuvre. Une nouvelle manière de lire la destruction, non plus comme une fin, mais comme une mutation formelle et sensible, une beauté née du chaos. D'un art ancestral ressort l'esthétique d'une modernité dans laquelle l'appréciation du crash comme objet esthétique revient à sublimer l'imperfection de la destruction.

1.2.4 : L'obscène entre fascination et transgression.

Les images de crash révèlent une part trouble de la modernité, où l'esthétique du désastre expose ce que le regard voudrait fuir mais ne peut s'empêcher de contempler. Dans la photographie, cette ambivalence s'incarne pleinement : l'objet fétiche devient carcasse, la vitesse devient arrêt brutal, le corps libre devient une silhouette brisée, passager d'un destin figé. Le crash n'est pas modernité, il en est le visage déformé, mais fidèle. Il est l'anti-modèle du progrès, une facette indésirable qui se veut inévitable. C'est cette tension, entre l'exaltation du progrès et l'inéluctable retour du chaos, qui alimente l'esthétique du crash. Cette tension se retrouve dans les images de crash, où l'esthétique de la mécanique déformée s'allie à une fascination presque pornographique, au sens scopique, dans le désir brut de voir. Pour Bataille, le regard porté sur la mort, la violence ou la transgression est un regard chargé d'un désir interdit, proche de celui de l'érotisme :

Il y a dans la transgression quelque chose d'éblouissant, comme un éclair, et dans le moment même où elle se produit, elle fait surgir un silence, une stupeur.³⁰

³⁰ BATAILLE Georges. L'Érotisme. Paris, Éditions de Minuit, 1957, p. 63.

Il y a ici une part de jouissance dans ce que ces images dévoilent, et surtout dans ce qu'elles montrent de trop. Ainsi, les photographies de crash ne nous renvoient pas à un monde d'avant la modernité, mais bien à son cœur paradoxal, là où l'ordre génère son propre excès, là où l'objet technique devient spectacle d'effondrement, où la beauté côtoie la ruine. Tout est là, face à nous, dans une proximité qui dérange. Cette immédiateté visuelle relève alors de l'obscène au sens fort du terme : ce qui, historiquement, devait rester « Hors de la scène » (*ob-scena*), ce que le théâtre classique reléguait en coulisse pour préserver le regard du spectateur.

Or, dans les images de crash, comme dans *Crash* de Cronenberg³¹ ou dans certaines photographies de la presse du XIXe, l'obscène s'est déplacé au centre même de l'image. Il ne s'agit plus de suggérer, mais d'exhiber, de forcer la confrontation entre le regard et l'irregardable. Comme le mentionne justement Baudrillard,

L'obscène est ce qui est sans secret, sans profondeur, sans refoulé, sans scène. ³²

L'image ne libère pas, elle emprisonne le regard dans une boucle de fascination-répulsion. L'obscène, ici, n'est plus une limite au cadre, mais un mode dominant de perception, notamment dans notre époque saturée d'images virales, où l'on consomme le choc comme un spectacle.

Si la voiture devient très tôt l'objet d'un culte moderne, c'est parce qu'elle incarne davantage qu'un simple moyen de transport : elle est une promesse de dépassement. Dépassement de soi, des limites du corps, du temps, de l'espace. Cette fascination pour la vitesse trouve son apothéose idéologique dans le futurisme, mouvement artistique et littéraire né en Italie au début du XXe siècle. Le crash, ici, n'est pas encore vu comme une tragédie. Il est une possibilité exaltée, la preuve que l'on flirte avec les extrêmes, que l'on vit dans la tension du risque. Dans cette perspective, la vitesse devient presque une mystique : celle de l'homme-machine, celle de la fusion entre chair et métal.

1.2.5 : L'esthétisation du choc : du futurisme à la beauté du chaos

³¹ Cf : Partie 2.2

³² BAUDRILLARD Jean, *La Transparence du mal. Essai sur les phénomènes extrêmes*, Paris, 1990, p. 11.

Le futurisme annonce une esthétique du heurt, où le mouvement prévaut sur la stabilité, où l'accélération devient langage. Il prépare le terrain à une modernité dans laquelle l'accident devient l'expression ultime d'une tension entre élan vital et chute mécanique.

Dans son Manifeste du futurisme publié en 1909 dans Le Figaro, Filippo Tommaso Marinetti jette les bases d'un nouvel ordre esthétique, fondé sur l'exaltation de la vitesse, de la machine, du danger, jusqu'à proclamer dans une approche que trop viriliste :

*Nous voulons glorifier la guerre, seule hygiène du monde, le militarisme, le patriotisme, le geste destructeur des anarchistes, les belles idées pour lesquelles on meurt et le mépris de la femme.*³³

Cette déclaration manifeste la part d'ombre du futurisme : sa fascination pour la violence n'est pas seulement esthétique, elle est politique. Le choc est ici vu comme une héroïsation dans laquelle l'acte du sacrifice est vécu comme un accomplissement. Assumant une esthétique de la destruction de ce qui s'oppose à la modernité, indissociable d'un engagement idéologique fort. La vitesse, dans le futurisme de Marinetti, est bien plus qu'un phénomène physique, elle est une véritable déclaration d'amour à la violence contenue dans l'élan. Le mouvement, dans son essence, aspire à un monde nouveau, débarrassé du passé, de la tradition et de la contemplation. Pour Marinetti, le passé est un poids mort, le musée est un cimetière. Ce qu'il exalte, c'est l'instant incandescent, le frisson du présent, le choc de la nouveauté.

*Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course, avec son coffre orné de gros tuyaux comme des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante qui a l'air de courir sur la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace.*³⁴

Ces mots célèbrent le moderne au sens de l'industrie, auquel s'oppose le futurisme dans l'histoire de l'art : désormais, la beauté ne réside plus dans l'harmonie classique, mais dans le choc, le rugissement, l'énergie cinétique.

³³ Marinetti, F. T., Manifeste du Futurisme, Le Figaro, 20 février 1909.

³⁴ Marinetti, F. T., Manifeste du Futurisme, Le Figaro, 20 février 1909.

C'est d'ailleurs un véritable accident qui est à l'origine même du Futurisme. Marinetti le raconte lui-même dans son manifeste. Marinetti dit avoir eu un accident de voiture, la sienne ayant terminé sa course dans un fossé, évitant de justesse deux cyclistes. Cet événement prend la forme d'une révélation esthétique et existentielle. Plutôt que d'en être traumatisé, il le raconte comme une expérience fondatrice : le crash n'est pas un échec, c'est une naissance. Comme le mentionne Marinetti,

Et nous voilà lancés à cent à l'heure, [...], jusqu'au moment où deux cyclistes apparurent, obstacles absurdes, à se jeter sous nos roues comme deux questions insolubles. [...] Et nous vîmes la Mort accourir toute couverte d'un beau soleil. Je freinais... Trop tard !... Boum !... J'ai fait un saut, un vol de roue dans l'air.³⁵

Ce moment autobiographique éclaire toute la logique du futurisme : l'accident est le point culminant de la vitesse, le lieu de son paroxysme. La beauté n'est plus dans la forme parfaite, mais dans l'explosion, l'énergie brute, le chaos sublimé. L'accident devient alors le lieu d'une transfiguration esthétique.

Mais cette vision n'est pas sans critique. Derrière l'ivresse de la vitesse, le futurisme offre une adoration de la technique qui prépare les violences du XXe siècle. La vitesse, glorifiée comme puissance libératrice, devient aussi instrument de destruction, machine d'oubli, oubli du corps, de la mémoire, du soin.

Ainsi, le crash chez Marinetti est une épiphanie moderne : il n'interrompt pas le mouvement, il en est l'extrême. Mais en magnifiant la machine jusqu'à l'absurde, en valorisant l'éclat contre la durée, le manifeste futuriste nous invite aussi à penser le revers de cette ivresse, l'esthétique du crash comme excès du progrès, comme dépassement sans retour.

Si le futurisme de Marinetti proclame la vitesse comme une nouvelle forme de beauté, il ouvre aussi la voie à un autre phénomène moderne : le culte du danger, perçu non plus comme une menace à éviter, mais comme une source d'ivresse, de puissance et de sensation, s'opposant à la beauté académique. Le XXe siècle, façonné par la modernité, les révolutions industrielles, les conquêtes technologiques, assiste à l'émergence d'une

³⁵ Marinetti, F. T., Manifeste du Futurisme, Le Figaro, 20 février 1909.

figure nouvelle : celle de l'Homme qui se frotte volontairement à la mort pour se sentir vivant.

1.2.6 : L'instant de rupture.

Ce glissement progressif d'un danger réel vers un spectacle attendu transforme profondément notre rapport à l'événement. L'accident, d'abord perçu comme un aléa à éviter, devient un rite moderne, un moment d'intensité extrême qui vaut par lui-même. Ce culte de l'adrénaline, nourri par le mythe de l'homme qui défie la mort, traverse les imaginaires du siècle, jusqu'à notre époque, saturée de contenus à haute charge émotionnelle. Le crash n'est plus l'échec du progrès, mais sa mise en tension la plus spectaculaire.

Depuis les premières représentations médiatiques de l'accident automobile jusqu'à son intégration dans une véritable esthétique de la modernité, l'image du crash a connu un profond glissement de statut. Initialement perçu comme un événement tragique à documenter, il devient au fil du XX^e siècle un phénomène visuel chargé de significations multiples, révélateur d'un monde en mutation. L'image du crash révèle une tension persistante entre réalité brute et mise en scène, entre documentation et esthétisation du chaos. Le regard ne se contente plus de constater, il s'approprie, projette, interprète.

Dans un contexte où la modernité célèbre la vitesse, le progrès et la technologie, la voiture s'impose comme l'icône d'une société en perpétuel mouvement, mais également comme le vecteur de ses dérives. L'accident n'est plus simplement une interruption du trajet, mais la face sombre du progrès, ce que Paul Virilio appelait la « forme accidentelle » de toute invention. La photographie, outil privilégié de cette époque, participe à cette logique en captant et en diffusant les chocs, en transformant les faits divers en objets culturels, voire en mythes contemporains.

Le regard se déplace ainsi : il ne s'arrête plus à la seule valeur informative de l'image, mais en explore la puissance symbolique, l'ambiguïté esthétique, l'attraction pour le

chaos. L'accident devient alors un révélateur d'une époque où la glorification de la vitesse s'accompagne d'un désir latent de catastrophe, d'une fascination pour l'instant de rupture.

C'est précisément dans ce glissement que s'inscrit notre transition : lorsque l'accident cesse d'être une anomalie pour devenir un objet d'attention esthétique, une expérience limite que l'art, la littérature et le cinéma explorent avec fascination. Comment l'accident, au-delà de son rôle documentaire, devient un objet esthétique à part entière ? Non plus comme une simple image, mais comme expérience, mise en scène, voire performance.

1.3. De l'image brute à l'image esthétisée

Au fil du XXe siècle, notamment dans les clichés de Weegee dans les années 1930-40, l'image du crash automobile émerge dans la presse dans une forme de représentation plus directe, révélant un glissement progressif du témoignage brut vers une mise en scène symbolique. Photographe et photojournaliste américain, Weegee fait de New York sa ville de prédilection. Elle deviendra son terrain de jeu, particulièrement durant la Grande dépression, où il se saisira de l'immensité de la ville pour réaliser ses photographies nocturnes en noir et blanc. Photographe de terrain, il se porte sur le sensationnalisme et le sordide du fait divers. Incarnant une figure fondatrice de ce qu'est et sera le photojournalisme de fait divers, il produit des images saisissantes où la mort, la violence et la stupeur deviennent les composantes d'un théâtre visuel urbain. Par son passé à vivre et vagabonder dans les rues d'un New-York interlope, Weegee a pu s'inspirer et représenter le spectacle nocturne, les refuges et les soupes populaires de la ville dans son travail. Ses connaissances de la rue l'aident dans sa pratique, travaillant souvent la nuit, équipée de sa voiture, d'un poste radio branché sur les fréquences de la police, et de son flash agressif. Weegee se disait « envoûté par le mystère des meurtres », son attirance pour la mort étant loin d'être anodine. Son surnom lui-même provient de la science de l'occulte, Weegee s'inspirant de « Ouija^{36,37} », ses collègues pensant qu'il possédait un don surnaturel lui permettant d'arriver premier sur les scènes de crimes, avant même la police. Weegee se présente comme un simple témoin de la réalité urbaine, un reporter de la nuit. Ses images révèlent un sens aigu de la mise en scène, du cadre expressif et de la dramatisation. Les visages en larmes, les corps étendus, les foules fascinées par le malheur deviennent autant de motifs visuels récurrents. Ce n'est pas seulement un regard documentaire, mais une esthétique du choc, qui anticipe déjà le fonctionnement du sensationnalisme médiatique moderne. Les clichés emblématiques, scènes de meurtres, accidents de voiture, incendies, incarnent la photographie documentaire dans sa forme la plus brute, mais aussi la plus théâtrale. Leur composition trahit déjà une intention dramatique. La lumière crue du flash, les angles dynamiques, la frontalité des visages renforcent l'effet de théâtralisation du réel. Cette ambivalence, entre documentation et spectacle, illustre parfaitement la manière dont l'image d'accident devient un produit visuel, déjà dans les années 1930, bien avant l'ère numérique ou télévisuelle.

³⁶ BARTH Miles, *Weegee's World*, MoMA / Bulfinch Press, 1993

³⁷ CF Définition : Ouija

Ces clichés participent donc à cette bascule de l'image d'accident : de l'information vers le spectacle, de l'événement vers le produit visuel. Il documente, certes, mais il met aussi en scène la violence, la peur, le choc... Des émotions prêtes à être consommées, à la Une des journaux. Weegee se confrontera au crash qu'il illustrera selon son approche froide et frontale.

1.3.1 : Le crash comme vision sculpturale :

Weegee aborde le crash comme ses images de scènes de crime, aucune distinction n'y est faite hormis le sujet. La voiture accidentée ne provoque pas le même ressenti qu'un corps sans vie. Ainsi, le cadre choisi, la lumière frontale, la distance apportée sont d'autant plus appréciés et admirés que sur ses autres scènes bien plus morbides. Le crash a une connotation tout aussi brutale et sordide, mais offre une ouverture sur ce monde de la nuit en procurant une façade métallique de tôle froissée protégeant, à l'image d'un bouclier, le lecteur d'un corps sans vie couvert de sang. Cette « protection » donne à apprécier ce monde brutal, il crée et participe à ce voyeurisme en renforçant son accessibilité et le sentiment de curiosité.

L'image s'inscrit pleinement dans sa pratique du photojournalisme de nuit centré sur les faits divers. Ici, le véhicule devient une sculpture de la violence, un corps métallique disloqué dont la déformation évoque presque un organisme broyé. Le contraste entre les parties encore intactes, le volant, la banquette, et la carcasse tordue et arrachée crée une dissonance visuelle marquante : on oscille entre l'idée d'un miracle (la survie potentielle du conducteur) et la violence absolue de l'impact.

Le cadrage est serré : aucun contexte, aucun décor, rien n'indique l'environnement de l'accident. Tout est concentré sur la matière du choc. Ce choix photographique évoque une forme de minimalisme dramatique, où l'image devient quasiment abstraite : le métal éventré, les lignes sinueuses du toit écrasé, les reflets du flash créent une texture qui pourrait être celle d'une œuvre plastique, plus que celle d'un document d'archive.

Weegee, par son usage du flash frontal et cru, éclaire sans détours la brutalité du réel. Il crée une esthétique du désastre qui ne cherche ni à édulcorer ni à magnifier : elle met en lumière, littéralement, la fragilité des corps, des machines, de la ville elle-même. En centrant la lumière sur la tôle froissée, il détourne la photographie documentaire vers une vision sculpturale de l'accident. La voiture devient une forme, un symbole, celui de la modernité en ruine, celui d'un objet protecteur qui en devient létal.

Cette photographie entre donc dans une logique d'image-choc, qui frappe sans mise en scène apparente, mais avec une maîtrise dramatique totale : les ombres, le contraste, l'absence de repères humains, tout contribue à cette sensation de silence figé après le cri.

Dans cette photographie, le sujet est toujours aussi central. Ici l'environnement se dessine dans l'ombre de la scène. Le flash qui permettait d'éteindre la scène environnante fait ressortir ici des éclats de cette ombre. Paradoxalement, l'environnement accompagnant l'automobile retournée sont des véhicules en état de rouler. Le reflet de la voiture est inhabituel, la recentrant dans un espace qui lui est habituel. Visualiser la voiture retournée donne la sensation que celle-ci va bien, mais uniquement dans son reflet, comme un miroir renvoyant au passé de cette voiture accidentée. La voiture semble posée là et dans l'attente, comme si cette dernière bloque la route et que le monde tourne autour. Le choc donne la sensation d'avoir été moins violent, la scène en devient presque banale, voire absurde.

Ces approches montrent la force du choix du cadrage : recentrer sur le sujet et sur ses impacts donne une sensation de brutalité. Un plein cadre ne renvoie pas la même puissance qu'une image plus distancée. La vision du photographe donnée sur le crash influence considérablement le ressenti de celui-ci. Le regard amené génère une ambiguïté entre le réalisme et l'esthétisation, ce dernier influençant par sa représentation la volonté documentaire initiale.

1.3.2 : La théâtralisation du choc :

Dans cette photographie, Weegee capture un instant de chaos suspendu : une voiture, totalement retournée et éventrée, repose contre un poteau, vestige d'un choc violent, incompréhensible dans sa brutalité immédiate. Contrairement à d'autres clichés plus cliniques, ici l'humain est présent, spectateur figé dans la lumière du flash. Trois hommes, dans l'ombre partielle, regardent l'épave avec une expression à la fois neutre et absorbée. Cette présence humaine introduit un double niveau de lecture : le réel et le regard, l'événement et sa réception.

L'image est déjà théâtrale dans sa forme. Si on se réfère aux théories de Michel Fried sur la présence du spectateur, pour lui, une œuvre est « théâtrale » quand elle s'adresse directement au spectateur, le met en scène, ou dépend de sa présence pour exister. L'accident y est mis en scène comme un décor tragique, encadré par les regards des passants, qui deviennent les témoins silencieux d'une scène quasi dramatique. Cette image, bien qu'ancrée dans un réel brutal, agit comme un espace scénique : elle capte un moment de rupture (l'accident) et le donne à voir comme un spectacle. Le spectateur de l'image est ainsi convoqué, non pour contempler une beauté, mais pour prendre part à une scène dans laquelle la violence devient visible, presque chorégraphiée. Le théâtre du réel rejoint ici l'esthétique du regard. La voiture, inclinée, écrasée, forme le centre du cadre, une sculpture dramatique d'acier et de verre brisé. Les spectateurs, eux, forment une sorte de chœur silencieux, comme dans une tragédie antique. Leur position donne au spectateur de la photo la sensation d'être, lui aussi, présent dans de cette scène nocturne. Là où Fried dénonçait, dans *La place du spectateur : Esthétique et origines de la peinture moderne*³⁸, la théâtralité comme ce qui engage excessivement le spectateur dans une scène qu'il ne contrôle pas, cette photographie pousse ce mécanisme plus loin, elle nous place dans une position de regardeur indiscret. L'esthétique du choc vient ici combler d'aise la pulsion scopique du spectateur, lui même, acteur de la scène. Ce même spectateur, qui ici sur la gauche, regarde Weegee et devient acteur en perforant l'espace vers le regardeur, nous. Le tableau venant clore sur lui même.

L'esthétique du désastre prend ici une dimension sociale et contextuelle, le fait divers devient événement public. Sa représentation photographique et la présence des humains atterrés en renforcent la valeur dramatique. Le flash brutal isole l'accident dans la nuit

38 FRIED, Michael. *La place du spectateur: Esthétique et origines de la peinture moderne*, Gallimard, 1990.

noire. Cette obscurité environnante absorbe tout contexte : on ne voit ni rues, ni bâtiments, ni circulation, seulement le drame et ceux qui l'observent. Cela renforce le pouvoir de fascination de la scène, typique du regard voyeuriste que Weegee savait capter dans la ville moderne. L'accident devient une forme de performance urbaine, un instant de sidération partagée.

Sur le plan symbolique, cette image touche aussi à ce que Susan Sontag appelait « *la tension entre savoir et voyeurisme* ». En voyant ces témoins, nous nous voyons nous-mêmes. Cette ambivalence du regard devient la nôtre, et la photographie révèle ainsi notre propre rapport ambivalent à la souffrance et au spectaculaire.

Ce même voyeurisme que nous retrouverons dans la photographie suivante. La scène semble se dérouler dans une intimité à laquelle nous ne devons pas assister. Nous nous projetons dans une scène comme des passants curieux observant, à l'image du visage dans l'ombre, un théâtre dramatique.

Dans l'image de Car crash, upper 5th ave de 1941, le crash est ici suggéré, par un plein cadre certes, mais aucune casse n'est à déplorer. La présence humaine éloigne le côté accidentel et l'esthétisation du crash en tant que tel pour ne donner que des clés de compréhension. Le rapport est beaucoup plus humanisé et humanisant. Le ressenti du spectateur est dans l'empathie, le sujet est blessé, mais nous ne savons pas à quel point. L'objet rassurant de la scène se joue dans l'attitude des autres personnages, pas de larmes, pas de cris, simplement un ami lui tenant une cigarette, pouvant tenir de l'ordre d'une dernière volonté. Un troisième sujet se tient dans l'ombre, un simple regard observateur comme une allégorie du voyeurisme du spectateur. L'homme blessé possède ici deux visages, semant un doute sur sa présence mentale. Son reflet crée une illusion de dédoublement et l'isole du reste du groupe. Il semble parti loin dans un sommeil dont on ne revient pas. Son reflet rend cet accident (dont on ne connaît que l'imaginaire que l'on s'en fait) fatal là où sa réalité paraît un point moins émouvante. Ce dédoublement visuel transforme l'image en un symbole d'incertitude existentielle. Le drame quitte la seule violence matérielle pour devenir une scène de douleur humaine, silencieuse, intérieure.

Cet ensemble d'images de Weegee témoigne de la diversité visuelle et narrative du crash automobile dans son œuvre, sans pour autant en épuiser la portée. Chacune de ces photographies capture une singularité de l'accident, renversements, destructions frontales, tôle froissée ou regards hébétés des témoins. L'effet de série neutralise partiellement l'horreur singulière de chaque crash pour l'inscrire dans une logique documentaire et quasi cinématographique, où le spectateur oscille entre curiosité et voyeurisme. En répétant le choc, Weegee ne banalise pas l'accident, mais souligne au contraire la récurrence de l'exceptionnel dans le quotidien urbain.

1.3.3 : Le déterminisme du risque.

L'automobile, dans l'imaginaire du XXe siècle, incarne autant la liberté que le danger inévitable. Chaque mise en mouvement contient en germe la possibilité de son arrêt brutal. Le crash fait preuve d'une ambivalence dans sa constante physique et philosophique. Ce dernier serait régi à la fois par le déterminisme et par la théorie du chaos, deux principes qui dans la forme s'opposent, mais finissent ici par trouver une cohérence dans le fond.

Le déterminisme est une doctrine philosophique selon laquelle tout événement est le résultat inévitable de causes antérieures. Autrement dit, rien n'arrive par hasard : chaque action, chaque phénomène s'explique par une chaîne de causes. Ainsi comme le signale Léon Noël,

Une chose déterminée ne saurait être que ce qu'elle est ; dès que les éléments qui la composent sont posés, plus rien de ce qu'elle sera n'est laissé au hasard, au caprice, à la liberté : tout est fixé, arrêté, réduit à des termes entre lesquels il n'y a place pour aucune oscillation, pour aucun choix, pour aucune incertitude. Elle est donc soumise à une inéluctable nécessité.³⁹

Aristote voyait l'accident⁴⁰ comme n'existant pas par lui-même, mais à travers une autre chose. Cela induit le fait que l'accident ne définit pas la substance qu'il accompagne, il en est la propriété, mais pas la définition. Il évoque l'accident comme lié au hasard et n'ayant pas de cause nécessaire, autrement dit, ne pouvant être prévu.

Le hasard et l'accident ne sont pas des causes dans le sens strict, car ils ne produisent rien nécessairement, ni d'une manière constante.⁴¹

L'accident, étant ce qui n'appartient ni nécessairement ni pour la plupart des cas, n'a pas de cause déterminée.⁴²

³⁹ NOËL L, Le principe du déterminisme, Revue philosophique de Louvain, 1905

⁴⁰ Accident provenant du latin accidere, « ce qui advient », traduit du grec symbebèkos, « aller avec ».

⁴¹ Aristote, Physique, Livre II, 196b

⁴² Aristote, Métaphysique, Livre Δ, 1025a24

Le crash est alors déterministe non pas dans l'idée que le crash est inévitable, mais dans l'idée que le risque du crash est inévitable, ce risque devient déterministe. Weegee ne capture pas le hasard, mais la réalisation d'un risque déjà présent. Il capture l'instant après-coup, l'effet, jamais la cause ou le crash en lui-même, cela donne à ses clichés une forme de scène figé déjà écrite. L'image devient l'archive d'un destin accompli, ni changeable, ni explicable pleinement.

Malgré ce déterminisme du risque, le crash en lui-même se veut chaotique. Chaque élément de la voiture aura une réaction différente même selon des conditions similaires de crash. La répétabilité d'un crash se veut impossible selon les préceptes de la théorie du chaos, causant l'absence de prévisibilité. La théorie du chaos cherche à étudier des systèmes dynamiques pour en comprendre les causes et conditions initiales. Dans un autre biais, elle correspond à l'imprévisibilité d'un système, qui aurait une tendance vers l'aléatoire. Cette théorie comporte un cas précis dénommé « effet papillon », qui désigne le fait qu'un élément n'est pas reproductible et finira par son amplification à tendre vers des proportions démesurées. La moindre variation peut conduire le système vers un résultat différent de manière inattendue. Dans le cas de l'accident et notamment dans le crash-test, on parlera de répétabilité partielle, mais jamais de duplication parfaite. Les tests permettent ainsi de modéliser des tendances. *Dans La Nouvelle Alliance : Métamorphose de la science*, l'accident comme est vu comme élément constitutif de la création,

*Ce sont les bifurcations, les instabilités, les accidents qui deviennent porteurs d'innovation : le désordre n'est plus un simple bruit de fond, mais une condition de la création.*⁴³

Chaque système mécanique, une fois en déséquilibre, peut engendrer un événement chaotique, dans lequel l'enchevêtrement des causes défie toute lecture linéaire. Le crash, dans sa soudaineté et sa violence, est un pur surgissement chaotique. Il est ainsi vu non comme un dysfonctionnement aléatoire, mais comme le point de bascule imprévisible dans un système complexe. Le crash, lui, répondra à ces codes, chaque crash est visuellement unique, comme une empreinte. L'artiste ou le photographe ne capture pas

⁴³ Ilya Prigogine & Isabelle Stengers, *La Nouvelle Alliance : Métamorphose de la science*, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais », 1979, p. 144.

seulement un événement mécanique, mais un instant singulier, non reproductible. Nietzsche développera cette idée en mentionnant,

*Il faut porter en soi un chaos pour pouvoir mettre au monde une étoile dansante.*⁴⁴

Il exprime que la création nécessite une part de trouble intérieur et de chaos, faisant de l'instabilité et du désordre personnel la source d'œuvre puissante.

Ce propos s'inscrit dans une vision tragique et dynamique de la création, proche de l'esthétique du crash ou de la beauté violente : c'est dans la collision, l'accident, l'émotion brute, que quelque chose de nouveau et sublime peut émerger. Le chaos qu'illustre le crash lui offre cette esthétisation de sa représentation, que le futurisme de Marinetti mettra en avant quelques années plus tard.

Ce chaos n'est pas signe d'effondrement, mais d'un renouveau. Ce que l'on croit être un effondrement peut devenir, à l'échelle sensible ou culturelle, un phénomène de transformation. Dans cette perspective, certains événements ne succombent pas au désordre, ils s'en nourrissent.

⁴⁴ NIETZSCHE Friedrich, Ainsi parlait Zarathoustra, Partie I, chapitre « De la lecture et de l'écriture ».

Deuxième partie : L'accident comme objet esthétique dans la littérature, le cinéma, l'art et la photographie : Le crash entre transgression et fascination

2.1 Le crash dans l'art visuel : Dénonciation de la banalisation de la violence dans la culture de masse

Avec l'arrivée de la couleur, des techniques plus sophistiquées et une culture visuelle de plus en plus façonnée par le cinéma, la représentation du crash prend une tournure plus stylisée, presque cinématographique. Dans les années 1960-70, on retrouve une esthétique influencée par la culture pop, notamment dans les travaux d'artistes comme Car Crashes d'Andy Warhol qui détourne les images d'accidents en icônes sérigraphiées. Plus tard, l'exposition de l'accident devient ambiguë, entre fascination morbide et distanciation critique, comme le montre le travail de Thomas Hirschhorn, de Anita Molinero ou encore la photographie plasticienne contemporaine mettant en scène l'art du désastre : Diana Thater, Luc Delahaye, David De Beyter. Le crash n'est plus seulement vu comme drame, mais comme objet esthétique chargé de symboles : vitesse, modernité, violence, surconsommation. Le crash est symbole de déviance, d'une erreur dans un système, approprié esthétiquement dans une approche critique.

Cette notion critique se retrouve dans le Dadaïsme comme ligne de conduite. Ce courant artistique prend place dans un contexte politique tourmenté par la Première Guerre mondiale. Ce mouvement vise à une rupture esthétique et culturelle avec les normes et les formes d'art pré-établies jusqu'alors, remettant en question les logiques de la société. Dans cette idée, le dadaïsme s'inscrit dans une forme d'anti-art, comme un défaiseur de sens. Le but est de déstabiliser et non d'embellir la réalité, en allant au-delà des préceptes de beauté et d'harmonie à travers des formes d'arts expérimentales. Le ready-made sera un point fort de ce rapport au crash. Transformer en œuvre d'art un objet du quotidien en questionnant l'idée selon laquelle l'art peut-être n'importe quoi ou, au contraire, que n'importe quoi peut-être de l'art. L'absurdité s'inscrit comme majeure du dadaïsme visant à provoquer des réactions émotionnelles, pousser à la réflexion sur ce qu'est l'art en présentant ce qui est censé être son opposé.

Le crash, s'inscrit dans cette vision extensive. Un objet du quotidien devenant œuvre d'art (ou d'anti-art) par une mise en défaut involontaire de son état initial. L'action de l'homme est réelle, mais c'est d'un point de vue perceptif que l'objet accidenté s'élève au rang d'œuvre. Marcel Duchamp, parmi les précurseurs du dadaïsme et du Ready-made (que l'on peut plutôt attribuer à Elsa Von Freytag-Loringhoven⁴⁵), démontre que de donner à un objet le nom d'œuvre suffit à lui offrir cette valeur artistique. Cette approche mènera aux bases de l'art conceptuel et contemporain.

2.1.1 : Tinguely et le suicide de l'œuvre.

Ainsi, l'art touche à tout, si on en croit les préceptes du ready-made et du dadaïsme, il suffira d'introduire une dimension artistique à un objet, une situation, un événement pour le qualifier d'œuvre et le rendre politique. L'accident tient de la performance, de la destruction, de la ruine et devient une source critique de la société. Dans son concept il sous-entend une erreur, mais désigne surtout une notion de hasard, d'événement fortuit. Cette mise en scène du hasard (et donc de l'accident) sera une source de beauté involontaire ou au contraire totalement réfléchi. Un hasard contrôlé dans l'intention, mais pas dans son résultat final. On peut mentionner un artiste qui concevra une grande partie de son œuvre sur ces principes : Tinguely exploitera ces idées à travers des machines complexes, autodestructrices et autorépliquative en guise de sculpture. Le hasard du mouvement, de la créativité de ces machines et de leurs destructions les rendent réelles. Par leur apparence bricolée et leur organisation mue par une sorte de rituel savamment orchestré, ces machines, dotées à la fois de chaos et d'humanité révèlent nombre d'accidents, érigés comme autant de formes aléatoires.

Ses sculptures accompagnaient un discours critique envers le culte de la machine et la société de consommation. Dans son œuvre, Tinguely s'intéresse à la mécanique, à son mouvement et à sa destruction comme point névralgique de l'art. Sa machine *Homage to New York* s'est lancée, elle a commencé à bouger, à faire du bruit, à cracher de la fumée, à jouer de la musique, puis elle s'est partiellement détruite de façon imprévisible. Le hasard incontrôlable renvoie l'accident vers un événement mis en scène provoqué et non subi. Tinguely aura cette pensée,

⁴⁵ MORVAN Justine, NOGUÈS Kevin, *Duchamp, la baronne et le mystère de l'urinoir*, Film Documentaire, 2024

Une oeuvre éphémère, temporaire, comme une étoile filante, clairement impossible à conserver au sein d'un musée. Elle ne faisait que passer, pour faire rêver le public, le faire parler. Et c'est tout. Le lendemain, elle n'était plus rien. C'était une machine qui s'était suicidée⁴⁶

Le suicide de l'œuvre s'apparente à une forme de crash, elle se veut ne pas être volontaire mais finit, ici, par faire preuve d'une marque intentionnelle. Ce suicide participe à la glorification de sa violence. Idolâtrer l'accidentel et la mort d'une œuvre éphémère participe à la libération et à l'assouvissement d'un sentiment humain déjà évoqué, son désir de voyeurisme. Ainsi, toute représentation du crash, surtout lorsqu'elle est artistique ou médiatique, évolue dans une zone grise. Oscillant entre un geste critique du monde moderne (technologie, vitesse, destruction) et une fascination pour le spectacle de la chute.

2.1.2 : Johnathan Schipper et le crash contrôlé.

La violence de l'acte n'est pas systématiquement l'extinction de l'œuvre, mais contribue parfois, à travers la performance, à renforcer son existence. Jonathan Schipper abordera un crash exempt de toute forme de danger. Il parviendra dans une approche sculpturale évolutive à rendre le crash tangible en retirant l'élément qui le constitue initialement : la vitesse.

Mais alors, comment produire un crash sans vitesse ? Comment rendre état de la violence, de la force d'impact et de ce que l'Homme ressent comme désirabilité de voir sans le danger du crash ? La réponse se trouve dans le contrôle. Jonathan Schipper réalise des sculptures mobile de deux voitures se faisant face. Le contrôle est ici la manière dont Jonathan Schipper provoque ce crash, les deux véhicules placé sur vérins subissent un déplacement d'un millimètre par heure, les conduisant dans une inexorable lenteur vers leur crash simultané.

Les voitures reflètent nos désirs, ce que nous voulons être ou être perçus comme. Lorsque nous pénétrons à l'intérieur, le véhicule devient une extension

⁴⁶ Tinguely Jean, 1960

*de notre corps, de notre identité et de notre ego. Lorsque nous voyons une automobile détruite, nous voyons le reflet de notre mort inévitable.*⁴⁷

Le crash prend littéralement la forme d'un stop-motion, ou cette fois-ci, la seule manière de le visualiser dans son entièreté est de l'accélérer au travers d'un slow-motion. Le temps est dilaté, provoquant la dissolution du danger et de la vitesse et conduisant le crash en une expérience immobile et incompréhensible à l'échelle humaine tant elle est statique. Le spectateur s'assoit et attend des heures durant, en espérant ressentir ce frisson du crash, en vain. Rendant état d'un crash par sa lenteur à la fois micro et macroscopique, l'œuvre critique ce voyeurisme et cette glorification du danger en les rendant inatteignable.

2.1.3 : Le détournement du crash.

Dans cette logique d'esthétisation où le danger semble avoir disparu, l'œuvre de César Baldaccini occupe une place centrale. Avec ses célèbres Compressions, l'artiste transforme les carcasses automobiles, résidus directs de notre modernité industrielle et de l'accident qui en découle, en sculptures compactes et puissantes. Ces blocs de tôle froissée, arrachés à la route, deviennent des objets d'art contemplés dans les musées. César ne représente pas le crash, mais en propose une matérialité condensée. Il compile les restes, les plies, les presse, jusqu'à produire une nouvelle forme esthétique. Ici, l'objet détruit devient œuvre, dans un geste qui rejoint à la fois l'iconoclasme et le fétichisme. Le métal tordu n'évoque plus seulement l'impact, mais la transformation de l'usure à l'art. Ce processus convoque également une réflexion sur notre rapport à la machine et à sa finitude. Dans ses sculptures, le crash est provoqué par César. À l'image de Schipper, il a su créer une représentation du crash en esthétisant la destruction selon sa vision. Dans son approche, il parvient donc à contrôler le chaos du crash en lui donnant une forme esthétique qui n'a rien d'hasardeuse.

⁴⁷ SCHIPPER Jonathan, SLOW-MOTION CAR CRASH (SLOW INEVITABLE DEATH OF AMERICAN MUSCLE), 2009

Cars reflect our desires, what we want to be or be seen as. When we step inside, the vehicle becomes an extension of our body, id, and ego. When we see an automobile destroyed, we see a reflection of our inevitable death.

2.1.4 : Le crash comme performance.

Le danger ne sera pas toujours écarté du champ de l'art dans la représentation du crash. Dans une volonté critique, l'approche artistique vise à la sensibilisation du public face à la société de consommation et à la violence de la société moderne. Chris Burden abordera le crash à travers la démythification du sacrifice dans son œuvre « Trans-Fixed ». L'être humain (acteur de la performance) devient l'élément central d'un crash potentiel, attribuant au crash une dimension anthropomorphique. Ici ce n'est pas la carrosserie qui serait directement impactée, mais bien Chris Burden crucifié sur le pare-choc arrière de cette Volkswagen. Dans cet acte, Burden cherche à démythifier, non pas l'acte religieux, mais la symbolique forte attribuée à la Beetle considérée « voiture du peuple » alors qu'initialement connue par le régime de l'Allemagne Nazie. Cette démythification s'opère par la confrontation du public et de lui-même face à cet acte dans le but de rendre compréhensible la violence. La violence vise à atteindre une forme de libération en étant utilisée par l'individu sur lui-même et non pas par la société contre l'individu.

Le crash prendra une autre forme dans l'œuvre de Burden en 2013 avec sa sculpture « Porsche with Meteorite ». La notion de crash potentiel appartient ici à un jeu d'équilibre. Une Porsche jaune suspendue par des chaînes se voit mise en équilibre sur un balancier géant face à une météorite. Cette œuvre tend vers le questionnement de la limite, un équilibre fragile qui semble pouvoir s'effondrer à chaque instant.

La notion de hasard, caractéristique au crash, devient ici totalement contrôlée. Un flottement incertain qui vise à une métaphore de la condition humaine, l'œuvre symbolise l'équilibre instable entre le progrès technologique et la vulnérabilité face à l'inconnu. Il s'agit d'une manière de confronter la création humaine à la nature elle-même, en juxtaposant un symbole du luxe et un objet extraterrestre. Chris Burden use de moyens physiques pour mettre en évidence les limites de l'ingénierie humaine face à son désir de maîtrise. Il nous présente un avant du crash qui tend vers un pendant. Une vision inhabituelle qu'il saisit ici dans ses deux œuvres.

Le crash devient alors une performance, aussi bien artistique que mécanique. Il y a un parallèle entre la performance à atteindre (propre à l'automobile et à cette idée de dépassement) et la performance que le crash arbore lorsqu'on le qualifie d'œuvre. La

performance du crash prendra aussi bien la forme du crash pur comme pour Schipper qu'une notion abstraite d'exploiter l'automobile ou l'accidentel (et leurs connotations) pour critiquer un pan dans la société moderne, comme Tinguely ou Burden.

2.1.5 : La banalisation du choc.

Andy Warhol aura cette notion critique dans ses créations et touchera à des sujets qui nous intéressent directement. Ses séries d'images répétitives constitueront une part de son approche artistique avec l'usage de couleurs vives ou de sérigraphies amenant à critiquer le monde moderne et sa société de consommation. La répétition s'associe à l'idée de standardisation, d'une norme qui s'est installée, allant jusqu'à banaliser le choc, la mort et le désastre. *Death and Disaster* (1962-1964), justement, sera une manière pour Andy Warhol de confronter le public à une norme qu'il a cessée de questionner. L'usage de la répétition et du motif pop contraste avec le sujet choc et vient l'anesthésier de toute forme de violence. Ce processus de la répétition qu'utilise Warhol vient justifier la remarque de Jovanovich, dans le sens où, *Plus on regarde exactement la même chose, plus elle perd tout son sens, et plus on se sent bien, avec la tête vide.*⁴⁸

Ce processus opère comme une désensibilisation du spectateur permettant à le confronter à sa propre absence de réaction initiale. Cela offre une forme de critique implicite de la société de consommation et des médias ayant, par appât du gain, eux-même désensibilisé le spectateur face au choc. *Car crash* représente parfaitement cette désensibilisation, la série déshumanise par la reproduction, ce qui affaiblit l'impact émotionnel. L'image de mort devient aussi banale qu'une boîte de soupe. Warhol reprend des photographies de journaux ou de rapports de police et en réalise des sérigraphies. Il reproduit l'image à l'identique sur une même toile ou surface unie, renforçant le contraste entre la scène et la manière dont elle peut être vue. Ici le regardeur devient un témoin passif d'un drame qui se reproduit en boucle, sans contexte ni émotion.

À l'image des œuvres de Schipper, le crash est dédramatisé et comble le besoin voyeuriste d'observer ce crash dans les moindres détails. Ces mêmes détails pourtant

⁴⁸ Harcourt Brace Jovanovich, *The Philosophy of Andy Warhol (From A to B and Back Again)*, 1975.

sordides et symbole de la violence de ces crashes : des corps désarticulés et sans vie, figés dans la tôle et perdant leur impact émotionnel par l'approche esthétique.

Ce traitement plastique transforme l'accident en icône visuelle, L'effet est ambivalent : on est attiré par l'image, tout en étant gêné par son contenu. C'est ce paradoxe qui incarne la « fascination morbide ». L'événement tragique devient un objet esthétique, voire décoratif dans l'espace médiatique. Comme évoqué précédemment, Virilio explique que l'accident, en tant que défaillance du progrès technique, devient inéluctable, et que les médias, en le répétant, le détachent de sa gravité réelle pour le faire entrer dans une logique de spectacle. Warhol précède Virilio en captant cette évolution dans le regard contemporain : l'accident comme image consommable. Il anticipe ce que Virilio appellera la « spectacularisation de l'accident ».

Dans cette logique de répétition et de désensibilisation, l'image *Fallen Body* d'Andy Warhol, tirée d'un cliché de Robert Wiles représentant Evelyn McHale après son suicide depuis l'Empire State Building, illustre avec une force troublante la bascule de l'événement tragique en icône visuelle froide. Cette scène évolue à chacune de ses représentations : d'un drame, elle devient une icône reprenant inconsciemment des codes de la mode, puis dans sa sérialisation, elle devient objet esthétique presque décoratif.

Warhol n'atténue pas la violence de l'image, mais la soumet à un processus de reproduction mécanique, vidant progressivement la scène de sa charge émotionnelle. Il parvient à transformer la scène en visuel obsessionnel, l'élevant au rang d'icône. Cette esthétique de la catastrophe, déclinée sur le mode de la répétition pop, confère à l'image une dimension obscène au sens de Jean Baudrillard. Tout y est donné à voir, frontalement, sans hors-champ, sans distance possible. En ce sens, Warhol ne représente pas la mort, il représente notre regard sur la mort, devenu indifférent, car saturé. Le spectateur est mis face à sa propre fascination pour la destruction, dans une tension entre esthétique et voyeurisme. Warhol ne montre pas la violence, mais montre que nous la regardons.

Cette logique du regard, entre sidération et consommation de l'image, se retrouve dans d'autres formes artistiques, où le crash devient un langage et même un motif central. Le cinéma et la littérature, en particulier, se sont emparés de cette thématique pour en explorer les dimensions sensorielles, psychiques et symboliques. À travers des œuvres comme *Crash* de J.G. Ballard et son adaptation par David Cronenberg, ou encore *Titane*

de Julia Ducournau, le crash est mis en scène comme une véritable chorégraphie de la destruction, entre fusion du corps et de la machine, pulsion de mort et fétichisme technologique. Ce basculement vers une esthétique du choc installe une tension paradoxale entre la violence et sa spectacularisation.

2.2. Le crash au cinéma et en littérature : La chorégraphie de la destruction à l'expérience sensorielle, entre érotisme et chaos

Le cinéma se veut marquant, spectaculaire, et surpassant le réel en faisant vivre ce que la réalité nous empêche de vivre. Malgré tout, il est possible de ressortir certaines manières d'user du crash comme moyen de faire œuvre, ce dernier poussera la porte de la symphorophilie et exposera le crash non plus comme moment fétichisé, mais comme fétichisateur.

Dans *Crash*⁴⁹, adaptation du roman éponyme de J.G. Ballard⁵⁰, David Cronenberg orchestre une véritable dissection clinique du désir humain, en faisant du crash automobile un objet de fétichisation extrême. Le crash, tel qu'il apparaît dans la littérature et le cinéma contemporains, devient une véritable chorégraphie de la destruction, où l'expérience sensorielle dépasse la simple représentation de la violence. L'accident de voiture n'y est plus un événement tragique, mais un rituel érotico-mécanique, une scène de jouissance où la douleur, la mutilation et la vitesse s'entrelacent pour produire un nouveau langage du corps.

*Le crash devient ici une cérémonie de la désintégration, une liturgie de la violence technique.*⁵¹

Les protagonistes, fascinés par les stigmates du choc (plaies, cicatrices, déformations métalliques), développent une obsession pour l'impact, non comme fin tragique, mais comme expérience de transformation du désir. Ce que Ballard suggérait déjà dans son roman, une topographie perverse du corps moderne, Cronenberg le traduit par une esthétique froide et chirurgicale. Le crash devient une scène scopique, le spectateur, pris à témoin, observe cette jouissance sans affect, ce fantasme d'un érotisme désubjectivé, où la machine n'est plus un outil, mais un organe sexuel.

⁴⁹ CRONENBERG David, *Crash*, 1996

⁵⁰ BALLARD J. G. *Crash*. Jonathan Cape, 1973.

⁵¹ Jean Baudrillard, dans *Crash* de J.G. Ballard, préface, 1974.

Bataille analysera dans *L'Érotisme* le rapport entre violence, mort et désir. Il y montre que l'érotisme est fondamentalement lié à la transgression des interdits, notamment ceux qui régissent l'intégrité du corps et la séparation entre les vivants et les morts. Dans le cas du crash (et particulièrement dans *Crash* de Cronenberg) cette transgression est mise en scène littéralement : le corps humain, déformé par la machine, exhibe ses blessures, ses ouvertures, ses cicatrices, comme autant de signes d'un plaisir paradoxal. Il y a une forme de « pornographie » du choc, dans la mesure où l'exhibition du traumatisme corporel suscite un regard chargé de fascination, voire de désir. Chez Freud, le fétiche est un substitut à l'angoisse de castration, un objet de désir qui déplace le regard.

*Le fétiche reste un monument du triomphe sur la menace de castration et une protection contre celle-ci.*⁵²

Dans *Crash*, ce déplacement est radical : la carrosserie devient peau, la tôle froissée devient érotique, les marques du choc deviennent des zones érogènes.

C'est cette même logique que *Titane*⁵³ de Julia Ducournau prolonge et radicalise, mais dans une dimension plus organique et monstrueuse. Là où *Crash* disséquait froidement le désir mécanique, *Titane* aborde la chair, la sueur et les fluides. La fusion entre corps et machine n'est plus simplement sexuelle, elle devient gestationnelle, transhumaine. Le crash, dans *Titane*, marque le passage d'un corps à un autre, d'une identité à une étrangeté. Le fétichisme y atteint un degré extrême, où la machine n'est plus seulement un symbole de performance, mais un organisme pulsionnel à part entière. Il n'est plus uniquement fétiche, mais matrice d'un devenir autre. À travers ces récits, le crash apparaît non comme une simple rupture du réel, mais comme un moment de vérité organique, un débordement de la modernité par ses propres fantasmes : la vitesse, le pouvoir, la beauté, la destruction.

Kristeva développera dans *Pouvoirs de l'horreur*⁵⁴ le concept « d'abjection » , ce qui trouble l'identité, ce qui est à la frontière entre sujet et objet, vivant et mort. Dans *Titane*, le corps de l'héroïne est justement abject, il suinte, se métamorphose, expulse du liquide

⁵² SIGMUND Freud. Le fétichisme. 1927. Traduction française dans *Névrose, psychose et perversion*, Paris, Presses Universitaires de France, 1973, p135

⁵³ DUCOURNAU Julia, *Titane*, 2021

⁵⁴ KRISTEVA Julia. *Pouvoirs de l'horreur : Essai sur l'abjection*. Paris, Seuil, 1980.

moteur. La fusion entre corps et machine transforme et fait disparaître les repères du spectateur. Le film met en scène un désir monstrueux, où la prothèse devient organe, et le métal devient chair. L'abjection crée à la fois fascination et rejet, un sentiment profondément lié à l'expérience esthétique du crash. Cela permet de penser le corps hybride, ni entièrement humain, ni entièrement machine. *Titane* s'inscrit dans cette vision d'un corps technologique, post-identitaire, au-delà des genres et des normes biologiques. Le personnage principal devient littéralement autre, au sens où il/elle incarne une nouvelle forme de vie post-moderne, où le genre, la sexualité, la procréation et la douleur sont réinventés.

D'autres films comme *Death Proof*⁵⁵ de Tarantino, ou la série des *Mad Max*⁵⁶ exploitent le crash sous un angle plus spectaculaire. Le choc n'est plus seulement destructeur mais renvoie à un acte scénarisé et voulu, enlevant toute forme de hasard et lui donnant un argument de beauté violente. La caméra ne se détourne pas de l'impact, elle s'y précipite, ralentit le temps, en explore chaque fragment métallique, chaque rebond de chair et de tôle. Le spectateur devient alors complice d'une jouissance scopique, d'un voyeurisme assumé, qui trouble la frontière entre fascination et malaise. Le voyeurisme ne prend pas forme au sens sexuelle ici, mais reprend l'état que nous abordons initialement, celui d'observer ce crash comme acte violent.

Le crash est projeté au delà du simple évènement il est vient engendrant une hybridation de l'Homme. Dans leurs représentations *Titane* et *Crash* donne au crash le symbole d'une fusion où l'humain est directement lié à celui-ci, une hybridation corps et machine.

Le cinéma n'aborde pas le crash uniquement comme acte fétichisé et comme outil de fantasme, mais il lui offre une place scénaristique comme œuvre et image esthétisée. Le crash est un vecteur d'adrénaline qui vient combler, en partie, ce voyeurisme latent ressenti par le spectateur. Offrir une telle accessibilité du crash engendre la banalisation du danger.

⁵⁵ TARANTINO Quentin, director. *Death Proof*. Dimension Films, 2007.

⁵⁶ MILLER, George, director. *Furiosa: A Mad Max Saga*. Warner Bros. Pictures, 2024. 148 min.

MILLER, George, director. *Mad Max*. Kennedy Miller Productions, 1979. 93 min.

MILLER, George, director. *Mad Max 2: The Road Warrior*. Kennedy Miller Productions, 1981. 96 min.

MILLER, George, director. *Mad Max Beyond Thunderdome*. Kennedy Miller Productions, 1985. 107 min.

MILLER, George, director. *Mad Max: Fury Road*. Warner Bros. Pictures, 2015. 120 min.

Cet apport scénaristique peut avoir une place directe dans l'intrigue du film et en constituée la base même. Dans *Black Dog*⁵⁷ de Guay Hu, le crash du bus dès les premières minutes, suite au passage d'une meute de chien devenue sauvage, marquera un début de film fracassant et révélera de nombreuses clés de compréhensions.

Le crash causé par les chiens n'est pas un simple accident spectaculaire : Il est le symptôme d'un monde désorganisé, où les humains ont perdu le contrôle et où les marginaux humains ou animaux, cohabitent dans les ruines d'un système productiviste qui les a rejetés. Lang, ancien cascadeur déchu, est projeté dans cette ville comme dans un territoire liminaire entre civilisation et animalité, entre passé et avenir. Le crash initie ainsi un récit de rédemption et de reconnexion, dans un monde où l'exclusion est devenue la norme. Le crash devient un point d'entrée dans une nouvelle vie, une sorte de baptême chaotique, qui le projette dans une ville changée, livrée aux bêtes, et qui, au premier abord, ne semble plus avoir besoin de lui.

Le prochain crash du film sera lui marqueur d'un tournant scénaristique qui viendra nouer un lien fort entre les deux personnages principaux. Pas de paroles, nous nous retrouvons avec un personnage pensif, en pleine tornade qui tente de sauver le chien qui l'avait pourtant attaqué. Seul le bruit du vent est présent venant créer cette ambiance de catastrophe dans laquelle le crash accentue le caractère émotionnel.

Les séquences s'enchaînent sur des plans fixes, tournant autour du crash pour accentuer son caractère crucial. Ce dernier est filmé avec une approche photographique lui donnant une dimension documentaire, à travers la distance au crash (qui devient le sujet), la lenteur des plans et l'éclairage. Chaque plan devient un tableau qui met en avant le crash dans une nouvelle dimension esthétique. Le crash démontre un avant et un après symboliser par le passage d'une nuit noire à un levé du jour qui représente une évolution de Lang et de sa relation avec le chien noir, notre deuxième protagoniste. Ce passage du temps rend compte d'une révélation pour Lang et d'un basculement dans le scénario.

⁵⁷ GUAN, Hu, director. *Black Dog*. The Seventh Art Pictures, 2024. 110 min.

2.3. Le crash dans la photographie : L'ambiguïté morale et éthique de l'esthétisation du crash

2.3.1. L'accident comme œuvre médiatique.

Si la photographie permet de figer l'instant du crash pour mieux en révéler la charge esthétique ou documentaire, elle n'est pourtant qu'un médium parmi d'autres à s'emparer de l'accident. Car à l'ère des images mouvantes, des récits instantanés et de la diffusion de masse, le crash dépasse sa matérialité pour devenir un spectacle médiatique à part entière. À travers les retransmissions sportives, les campagnes publicitaires ou l'avènement des réseaux sociaux, l'accident s'inscrit dans une logique de visibilité, voire de valorisation marchande. Le regard ne se contente plus d'observer ; il consomme.

Dans cet univers où l'image circule à grande vitesse, le sport automobile, et en particulier la Formule 1, incarne cette spectacularisation du risque. Chaque collision devient un objet visuel convoité, parfois même fétichisé. Le choc n'est plus uniquement subi, il est scénarisé, capté sous tous les angles, ralenti, analysé, monétisé. Le crash y est à la fois redouté et attendu. Il devient un spectacle de peur mais aussi un moment de suspens intensément télévisuel.

À l'instar de la photographie artistique, l'image du crash joue, elle aussi, sur l'ambiguïté : entre drame humain et fascination visuelle, elle interroge notre seuil de tolérance, notre désir de voir. Ce que la photographie a interrogé dans la durée, les médias l'ont compressé dans l'instant. Avec la montée en puissance des réseaux sociaux, l'accidentel, et donc le crash, devient un contenu, un flux parmi d'autres, démultiplié, décontextualisé et partagé sans filtre. L'image du crash circule sans distance critique, parfois au moment même de son occurrence. Cette immédiateté renforce la banalisation de la violence, tout en transformant les spectateurs en commentateurs, voire en diffuseurs. Le drame devient viral, le spectaculaire prime sur l'analyse, et l'éthique se brouille dans la recherche du clic.

En sport auto, le crash est inévitable et inévitablement médiatisé également. La recherche permanente de performance mène parfois à un point de rupture qui engendre une perte de contrôle. L'accent se pousse de plus en plus, aujourd'hui, à éviter le drame et à conduire le crash au placard, mais cependant ce dernier est tiré à profit. Le paradoxe éthique entre l'évitement et la glorification du crash est omniprésent en sport automobile, jusqu'à conduire au drame. On ne compte malheureusement plus le nombre de pilotes qui

ont disparu au profit de leurs sports mécaniques. Des drames survenus, pour la plupart, en direct transformant la course en un spectacle de mort.

La captation de ces crashes leur donne une force esthétique involontaire. Ces images deviennent des tableaux, captés en ralenti à des fins initialement technique et devenant, par leur capture, spectaculaire. Le crash de Romain Grosjean lors du Grand Prix de Bahreïn en 2020 sera un exemple de cette glorification du drame. Son accident marquera fortement les esprits dans le monde du sport auto par sa violence et par le temps que le pilote mettra à échapper aux flammes. Ce dernier se fera attribuer le surnom de Phœnix, transformant l'événement en spectacle dramatique, renforcé par des ralentis, des zooms et des musiques poignantes dans les rétrospectives. Ce n'est plus seulement l'info brute, mais une narration de survie et de résurrection. Cela le transformera en héros dramatique en lui donnant presque un caractère biblique de « survivant ». Les nouveaux médias et les réseaux sociaux renforceront cet aspect dramatique. Netflix, avec sa série « *Drive to survive*⁵⁸ » jouera un rôle majeur dans la spectacularisation de la formule 1 et des drames qui y surviennent. À travers des mises en scène aux codes quasi cinématographique, ralentis, musiques dramatiques, focalisation sur les visages et les émotions, elle transforme les moments de rupture de la course, notamment les accidents, en séquences de suspense narratif. L'accident n'y est plus uniquement un événement sportif ou technique, mais un ressort dramatique au service d'une fiction émotionnelle.

Certains de ces drames pousseront à la remise en question, soit par respect ou par culpabilité. Mercedes se retirera pendant 55 ans de toute compétition automobile des 1955, suite à la tragédie des 24h du Mans, dans laquelle la Mercedes s'envolera dans la foule et explosera, faisant 82 morts et 120 blessés. Ce drame restera le plus meurtrier de l'histoire du sport auto et engendrera des réactions drastiques à l'international comme l'interdiction des courses sur circuit en Suisse pendant près de 60 ans. Malgré tout, ce dernier ne conduira pas à de réels changements de sécurité sur le circuit du Mans, amenant des problèmes éthiques. Le circuit du Mans ne verra de véritables barrières de sécurité installées que 40 ans plus tard. Ce crash restera mystérieux assez longtemps, les raisons étant atténuées et un silence autour de ce drame fort présent⁵⁹.

À travers les nouveaux médias, ce genre de drame circule beaucoup plus facilement et chacun y va de son avis. Les réseaux sociaux jouent un rôle central dans la banalisation et la spectacularisation de l'accident. Les plateformes diffusent désormais en temps réel,

⁵⁸ Série documentaire produite par Netflix depuis 2019

⁵⁹ Reyé Emmanuel, *Le Mans 55, Une tragédie Française*, 2024

sans filtre et souvent sans recul, là où les médias traditionnels diffusaient sous des formats plus éditoriaux. L'ensemble de ces codes sont étudiés par Zeynep Tufekci dans *Twitter and Tear Gas: The Power and Fragility of Networked Protest*. Dans son ouvrage il analyse d'un point de vue sociologique et technologique le rôle des réseaux sociaux dans les mouvements sociaux contemporains. L'accident devient un contenu parmi d'autres, consommable et visant l'ensemble des utilisateurs. Sa répétition dans ce flux continu d'images produit un double effet paradoxal : d'un côté, une fascination accrue pour la violence et le spectaculaire ; de l'autre, une forme de désensibilisation, où l'image perd sa gravité initiale pour devenir presque décorative. Cette logique d'hypervisibilité, alimentée par des algorithmes qui favorisent les contenus émotionnellement marquants et renforcent le voyeurisme. Il ne s'agit plus seulement de voir, mais d'être le premier à montrer, à réagir, et ainsi capitaliser sur l'émotion collective.

L'attention du monde peut être saisie en un seul tweet. Mais cette attention est souvent éphémère, et sa persistance ne dépend pas de l'importance de l'événement, mais de sa capacité à rester émotionnellement marquante dans une économie de l'attention.⁶⁰

L'image de l'accident circule avec une rapidité telle qu'elle en devient virale, parfois détournée ou parodiée, vidée de sa composante tragique. Ce phénomène révèle une transformation marquante dans notre rapport aux images. Ce n'est plus tant l'événement qui importe, mais la manière dont il est perçu, instrumentalisé, voire esthétisé à des fins de visibilité. Comme l'écrivait Susan Sontag dans *Devant la douleur des autres*, la multiplication des images violentes ne provoque pas forcément la compassion, mais peut au contraire engendrer une forme de fatigue morale où le spectateur, au lieu de s'indigner, finit simplement par consommer.

Plus encore, ce processus de circulation numérique fait de chacun un potentiel diffuseur, voire un metteur en scène involontaire du drame. Finalement, regarder l'accident nous donne le rôle de faiseur d'algorithme. Filmer, publier, commenter donne à l'accident un rôle de spectacle collectif. Ainsi, à l'ère des réseaux sociaux, l'accident se trouve intégré dans une économie de l'attention où la frontière entre information, divertissement et

⁶⁰ Tufekci Zeynep. *Twitter and Tear Gas: The Power and Fragility of Networked Protest*. New Haven: Yale University Press, 2017, p. 261.

The attention of the world can be seized with a single tweet. But that attention is often fleeting, and its persistence depends not on the importance of the event but on whether it remains emotionally resonant in an attention economy.

transgression devient de plus en plus floue. Ce brouillage contribue à inscrire la violence dans la banalité du quotidien et à transformer le singulier, l'événement dramatique, en norme visuelle. L'image de l'accident, loin d'être banale, devient alors emblématique d'un régime de visibilité qui repose sur la tension entre le réel et le spectacle.

2.3.2. L'accident comme œuvre d'art accidentel.

Cette adrénaline ressentie lors d'un crash, non pas uniquement lors d'une course, mais parfois lors d'un drame, se veut esthétisante en tout point. Une tôle froissée, un fossé percuté, un poteau qui penche, tant de détails qui peuvent retracer minutieusement une scène qui se passe en un clignement, un accident de la route. Ces scènes capturées par des assureurs se sont retrouvées entre les mains de Thomas Mailaender⁶¹ qui les représentera comme un mur de crash, une sorte d'album photo géant retraçant avec voyeurisme cet instinct pervers ressenti lors de l'admiration d'un crash. Cet ensemble d'images montre une sur-présence de l'automobile. Ce simple échantillon semble massif alors qu'il ne représente qu'une poussière quant à la quantité mondiale d'automobiles existantes.

Son approche est initialement portée sur l'ironie, des travaux satiriques qui explorent avec humour diverses thématiques. Ici, difficile de se projeter dans une envie de rire, nous faisons face à un sujet violent qui interpelle. Venant initialement questionner la place de l'image dans notre société, Mailaender se saisit de ces photographies d'assurance pour en questionner leurs sens émotionnels. Le caractère sériel que finit par constituer ce corpus (malgré lui), fait perdre à ces crashes leurs caractères émouvants. Les photographies de ces crashes opèrent dès lors une fonction légale, écartant toute la vision dramatique de ces scènes d'accident. En retirant cette fonction légale, ces images deviennent un témoignage du paradoxe de fascination et de répulsion que le spectateur ressent en les observant. Mailaender rappelle l'ambivalence que ressent le spectateur entre fuir et regarder la scène en le confrontant à la brutalité du crash. La violence se voulant de plus en plus banalisée, cette confrontation offre par l'accumulation une forme de relativisation. La charge émotionnelle à l'image de Warhol est atténuée mais toujours présente dans une esthétique du drame.

⁶¹ MAILAENDER Thomas, *Crash Archive*, 2024

À cette relecture contemporaine et émotionnelle de l'archive s'oppose une approche plus frontale et factuelle, où l'image ne cherche ni à émouvoir ni à interroger, mais simplement à témoigner.

Marcel De Baer⁶² retracera, avec une approche plus austère, des dessins techniques et une précision dans les moindres détails de ces accidents survenus en campagne belge. Ici l'approche n'est plus à la poésie, mais à la compréhension du chaos par la photographie. Une représentation juste et remplie d'indifférence ne visant qu'à être compris et entendu des juges et des jurés. Expert mécido-légal de profession, il se spécialise dans le crash et la collision. De Baer se rendait ainsi sur les lieux des accidents pour en réaliser un rapport, se basant sur des mesures, des dessins techniques et surtout des photographies. En ayant conservé des copies d'archives de chaque dossier réalisé, De Baer accumulera près de 4000 dossiers et 10 000 images sous formes de tirages et de négatifs.

Cette photographie technique offre aujourd'hui une vision historique d'une époque. C'est dans une approche documentaire, malgré leurs destinées initiales, que se placent ces archives photographiques. Selon Greenberg,

« Cette définition de la photographie documentaire comme art du temps, au sens fort, soit un art dont la qualité résulte aussi du passage du temps⁶³⁶⁴ »

Pour lui certaines photographies deviennent plus puissantes ou belles avec le temps. Ce n'est pas seulement ce qu'elles montrent qui est important, mais le fait qu'elles aient capturé un moment révolu. Une scène banale au moment de sa prise peut devenir fascinante des années plus tard, simplement parce qu'elle est devenue un témoignage du passé.

⁶² DE BAER Marcel, *By Accident*, 2023, Edition FIFTY ONE

⁶³ Cf Définition, *Passage du temps*.

⁶⁴ LUGON Olivier, *Le Style documentaire D'August Sander à Walker Evans, 1920-1945*, 2017, Editions Macula C. Greenberg, p. 33

Dans le travail de De Baer, l'accident ne se veut pas banal, mais n'est pas destiné à être une œuvre. Le passage du temps donnera à ces archives une dimension artistique. Ses images ont vu leurs puissances se transformer du choc à la fascination. Dans ses œuvres se distingueront deux approches : L'une quelque peu surréaliste, où la présence humaine se manifeste par des policiers reconstituant les scènes, apportant involontairement un certain soulagement comique. L'autre plus étrange, offrant une aura mystérieuse à ces accidents sous ton de brume matinale, s'écartant de présence humaine et donnant à ces scènes une approche de « Film Noir⁶⁵».

Ici il nous offre une image tout en frontalité, un soleil frappant qui révèle chaque détail de la scène que lui-même viendra accompagner de ses annotations manuscrites. L'humain est exempté de l'image ramenant à son caractère purement judiciaire, seule la présence mécanique et les indices de mouvement traduisent l'accident. Pourtant l'image donne une sensation de mise en scène, le deux roues semble simplement posé, comme garé sur le bas coté. Le camion sur lequel le choc a eu lieu donne l'impression de ne pas avoir été impacté. Un instant figé montrant un moment de pause, celui du silence après la violence. Le crash prend avec De Baer une dimension narrative, les scènes sont reproduites, imagées et imaginées pour en constituer les rapports.

Le cas De Baer donne des codes similaires à l'approche de Mailaender, l'usage de photographies destinées à un cadre légal comme objet d'art. La différence se joue sur l'intention voulue à travers l'usage de ces archives, Mailaender se jouait de ces images dans un but critique, pour redonner leur dimension dramatique à ces œuvres involontaire, De Baer lui n'en fera rien, son petit-fils Erik Bulckens se saisira de ces images afin de mettre en valeur son travail, il nous offrent une réflexion sur la manière dont des images utilitaires peuvent acquérir une dimension artistique avec le temps. Ici les images sont élevées au rang d'art par l'usage que Bulckens en fait, mais aussi par leur composition initiale. Malgré une quelconque intention artistique, les images de De Baer possèdent une composition et une lumière qui transcendent leur fonction initiale. Son expérience et son regard donneront à ses images une beauté sculpturale, évoquant la comparaison avec Weegee notamment sur le choix du sujet.

⁶⁵ CF DEF : Film Noir

Ici, une voiture accidentée, visiblement projetée en lisière de route, encastrée dans un talus. La carcasse est littéralement broyée sur le flanc gauche, chaque tôle pliée portant un numéro ou une annotation manuscrite. On remarque une absence de drame humain apparent, mais l'image reste saturée de signes de choc : le capot est déformé, le toit écrasé, la portière tordue. La brutalité de la scène est en tension avec la rigueur de la prise de vue, la voiture est volontairement mise de niveau, montrant son intention documentaire sur l'accident. Le contraste entre la nature paisible et la violence du crash frappe le regard, dégageant une force esthétique de cette sculpture accidentelle.

Ces démarches, bien que radicalement opposées dans leur intention, dévoilent la richesse sémantique de l'image d'archive. D'un côté, la réactivation sensible de Thomas Mailaender invite à repenser notre rapport au choc visuel dans une société saturée d'images, de l'autre, la frontalité judiciaire de De Baer rappelle que l'accident fut d'abord un objet de preuve, disséqué avec méthode. Ensemble, ils soulignent combien l'esthétique du crash réside autant dans ce qu'elle montre que dans l'usage que l'on en fait.

Le crash s'inscrit alors majoritairement, par sa représentation initiale, dans une logique documentaire. Ce dernier voit parfois sa forme sous une autre lecture, mais la base même du crash se veut de documenter, dans une démarche d'accroche du fait divers ou d'archives judiciaires.

Arnold Odermatt n'échappera pas à ces codes et offrira, dans une approche similaire à celle de De Baer, un corpus d'images constituant des dossiers pour des enquêtes policières. La différence est dans l'intention de fond, Odermatt est photographe pour la police suisse de métier. Lors d'une intervention, son devoir se porte sur la documentation de l'évènement qui vient de se produire.

Si Marcel de Baer collecte et documente les ruines du quotidien dans une logique purement judiciaire, sans démarche esthétique explicite, Arnold Odermatt, lui, fait de l'accident un objet photographique. Là où De Baer semble capter le réel dans son état brut, de manière neutre, Odermatt engage un regard de photographe au sens plein par la composition, la lumière et la distance, de manière volontaire. Sa pratique, bien que née d'une fonction judiciaire, dépasse largement cette dimension. Ce que De Baer enregistre,

Odermatt le met en scène. On passe alors d'une logique de constat à une esthétisation du désastre, où le regard du photographe prend le pas sur la fonction du témoin.

Son approche portera une réflexion sur la beauté formelle de l'accident, la transformation du désastre en image. Son regard se portera sur deux approches, l'une documentaire, mettant en évidence le crash ainsi que son environnement comme élément de contextualisation, l'autre plus plastique et coloré mettant en avant une esthétique quasi picturale.

Odermatt montre ici, la manière dont il s'empare du désastre auquel il fait face pour en tirer son essence esthétique et offrir une vision poétique à son sujet accidenté. Cette nuit-là, des voitures stationnées à proximité d'une maison en feu ont été exposées à une chaleur intense, entraînant la fusion des plastiques des feux arrière. Loin d'un simple constat de destruction, la photographie s'attarde sur les effets esthétiques du dommage : les plastiques rouges, blancs et jaunes s'écoulent et donnent des coulures aux formes presque picturales, fusionnant dans leurs imperfections à une carrosserie immuable. C'est là que se loge le regard d'Odermatt, dans sa capacité à révéler la beauté d'un dysfonctionnement, à transformer un événement dramatique en une composition visuelle harmonieuse, où les conséquences de l'incendie donnent naissance à de nouvelles formes inattendues.

Dans les photographies d'Arnold Odermatt, les victimes sont absentes, comme effacées par une volonté d'abstraction. Le regard se détourne de l'événement traumatique pour se concentrer sur les vestiges des véhicules endommagés, qui deviennent alors des formes sculpturales. La série Karambolage, constituée sur plus de quarante ans, ne se contente pas de documenter des accidents, elle suit aussi l'évolution des formes technologiques, des lignes automobiles, des routes suisses, traçant ainsi une histoire visuelle des transports et de la modernité.

Son dévouement va au-delà du cadre formel et judiciaire, Odermatt ne s'est jamais limité au simple rôle de technicien visuel. Il constitue à travers son travail également ses propres archives personnelles, en revenant parfois sur les lieux d'un accident, pour lesquels les images officiels des rapports ont déjà été produites. Ici, Odermatt montre que sa volonté n'est pas simplement dans la documentation, mais bien dans l'esthétisation, le démarquant de l'approche de De Baer.

Ces démarches, bien que radicalement opposées dans leur intention, dévoilent la richesse sémantique de l'image d'archive. D'un côté, la réactivation sensible de Thomas Mailaender invite à repenser notre rapport au choc visuel dans une société saturée d'images, de l'autre, la frontalité judiciaire de De Baer rappelle que l'accident fut d'abord un objet de preuve, disséqué avec méthode. Ensemble, ils soulignent combien l'esthétique du crash réside autant dans ce qu'elle montre que dans l'usage que l'on en fait.

Odermatt rejoint une approche d'esthétisation du crash sous une forme réfléchie. Le crash n'est pas esthétisé ici uniquement dans sa forme, mais dans le regard qui lui est apporté. Il aborde les accidents qu'il documente comme des mises en scènes dans le réel. Si le travail d'Arnold Odermatt se distingue par son ancrage documentaire et son attention rigoureuse à la réalité de l'accident, il dépasse néanmoins sa fonction policière pour proposer une vision esthétisante du chaos. Cette capacité à faire émerger une forme esthétique dans la destruction trouve un prolongement dans l'œuvre de David De Beyter. Bien que leurs contextes et intentions soient différents, tous deux explorent les potentialités plastiques de la ruine automobile. De Beyter explore ce registre documentaire en mêlant une approche résolument sculpturale, presque performative du crash. Là où Odermatt saisit l'instant figé du désastre, De Beyter met en scène la répétition de la destruction comme un processus créatif. Cette évolution du regard, du constat vers l'intervention, révèle un glissement dans notre rapport à la technologie, allant du dysfonctionnement accidentel à la mise en scène volontaire de l'effondrement. Odermatt traquait avec minutie les formes du chaos surgies du réel, David De Beyter choisit, lui, de provoquer et d'orchestrer ce chaos. La voiture devient une matière brute, volontairement brisée, recyclée et transformée.

De Beyter explorera le crash sous différentes formes à travers plusieurs de ses œuvres. Il utilise l'accidenté pour mettre en avant sa beauté dans des mises en scènes qui ne sont, elles, pas accidentelle. Dans sa série *Big Banger* notamment, il ne s'intéresse pas particulièrement à la destruction, mais à la mise en ruine accélérée des véhicules. Cette série s'intéresse aux passionnés de stock car (course visant à pousser l'adversaire à la faute pour finir en tête, la destruction est règle d'or) présents en Flandres Belge. Cette série a démarré en cherchant initialement à rejouer des scènes chaotiques de la peinture flamande. En tombant, par hasard, sur ces communautés, De Beyter s'est passionné pour la dimension sculpturale de ces crashes, découvrant un aspect presque religieux et rempli

de cérémonies. « Auto-Sculpture I » représente en film une approche documentaire visant à créer des formes à partir du réel. Cette image d'un véhicule brûlant au milieu d'un champ retrace la cérémonie du « Stunt » dans laquelle les passionnés s'adonnent à l'exécution d'une voiture plantée, en fonçant dessus à l'aide d'une autre. Cette cérémonie performative n'a de but que l'aspect spectaculaire et ne revendique aucune intention esthétique dans la communauté.

Dans le stock-car, la collision n'est plus un accident, mais une finalité. Pourtant, ce spectacle organisé de la destruction conserve les marques d'un désordre involontaire, la voiture devient à travers sa destruction un objet de mémoire, retenant par tous ses impacts la puissance du moment. Le crash, bien qu'orchestré, garde quelque chose d'imprévisible, de chaotique, qui en fait un événement à la fois attendu et incontrôlable. Il devient alors un spectacle involontaire, non dans son organisation, mais dans ce qu'il provoque. Loin d'un simple divertissement, ce rituel engage une symbolique du sacrifice, où la voiture est offerte à la violence collective. Ces pratiques populaires produisent involontairement des formes artistiques à travers l'image d'un sacrifice, où la ruine devient une œuvre.

Ainsi, de la photographie judiciaire à la mise en scène artistique, l'image du crash s'est progressivement détachée de sa fonction initiale de preuve pour devenir un objet de contemplation, voire de fascination. Si l'esthétisation du désastre peut troubler par son ambiguïté morale (enjoliver un événement potentiellement dramatique) elle révèle aussi la puissance de la photographie à transformer le regard. Ce n'est pas tant l'accident qui est glorifié que la trace qu'il laisse. La photographie agit ici comme un révélateur, elle fige le chaos et le rend visible. Elle permet d'en faire le deuil ou d'en interroger la place dans l'imaginaire collectif.

En cela, l'image du crash n'est jamais neutre. Elle engage une réflexion éthique sur le rôle du regard : que fait-on d'un événement tragique quand on le sublime ? Où se situe la limite entre témoignage et esthétisation ? À travers les œuvres d'Odermatt, De Baer, Mailaender ou De Beyter, c'est cette ambivalence qui se déploie, celle d'un médium qui oscille entre froideur factuelle et émotion plastique. Ces démarches, si différentes soient-elles, nous rappellent que la photographie du crash fige une époque où la ruine devient image, où le choc prend forme et où l'esthétique interroge avec ambiguïté.

2.3.3. Appropriation du crash. (PPM)

Un paradoxe se crée dans l'esthétisation du dramatique, l'art représente une tragédie le tout dans une esthétique de l'imperfection. À travers cette esthétisation de l'imparfait le drame devient beau, fascinant et s'inscrit dans notre culture populaire comme une normalité.

C'est ainsi que le crash prend place, au fur et à mesure du XXe siècle, sa représentation évolue en passant de l'objet documenté d'un événement à l'objet visuel au centre de l'oeuvre. Cette évolution se veut en partie dû à l'attrait psychologique de l'Homme pour le chaos, le danger, l'adrénaline. Un tas de sensation violente qu'il ne ressent pas directement mais qu'il imagine par sa contemplation voyeuriste du crash.

Cette mise en scène du crash pose une question éthique : comment représenter la destruction sans glorifier la violence ni banaliser la tragédie ? Cette interrogation devient encore plus complexe à l'ère du numérique, des médias contemporains et de l'intelligence artificielle. De cette idée est venu se posé une interrogation plus précise : comment rendre compte de l'imperfection, du hasard, et de la rupture, alors que l'algorithme d'une IA est un système fondé sur la logique, la répétition et la perfection ? Les intelligences artificielles, par nature, visent à générer des formes parfaites, contrôlées, et reproductibles. Face à cette contradiction, ma démarche a été de simuler le crash en exploitant la capacité de MidJourney à générer des images au-delà du réel, des scènes qui pourraient exister mais n'existent pas encore. Plutôt que de reproduire des accidents réels, l'objectif est de construire un imaginaire du crash, qui reflète notre rapport ambivalent à la destruction.

Le crash dans son essence est un éloge à la destruction et à l'imperfection. La tôle froissée, le métal tordu, les fluides répandus, donne au crash son caractère organique. De ce constat, je me suis demandé de quelle manière, il serait possible de simuler ce crash, de le rendre réaliste ou au contraire dystopique. Le crash en lui-même n'a rien d'utopiste, mais il confronte le réel. Ainsi, je cherche à faire vivre l'impossible en utilisant la puissance de ces outils pour développer des scènes sur-réaliste dans deux esthétiques différentes. S'inspirer de Jonathan Schipper ou de Mailaender dans l'aseptisation du danger du crash et son caractère sériel. De cette manière, j'ai choisi de proposer deux séries opposées. L'une en noir et blanc donnant des sculptures dystopique, dans une représentation épurée et presque architecturale. L'autre symbolisant des crashes totalement contrôlés, dans leurs

violences, leurs puissances, leurs couleurs, leurs modèles de voiture, et leurs époques. Le crash n'est plus hasardeux dans sa potentielle existence, mais dans la manière dont il finira par être généré et par exister. Le crash n'est plus seulement un événement, mais il devient un objet de contemplation.

Conclusions :

L'esthétique du crash, telle que nous l'avons explorée, révèle une dynamique complexe entre destruction et représentation, entre violence réelle et fascination visuelle. Ce qui apparaît initialement comme un événement tragique, imprévisible et potentiellement mortel, devient par la photographie, du cinéma, de l'art et des médias, un objet regardable, contemplatif, parfois même sublime et sublimé. Le crash ne se réduit pas à son instant de choc, mais il est aussi l'empreinte laissée sur et par la matière. Il est le témoignage d'un moment suspendu, d'un arrêt brutal du mouvement dans un monde en constante accélération.

Nous avons montré comment le crash a glissé d'une documentation brute à une mise en scène réfléchie ou non, d'un simple fait divers à une forme esthétique valorisée. Cette transformation repose sur une tension permanente, entre l'effroi causée par l'événement et le désir de le représenter, voire de le magnifier. Ce basculement est rendu possible par le regard et la manière dont les artistes, les journalistes et les spectateurs décident de traiter l'accident. Le crash devient alors une matière première visuelle, riche en ambiguïtés morales et en potentialités narratives.

Cette esthétisation du désastre soulève des questions éthiques fondamentales. Peut-on faire de la destruction un objet artistique ? Où se situe la limite entre le témoignage et la fascination morbide ? La photographie, en particulier, joue un rôle ambivalent, elle documente la réalité tout en la transformant. Les images de Weegee, par exemple, montrent à quel point l'accident peut être rendu spectaculaire, presque sculptural, sans pour autant en effacer la douleur latente. Le spectateur est constamment tiraillé entre effroi, voyeurisme et admiration esthétique.

L'esthétique du crash met en lumière un paradoxe propre à la modernité, celui d'un progrès technologique qui génère ses propres formes de chaos. Comme l'a formulé Paul Virilio, chaque invention porte en elle son potentiel de catastrophe. En ce sens, l'accident ne constitue pas une anomalie, mais bien un symptôme, même une composante essentielle et inévitable, de la modernité. Il devient le point de convergence de nombreuses obsessions contemporaines, la vitesse, la performance, le risque, mais aussi l'envie immodéré de voir ce que l'on devrait fuir.

Derrière cette logique, se dessine aussi une évolution de notre rapport au visuel. Le crash, autrefois vécu et raconté, est aujourd'hui simulé, mis en scène, consommé. Il existe dans les films, les jeux vidéo, la publicité, l'intelligence artificielle, les médias. Il est devenu une boucle esthétique, une expérience que l'on répète, que l'on ajuste, que l'on interprète. Elle sert de boucle émotionnelle qui répète à l'envie cette sensation de la fin de la perte, mais qui peut constamment être réitérée, en permettant de perpétuer cette recherche de l'extrême. La destruction cesse d'être définitive pour devenir performative, dans un monde où l'image de l'événement prime sur l'événement lui-même.

En définitive, le crash s'impose comme un révélateur. Il dévoile les lignes de faille de notre société, notre rapport ambigu au danger, notre besoin de spectacles extrêmes, notre désir de voir la fin sans y prendre part. Il montre aussi la capacité de l'image à transformer l'indicible en forme, le chaos en esthétique, la ruine en œuvre. Le crash n'est pas seulement une interruption brutale du réel, mais il est devenu un langage visuel, une manière contemporaine de dire l'instabilité du monde et la fascination paradoxale que l'on peut, parfois, y trouver.

Définitions :

Ouija : Planchette permettant de communiquer avec les esprit.

Passage du temps : Le passage du temps ajoute à la valeur esthétique de nombreuses photographies, et le fait de façon parfaitement légitime, ce qui explique en partie pourquoi la photographie est l'art historique par excellence - (C. Greenberg, p. 33)⁶⁶.

Stop motion : Technique d'animation qui consiste à prendre une série de photos d'un objet ou d'un personnage en modifiant légèrement sa position à chaque prise. En assemblant ces images en une séquence vidéo, on obtient l'illusion du mouvement.

Bertillonnage : Le Bertillonnage, appelé aussi « système Bertillon » ou « anthropométrie judiciaire » est une technique criminologique mise au point par Alphonse Bertillon en 1879. La technique repose sur l'analyse biométrique, un système d'identification à partir de mesures spécifiques, accompagnée de photographies de face et de profil.

Photographie stéréométrique⁶⁷ : La photographie stéréométrique de Bertillon consiste à prendre, dans des conditions minutieusement codifiées par son inventeur, trois photographies d'un cadavre gisant sur le sol : l'une de profil côté droit, l'autre de profil côté gauche et la dernière d'en haut. Toujours réalisés à la même réduction, les clichés sont ensuite souvent montés sur des cadres munis d'échelles graduées afin de pouvoir procéder à des mesures précises du cadavre et des objets présents sur une scène de crime. (Définition issue de *Crimino Corpus*)

Film Noir : Le film noir est un genre cinématographique faisant partie de la catégorie des films policier. Tournant autour du tragique, ces films dépeignent la fatalité et l'angoisse, à travers des jeux de suspens et de flashback.

⁶⁶ LUGON Olivier, *Le Style documentaire D'August Sander à Walker Evans, 1920-1945*, 2017, Editions Macula, p.395

⁶⁷ SATTLER Edouard. *La photographie métrique* 1904

Bibliographie :

Ouvrages :

ALLAN Stuart, « Photojournalism and Citizen Journalism: Co-operation, Collaboration and Connectivity », *Journalism Practice*, vol. 7, n° 3, 2013.

ARISTOTE, *Métaphysique*, Livre Δ.

ARISTOTE, *Physique*, Livre II.

BALARD J. G. *Crash*. Jonathan Cape, 1973.

BARTHES Roland, *Mythologies*, Paris, Éditions du Seuil, 1957.

BATAILLE Georges, *L'Expérience intérieure*, Paris, Gallimard, 1943.

BATAILLE Georges, *La Part maudite*, Paris, Minuit, 1949.

BAUDRILLARD Jean, *La société de consommation*, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais », 1996, 318 p.

BAUDRILLARD Jean, *La Transparence du mal. Essai sur les phénomènes extrêmes*, Paris, Galilée, 1990.

BAUDRILLARD Jean, *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée, 1981.

BECKER Karin, « Photojournalism and the Tabloid Press », *Journal of Communication*, vol. 39, n° 2, 1989, pp. 43–55.

BENJAMIN Walter, *Petite histoire de la photographie*, 1931, in *Œuvres III*, trad. Maurice de Gandillac, Rainer Rochlitz, Pierre Rusch, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais », 2000, p. 256.

BOLTANSKI Luc, *La souffrance à distance : morale humanitaire, médias et politique*, Paris, Métailié, 1993,

CARBONI Nicola, « Mediatization of the Early Automobile: A Visual Analysis of the Illustrated Press in the Late 19th and Early 20th Century », *Artl@s Bulletin*, vol. 12, n° 1, 2023. <https://doi.org/10.7771/2385-4729.1334>

FRIED Michael, *La place du spectateur : Esthétique et origines de la peinture moderne*, Paris, Gallimard, 1990.

FREUD Sigmund, *Le fétichisme*, 1927. Traduction française in *Névrose, psychose et perversion*, Paris, Presses Universitaires de France, 1973.

Harcourt Brace Jovanovich, *The Philosophy of Andy Warhol (From A to B and Back Again)*, 1975.

KALIFA Dominique, *L'encre et le sang. Récits de crimes et société à la Belle Époque*, Paris, Fayard, 1995, 362 p.

KENNEDY Liam et PATRICK Caitlin (dir.), *The Violence of the Image: Photography and International Conflict*, Londres, I.B. Tauris, coll. « International Library of Visual Culture », 2014, 304 p.

KRISTEVA Julia, *Pouvoirs de l'horreur : Essai sur l'abjection*, Paris, Seuil, 1980.

LUGON Olivier, *Le Style documentaire : D'August Sander à Walker Evans, 1920–1945*, Paris, Macula, 2001.

MARINETTI Filippo Tommaso, « Manifeste du Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909.

MCLUHAN Marshall, *Understanding Media: The Extensions of Man*, New York, McGraw-Hill, 1964, 318 p.

NEWAY Adrian, *How to Build a Car: The Autobiography of the World's Greatest Formula 1 Designer*, Londres, HarperCollins, 2017.

NIETZSCHE Friedrich, *Ainsi parlait Zarathoustra*, trad. Henri Albert, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais », 1972 (édition originale allemande : 1883–1885).

PRIGOGINE Ilya et STENGERS Isabelle, *La Nouvelle Alliance : Métamorphose de la science*, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais », 1979.

SONTAG Susan, *On Photography*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 1977.

SONTAG Susan, *Devant la douleur des autres*, trad. de l'anglais par F. Durant-Bogaert, Paris, Christian Bourgois, 2003, 139 p.

TALEB Nassim Nicholas, *Antifragile: Things That Gain from Disorder*, New York, Random House, 2012.

TESTER Keith, *Media, Culture and Morality*, Londres, Routledge, 1994.

TUFEKCI Zeynep, *Twitter and Tear Gas: The Power and Fragility of Networked Protest*, New Haven, Yale University Press, 2017.

VIRILIO Paul, *Guerre et cinéma I : Logistique de la perception*, Paris, Cahiers du cinéma, 1984.

VIRILIO Paul, *L'Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, 1980.

ZOLA Émile, *La Curée*, Paris, Charpentier, 1871.

Filmographie :

Frère LUMIERE et MAURICE Clément, *Départ des voitures automobiles à Paris*, 1896

MÉLIES Georges, *Automaboulisme et Autorité*, 1899

GUY Alice, *Enlèvement en automobile et mariage précipité*, 1903

CHAPLIN Charlie, *The Kid Auto Races at Venice*, 1914

LUDWIG Edward, *The Big Wheel*, 1949

FRANKENHEIMER John, *Grand Prix*, 1966

CRONENBERG David, *Crash*, 1996

DUCOURNAU Julia, *Titane*, 2021

CARPENTER John, *Christine*, 1984, Adaptation du roman de KING Stephen, *Christine*, 1983

STEVENSON Robert, *The Love Bug*, 1968

PIALAT Maurice, *Nous ne vieillirons pas ensemble*, 1972

SAUTET Claude, *Les choses de la vie*, 1970

SHUICHI Shigeno, *Initial D*, 1995 - 2013

SAUTET Claude, *Max et Les ferrailleurs*, 1971

MILLER George, *Mad Max*, 1979

ARRABAL Fernando, *Le cimetière des voitures*, 1983

MORVAN Justine, NOGUÈS Kevin, *Duchamp, la baronne et le mystère de l'urinoir*, Film Documentaire, 2024

ARRABAL Fernando, *Le Cimetière des voitures*, Espagne, 1983, 90 min.

CARPENTER John, *Christine*, États-Unis, Columbia Pictures, 1983, 110 min. Adaptation du roman de Stephen King *Christine* (1983).

CHAPLIN Charlie, *Kid Auto Races at Venice*, États-Unis, Keystone Studios, 1914, 6 min.

CRONENBERG David, *Crash*, Canada, Alliance Communications Corporation, 1996, 100 min.

DUCOURNAU Julia, *Titane*, France, Kazak Productions, 2021, 108 min. Palme d'Or au Festival de Cannes 2021.

FRANKENHEIMER John, Grand Prix, États-Unis, Metro-Goldwyn-Mayer, 1966, 176 min.

LUMIÈRE Louis et MAURICE Clément, *Départ des voitures automobiles à Paris*, France, Société Lumière, 1896, film muet, 45 s.

GUY Alice, *Enlèvement en automobile et mariage précipité*, France, Gaumont, 1903, 3 min.

GUAN, Hu, director. *Black Dog*. The Seventh Art Pictures, 2024. 110 min.

LUDWIG Edward, *The Big Wheel*, États-Unis, Republic Pictures, 1949, 92 min.

MAURICE Clément, *Voitures automobiles*, France, Société Lumière, 1896, 1 min.

MÉLIÈS Georges, *Automaboulisme et Autorité*, France, Star Film, 1899, 1 min.

MILLER, George, director. *Furiosa: A Mad Max Saga*. Warner Bros. Pictures, 2024. 148 min.

MILLER, George, director. *Mad Max*. Kennedy Miller Productions, 1979. 93 min.

MILLER, George, director. *Mad Max 2: The Road Warrior*. Kennedy Miller Productions, 1981. 96 min.

MILLER, George, director. *Mad Max Beyond Thunderdome*. Kennedy Miller Productions, 1985. 107 min.

MILLER, George, director. *Mad Max: Fury Road*. Warner Bros. Pictures, 2015. 120 min.

MORVAN Justine et NOGUÈS Kevin, *Duchamp, la baronne et le mystère de l'urinoir*, France, 2024, Film documentaire.

PIALAT Maurice, *Nous ne vieillirons pas ensemble*, France, Les Films du Losange, 1972, 106 min.

SAUTET Claude, *Les Choses de la vie*, France, Les Films de la Boétie, 1970, 89 min.

SAUTET Claude, *Max et les ferrailleurs*, France, Les Films de la Boétie, 1971, 112 min.

TARANTINO Quentin, director. *Death Proof*. Dimension Films, 2007.

Mémoire :

FRETAY Emilie : *LA VOITURE, ESPACE INTIME* - Direction : John Lvoff & Valérie Mrejen
- ENSLL - 2017

BARBIER Brice : *L'AUTOMOBILE : LA VITESSE AU CINÉMA* - Direction : Tony Gauthier & Claude Gazeau - ENSLL - 2014

Bibliographie artistique et exposition :

BALDACCINI César, *520 tonnes*, Biennale de Venise, 1995.

BARTH Miles, *Weegee's World*, New York, Museum of Modern Art / Bulfinch Press, 1993.

BELLABAS François, *Blank Memory*, exposition au Centre Photographique d'Île-de-France, Pontault-Combault, 27 avril – 21 juillet 2024.

BELLABAS François, *MOTORSTUDIES*, projet en cours depuis 2016.

BURDEN Chris, *Porsche with Meteorite*, 2013

BURDEN Chris, *Trans-Fixed*, 1974

CREWDSON Gregory, *Alone Street*, New York, Aperture, 2021, 180 p.

Crash de la Mercedes de Pierre Levegh, 23e édition des 24h du Mans, 1955

DE BEYTER David, *Auto Sculpture I*, extrait de film 16 mm, 2015.

DE BEYTER David, *Paranoïd #11*, 2020.

DE BEYTER David, *Constellation II*, 2017.

DE BAER Marcel, *By Accident*, Anvers, FIFTY ONE Publications, 2023, 145 p.

DE BAER Marcel - 180B, Belgium, 1961-1977

DE BAER Marcel - 545B, Belgium, 1961-1977

DESCOTTES Nicolas, *Bones*, série photographique.

EGGLESTON William, *Untitled*, photographie, 1974.

EVANS Walker, *Joe's Auto Graveyard*, 1935

FRANK Robert, *The Americans*, Paris, Delpire, 1958.

FRIEDLANDER Lee, *America by Car: Limited Edition*, San Francisco, Fraenkel Gallery, 2010.

IMAGO, *Le crash Romain Grosjean (Haas) au Grand Prix de Bahreïn 2020*.

MAILAENDER Thomas, *Crash Archive*, projet en cours, 2024.

ODERMATT Arnold, extrait de « *Karambolage* », 2003

MAC VAL, *Humain Autonome : Déroutes*, exposition collective au Musée d'Art Contemporain du Val-de-Marne, Vitry-sur-Seine, 26 avril – 22 septembre 2024.

RAY Charles, *Unpainted Sculpture*, sculpture en fibre de verre d'une voiture accidentée, 1997.

RUSCHA Edward, Twentysix Gasoline Stations, Los Angeles, National Excelsior Press, 1963.

RUSCHA Edward, Thirtyfour Parking Lots, Los Angeles, Edward Ruscha, 1967.

SHEELER Charles, Criss-Crossed Conveyors, River Rouge Plant, Ford Motor Company, 1927

SHEELER Charles, River Rouge Plant, 1932

SCHIPPER Jonathan, Slow-Motion Car Crash (Slow Inevitable Death of American Muscle), installation cinématique, 2009.

SCHIPPER Jonathan, UNDER DESTRUCTION, Museum Tinguely - Basel Switzerland - 2010

TINGUELY Jean, Fragment from Homage to New York, 1960

TINGUELY Jean, Homage to New York, 1960

WILES Robert C., May 1, 1947.

WARHOL Andy, « Fallen Body », Death and Disaster Series 1962–1967

WARHOL Andy, Gerard Malaga, Chic Death, 1971

WARHOL Andy, Green car crash, green burning car I, 1963

WARHOL Andy, White Disaster (White Car Crash 19 Times), 1963

WARHOL Andy, Orange Car Crash (5 Deaths 11 Times in Orange) (Orange Disaster), 1963

WARHOL Andy, Green Disaster de la série Death and Disaster, 1963

WEEGEE, *car crash*, upper 5th ave, 1941

WEEGEE, *Car Crash*, 1941

Articles et Podcast :

CASTRO Teresa, *Une cartographie du crime : les images d'Alphonse Bertillon*, 2011, Musée Criminocorpus : <https://journals.openedition.org/criminocorpus/354>

SATTLER Edouard. *La photographie métrique* 1904, Musée Criminocorpus : <https://criminocorpus.org/fr/ref/113/520/>

CASTRO Teresa, « Une cartographie du crime : les images d'Alphonse Bertillon », Criminocorpus, 2011 : <https://journals.openedition.org/criminocorpus/354>

IMCDB (Internet Movie Cars Database), site référençant les véhicules présents dans le cinéma et les séries : <http://imcdb.org/>

PAQUOT Thierry, « Paul Virilio, critique de la tyrannie de la vitesse », France Culture, 19 août 2021. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/paul-virilio-critique-de-la-tyrannie-de-la-vitesse-4627191>

REUMONT François, « Produire en virtuel », AFC – Association Française des directeurs de la photographie Cinématographique, 2021 : <https://www.afcinema.com/Produire-en-Virtuel.html>

SALLES Daniel, « Presse à la Une, L'irrésistible attraction du fait divers », BNF – Les Essentiels, 2012 : <https://essentiels.bnf.fr/fr/societe/medias/2976bcba-5115-409a-8191-d1e925cfea5a-genres-presse-presses-genre/article/d3e0053d-0acb-4f7f-a1f0-1352a5fd5a8b-irresistible-attraction-fait-divers>

SATTLER Édouard, La photographie métrique, 1904, Musée Criminocorpus :
<https://criminocorpus.org/fr/ref/113/520/>

SÉCLIER Philippe, Autophoto : l'automobile dans l'œil des photographes, émission radio, Radio France, 2017 :
<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-reportage-de-la-redaction/autophoto-l-automobile-dans-l-oeil-des-photographes-6548022>

TILLIER Bernard, « Le journal, un magasin d'images : L'illustration dans la presse au 19^e siècle », Presse à la Une, BNF – Les Essentiels, en partenariat avec le CLEMI et l'AFP, 2012 :
<https://essentiels.bnf.fr/fr/societe/medias/b301c6f3-73f9-4882-81c8-5b81d897a876-gazette-internet/article/bac05735-acfe-4f32-ac88-13bc20d16c67-journal-un-magasin-images>

Présentation de la partie pratique :

La PPM consiste en la réalisation de deux séries de photographies sur Midjourney de crash automobile. Une série constituée de crash sculptural en noir et blanc avec une approche épurée dans le but de rendre le crash esthétique dans sa forme et non dans son fond (qui est donc aseptisé de toute forme de danger et de violence). L'autre directement ancrée dans une forme dystopique, capturant des avants, pendants et après crash de différents modèles, différentes époques et avec diverses intensités de violence.

Le but est, comme expliqué en partie 2.3.3, de contrôler tous les aspects du crash pour lui enlever son rapport ambigu avec la violence humaine. La spectacularisation du crash se joue dans sa forme esthétique et pas dans le risque qu'il apporte.

Ainsi, je souhaite réaliser des tirages dans un format assez grand afin de pouvoir prendre du recul sur les images et observer des tableaux de crash. Les tirages seront en haute réflexion afin de symboliser la carrosserie et de contrebalancer avec la tôle froissée.

Dans cette idée d'utiliser une intelligence artificielle pour contrôler le crash, je souhaite faire vivre au spectateur une expérience plus réaliste encore. De cette manière, à l'aide du logiciel de simulation BEAMNG Drive ainsi que d'un casque de réalité virtuelle et d'un simulateur de course (volant plus pédalier), je souhaite proposer la possibilité de se confronter de cette expérience contrôlée du crash. Le but est de mettre en avant la manière dont un algorithme de simulation peut tromper l'Homme dans son expérience du crash, en le protégeant du danger d'un crash physique. Le crash pourra être vécu en boucle, dans une expérience esthétique et réaliste.