
LE RÊVE ET LA SCIENCE : HENRY DEUTSCH DE LA MEURTHE, ICARE ET LA MUSIQUE AÉRONAUTIQUE EN FRANCE AVANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Federico Lazzaro et Marie-Pier Leduc

La Lira è la Macchina, oggi.
Paolo Buzzi, « Inno alla poesia nuova »¹

[C]ette période bien spéciale de l'histoire, couronnée
par le triomphe de l'aviation, ce rêve millénaire des races.
Marinetti, *D'Annunzio futuriste et le « mépris de la femme »*²

L'homme, sous la chanson active du moteur s'élève...
Louis Payen, « Dans la clarté »³

INTRODUCTION : « NOUS CHANTERONS [...] LE VOL GLISSANT DES AÉROPLANES »

Dans une lettre de 1940 au quotidien de Turin *La Stampa*, Filippo Tommaso Marinetti (1876–1944) affirme que l'opéra *L'aviatore Dro* [*L'aviateur Dro*] de son confrère futuriste Francesco Balilla Pratella (1880–1955) avait offert, en 1920, le premier exemple d'« aéromusique » (cité dans Nicolodi 2011, 27). Avant même sa première représentation, Marinetti croyait qu'il fallait défendre le caractère novateur de cette œuvre — qu'il considérait comme le premier opéra sur un sujet d'aviation. Pour cette raison, en 1914, il aurait invité Pratella à ne parler publiquement de son œuvre encore inédite que sous le titre initialement prévu, *L'eroe* [*Le héros*], afin d'empêcher qu'un tiers plagie l'idée de mettre en scène l'aviation (Albertario 2012, 28)⁴. Cette tentative d'accorder la primauté de la transposition musicale des avions et de l'aviation au futurisme, dont Marinetti

¹ Marinetti et Buzzi ([1912] 2004, 107).

² Marinetti ([1909b] 2015, 137).

³ Cain (1911, 6).

⁴ La première représentation de *L'aviatore Dro* a eu lieu au Teatro Comunale de Lugo di Romagna (Italie) en 1920, mais Pratella avait présenté la première version de cet opéra (intitulé à l'époque *L'eroe*) à l'éditeur Sonzogno dès mars 1914. La partition définitive avec le nouveau titre sera remise à

a été le promoteur et chef de file dès 1909 avec son premier Manifeste, se heurte cependant à la réalité des faits : ces sujets avaient inspiré de nombreuses œuvres musicales composées avant le futurisme ou en parallèle avec le mouvement mais sans rapports (du moins explicites) avec lui. C'est notamment le cas de l'opéra *Icare* d'Henry Deutsch de la Meurthe, représenté à l'Opéra en 1911 et dont Marinetti semble avoir ignoré l'existence, qui détient en réalité la primauté du sujet.

Dans cet article, nous nous concentrerons sur la figure d'Henry Deutsch de la Meurthe (1846–1919), industriel et compositeur français, qui constitue un cas tout à fait singulier dans le panorama musical français de la première moitié du XX^e siècle en raison de l'interaction entre son activité professionnelle dans l'industrie du pétrole, son mécénat aéronautique et musical et ses nombreuses compositions inspirées par les machines et plus particulièrement le dirigeable et l'avion. Son opéra *Icare* (1911), adaptation du mythe grec à la sensibilité « philaéronautique », précède *L'aviatore Dro* de Pratella dans la représentation musicale et scénique du rêve de l'aviateur qui, bien que seulement pour quelques instants, devient réalité. *Icare* s'inscrit dans un corpus de mélodies et morceaux instrumentaux que Deutsch de la Meurthe consacre à l'aéronautique et aux héros de l'aviation dès le début du siècle — par exemple, la *Santos-Valse* (1901) composée en l'honneur de l'aérostier Alberto Santos-Dumont et *Vers les cieux (À la conquête de l'air)* (1909). Ces pièces font partie d'une constellation de courtes œuvres sans postérité sur le thème de l'aéronautique dont la musique en feuilles française de ces années est riche. Ce répertoire s'avère un complément musical au discours autrement verbal et photographique sur l'aviation — mais on pourrait étendre ces considérations à tout « machinisme » confondu —, qui foisonne dans les journaux et les revues sportives de l'époque et qui se retrouve en outre dans quelques œuvres de fiction et de poésie⁵. Similairement aux reportages, cette musique en feuilles a pour but de fixer un événement dont elle devient à la fois compte-rendu et souvenir.

Après avoir fourni un aperçu de cette constellation de courtes pièces à sujet aéronautique, nous nous attarderons plus particulièrement à la figure de Deutsch de la Meurthe (son mécénat aéronautique et musical, ses liens avec le milieu musical et son activité de compositeur) et surtout à l'analyse de son opéra *Icare* mis en perspective dans un premier temps avec *L'aviatore Dro* de Pratella, et dans un second temps avec les autres morceaux à sujet machiniste composés par l'industriel. L'étude que nous proposons de la musique de Deutsch de la Meurthe dans son contexte a comme double objectif de présenter un répertoire oublié et d'en interroger les fonctions et le style : quelles sont les circonstances qui entourent l'écriture et l'exécution d'une pièce à sujet aéronautique ? Comment ce sujet est-il traité par les paroliers et librettistes ? Quel est le rapport des

Sonzogno en 1915 (Lombardi 1996, 178 et 183; Albertario 2012, 27–29; Albertario 2013, auquel on renvoie pour une étude approfondie de *L'aviatore Dro*).

⁵ Les premiers titres de littérature à sujet d'aviation paraissent entre 1909 et 1911 : par exemple, *L'Aviateur du Pacifique* d'Émile Driant, *L'Aéroplane fantôme* de Paul d'Ivoi ou encore *L'Aile* de Jean Richepin. Du côté de la poésie, Apollinaire compose en 1910 un poème intitulé « L'Avion », et Edmond Rostand publie « Le Cantique de l'aile » dans *L'Illustration* en 1911 (Odaert 2016).

topoi musicaux de l'aéronautique avec ceux des autres machines? Quels sont les moyens par lesquels Deutsch de la Meurthe transpose en musique un programme aéronautique?

Glenn Watkins, dans un chapitre de *Proof Through the Night: Music and the Great War* (2003), a fourni la seule étude musicologique sur Deutsch de la Meurthe à ce jour. Le cas de l'industriel-compositeur est invoqué pour situer le style machiniste et censément aéronautique de la «Toccata» qui conclut *Le Tombeau de Couperin* de Ravel (1917). Watkins présente quelques jalons de l'histoire de l'aviation en France, expose la fascination de Ravel pour l'aviation et retrace dans les pièces de Deutsch de la Meurthe de possibles antécédents de certaines des figures musicales de la «Toccata» (Watkins 2003, 176–195). Notre approche diffère de celle de Watkins en ce que, plutôt que de solliciter Deutsch de la Meurthe pour éclairer la production d'un compositeur canonique, nous le mettons au centre de la scène: en tant que compositeur, il se révèle être une figure exprimant musicalement une vision personnelle de l'aviation; en tant que mécène et industriel actif dans le milieu musical et sportif, il contribue à créer l'engouement pour le machinisme que sa musique incarne. Dans une perspective d'histoire culturelle de la musique, nous nous intéressons à ces manifestations musicales plus marginales en tant qu'indices qui permettent de reconstruire les sujets ayant suscité des débats, l'adhésion spontanée ou le dédain, ainsi que la façon dont ils ont pénétré l'imaginaire et le quotidien des Français-es d'une époque.

Le Manifeste du futurisme, souvent considéré comme un initiateur de l'exaltation de la vitesse et des machines, pourra en conséquence être reconsidéré à la lumière des valeurs et traits caractéristiques de la production discursive et artistique (musicale ou non) autour des sports machinistes (automobile et aviation). Il faut cependant préciser que la force du Manifeste du futurisme publié le 20 février 1909 en une du quotidien français *Le Figaro* a été d'explicitier et de rendre programmatique une tendance qui se profilait en France depuis au moins l'Exposition universelle de Paris de 1900, consacrée à la célébration de la «fée électricité»: l'adéquation de l'art (ses thèmes, ses techniques) et de l'artiste (son mode de vie, ses valeurs, son inspiration) au nouveau rythme de la vie caractérisé par le rapport quotidien avec les machines (Marinetti [1909a] 2015). Si l'appel à une adéquation de l'art à la vie moderne remonte au moins à Baudelaire⁶, Marinetti a volontairement adopté un ton provocateur et incendiaire. Parmi les lecteurs du Manifeste, plusieurs partageaient déjà cette passion pour la vitesse⁷ et ses courageux acteurs («l'homme qui tient le volant»⁸). En France, où le principal journal sportif s'intitule *L'Auto*, le rôle central que l'automobile tient dans le Manifeste⁹ n'était certainement

⁶ De Villers (1986, 27) considère cette idée parmi les «aspects traditionnels» du Manifeste, au même titre que la foi en la jeunesse.

⁷ Manifeste, point 4. La vitesse avait bien sûr aussi ses détracteurs, voir Studeny (1995, chapitre 12).

⁸ Manifeste, point 5.

⁹ C'est l'automobile qui suscite le Manifeste de 1909 (dont le prologue est une narration de l'accident de voiture qui a poussé Marinetti à fonder le futurisme), et devient, au point 4, presque un symbole métonymique de l'âge des machines, «plus belle que la *Victoire de Samothrace*».

pas scandaleux en soi. Aussi, plusieurs lecteurs du *Figaro* faisaient sans doute partie de la « foule enthousiaste » applaudissant « le vol glissant des avions » que le Manifeste appelle à chanter (point 10). L'année 1909 avait d'ailleurs tout de suite été considérée par les contemporains comme un moment pivot dans l'histoire de l'aviation « non plus par les progrès techniques [...], mais par l'élan social [...] : à côté des faits sensationnels, des apports considérables de capitaux, la fondation de grosses entreprises financières, la création d'écoles, la constitution de sociétés, l'éclosion de projets de toute nature » (Caslant 1910, 106–107). Deutsch de la Meurthe jouait un rôle clé dans tous ces domaines. C'est sur les rencontres entre l'actualité aéronautique et les souvenirs musicaux qu'elles suscitaient qu'il est nécessaire de s'arrêter afin de prendre la mesure de la place que l'aviation avait dans la musique publiée en France dans la première décennie du XX^e siècle.

MORCEAUX (MUSICAUX) D'UN DISCOURS

L'aviation dans la société française : la presse et la musique en feuilles

L'historiographie aéronautique s'est construite autour de la figure de quelques pionniers, mettant de l'avant leur ingéniosité, leur témérité et leur courage. Après le premier voyage d'un homme en montgolfière en 1783, la conquête de l'air se développe par l'ajout de systèmes de propulsion et de direction aux aérostats (les plus légers que l'air) à la fin du XIX^e siècle : c'est la naissance du dirigeable. L'avion motorisé et manœuvrable (le « plus lourd que l'air », qui prendra éventuellement le nom d'avion) se développe en parallèle aux États-Unis avec les frères Wilbur et Orville Wright et en France avec Gabriel Voisin et son frère Charles (ainsi que les pilotes Henry Farman et Léon Delagrange) dans un « match franco-américain » qui s'étend de 1902 à 1908. L'avantage est aux Wright qui ont réussi le 17 décembre 1903 à faire voler un biplan à moteur. Ensuite, les tentatives (parfois réussies) pour améliorer les machines volantes et l'établissement de nouveaux records s'enchaînent dans les deux pays. En 1908, Wilbur Wright arrive en France pour établir la supériorité de l'invention américaine sur celle des Voisin (Chadeau 1996, 31–34).

Le déplacement du « match » en sol français engendre un engouement particulier pour l'aviation en France, qui se traduit par une couverture médiatique sensationnaliste (*ibid.*, 34)¹⁰. Considérée à ses débuts avant tout comme un sport (*ibid.*, 48–53), au même titre que la boxe, le cyclisme et l'automobile, c'est d'abord la presse sportive qui s'empare du sujet, comme le bimensuel illustré *La Vie au Grand Air* qui consacre un pourcentage toujours plus élevé d'articles à l'aviation jusqu'en 1910, passant d'un peu plus de 5 % en 1906 (principalement de courts articles) à un peu plus de 12 % en 1908, 35 % en 1909, avec un point culminant en 1910 avec un peu plus de 41 % des textes du magazine qui sont consacrés à l'aéronautique, qui plus est avec de nombreuses « unes » et articles

¹⁰ Pour une étude plus poussée de cette couverture médiatique des premiers aviateurs, voir Hans Ulrich Jost (2018) qui a porté une attention particulière au cas suisse.

développés (Robène 2018, 126)¹¹. La « grande presse » suit la vague, et le développement de la photographie de presse permettra d'exploiter le « spectacle aérien » offert par les exhibitions et les compétitions aéronautiques, souvent commanditées par la presse elle-même (Chadeau 1996, 58–61)¹². Les 15 premiers numéros du quotidien illustré *Excelsior* lancé le 16 novembre 1910 par Pierre Lafitte (qui était également l'éditeur de *La Vie au Grand Air*) illustre bien cet engouement : 16 photographies ou montages photographiques traitant d'aviation sont publiés dont deux en première page. Le journalisme aéronautique existait bien avant — en fait dès la montgolfière —, mais ces années sont caractérisées par la massification de l'intérêt pour l'aviation qui n'est donc plus l'apanage des seuls scientifiques, sportifs et mondains (Simard-Houde 2018).

Le thème de l'aéronautique s'immisce dans les objets et images du quotidien et nourrit la littérature, la peinture¹³ et, phénomène moins étudié, la musique. De nombreuses partitions sur le sujet de l'aéronautique ou dédiées à un aviateur sont composées dans les premières années du siècle. Il s'agit principalement de musique en feuilles, notamment des chansons et des pièces pour piano, en plus de quelques marches. Rares sont les pièces qui cherchent à imiter le vol de l'avion, l'association entre musique et aviation se faisait principalement au niveau textuel (paroles, titre, dédicace) et paratextuel (couverture illustrée). Ainsi, l'aviateur franco-brésilien Alberto Santos-Dumont se voit consacrer des pièces au fur et à mesure que ses exploits s'accumulent. Après avoir remporté le Prix Deutsch de la Meurthe, une somme de 100 000 F récompensant le premier vol en dirigeable parcourant en aller-retour la distance entre Saint-Cloud et la Tour-Eiffel en moins de 30 minutes — ce que l'aérostat fit en octobre 1901 (Chadeau 1995, 50) —, Santos-Dumont se retrouve honoré dans *Santos-Valse* pour piano écrit par Deutsch de la Meurthe lui-même pour le banquet à l'honneur de son exploit le 11 novembre 1901. En plus de la version originale, comprenant une couverture montrant Santos-Dumont en approche de la tour Eiffel dans son dirigeable et une vignette avec un portrait de l'aviateur (Fig. 1), Hachette en publie une version pour orchestre en 1907. En 1905, une autre valse pour piano, *Aérienne*, par un certain G. Albert est dédiée « À Monsieur Santos-Dumont », alors que la vedette de l'aéronautique poursuit le développement de diverses machines volantes et fait des essais jusqu'en 1909. Si certaines tentatives sont fructueuses, d'autres se terminent par des accidents ou avortent en raison de bris mécaniques. Ce sont ces accidents, bris et inlassables tentatives de l'aviateur qui sont tournées en dérision dans *L'Aviateur Santos* (1906), sous-titré « Chanson rosse » et signé par Tup Tup (paroles) et L. Bonville (musique) : par un effet d'accumulation, la chanson décrit le bris tour à tour de l'hélice, d'une poutre, d'une roue, de la nacelle... et de la tête de Santos-Dumont, avant

¹¹ Toujours selon Robène (2018), l'engouement s'estompe ensuite légèrement, avec une proportion tout de même appréciable du périodique consacrée à l'aéronautique (plus de 39 % en 1911, 29 % en 1912 et 25 % en 1913).

¹² Luc Robène (2018, 120) affirme même que « les grands quotidiens inventent littéralement la condition sportive du vol humain ».

¹³ Pour plusieurs exemples, voir Ory (1991) et Wohl (1994). En 1909, l'Académie française avait parrainé une compétition poétique sur le thème de la conquête de l'air (Watkins 2003, 178).



Figure 1. Couverture de *Santos-valse* d'Henry Deutsch de la Meurthe (Hachette, 1901), Smithsonian Libraries, <https://library.si.edu/digital-library/book/santosvalseoodeut>

que le refrain commente chaque fois « mais ça n'fait rien, | Tout va très bien ! | Dans huit jours ell' s'ra remplacée, | Et nous pourrons, sans nous lasser, | L'expérience recommencer ! ».

Jusqu'en 1908, quelques autres partitions sur le thème de l'aéronautique voient le jour en France (nous les estimons à environ deux dizaines). À partir de 1909 et plus encore 1910, le nombre de morceaux sur l'aviation connaît une véritable explosion, en parallèle à la médiatisation toujours plus grande de la machine volante. La saison 1910 du music-hall L'Olympia s'ouvrait d'ailleurs le 5 janvier avec le divertissement *L'aéroplane* (Gutsche-Miller 2015, 227).

C'est aussi durant ces années que l'armée française commence à s'intéresser à l'avion. Certaines partitions sont directement liées à l'actualité. En 1910, Georges Piquet publie le *Départ des aviateurs*, une marche pour piano « À la gloire des Santos-Dumont, Blériot, Wright, Farman, Latham, de Lambert, Paulhan, Curtiss, Rougier », soit les grands noms de l'aéronautique du moment. D'autres pièces feront plus particulièrement allusion à la figure de Louis Blériot qui est le premier à avoir traversé la Manche en avion, exploit réalisé le 25 juillet 1909 et qui le propulse dans la célébrité. Toujours en 1910 est publié *Le Circuit de l'Est* (paroles et musique d'Antonin Louis) qui renvoie à la compétition en six étapes (Paris-Troyes-Nancy-Charleville-Douai-Amiens-Paris) organisée par le journal *Le Matin* au mois d'août. La partition, qui rend hommage « À la gloire des Aviateurs français » et est dédiée au journal *Le Matin*, reprend l'air des *Pioupious d'Auvergne* (1887) d'Antonin Louis lui-même, une chanson nationaliste qui a agi en son temps comme « marche officieuse du boulangisme » (Joly 2005, 247) et dont le compositeur reprendra l'air à plusieurs occasions¹⁴. Fidèles à l'esprit des *Pioupious d'Auvergne*, les paroles du *Circuit de l'Est* versent elles aussi dans le nationalisme en clamant la supériorité des aviateurs français. La couverture inscrit les aviateurs dans un projet quasi religieux, avec un photomontage du circuit avec les différentes villes-étapes représentées par leur cathédrale ou grande église respective superposé à deux dessins d'aéroplane.

La presse joue un rôle direct dans la composition d'au moins une œuvre. En 1912, dans la foulée de la création officielle de l'aviation militaire et de la souscription nationale pour l'aéronautique militaire¹⁵, *Excelsior* lance un concours pour une « Marseillaise de l'Aviation ». Le quotidien aurait reçu 1754 partitions sur les paroles patriotiques de Pierre Henry ([Anonyme] 1912a)¹⁶. La partition de Paul Dugas, qui remporte le concours, est dédiée au Colonel Hirschaeur — récemment nommé inspecteur permanent de l'aéronautique militaire —, et la couverture affiche les couleurs du drapeau français (voir Fig. 2).

En 1909, *L'Oiseau de France: chanson-marche des aviateurs* de Mulhausay (paroles) et Gabriel Darcy¹⁷ (musique) jouait déjà sur le thème du nationalisme, mais de façon humoristique en ridiculisant le Zeppelin, dirigeable rigide de marque allemande qui avait assuré la supériorité militaire de l'Allemagne dans les airs au début du siècle (Chadeau 1996, 69–72) et que les Français souhaitaient détrôner avec le développement de leur aviation. Après un premier couplet à la gloire de l'aviation française, le deuxième couplet s'adresse au « pauvre Zepp'lin » : « Quand tu t'soulèves avec effort | T'as l'air d'un saucis de Francfort | Qui voudrait voler au-dessus d'sa choucroute ! ». Le troisième couplet reste dans l'humour, mais cette fois-ci grivois, un registre qui

¹⁴ « Pioupiou » signifie jeune soldat. L'air est notamment repris pour *À bas la chambre!* (1888), *Gloire à Marchand!* (1899) et *Liberté!* (1902).

¹⁵ Signalons que la musique participe à cette souscription: la valse pour piano *Les Avions* d'André Lasabatie (1912) est « vendue au bénéfice de l'aviation militaire ».

¹⁶ Le quatrième couplet est particulièrement significatif: « L'Oiseau de France est pacifique, | Mais que la patrie héroïque | Désire venger quelque affront. | En farouche essaim, qui tournoie, | Nos oiseaux deviendront de proie, | Et des griffes leur pousseront ».

¹⁷ Pseudonyme employé par le musicographe Émile Vuillermoz pour la composition de musique légère.

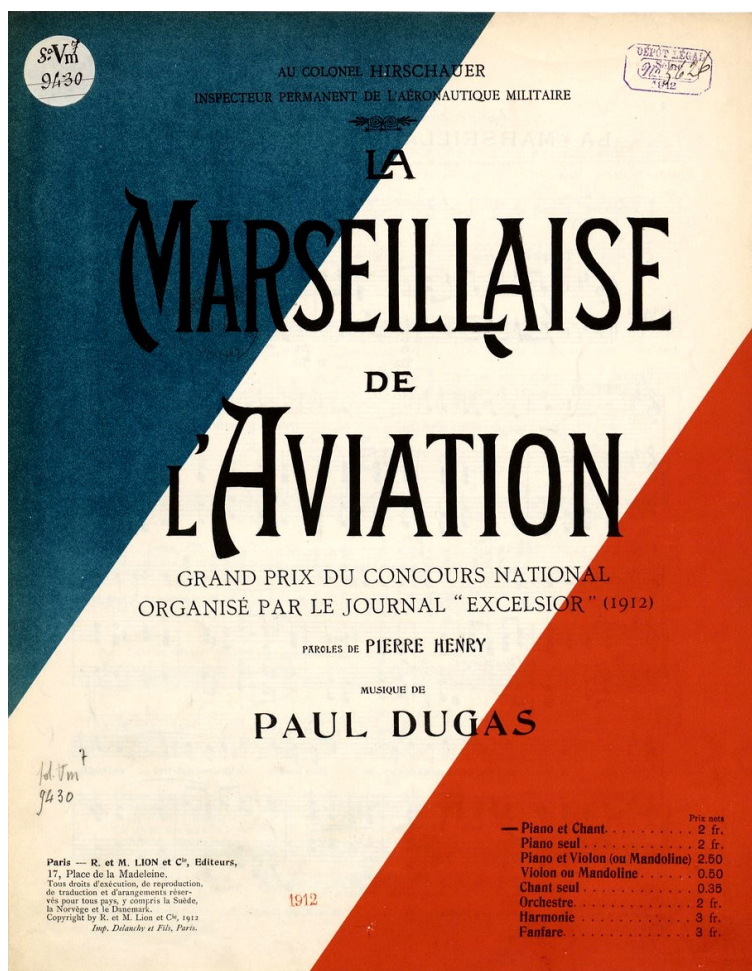


Figure 2. Couverture de *La Marseillaise de l'aviation*, paroles de Pierre Henry et musique de Paul Dugas (Éd. R. et M. Lion et Cie, 1912), Bibliothèque nationale de France, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k880963j>.

sera amplement utilisé dans les chansons d'aviation des années suivantes. Sur la couverture, la facette nationaliste et grivoise convergent : une Marianne art nouveau, les jambes découvertes et les seins au vent, serre comme un drapeau un mât de l'aile du biplan sur lequel elle repose (Fig. 3).

En effet, certaines thématiques du vol en avion (oiseau, monter au ciel, s'en aller dans les airs, manœuvrer l'appareil, panne du moteur, etc.) sont particulièrement propices aux allusions sexuelles. L'aviation n'est alors qu'un prétexte au calembour paillard, parfois particulièrement osé comme dans *La Leçon d'aéroplane* (1910) de L. Fauriol et E. Rémondin (paroles) et Émile Spencer¹⁸

¹⁸ Pseudonyme d'Alexis-Xavier Spencer-Owen.



Figure 3. Couverture de B. Blottière pour *L'Oiseau de France*: chanson-marche des aviateurs, paroles de Mulhausay et musique de Gabriel Darcy [Émile Vuillermoz] (A. Z. Mathot, 1909), Bibliothèque nationale de France.

(musique) où la narratrice chante: « À côté d'lui dans la nacelle | J'ai pris le levier a plein' main | Lui s'occupait d'la manivelle | Plus je serrais | Plus ça montait | Je jouissais... du paysage | Ah! Que c'est beau! | En aéro | À deux de faire un p'tit voyage »¹⁹. Ces chansons grivoises, qui vont pour certaines jusqu'à nommer des aviateurs²⁰, montrent bien à quel point l'aviation et ses héros ont pénétré la culture populaire à partir de 1909.

¹⁹ Extrait de la 2^e moitié du 3^e couplet. Plus loin, dans le 4^e couplet: « Notre appareil est trop chargé | Car en matière d'Aéroplane | Faut d'abord qu'il soit déchargé | J'tons tout en l'air pour que l'on plane | Il jeta tout | Et moi itou | Et comm' je n'avais plus d'corsage | Pour cacher | Mon émotion | J'fis dans ses bras... un p'tit voyage ».

²⁰ Par exemple, *Dans mon aéroplane* (1909) d'Henri Christiné et Eugène Christien (paroles) et Harry Fragson (musique) mentionne le nom d'un des frères Wright à qui un amant aurait

La production de chansons d'aviation oscillant entre hommage, glorification, dérision, et grivoiserie²¹ se poursuit avec plusieurs dizaines de morceaux jusqu'en 1914, après quoi la guerre réorientera le thème vers l'hommage aux aviateurs au front et la commémoration de ceux qui y ont perdu la vie. Aux côtés des chansons à fort caractère nationaliste et celles humoristiques ou paillardes, certains morceaux offrent aussi une célébration des possibilités de l'aviation. Par exemple, *L'Aéroplane* (1910) de Lucie et Marcel Clément (respectivement paroles et musique), en plus de chanter la gloire des aviateurs qui auront à leurs pieds le monde ébloui, évoque l'espoir du potentiel pacifiste de la nouvelle invention : « Dans le tournoi tout pacifique | Offert à nos regards charmés | Il sera le facteur magique | Groupant les peuples désarmés. | N'ayant ni poteau, ni frontière | Il unira l'humanité | Dans une sublime atmosphère | De paix et de fraternité ! »²². Dans *Le Chant de l'aviateur* (1910), Paul Eugène Mesplès, principalement connu comme peintre et graveur, adopte quant à lui une inhabituelle narration d'abord au « je » puis au « nous » pour décrire l'expérience de l'aviateur : ses sensations, sa vision du haut du ciel et les pensées qui l'habitent en vol pour les pionniers, à la fois « poètes et savants », qui ont allié le rêve à la science, leur permettant d'être des « surhumains ». C'est ce même optimisme technologique qui se retrouve dans plusieurs œuvres de Deutsch de la Meurthe, et plus particulièrement sa mélodie *Vers les cieux* (1909) et son opéra *Icare* (1911).

Henry Deutsch de la Meurthe, industriel et mécène de l'aéronautique

Henry Deutsch de la Meurthe est une figure centrale du développement du dirigeable et de l'avion en France, ainsi qu'un personnage clef de la musique aéronautique. Son *Icare*, épopée lyrique en trois tableaux sur un poème d'Henri Cain (1857–1937, le librettiste de plusieurs opéras de Jules Massenet dont *Sapho*) orchestrée par Camille Erlanger, constitue probablement la première œuvre d'envergure célébrant l'aviation en France. Bien avant cet opéra (dont il sera plus amplement question ci-dessous), Deutsch de la Meurthe s'est distingué pour son double mécénat envers l'aéronautique et la musique, en plus de s'être exercé à la composition. Aucune de ses œuvres n'est passée à la postérité, mais Deutsch de la Meurthe est un des précurseurs de l'exploitation musicale des thèmes de l'aéronautique (comme il l'a été pour l'automobile et le métro), avant l'engouement plus généralisé à partir des années 1909–1910.

Deutsch de la Meurthe est un industriel ayant fait sa fortune dans le pétrole. Il avait repris, avec son frère Émile, la compagnie paternelle de traitement d'huile végétale et animale qui avait effectué dans les années 1860 un virage vers l'huile minérale. L'entreprise de la famille Deutsch²³ devient une

acheté un aéroplane pour faire « voler » sa « p'tit Suzann » ; et dans *J'veux un aéroplane* (1912) de Nephtali Valabrègue (paroles) et Marcel Clément (musique), une femme veut un aéroplane en échange de son « fruit défendu » et invite ses soupirants à se dépêcher sans quoi elle ira « Faire à Blériot des avances ! ».

²¹ À l'instar de la chanson à sujet sportif. À ce sujet, voir Lazzaro (2017).

²² Extrait du 3^e couplet.

²³ L'allongement du patronyme ne sera jamais officialisé (Mouton 2009, 106 et 116, n. 6).

des principales compagnies de raffinage de pétrole en France (Mouton 2009, 106). La philanthropie d'Henry Deutsch de la Meurthe pour l'automobile, le dirigeable et l'avion répond à un double objectif. Il s'agit d'une part de miser sur de potentiels débouchés pour son entreprise, le moteur à explosion nécessitant du pétrole²⁴. D'autre part, par son mécénat, Deutsch de la Meurthe affiche son appartenance primordialement à la nation française et non à la communauté juive (qui relève pour lui principalement de la sphère privée), alors qu'un nationalisme antisémite ne cesse de croître en France à la suite de la défaite de la France contre l'Allemagne en 1871 et encore plus avec l'affaire Dreyfus (*ibid.*, 105–108).

Deutsch de la Meurthe finance plusieurs prix remis tantôt à un aérostier et tantôt à un aviateur relevant un défi, tel que le prix Deutsch de la Meurthe (100 000 F) lancé en 1900 et remporté par Santos-Dumont l'année suivante, et le prix Deutsch-Archdeacon (50 000 F) lancé en 1904, récompensant le premier vol en boucle d'un kilomètre d'un plus lourd de l'air autonome du décollage à l'atterrissage, un prix remporté par Henri Farman en 1908. En 1909, il crée également la coupe Deutsch de la Meurthe pour récompenser annuellement les records de vitesse, dont la première édition ne se tient cependant qu'en 1912. Il est en outre l'un des fondateurs de l'Aéro-Club de France en 1898. Il ouvre aussi en 1908 avec Lazare Weiller la Compagnie générale de navigation aérienne qui détient les droits d'exploitation des brevets des frères Wright pour la France, et, la même année, la société Astra dont le « rôle est d'être une pouponnière de projets d'avions et de dirigeables », en plus de financer la création de l'Institut aérotechnique localisée à Saint-Cyr en 1910. L'ensemble de son implication le mène logiquement à siéger à divers comités se penchant sur l'avenir de l'aéronautique et ses applications militaires, option pour laquelle il plaide depuis le début du siècle²⁵ (Chadeau 1996, 55 et 115; Crouch 2016, 70–73).

²⁴ La notice nécrologique de Deutsch de la Meurthe rapporte que, lors d'une allocution donnée à l'Exposition universelle de 1889, il aurait affirmé « que le moteur à explosion permettrait seul de résoudre le problème de la navigation aérienne » ([Anonyme] 1919, 227). Cependant, en 1891, dans son ouvrage *Le Pétrole et ses applications*, il juge que le moteur à pétrole ne peut être pour l'instant pratique et rentable (p. 283). Seulement une décennie plus tard, en 1901, le pétrole est devenu le secret de la locomotion motorisée, notamment aérienne. Dans un portrait de Deutsch de la Meurthe publié en janvier 1901 dans *L'Aérophile*, Emmanuel Aimé écrit : « Faire jaillir du sol, par un effort persévérant, l'énergie liquide dont s'alimente la circulation automobile; et sur les ailes de la force réduite à son minimum de poids, lancer généreusement le progrès de la locomotion à travers le réseau mouvant des chemins atmosphériques. L'œuvre est une dans son apparente dualité, si l'on songe que le pétrole est le plus léger des combustibles actuellement utilisables en l'air. [...] Étant donné d'autre part le rendement actuel des moteurs et des propulseurs, la question ne se pose plus de savoir si la locomotion aérienne est possible; on se demande au contraire pourquoi la solution tant cherchée et si souvent annoncée du plus passionnant des problèmes n'est pas définitivement acquise » (Aimé 1901, 1–2).

²⁵ Il avait notamment fait don de dirigeables à l'armée: il offre un prototype de dirigeable souple, le *Jaune*, en 1902, et met son dirigeable personnel, nommé le *Ville de Paris*, à la disposition de l'armée à la suite de la perte accidentelle du *Le Patrie* en décembre 1907 (Chadeau 1996, 70; Mouton 2009, 109). Des amis de Deutsch de la Meurthe ont recueilli et publié en 1917 une sélection de ses textes et conférences au sujet de l'aéronautique (*Pour la conquête de l'air*, Paris, H. Floury). Nous n'avons malheureusement pas pu consulter cet ouvrage qui n'a connu qu'un tirage très limité (100 exemplaires) et qui n'est disponible dans aucune bibliothèque.

L'engagement de Deutsch de la Meurthe envers l'aéronautique répond certes à une logique de développement industriel²⁶ et à un désir d'affirmation de son nationalisme, ce qui ne l'empêche pas de coïncider avec une réelle passion de sa part pour l'aéronautique, de même que pour d'autres sports mécaniques comme l'automobilisme²⁷. Il possède des engins personnels, et vole régulièrement comme passager. En 1912, une page entière du magazine sportif *La Vie au Grand Air* est d'ailleurs consacrée à des photos de ou prises par Deutsch de la Meurthe lors d'un vol en hydravion jusqu'à Rouen pour visiter ses usines (Fig. 4). Plusieurs photographies, parfois relayées dans la presse, témoignent de sa présence aux principaux vols publics, dont les tragiques préliminaires de mai 1911 en vue de la course Paris-Madrid, quand un avion hors de contrôle a tué le ministre de la Guerre et blessé le premier ministre ainsi que Deutsch de la Meurthe lui-même (Wohl 1994, 133).

Les quelques portraits de l'homme publiés dans la presse aéronautique (Aimé 1901; [Anonyme] 1908; A. M. 1912) reviennent tous élogieusement sur son implication pour la promotion des sports. Un de ces portraits souligne aussi son activité dans la sphère musicale, le qualifiant même de « musicien émérite » :

Faut-il ajouter que l'aéronautique et l'automobilisme sont loin de suffire à l'incroyable activité d'Henry Deutsch de la Meurthe? [...] Et, n'est-ce point une surprise que de rencontrer chez ce sportsman énergique et résolu [...] la fleur d'une rare culture littéraire et de magnifiques dons d'artiste. (A. M. 1912, 3)

Henry Deutsch de la Meurthe, bienfaiteur de la musique et compositeur de la vie moderne

Deutsch de la Meurthe engage en effet également temps et argent pour la musique, convaincu qu'il est nécessaire de nourrir autant le corps que l'esprit²⁸. Il a été membre (1911) puis président (1912) de la Société des Artistes et Amis de l'Opéra, en plus d'être un des principaux actionnaires de l'institution ([Anonyme] 1911a, 8; Diable boiteux [pseud.] 1912a; Chimènes 2004, 663)²⁹, mais l'amorce de son mécénat musical est antérieure. Son nom figure sur la liste

²⁶ Chadeau (1996, 54–57) invoque le modèle du « capitalisme d'aventure » pour expliquer l'engagement de fonds par des figures comme Deutsch de la Meurthe.

²⁷ Deutsch de la Meurthe a été président de l'Académie des sports en 1909, institution au sein de laquelle il a fondé en 1910 le « Prix du progrès — Prix Henry Deutsch de la Meurthe » pour récompenser un ou des « auteurs d'un fait sportif pouvant entraîner un progrès matériel, scientifique ou moral pour l'humanité » encore décerné de nos jours (<https://academiedessports.com/evenements/les-prix>). Il a aussi été l'un des membres fondateurs de l'Automobile-Club de France.

²⁸ En 1912, dans une entrevue avec Georges Casella dans le cadre d'une série d'articles sur « La musique et le sport », Deutsch de la Meurthe déclare : « Un enfant qui n'a contemplé que des œuvres d'art possèdera un instinct sûr et, sans doute, les actes de sa vie seront dirigés dans le sens de l'harmonie. Or cultiver son corps et l'embellir, c'est concourir à l'harmonie universelle » (Casella 1912, 79).

²⁹ Le 27 septembre 1913, avec l'ironie typique de sa correspondance, Debussy écrivait à Jacques Durand : « Je ne sais pas pourquoi on ne nomme pas Mr Deutch [*sic*] (de la Meurthe) directeur de l'Opéra? Cet homme aime assurément la musique puisqu'il ne craint pas d'en faire, qui n'a pas dû lui donner beaucoup de joie jusqu'ici! » (Debussy 2005, 1667–1668).



Figure 4. Photoreportage sur le «raid en hydro-aéroplane» que Deutsch de la Meurthe, l'auteur des clichés, a effectué avec le pilote René Labouret ([Anonyme] 1912b), Bibliothèque nationale de France, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9605318j/f11.item>

des membres fondateurs les plus généreux de la Société des grandes auditions musicales en France créée par la comtesse Greffulhe en 1890 avec une souscription de 5 000 F. Il verse le même montant pour la création parisienne du *Crépuscule des Dieux* en 1902 sous le patronage de la Société des grandes auditions (Chimènes 2004, 568 et 586).

Par la suite, plusieurs de ses contributions au monde musical sont en lien avec les projets de Gabriel Astruc (1864–1938), éditeur et important impresario parisien du début du XX^e siècle qui est derrière la Grande Saison de Paris qui a accueilli de 1905 à 1913 les artistes parmi les plus recherchés du moment et qui a notamment produit la première parisienne de la *Salomé* de Richard Strauss en 1907, les premières Saisons russes de Diaghilev (du Festival de musique russe de 1907 à la Saison russe de 1913) et la première du *Martyre de Saint-Sébastien* de Debussy en 1911 (Leal 2014, 132–163). Astruc est aussi en 1913 le fondateur et premier directeur du Théâtre des Champs-Élysées qui devait centraliser en un seul lieu les divers événements musicaux qu’il organisait (*ibid.*, 233–234). Le père d’Astruc, rabbin, avait fourni son éducation religieuse à Deutsch de la Meurthe ainsi qu’au compte Isaac de Camondo qui allait lui aussi devenir un des principaux mécènes d’Astruc (Astruc [1930] 2003, 49–50)³⁰. Le tableau 1 ci-dessous rassemble quelques-unes des contributions financières faites par Deutsch de la Meurthe à diverses sociétés et événements musicaux; cette liste n’est pas exhaustive, mais permet d’apprécier l’importance de son mécénat dans la vie musicale parisienne.

Tableau 1. Quelques projets ou événements financés par Deutsch de la Meurthe (d’après Chimènes 2004, *passim*; Leal 2004, 133–134, 197 et 257; et quelques articles dans *Musica*).

Projets	Principal initiateur ou initiatrice	Montant
Souscription pour la création de la Société des grandes auditions musicales en France (1890)	Comtesse Greffulhe	5 000 F
Souscription pour la création parisienne du <i>Crépuscule des Dieux</i> (1902)	Comtesse Greffulhe	5 000 F
Financement du Prix Deutsch de la Meurthe du Tournoi musical international de <i>Musica</i> (1903)	<i>Musica</i> (Astruc)	1 000 F
Membre du comité de patronage du Concours général de musique de la Société musicale (1905)	Astruc	Dons totaux récoltés : 55 000 F*
Festival Mozart (1906)	Astruc	500 F
Don à la Société des auteurs et compositeurs (1906)		1 000 F
<i>Salomé</i> (1907)	Astruc	5 000 F
Saison russe (1909)	Astruc	10 000 F
Saison italienne (1910)	Astruc	12 500 F
Théâtre des Champs-Élysées ³¹ [1913]	Astruc	50 000 F (pour 100 actions)

* Nous n’avons pas trouvé à combien s’élève la contribution personnelle de Deutsch de la Meurthe.

³⁰ Sur l’activité d’impresario international d’Astruc, voir Corbière (2020).

³¹ Il semblerait que Deutsch de la Meurthe se serait engagé dans la Société d’Exploitation du Théâtre des Champs-Élysées dès avant octobre 1907 (Leal 2004, 255–257). Le théâtre, qui devait originellement être situé à l’emplacement de l’ancien Cirque d’été sur l’Avenue des Champs-Élysées, se relocalise finalement sur l’Avenue Montaigne. Ce terrain, avant d’être acheté pour le théâtre, appartenait à Deutsch de la Meurthe (*ibid.*, 203).

Astruc accorde une visibilité à ses principaux donateurs, dont Deutsch de la Meurthe, notamment dans les pages de *Musica*, un magazine mensuel qu'il a fondé en 1902 avec Pierre Lafitte (1872–1938), journaliste sportif devenu une figure incontournable de la presse illustrée en lançant *La Vie au Grand Air* (1898), *Fémina* (1901) et plus tard *Je sais tout* (1905) et *Excelsior* (1910)³². *Musica* se démarque des autres publications musicales du moment : richement illustré, le magazine mise sur le vedettariat par des photoreportages et entretiens avec les célébrités du moment (Duchesneau 2019 ; Leduc 2021). En parallèle, *Musica* propose des concours de composition et d'interprétation dont le processus est largement couvert dans ses pages, faisant miroiter une célébrité accessible à son lectorat. Deutsch de la Meurthe finance deux prix de composition relayés par *Musica* : un premier organisé directement par le magazine en 1903³³, et le second par la Société musicale G. Astruc & Cie en 1905³⁴. Dans les deux cas, le magazine publie les photographies des donateurs (Fig. 5 et 6).

Astruc ne rend pas seulement visible le mécénat de Deutsch de la Meurthe, mais aussi son activité de compositeur, tout d'abord par l'édition, à partir de 1904, d'un peu plus d'une dizaine de ses partitions, dont celle d'*Icare*³⁵. Cette activité compositionnelle se retrouve réverbérée dans *Musica*. Deutsch de la Meurthe figure ainsi à deux reprises au programme de la série « Les concerts d'avant-garde de *Musica* » qui présente des œuvres de Florent Schmitt, Maurice Ravel, Claude Debussy, Léo Sachs, Jean Huré, Émile Vuillermoz, etc. À l'occasion d'un compte rendu de l'un de ces concerts, sa photo est publiée avec comme seule légende « M. H. Deutsch de la Meurthe compositeur » (Fig. 7). En outre, l'*Album-Musica*, supplément musical qui accompagne chaque numéro du magazine, publie deux de ses partitions (*Tes yeux* en mars 1904 et *Conte vert* en février 1906); on y trouve aussi des publicités pour les autres pièces du mécène. Comme le souligne à juste titre César A. Leal dans sa thèse sur Astruc (2004, 203), l'édition des partitions de mécènes comme Deutsch de la Meurthe constituait certainement une stratégie efficace pour attirer et maintenir leur engagement envers ses propres projets. Les multiples liens financiers, professionnels et personnels entre Astruc et Deutsch de la Meurthe justifient à n'en point douter le fait que l'industriel soit davantage présent dans *Musica* que dans tout autre périodique musical de l'époque. Astruc ne fait, au fond, que mobiliser et rendre visible son réseau d'artistes et de bienfaiteurs (ou de bienfaiteurs-artistes).

³² Deutsch de la Meurthe connaissait aussi fort probablement Lafitte puisque ce dernier était membre de l'Aéro-Club, de l'Automobile-Club et de l'Académie des Sports (Dugal 2000, 29).

³³ Il s'agit du Tournoi musical international. Le mécène finance le concours no. 10 « Musique légère » pour lequel les participants doivent écrire « une valse lente pour piano à 3 motifs (100 mesures au maximum sans les reprises) » avec à la clef un prix de 1000 F (à diviser entre 1^{er} prix : 500 F, 2^e prix : 200 F ; 3^e, 4^e et 5^e prix : 100 F).

³⁴ Il s'agit du Concours général de musique. Le Comité de patronage comprend aussi les noms du Prince Albert de Monaco et celui de la Comtesse Greffuhle.

³⁵ Mentionnons aussi : *Dans les jardins!* (1904), *Piano rendu* (1904), *Musica* (1904), *Te souviens-tu?* (1905), *Souvenir de juin* (1905), *Conte vert (souvenir d'Aix-les-Bains)* (1906), *Elle dort...* (1906), *Partridges-March* (1906), *Réveil* (1906).



Figure 5. Donateurs du Tournoi musical international de *Musica* (July 1903). De gauche à droite: Joseph Chaumié, Gustave Lyon, Étienne Gaveau, le Comte Isaac de Camondo, Henri Deutsch de la Meurthe, Gustave Charpentier, Albert Blondel, Henry Roujon. Banque de données AGORHA, Institut national d'histoire de l'art.



Figure 6. Deux membres du Comité de Patronage du Concours général de musique de la Société musicale de Gabriel Astruc (July 1905). À gauche, le Prince Albert de Monaco, et à droite, Henry Deutsch de la Meurthe. Banque de données AGORHA, Institut national d'histoire de l'art.



Figure 7. Quelques compositeurs et interprètes des 5^e et 6^e «Concerts d'avant-garde de *Musica*» (Fasolt 1908). Deutsch de la Meurthe est le quatrième en partant de la gauche. Banque de données AGORHA, Institut national d'histoire de l'art.

Le portrait qu'offre le magazine musical de l'industriel est bien différent de celui trouvé dans la presse sportive. Si les deux types d'organes de presse publient des photographies de Deutsch de la Meurthe, ils ne donnent généralement accès qu'à l'une des facettes de ses activités, la composition et le mécénat musical dans un cas, l'aéronautique et l'automobilisme dans l'autre. Dans un court portrait publié en 1904, *Musica* souligne simplement la passion pour le sport du mécène, sans aucune allusion directe à son activité d'industriel ou dans l'aéronautique. Il est avant tout décrit comme

un compositeur très heureusement doué [qui est] partagé entre la passion des sports et un amour fervent de la musique [et qui] a trouvé le moyen, malgré la diversité de ses travaux et ses nombreuses obligations mondaines, d'écrire une notable quantité d'œuvres, qui sont de plus éditées, jouées et applaudies. ([Anonyme] 1904)

Le tout est suivi d'une liste des œuvres de Deutsch de la Meurthe et accompagné d'une photographie (Fig. 8). Si les œuvres de Deutsch de la Meurthe sont effectivement éditées (principalement par Astruc mais aussi plusieurs chez L. Grus et quelques-unes chez Hachette), elles ne sont, contrairement à ce que *Musica* affirme, qu'occasionnellement jouées et encore plus rarement commentées dans le reste de la presse. À l'exception de quelques rares lignes³⁶, nous n'avons pas trouvé de commentaires sur les œuvres de Deutsch de la Meurthe dans la presse et les colonnes musicales. Même *Icare*, spectacle d'une certaine envergure, est principalement commenté dans la presse non musicale, qui plus est souvent dans les rubriques sportives ou autres chroniques. C'est comme si le milieu musical n'osait se prononcer sur les œuvres de cet important mécène³⁷.

L'opéra *Icare* est une exception et en quelque sorte l'aboutissement de sa production musicale qui est autrement composée de mélodies (une quinzaine), de

³⁶ Par exemple, dans *Le Courrier musical*, Da Costa parlera « des mélodies de M. Deutsch qui sont de jolies petites pages, très jolies même » (1909, 234).

³⁷ Une exception mérite d'être signalée, puisqu'elle semble avoir suscité une protestation de la part d'Astruc. Gustave Samazeuilh dans *La République française* décrit ainsi deux œuvres de Deutsch de la Meurthe : « un épisode symphonique, qui ajoute assez fâcheusement la grandiloquence à la banalité, et une "adaptation musicale" *Judith*, dont le poème, déclamé par Mlle Roch, m'empêcha le plus souvent, ainsi qu'il advient généralement d'entendre la musique. Je n'oserais, en l'espèce, soutenir que ce fut pour moi un dommage irréparable... » (1908). Le mécène a envoyé la coupure de l'article à Astruc accompagné d'une courte note écrite sur une carte de visite sur laquelle il se plaint du jugement « peu encourageant pour un débutant de 60 ans qui n'a cherché jusqu'ici qu'à encourager la musique des autres ? N'est-ce pas ? » (note de Deutsch de la Meurthe à Astruc, [entre le 24 et 28 mars 1908], Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/47, dossier 2). Astruc semble avoir demandé des explications au critique, puisque les archives de l'impresario conservent une réponse de Samazeuilh datée du 28 mars 1908 : « Il va de soi que je n'ai aucune hostilité personnelle contre M. Deutsch de la Meurthe dont je sais le rôle utile comme protecteur des arts. Les deux œuvres que j'ai entendues de lui l'autre jour au concert Sechiari ne m'ont pas plu, voilà tout et ma conscience de critique ne m'a pas permis de le dissimuler. [...] Au surplus, M. Deutsch de la Meurthe doit être sûrement trop homme d'esprit pour s'alarmer d'opinions auxquelles tout compositeur produisant ses ouvrages en public s'expose. [...] Et je serai fort heureux, pour ma part qu'une prochaine occasion me fût fournie en entendant une nouvelle œuvre de M. Deutsch qui m'agréa davantage, de lui montrer que je ne demande pas mieux de changer d'avis à son sujet » (copie d'une lettre de Samazeuilh à Astruc, 28 mars 1908, Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/47, dossier 2, cité dans Leal 2004, 201–202).

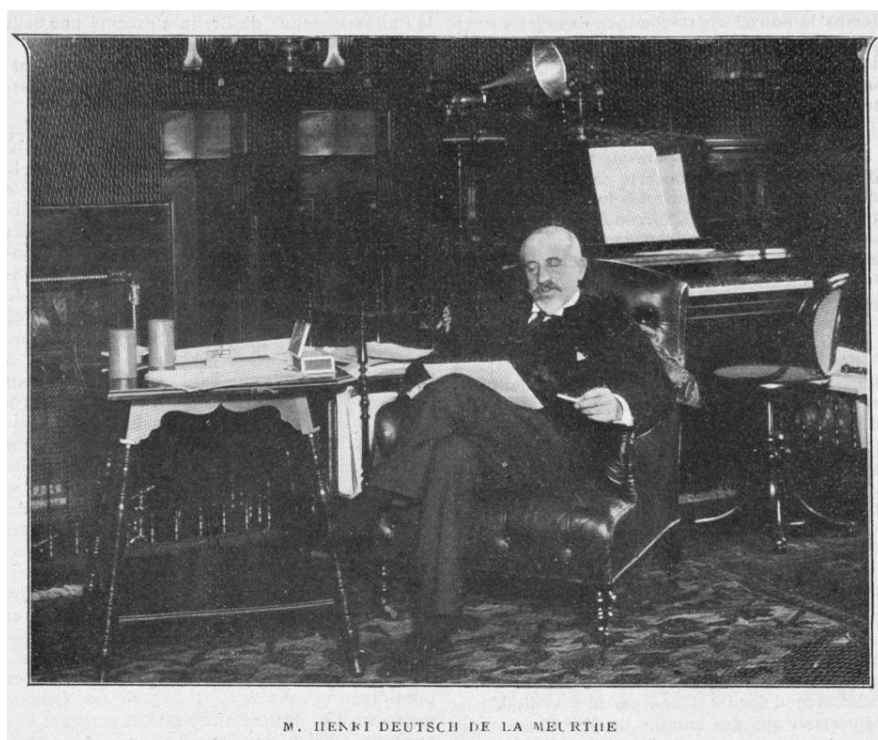


Figure 8. Photographie de Deutsch de la Meurthe dans son bureau publiée dans *Musica* ([Anonyme] 1904). Banque de données AGORHA, Institut national d'histoire de l'art.

pièces pour piano (près de deux dizaines, dont certaines seront orchestrées) et d'une pièce pour violon et piano³⁸. Plusieurs de ses œuvres s'inspirent du sport et des nouveaux moyens de locomotion :

- *Santos-Valse* pour piano (1901), qui sera orchestrée par Edmond Missa (1907)
- *Ballade aérienne*: souvenir d'une ascension en ballon libre pour piano et violon (1901) dédiée à son collègue et ami aérostatier Henry de La Vaulx
- *En automobile!* pour piano (1901) qui sera orchestrée (date inconnue)
- *En métro!* valse pour piano (1902)
- *Sporting-Valse* pour piano (1902)
- *En dirigeable: Souvenir*³⁹ *du Ville-de-Paris, 1907-1908* pour piano ([1908 ou après]) dont Léonce Chomel proposera une version arrangée pour harmonie (1911)

³⁸ Une sélection de mélodies et de morceaux pour piano seront réunis en recueil dans *Mélodies et Morceaux divers* publiés par L. Grus.

³⁹ Plusieurs pièces de Deutsch de la Meurthe se présentent comme des « souvenirs de ». Outre la *Ballade aérienne* et *En dirigeable*, nous trouvons *Cambridge-March* qui est un « souvenir of Eastwell »

- *Vers les cieux (À la conquête de l'air)*, mélodie sur un texte du comte de Morlhon (1909)

Est-ce que ces sujets modernes ont une incidence sur l'écriture de Deutsch de la Meurthe? Parfois, leur présence se limite au titre et à l'image de couverture (*Santos-Valse*, par exemple). Mais dans quelques cas, comme *En automobile!* et *En dirigeable*, il existe une volonté de décrire musicalement ces machines (leur fonctionnement et le type de voyage qu'elles autorisent), ce qui est rendu explicite par des didascalies. *En dirigeable* est nostalgiquement sous-titré «souvenir du Ville-de-Paris (1907–1908)», nom du dirigeable personnel que Deutsch de la Meurthe avait commandé en 1906 à Edmond Surcouf et qu'il donna à l'armée française en remplacement du *Patrie*⁴⁰. La pièce est d'ailleurs dédiée à Marie Surcouf, femme d'Edmond Surcouf et surtout aérostatiste et fondatrice de l'Aéro-Club féminin La Stella dont Deutsch de la Meurthe devient le président d'honneur. Les étapes du vol en ballon dirigeable, de sa sortie du hangar à son retour, y sont décrites: «dans le hangar», «sortie», «mise en marche du moteur», «changement de direction», «vers les hauteurs», «*fluctuat nec mergitur*»⁴¹, «planant dans le libre espace», «descente», «vers le hangar», «arrêt — lancement des guide-ropes», «atterrissage», «rentrée au hangar». Exactement le même procédé est utilisé dans *En automobile!*. Nous reviendrons sur la musique de ces pièces dans la dernière section de l'article.

Revenons à la présence de Deutsch de la Meurthe dans la presse musicale, qui ne se limite pas à *Musica*. Aux musiciens et musicologues qui lisent la très sérieuse *Revue musicale SIM*, Deutsch de la Meurthe se présente comme un mélomane de longue date, ayant depuis les années 1850 tour à tour été conquis par Haydn, Beethoven, Meyerbeer, Gounod et surtout Wagner et appréciant les modernes (Debussy, Dukas, Ravel et Schmitt) bien qu'il semble évident qu'il préfère Wagner (Casella 1912, 79–80). Il n'aurait cependant commencé de véritables études musicales que dans la cinquantaine⁴², ce qui correspondrait aux années 1890. En filigrane de cet entretien se trouve l'alliance entre l'art et la science. S'il est évident que l'aéronautique a inspiré certaines de ses pièces, la musique et la poésie auraient créé un état d'esprit propice au rêve, état favorable, voire indispensable pour anticiper les progrès techniques les plus intrépides:

L'harmonie des vers et des sonorités musicales, si elle me distrairait, par instants, de mes travaux, en transformait les tendances lorsque je me remettais à ma table, elle y ajoutait du rêve — et c'est ainsi que j'ai prévu, dans une atmosphère créée par l'art, et près de mes instruments et de mes livres, les changements immenses qui devraient permettre aux hommes les plus stupéfiantes témérités. J'ai deviné l'automobile et les ballons

dédié «To His Royal Highness the Duke of Cambridge» (1901), *Souvenir d'Arcachon*, une valse pour piano (1903) et *Conte vert*, valse lente pour piano «souvenir d'Aix-les-Bains» (1906).

⁴⁰ À ce sujet, voir la note 25 ci-dessus.

⁴¹ Devise latine de la ville de Paris qui signifie «il est battu par les flots, mais ne sombre pas» et réfère peut-être à un vol effectué le 17 septembre 1907 par une météo trouble avec à son bord Deutsch de la Meurthe et deux autres hommes (Meyniel 2019).

⁴² Nous n'avons pas trouvé auprès de qui celui-ci s'est formé.

dirigeables, ces manifestations sportives du génie humain, l'une, symbole de la vitesse, et l'autre, symbole de l'essor... (Casella 1912, 79)

Deutsch de la Meurthe n'est pas le seul dont les œuvres sont influencées, d'une façon ou d'une autre, par l'aéronautique. Son cas est cependant singulier, car son drame lyrique *Icare* est le premier opéra à sujet aéronautique. Donnée en première représentation⁴³ lors d'un gala de l'aviation, l'œuvre synthétise les trois grandes sphères d'activités de l'industriel, lui donnant « une triple satisfaction : la satisfaction du serviteur passionné de l'aéronautique, de l'artiste et du philanthrope qui sont en lui » (A. M. 1912, 3).

ICARE ET LES FUTURISTES : CONVERGENCES ET DIVERGENCES THÉMATIQUES

Le mythe d'Icare débarque à l'Opéra

Le dimanche 10 juillet 1910, les lecteurs de *Comœdia* ont trouvé, en première page, les quelques lignes suivantes :

M. Henry Deutsch (de la Meurthe) a depuis longtemps conçu le projet de faire représenter *La Légende d'Icare* pour la glorification de la conquête de l'air. Il a confié à M. Henri Cain le soin de faire le livret, et, aujourd'hui, livret et musique sont presque complètement achevés. (Masque de verre [pseud.] 1910)

Mais il faut attendre une année et demie après cette annonce pour que la première d'*Icare* ait lieu, le 19 décembre 1911, au sein d'un gala organisé à l'Opéra « en honneur et au bénéfice de l'aviation française » (Tout-Paris [pseud.] 1911) par l'Aéro-Club de France qui confie la tâche à Gabriel Astruc, « l'organisateur attitré de tous les succès » (Matisse 1911, 614)⁴⁴. La soirée se déroule en même temps que le 3^e Grand Salon de la Locomotion aérienne (Grand-Palais, 16 décembre 1911–2 janvier 1912), ouvert une semaine après le début

⁴³ La question des reprises d'*Icare* mériterait à être approfondie. Dans *Le Gaulois* du 23 avril 1912, on lit qu'*Icare* a été rejoué à Monte-Carlo ainsi que dans un autre gala au profit de l'aviation militaire, à l'Opéra (Nicolet 1912). Le *Gil Blas* du 28 juin 1912 relate une réception au château de Deutsch à Romainville où, à l'occasion de la remise du Grand Prix de l'Académie des Sports à l'aviateur André Beaumont, on joua le premier acte d'*Icare* (Diable boiteux [pseud.] 1912b). Leal (2014, 270) relate qu'une représentation de l'œuvre était prévue dans la 2^e saison du Théâtre des Champs-Élysées (1913–1914), qui n'a finalement jamais eu lieu. Chimènes (2004, 663) affirme que l'œuvre a été donnée deux fois à l'Opéra sous la direction de Camille Erlanger et ensuite au Théâtre antique d'Orange en août 1919 sous la direction de Camille Chevillard.

⁴⁴ La soirée de gala était tout d'abord prévue le 9 juillet 1911. Georges Besançon, Secrétaire général de l'Aéro-Club de France, avait sollicité l'autorisation du ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts le 26 avril (voir la lettre de Georges Dujardin-Beaumetz, Sous-Secrétaire d'État des Beaux-Arts, du 2 mai 1911); après avoir reçu l'appui de la direction de l'Opéra, il a obtenu l'autorisation officielle le 15 mai. C'est Deutsch de la Meurthe qui a suggéré le report de la date en fonction de l'état de santé d'un des invités d'honneur (lettre à Henry de La Vaulx du 1^{er} juin 1911). Ces lettres, ainsi que d'autres documents concernant l'organisation de l'événement, sont conservées aux Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/5.

de la saison 1911–1912 des soirées-conférences de l'Aéro-Club de France⁴⁵, et a comme but de financer un monument « À la gloire de l'aviation française »⁴⁶ et de fonder une Caisse de secours de l'aéronautique (voir l'affiche, Fig. 9⁴⁷). *Icare* conclut⁴⁸ une soirée ouverte par un *Salut solennel aux aviateurs* de Massenet⁴⁹ et la *Marche héroïque* (op. 34) de Camille Saint-Saëns. Deux courts ballets suivent, le premier tiré du grand-opéra *Patrie* (1886) d'Émile Paladilhe et le second, *Le Spectre de la rose* (sur la musique de *L'Invitation à la danse* de Carl Maria von Weber) récemment créé par les Ballets russes (à Monte-Carlo, le 19 avril 1911) et se concluant par un saut spectaculaire de Nijinski donnant l'impression du vol (est-ce la raison pour laquelle il a été inclus au programme?). Le rôle d'Icare est confié au ténor Lucien Muratore. Deutsch de la Meurthe lui aurait demandé de chanter « avec un héroïsme naturel » et proposé de faire « quelques promenades en aéroplane » pour en tirer l'inspiration (Fun [pseud.] 1911).

On peut considérer cet événement, et plus particulièrement *Icare*, comme la consécration officielle⁵⁰ de l'aviation dans le milieu musical français. « Cette mémorable soirée marquait, pour la première fois, la collaboration de la musique avec l'aviation », écrit Ververt dans *Le Figaro*, tout en ajoutant « sous la forme la plus originale, la plus intéressante et la plus imprévue » (Ververt [pseud.] 1911) : un opéra sur un sujet aéronautique, cela n'allait à l'évidence pas de soi. D'ailleurs, le personnage d'Icare n'est pas parmi les figures mythologiques les plus fréquentées par l'art lyrique : il est délaissé aussi bien par un Métastase que par les librettistes plus tardifs. Le fils de Dédale s'était pourtant émancipé de son père dès la Renaissance en passant d'une figure subalterne et négative (désobéissance, *hybris*) à l'incarnation de l'homme *faber fortunae suae* prêt à risquer

⁴⁵ La première conférence (11 décembre 1911) était d'ailleurs confiée au librettiste d'*Icare*, Henri Cain : « De Juvisy à Icaria, causerie avec projections de Gaumont ». Le programme de la saison est conservé aux Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/5.

⁴⁶ La remise des prix du concours de maquettes du monument a eu lieu le 30 novembre 1911. Toutes les maquettes reçues étaient exposées au Grand Salon de l'aviation française (Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/5).

⁴⁷ Il ne s'agit probablement pas de l'affiche définitive : il manque le *Salut solennel aux aviateurs* de Massenet qui a ouvert le gala, et on annonce André Messager alors que, selon la presse, le chef d'orchestre pour la totalité de la première partie du programme était Paul Vidal. Camille Erlanger a conduit la partition d'*Icare* qu'il avait lui-même orchestrée. Julia Bartet a déclamé « Dans la clarté ! », poème de Louis Payen servant de prologue à *Icare*.

⁴⁸ L'ordre des œuvres jouées diffère selon les comptes rendus. Selon [Anonyme] 1911b, *Le Spectre de la rose* et la *Marche héroïque* auraient conclu la soirée.

⁴⁹ Cette œuvre est absente de l'affiche conservée dans le fonds Astruc (Fig. 9), mais la presse l'annonce (voir Tout-Paris [pseud.] 1911 et Matisse 1911) et la commente (voir Nède 1911 et Ververt [pseud.] 1911).

⁵⁰ Le caractère officiel de la soirée est attesté par la composition de l'assistance : « Les officiers aviateurs occupaient les secondes loges centrales ; à l'étage, au-dessus, les sapeurs-aviateurs formaient un groupe compact et charmant. Dans l'avant-scène à gauche, le Président de la République [Armand Fallières] et Mme Fallières, accompagnés d'une nombreuse suite, soulignaient par leur présence le caractère solennel de ce gala. Un parterre de célébrités et d'élégances parisiennes [...] ; quant aux aviateurs, « ils étaient tous venus : les vétérans et les jeunes, les vainqueurs d'hier, ceux de demain [...]. On chuchotait leurs noms, on les désignait avec une sorte d'admiration craintive, de curiosité déferente ; on était heureux et surpris à la fois de contempler de si près ces êtres un peu surhumains » (Ververt [pseud.] 1911).

Théâtre National de l'Opéra
Direction MESSAGER et BROUSSAN

Mardi 19 Décembre 1911, à 9 heures du soir

SOIRÉE DE GALA

organisée par l'AÉRO-CLUB DE FRANCE
POUR ÉLEVER UN MONUMENT

À la Gloire de l'Aviation Française

et pour fonder une CAISSE DE SECOURS DE L'AÉRONAUTIQUE

PROGRAMME

- 1° **Marche Héroïque** .. C. SAINT-SAËNS
L'Orchestre sous la Direction de M. André MESSAGER.
- 2° **Ballet de "Patrie"** .. PALADILHE
Mlle ZAMBELLI et le Corps de Ballet de l'Opéra.
L'Orchestre sous la Direction de M. Paul VIDAL.
- 3° **Le Spectre de la Rose** .. C. M. v. WEBER
Mlle KARSAVINA. M. NIJINSKY.
- 4° **Représentation unique de**

ICARE

ÉPOPEE LYRIQUE EN 2 ACTES ET 3 TABLEAUX

Distribution :

Mlle L. GRANDJEAN Mlle M. CHENAL M. MURATORE M. DELMAS
Le Génie de la Science La Nymphé des Bois Icare Dédale

Mlles CAMPREDON - GALL - HENRIQUEZ - LAPEYRETTE - LAUTE-BRUN - MATI

Au dernier Acte : **APOTHÉOSE.**

Orchestre, Chœurs et Corps de Ballet
de l'Académie Nationale de Musique

Mise en scène de P. STUART - Chorégraphie de I. CLUSTYNE - Décors lumineux de FREY.

PRIX DES PLACES : Avant-Scènes des Baignoires et Baignoires : 50 fr. la place - Avant-Scènes et 1^{re} Loges : 50 fr. la place - Avant-Scènes et 2^{es} Loges : 20 fr. la place - Avant-Scènes et 3^{es} Loges : 10 fr. la place - 4^{es} Loges : 5 fr. la place - Balcon, 1^{er} rang : 100 fr. - Balcon autres rangs : 50 fr. - Orchestre : 50 fr. - Parquet : 30 fr. - Parterre : 20 fr. - Fauteuils des 4^e de Face : 4 fr. - Stalles des 4^e de Face : 3 fr. - Stalles des 4^e de Côte : 2 fr. - 5^{es} Loges : 2 fr. la place.

ORGANISATION :
G. ASTRUC & C^{ie}
32, RUE LOUIS-LE-GRAND, 32
PAVILLON DE HANOVRE
PARIS

Figure 9. Affiche de la Soirée de gala du 19 décembre 1911 (Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/5).

sa vie pour poursuivre un rêve⁵¹. Selon la version la plus courante et développée du mythe présenté par Ovide dans les *Métamorphoses* (VIII, 183–235), l'inventeur Dédale fabriqua des ailes pour lui-même et son fils Icare afin de fuir l'île de Crète où Minos les tenait prisonniers. Malgré les recommandations paternelles, qui le mettent en garde contre le danger de voler trop bas (près des vapeurs de

⁵¹ Pour une étude de l'histoire du mythe de Dédale et Icare à travers les âges, voir Dancourt ([2002] 2016).

la mer) ou trop haut (près des rayons du soleil), Icare, « devenu trop imprudent dans ce vol qui plaît à son audace, veut s'élever jusqu'aux cieux, abandonne son guide, et prend plus haut son essor » (VIII, 217)⁵². La cire utilisée pour coller les plumes des ailes fond et Icare chute dans la mer.

En France, avant son entrée à l'Opéra avec l'« épopée lyrique » de Deutsch de la Meurthe et Cain, le sujet d'Icare est une véritable rareté, alors qu'à partir des années 1920 il est plus exploité⁵³. Entre 1850 et 1910, on le retrouve seulement dans un quadrille de Joseph-François Arnaud, *Les Ailes d'Icare* (1864), et dans deux mélodies basées sur le sonnet de Philippe Desportes « Icare est cheut icy, le jeune audacieux » (1573), qui célèbre l'audace, la hardiesse, le fait de « poursuiv[re] une haute aventure »⁵⁴. Une autre mélodie, *Les Fils d'Icare* (paroles d'Ernest de La Tour, musique de Jean de La Tour), est publiée en 1911, année de l'opéra de Deutsch de la Meurthe. C'est une ode aux aviateurs, les fils d'Icare qui, comme leur « père » spirituel, acceptent de mourir et ainsi de « montrer la voie » — devenant des Icare à leur tour.

Il s'agit de la même approche du mythe que dans l'opéra *Icare*, qui se conclut par une scène où le Génie de la Science montre à Icare — tombé dans la mer — un futur (le présent) où son rêve se réalise⁵⁵. Icare est le premier, et il ouvre la voie à d'autres qui suivront et réussiront. Dans une apothéose finale où « son ombre radieuse s'élève par les airs, ailes déployées », Icare s'impose comme figure tutélaire des « conquérants de l'air »⁵⁶. L'opéra de Deutsch de la Meurthe réunit en effet deux approches du rêve de l'aviation qui coexistaient sur la scène littéraire entre le XIX^e et début du XX^e siècle⁵⁷. D'une part, l'avion est la machine qui incarne le triomphe de la science célébrée par le positivisme, et l'aviateur n'est qu'un (génial) technicien; c'est l'approche à la technologie qu'on retrouve chez Jules Verne, où c'est « l'invention scientifique qui tient lieu d'exploit — et non pas l'envol » (Odaert 2016, 296). De l'autre, l'homme qui parvient

⁵² Traduction de G. T. Villenave (1806). Consulté le 4 novembre 2020 dans la *Biblioteca classica selecta*, à l'adresse : <http://bcs.fltr.ucl.ac.be/META/o8.htm#8-183ss>.

⁵³ Un poème symphonique *Icare* a été publié en 1924 par Édouard Trémisot. Dans les années 1930, Igor Markevitch compose pour Serge Lifar le ballet *L'Envol d'Icare*, qui ne sera joué qu'en forme de concert en 1933 et dont une version simplifiée de la partition sera renommée *Icare* en 1943. Pour son ballet *Icare* (1935), Lifar détermina lui-même le schéma rythmique de la musique selon les principes du « choréauteur » exposés dans son *Manifeste du chorégraphe* (voir Lazzaro 2016, 225–227). En 1943, Icare sera le sujet de la cantate du Prix de Rome. Icare revient dans la musique française jusqu'à aujourd'hui sous la forme de chansons (par exemple par Frédéric Mey en 1976) ou d'œuvres instrumentales (*Icare* pour flûte d'Eugène Kurtz, 1997; *Les plaintes d'un Icare* pour hautbois d'Ayser Vançin, 2012; *Icare* pour piano et ensemble de Benoît Menut, 2017).

⁵⁴ Le sonnet a été mis en musique par Victor Massé en 1849 (dans *Chants d'autrefois*) et Édouard Garnier en 1878. Il le sera de nouveau plus tard par André-Marie Cuvelier (1939) et Marguerite d'Harcourt (1942). À l'opposé, dans « Les Plaintes d'un Icare » (*Les Fleurs du mal*, 1862), Baudelaire avait mis de l'avant une vision pessimiste d'Icare qui représente non pas la force de l'audace mais « la descente [qui] est le mouvement même de la vie, angoissante dégradation » (Dancourt [2002] 2016, chapitre 3, § 33).

⁵⁵ L'annexe offre un descriptif sommaire du livret et de la musique d'*Icare*.

⁵⁶ Les paroles du dernier chœur d'*Icare* sont reprises en 1914, dans *La mort d'Icare*, harmonisée « avec l'autorisation de M. H. Deutsch de la Meurthe » par Paul Bonnard, « pour toute voix ou instrument ayant l'étendue d'une des huit lignes de l'harmonie l'octave de la note initiale étant arbitraire ».

⁵⁷ Wohl (1994, 1) affirme justement que l'avion existe tout d'abord dans le champ esthétique comme un imaginaire qui se façonne *via* des récits de fiction.

à conquérir les airs acquière une aura spiritualiste héritée du platonisme et transmise, à travers le néo-platonisme, au christianisme — s'élever au-dessus de la terre comme acte de purification (*ibid.*, 297–299). Dans *Icare*, l'ambition spiritualiste du fils de Dédale — son envol libérateur — ne pouvait pas se réaliser parce que les Grecs n'avaient pas la technique nécessaire : comme le Génie de la Science le déclare dans l'opéra, ce n'est pas grâce aux ailes des oiseaux que l'homme réussira à voler, mais grâce au pétrole (« La terre, douce et maternelle | Laissera couler ses trésors »). Le caractère incestueux des activités industrielles et artistiques de Deutsch de la Meurthe ne pourrait être plus explicite⁵⁸.

Les aviateurs chantés par les futuristes partagent avec *Icare* de Deutsch de la Meurthe cette double exaltation du vol, à la fois exploit technologique et métaphore de la libération. Selon Odaert (2016), la première manifestation développée de cette fusion du positivisme avec le spiritualisme aéronautique se trouve dans un roman de Gabriele D'Annunzio paru en 1910 et rapidement traduit en français, *Forse che sì, forse che no* [*Peut-être que oui, peut-être que non*], que Marinetti considère d'ailleurs comme le résultat « indiscutabl[e] » de l'influence du Manifeste du futurisme sur le plus influent écrivain italien de l'époque (Marinetti [1909b] 2015, 136). Il existe donc une convergence, au début des années 1910 alors que l'aviation s'affirme véritablement, entre les façons de la célébrer par différents artistes appartenant à des courants et des milieux variés.

Pour Marinetti, « l'avènement d'une civilisation industrielle ne peut être pensé qu'en fonction d'une profonde mutation anthropologique, culturelle et sociale »; il « désigne donc les forces vives de la modernité comme le nouveau champ de la création esthétique » (Lista 2008, 36). Le poète demande alors haut et fort de donner à la machine la valeur esthétique autrefois accordée à la nature (on chantera ainsi les « violentes lunes électriques » des arsenaux et des chantiers, et non pas le traditionnel clair de lune)⁵⁹; de donner au progrès technologique l'importance traditionnellement attribuée à l'histoire — le célèbre appel à la destruction des musées et des bibliothèques lancé dans le Manifeste (point 10); et de donner à l'effort volontariste l'ardeur autrefois réservée à la passion érotique (« le mépris de la femme » glorifié par le Manifeste étant, comme Marinetti le précisera, un mépris de la « tyrannie de l'amour » en littérature et

⁵⁸ Voir Aimé (1901, 2; l'auteur est le secrétaire général de l'Aéro-Club): « Erreur, clament les sceptiques; vous n'atteindrez jamais à la perfection de la nature; or la nature, dans la série des êtres volants, s'est arrêtée au poids de l'aigle et du condor notablement inférieur à celui de l'homme; vous ne ferez jamais aussi bien que l'oiseau. D'accord; mais il ne s'agit pas de faire aussi bien que l'oiseau, il s'agit de faire mieux et par d'autres moyens, ce qui est autrement commode. [...] La science moderne semble prendre un plaisir ironique à réaliser, au-delà, les rêves les plus extravagants du passé. Le Pégase ailé cesse d'être un mythe maintenant que le cheval-vapeur se nourrit de pétrole dans les champs de l'espace ».

⁵⁹ Manifeste, point 11. « Tuons le clair de lune! » est le titre de la version française d'un appel « contre les ennemis du futurisme » (Marinetti [1909c] 2015). Sur la poétique de l'anti-clair-de-lune au profit d'une nouvelle humanité urbaine délivrée du romantisme et du décadentisme, voir l'analyse du recueil marinettien *Destruction* (1904) dans Cescutti (2008, 187–242). Le futurisme opte pour un « réalisme sensoriel » où « le moi est supprimé pour faire place à la soi-disant "obsession lyrique de la matière", c'est-à-dire à la traduction synthétique, analogique et simultanée de la vision dynamique du monde. L'extérieur prévaut sur l'intérieur » (Salaris 1987, 47; notre traduction).

dans la vie des hommes)⁶⁰. Cette inversion de valeurs sur les plans esthétique, culturel et émotionnel s'accompagne d'une quête de moyens aptes à dire, chanter ou dépeindre la machine, autant l'objet lui-même que son fonctionnement et son effet sur la vie des hommes. L'hymne à la nouvelle poésie (« Inno alla poesia nuova ») écrit par le poète futuriste Paolo Buzzi (auteur, en 1909, d'un recueil intitulé *Aeroplani*, avions) explicite de façon très efficace ce besoin de moyens nouveaux pour de thèmes nouveaux (Marinetti et Buzzi [1912] 2004, 107) :

Si corre.

Si sale.

Bisogna un canto di corsa,

bisogna un canto d'ascesa.

On court.

On monte.

Il faut un chant de course,

il faut un chant d'ascension.

C'est un « besoin » auquel les poètes futuristes italiens subviennent tout d'abord par l'emploi du vers libre et qui mènera à des solutions bien connues, des « mots en liberté » (des compositions typographiques visant entre autres à donner une impression immédiate du contenu des mots) aux *intonarumori* de Luigi Russolo, qui permettent de jouer directement les bruits de la modernité machiniste sans devoir les transposer en musique⁶¹.

Le Manifeste du futurisme a peut-être contribué à attirer l'attention des artistes sur le potentiel du sujet aéronautique, mais les futuristes n'ont pas été les seuls à célébrer l'aviateur non pas comme ingénieur mais comme symbole de l'homme nouveau antiromantique, tout-puissant et libre. Dans la suite de cette section, nous montrerons les convergences et les divergences thématiques entre *Icare* et l'imaginaire aéronautique futuriste en comparant le livret de l'opéra de Deutsch de la Meurthe avec celui de *L'Aviatore Dro* de Pratella et autres textes de poésie futuriste publiés dans les mêmes années. Les thèmes retenus concernent la vision de la femme (femme tentatrice, misogynie), la quête de la libération (de la chair, du monde), le défi (du sort, des lois naturelles, des dieux) accompagné par le sentiment de toute-puissance de l'aviateur (optimisme, confiance en soi et en la valeur de sa mission). S'oppose à cela le jugement négatif des proches (pessimisme, tentative de le retenir) qui se transforme après coup en admiration pendant et après le vol (qui est, quant à lui, décrit : description de la vision aérienne et de la chute).

Refus des femmes et quête de liberté

Le premier thème qui émerge dans *Icare*, et qui constitue la matière du premier tableau, est celui des femmes tentatrices qui s'offrent à l'aviateur pour retenir

⁶⁰ La précision à propos de cette partie du point 10 du Manifeste se trouve dans un entretien avec *Comœdia* (Cocherie [1909] 2015). Sur la question du rapport du futurisme avec les femmes, voir Salaris (1985, 52–56). Salaris résume cette idée marinettienne comme étant une « substitution du mythe-femme avec le totem-machine », qui devient pour l'homme chanté par Marinetti un exemple de « volontarisme, lucide et précis, an-humain [*a-umano*] » (*ibid.*, 53; notre traduction).

⁶¹ Sur les mots en liberté, voir Salaris (1985, 45–52) et Meazzi (2010, 34–48). Parmi la vaste bibliographie consacrée à *L'arte dei rumori* et aux *intonarumori*, voir notamment Watkins (1988, 235–239), Bianchi (1995), Lombardi (1996), Nicolodi (2011).

sur terre ses pensées et son corps. Loin d'être seulement le jeune fils de Dédale, Icare est un homme attrayant⁶². Les Naiades et les Nymphes ont été désignées par les dieux pour garder Icare dans le labyrinthe, sorte de jardin de l'Eden où le héros — qui a un potentiel dangereux pour l'ordre établi — peut goûter à tous les plaisirs afin de rester dans les limites qui ne doivent pas être franchies par les hommes (*Icare* 1911, # 52–53)⁶³ :

Les Immortels ont redouté
Qu'un jour son génie indompté
Ne pénètre tous les mystères
Et ne les révèle à la nature!...
Les rêves que son cœur hasarde
Renverseraient l'Olympe tout entier!...

Cependant, Icare « méprise » les « soins si doux » des nymphes. Il refuse la beauté de la nature symbolisée par les fleurs et leur corps. Aux « caresses » et « baisers » qui lui sont offerts, Icare préfère « les fleurs de [son] rêve », ne se laisse pas tenter parce qu'il vise à découvrir des merveilles que la nature terrestre ne peut pas lui offrir. À la satisfaction immédiate, au *proche*, Icare préfère le *lointain*, et il décline les avances des femmes. En découle d'une part une attitude misogyne plus ou moins explicite, et d'autre part une association entre le vol et la libération de la chaire/chaîne. Il y a à ce propos une opposition entre le point de vue des nymphes et celui d'Icare : « Par nos prières | Et nos baisers berceurs | Nous lui rendons les chaînes plus légères! », chante la Nymphé des Bois. Pour cette dernière, ce qui constitue les chaînes d'Icare est la réclusion dans le labyrinthe, condition qu'elle souhaite apaiser. Mais pour Icare, cette fonction de soulagement est une chaîne à son tour, parce qu'en lui rendant plus supportable son enfermement, elle le démotive dans sa quête de liberté — liberté de l'âme, le spiritualisme de matrice chrétienne étant rendu ici explicite (# 93–95) :

Dans les abîmes de l'azur
Plonger mon âme extasiée!...
Je romprai les liens qui la tiennent enchaînée.

Quand la tentation se fait plus concrète, avec « les Nymphes [qui] glissent autour d'Icare et l'enveloppent de leurs frôlements » (# 98) et ensuite « s'offrent à Icare » (# 100), le héros ne cède ni au désir ni à la rage (comme le fera Dro) : il est ailleurs, « dans l'enthousiasme et tout dans son rêve » (# 106), « comme un dément, les yeux perdus... extasiés » (# 108), et n'exprime aucune misogynie. Icare incarne le refus du plaisir terrestre en vue de l'ascèse thématisée par la tradition chrétienne, alors que Dro épouse l'attitude du « mépris de la femme » préconisée par le Manifeste futuriste et explicitement reliée à l'aviation par Marinetti lui-même dans la dédicace de ses *Poupées électriques* (1909) :

⁶² Dancourt (2002/2016, chapitre 3, § 23–24) retrace une étape importante du passage d'Icare d'enfant à adulte dans la gravure *Icarus* de Hendrick Goltzius (1558–1617), qui représente un homme très musclé avec le sexe nu au premier plan.

⁶³ Toutes les citations du livret d'*Icare* se font à partir de la réduction pour piano et chant (*Icare* 1911); pour les critères de transcription, voir la note 83. Les chiffres précédés par # font référence aux repères de répétition.

« à Wilbur Wright, qui sut élever nos cœurs migrants plus haut que la bouche captivante de la femme » (cité dans Lista 2008, 15). Dans les deux cas, la capacité de l'artiste/héros à ne pas se laisser guider par l'amour et le plaisir sensuel est valorisée. Cependant, le ton classique d'*Icare* est loin du ton agressif de Marinetti et de la misogynie futuriste.

Comme dans *Icare*, le premier acte de *L'aviatore Dro* (1920) est consacré au rapport de l'aviateur avec les femmes et la sexualité. Le livret de Pratella se veut mythique (« Dans un pays quelconque, aujourd'hui ou demain indifféremment » p. 5) tout en abandonnant le cadre mythologique. La scène se déroule chez Dro — une maison riche et décadente qui rappelle l'esthétisme morbide de Huysmans ou D'Annunzio. La maîtresse de Dro, Ciadi, est « brûlante de luxure »⁶⁴ (Pratella 1920, 13–15) :

*Dammi un bacio,
un altro...
ancora un altro...
Baciami tutta.
Bacio dolce,
bacio di miele...
No, no, ancora...
Uno sulla bocca..., lungo..., più
lungo... [...]
(Ciadi, accesa di lussuria, si scioglierà
i capelli lunghi e foltissimi e così,
tutta inondata dalla pioggia serica
ed olezzante, si presenterà di nuovo
a Dro).
Guardami, Dro, guardami.
I miei capelli,
i miei occhi,
le mie labbra.
Sono tuoi, solo tuoi.
Nessuna carne è più bianca della mia,
nessuna così sapiente nel piacere.*

*Lo sai bene.
È tua.
Prendimi dunque, prendimi. [...]
Ho fame di te, io.
Mi sono data tutta a te,
respingendone cento, mille;
io sono tua e tu mi devi amare. [...]
Abbracciarmi dunque,
muoio di desiderio. [...]*

Donne-moi un baiser,
un autre...
un autre encore...
Embrasse-moi partout.
Doux baiser,
baiser de miel...
Non, non, encore...
Un sur la bouche..., long..., plus
long... [...]
(Ciadi, brûlant de luxure, détachera
ses cheveux longs et denses, et ainsi,
toute inondée par la pluie soyeuse et
parfumée, se présentera à nouveau à
Dro).
Regarde-moi, Dro, regarde-moi.
Mes cheveux,
mes yeux,
mes lèvres.
Ils sont à toi, juste à toi.
Aucune chair n'est plus blanche que
la mienne,
aucune aussi experte dans le plaisir.
Tu le sais bien.
Elle est à toi.
Prends-moi donc, prends-moi. [...]
J'ai faim de toi, moi.
Je me suis toute donnée à toi, en en
rejetant cent, mille;
je suis à toi et tu dois m'aimer. [...]
Serre-moi donc,
je meurs de désir. [...]

⁶⁴ On pourrait comparer les avances de Ciadi avec celles, plus imagées, que la Nympe des Bois fait à Icare : « Viens, je sais des sentiers où les tapis de mousse mènent au seuil d'asiles enchantés ! Viens, tu cueilleras à mes lèvres la rose pourpre du désir et nous endormirons tes fièvres sous la caresse et le plaisir ! » (# 108).

Stringimi. Senti come scotto. [...]
Prendimi, Dro, prendimi.
Ti voglio bruciare, distruggere.

Enlace-moi. Sens comme je brûle. [...]
 Prends-moi, Dro, prends-moi.
 Je veux te brûler, détruire.

Dro ne veut pas se faire « détruire » et répond avec une invective misogyne où il généralise l'attitude tentatrice de Ciadi à l'essence du féminin (Pratella 1920, 13):

Ogni più ardente sete è sete di
femmina!
Una sanguisuga torpida vi beve a
stille il sangue...
È abominevole!

La soif la plus ardente, c'est une soif
 de femme!
 Une obscure sangsue boit votre sang
 goutte à goutte...
 C'est abominable!

Dro aspire à se « libérer une fois pour toutes de cette chair pourrie [*putrida*] » et à « devenir nature, | lumière, air, vent, tempête » (Pratella 1920, 13). Sa quête est moins spirituelle que guidée par un désir de fusionner avec la nature (le *panismo* cher à D'Annunzio). Icare ne vise pas à se libérer de la chair pour libérer son âme, mais bien pour dépasser sa nature humaine — une libération qui prend la forme du vol, par nature non humain. Ce concept sera réitéré dans le délire de Dro après sa chute, au troisième acte (Pratella 1920, 33):

Ah! Ciadi scellerata,
vile seduttrice [...]
Lasciami, la tua carne mi soffoca.
Oh! s'io ti potessi distruggere!
Cielo incantato, azzurro, dolce,
io voglio assorbirti da tutti i pori, con
tutti i sensi,
per farmi così come te azzurro e
fluido,
per non sentirmi più.
Eterizzazione della materia,
coscienza dell'infinito.
Sotto, sopra, ai lati, azzurro ed
infinito;
sopra, sotto, intorno, io, punto, atomo,
vibrazione.

Ah! Ciadi perfide,
 abjecte séductrice [...]
 Laisse-moi, ta chair m'étouffe.
 Oh! si je pouvais te détruire!
 Ciel enchanté, bleu, doux,
 je veux t'absorber par tous mes pores,
 avec tous mes sens,
 pour devenir bleu et fluide comme
 toi,
 pour ne plus me sentir.
 Éthérisation de la matière,
 conscience de l'infini.
 Dessous, dessus, aux côtés, bleu et
 infini;
 dessus, dessous, autour, moi, point,
 atome, vibration.

La libération de tout ce qui est plaisir corporel semble donc, chez Pratella, constituer une libération du corps *même pendant le vol*. Dro volant devient « point, atome, vibration », il ne veut plus « se sentir » et parle de « éthérisation de la matière ». Icare ne cherche pas non plus le plaisir physique du vol. Une fois dans les airs, il est en contemplation — comme l'âme platonicienne qui contemple les Idées —, et la contemplation du beau rassasie sa soif de connaissance (« L'homme a le droit de tout connaître! »), *kalos k'agathos* (Icare 1911, # 215–216):

... Comme les astres étaient beaux!
 Comme l'espace était splendide!

Pour voir ce que j'ai vu... j'accepte le tombeau!!

Une fois qu'Icare le voit d'en haut, l'(im)monde perd son caractère castrant et devient beau (# 217–218):

Ô terre, adieu!...
Je te voyais si belle
Quand je volais dans l'Infini!...
Tu te parais pour moi d'une splendeur nouvelle
Et là-haut j'admiraïs ton sein nu que gonfle l'eau des sources!...

La libération des chaînes terrestres est donc, pour Dro, une libération non seulement du monde (qui, pour citer Gazourmah, l'homme volant du roman *Mafarka le futuriste* [1910] de Marinetti, pue la momie et les siècles morts⁶⁵) mais aussi de sa propre condition humaine. Pour Icare, c'est plutôt une liberté de connaître, un désir d'aller au-delà des limites et de tout savoir. Dro veut devenir nature, Icare veut devenir un scientifique⁶⁶.

Le défi de la nature et le jugement par les autres

Dans les deux cas, la libération des hommes de leurs chaînes est un défi, conscient et revendiqué, aux lois de la nature rendu possible par la technologie, qui est ainsi valorisée (malgré la fin tragique d'Icare et de Dro: les deux chutent et meurent). La conquête du ciel est, dans *Icare*, à la fois matérielle et spirituelle: voler dans le *ciel* signifie défier la loi divine, le *Ciel* — le mot est écrit indifféremment majuscule ou minuscule. Cette ambivalence de la «sublime révolte» d'Icare s'exprime pleinement dans une de ses ripostes aux tentatives des nymphes de le retenir (*Icare* 1911, # 90–92):

(Dans un emportement de sublime révolte)
Non! Non!... S'il faut lutter contre le ciel lui-même,
Je lutterai!...
Je veux dans un effort suprême
Lui ravir son secret!...
L'homme a le droit de tout connaître!...
Malgré les Dieux, je suis mon maître [...] !...

Icare lutte pour soi-même, pour sa liberté, mais aussi pour les autres. Sa confiance en soi se teint de messianisme: «Je suis l'homme prédestiné qui dans les Cieux ravira la lumière pour la rapporter à ses frères!» (# 121–122).

Si, à la fin de l'opéra, la persévérance du protagoniste dans son rêve contre nature est célébrée par le Génie de la Science, dans les deux premiers tableaux l'attitude outrecuidante du protagoniste est condamnée comme de l'*hybris*

⁶⁵ «Puah! cette odeur de momies, cette puanteur de siècles morts me donnent la nausée! Mon-tons plus haut! [...] Je veux monter plus haut, pour oublier la face de la terre et ses rides profondes!...» (Marinetti 1910, 159).

⁶⁶ Le vol peut symboliser un autre état d'esprit, à savoir l'introspection. Dans «Fuga in aeroplano» (Fugue en avion), le poète futuriste Enrico Cavacchioli décline le thème de la liberté en associant au désir de s'élever la capacité de mieux pouvoir regarder dans nous: «Mais quand nous serons plus libres, ô seigneur à la bouche d'ouragan, | donnez-nous la force de nous contempler nous-mêmes avec des yeux simples et gentils!» (Marinetti et Buzzi [1912] 2004, 217–219, notre traduction).

par les nymphes et Dédale. Ce dernier est loin du personnage ovidien voulant « vaincre la nature par un prodige nouveau » (*Métamorphoses* VIII, 183). Âgé, il a « peur pour [son fils] des colères divines » (*Icare* 1911, # 118) et manifeste sa propre soumission tardive à sa condition d'humain enchaîné, après ses rêves de jeunesse (# 118) :

Autrefois, il est vrai, comme toi j'ai rêvé !
 Je m'en allais, le front levé,
 Par les sentiers et les ravines,
 Et je songeais à fuir parmi l'immensité. [...]
 Espoir trompeur, véritable chimère, abominable erreur !
 Nous sommes enchaînés à jamais à la terre,
 Et l'homme trop audacieux
 Est ici-bas maudit des dieux !

Pourtant, Icare est convaincu de sa démarche et sa confiance en soi est telle qu'il se croit appuyé par ces mêmes dieux qu'il défie. Avant de s'élancer du rocher sur lequel il était monté, Icare invoque Éole, le dieu des vents, pour qu'il le soutienne. Sa prière, qui se compose d'une apostrophe au dieu suivie de trois versets se concluant chacun par deux mesures dont le procédé harmonique est très simple — l'accord majeur de la première mesure devient mineur dans la seconde —, représente efficacement l'effet incertain de cette litanie (exemple 1) :

Tableau 2.

[Moderato]
 Icare dans une invocation

Dieu des au-tans, sou-tiens mon vol, Em-por-te-moi sur les a -

bi - - - - - mes

Exemple 1. *Icare*, tableau II, # 156 (p. 63).

	Récitatif	Accord tenu majeur → mineur
Apostrophe	Éole! Éole! Dieu du vent, écoute ma prière!	
Verset 1	Dieu des autans, soutiens mon vol, emporte-moi sur les	abî – mes,
Verset 2	Sur les gouffres béants des mers... Par les grands espaces	déserts !...
Verset 3	Où, seul, ton souffle tourne et glisse, Dieu des autans sois-moi	propi – ce!

Dédale « surv[ient] tout à coup » et prie son fils de tout son cœur de renoncer à son projet. Cette prière constitue, avec celle d'Icare à Éole, un diptyque qui provoque un grand effet dramatique. La structure poétique et musicale est similaire, avec des apostrophes et des versets se concluant par des accords tenus. Mais l'harmonie instable fuit toute triade majeure, et lorsque la modulation perpétuelle s'arrête un instant — la mesure à la fin des versets —, c'est sur un accord « sali » par des notes chromatiques (exemple 2) :

Dédale [Moderato]

Bo - rée im - pé - tu - eux s'è - lan - ce pour t'em - por -

ter dans l'ou - ra - gan!

mf

Exemple 2. *Icare*, tableau II, # 158 (p. 67).

Tableau 3.

	Récitatif	Accord tenu
<i>Apostrophe 1</i>	Mon fils, vers l'inconnu avant que tu t'élances, Écoute pleurer ma souffrance!	
<i>Verset 1</i>	Crains le soleil!	<i>Sol</i> min. avec 7 ^e qui descend chromatiquement jusqu'à la 5 ^e
<i>Verset 2</i>	Crains ses rayons!	<i>Sol</i> avec 7 ^e aug. qui descend chromatiquement et transforme l'accord en <i>Mi bémol</i> aug. avec 7 ^e
<i>Apostrophe 2</i>	Écoute-moi! Écoute-moi! Là, dans le ciel immense, Je vois les éléments se liguer contre toi.	
<i>Verset 3</i>	Borée impétueux s'élance pour t'emporter dans l'ouragan!	<i>Mi bémol</i> min. avec <i>do bémol</i> et <i>fa bémol</i>
<i>Verset 4</i>	La foudre qui frappe et déchire Prend son élan pour t'interdire Le seuil divin de l'Empyrée!	<i>Do</i> min. avec <i>fa dièse</i> et <i>ré bémol</i>

Icare — l'aviateur — est seul: ses proches ne le supportent pas, et encore moins les dieux qui, au contraire, s'opposent à lui (« Les dieux cruels m'ont vaincu, m'ont puni!... | Pour tuer mon effort, ils ont brisé mes ailes!... », # 204-205)⁶⁷. Cependant, il veut que son action soit exemplaire pour les générations futures. Aux Sirènes qui « sont remontées des profondeurs de la mer, et ont porté Icare jusqu'à l'un des récifs qui émergent des flots » (ainsi commence le 4^e tableau) et qui lui demandent « N'as-tu pas un désir? N'as-tu plus d'espérance? » (# 223), Icare répond qu'il ne veut pas que son corps reste avec elles dans la mer, mais qu'il soit porté « vers le prochain rivage » (# 227) afin que son effort ne soit pas oublié par les hommes: « Ils suivront, je le sais, mon rêve et ma chimère » (# 233). En se donnant une visibilité *post mortem*, il s'assure la gloire (« qu'on se rappelle | Que le premier, c'est moi! », # 214-215) tout en contribuant, en tant qu'*exemplum*, à la libération de l'humanité.

La dimension (para)religieuse est absente dans *L'aviatore Dro*, mais nous y retrouvons deux éléments clefs d'*Icare*, soit la valorisation du défi que représente l'action de l'aviateur et un éventail de réactions de l'entourage: le pessimisme des proches qui cherchent à retenir l'aviateur (Ciadi craignant pour lui, mais aussi pour sa propre solitude, qu'il ne tombe et ne revienne jamais⁶⁸); le mépris des décadents, hommes et femmes qui n'accordent pas de valeur aux « téméraires » qui risquent de tout perdre pour un rêve; et, à l'opposé, l'émerveillement de ceux qui assistent au vol et qui acclament l'exploit⁶⁹. De la même façon qu'Icare « jette un défi à la mort » (# 159) et au ciel/Ciel, Dro défie

⁶⁷ Les didascalies ne précisent pas ce qui fait chuter Icare.

⁶⁸ « *E se dovesse cadere? | E se non dovesse tornare mai più?* » (« Et s'il devait tomber? Et s'il ne devait jamais revenir? » Pratella 1920, 22); « *Mio Dro, non lasciarmi sola, | oggi ho l'anima piena di angoscia* » (« Mon Dro, ne me laisse pas toute seule, mon âme est remplie d'angoisse, aujourd'hui » *ibid.*, 23); « *Ah! Dro, non lasciarmi sola, prendimi con te* » (« Ah! Dro, ne me laisse pas toute seule, prends-moi avec toi » *ibid.*, 25).

⁶⁹ La foule qui acclame « *Ah! Ecco! Dro! Vola! | Evviva! Ohe* » (« Le voilà! Dro! Il vole! Hourrah! » *ibid.*, 29).

ouvertement la « fortune »⁷⁰. Et il n'est pas le seul aviateur futuriste à le faire, comme l'exemple de la « Scalata » (Ascension) du poète Libero Altomare le montre (Libero Altomare, « Scalata », dans Marinetti et Buzzi [1912] 2004, 56) :

*Vogliamo dare la scalata al cielo!
strappare il velo azzurro
che riveste l'androgino Mistero,
tuonare rulli di tamburi elettrici,*

*saettare fluidici dardi
su gli astri beffardi.
Vengano dunque i novi mostri alati:*

*ali di tela
cuori di acciaio:
lo spirito gaio
dell'uomo l'inciela!...*

Nous voulons escalader le ciel!
arracher le voile bleu
qui revêt le Mystère androgyne,
tonner des roulements de tambours
électriques,
cribler de dards fluides
sur les astres moqueurs.
Que les nouveaux monstres ailés
viennent donc:
ailes en toile
cœurs en acier:
l'esprit gai
de l'homme le fait monter au ciel!...

Le sentiment de toute-puissance qui accompagne cette attitude prométhéenne ne se manifeste pas, chez Dro, sous la forme d'une quête de connaissance totale mais plutôt de record sportif (Pratella 1920, 22) :

*Ciadi, nel mare vinco i delfini
e gli albatro nell'aria.
Posso volar sui monti della luna
e nuotar fino al centro della terra.*

Ciadi, je vains les dauphins dans la mer
et les albatros dans les airs.
Je puis voler sur les monts de la lune
et nager jusqu'au centre de la terre.

Dro combat pour soi-même, comme un athlète, il n'a pas de mission civilisatrice comme Icare. Son vol est un accomplissement *pour lui*; il n'est pas une étape ou un modèle, mais une expérience mystique personnelle (*ibid.*, 36) :

*Io son di cielo,
io sono il cielo.
In alto, sempre più in alto...
Sole, fuoco,
gioia, serenità, eternità!...*

Je suis de ciel,
je suis le ciel.
En haut, toujours plus en haut...
Soleil, feu,
joie, sérénité, éternité!...

Les deux opéras ont en commun de se conclure avec un élément fantastique. Dans *Icare*, c'est l'apparition du Génie de la Science qui offre au héros un aperçu de la réalisation de son rêve dans les temps futurs. Dans *L'aviatore Dro*, c'est une sorte d'accomplissement du désir de l'aviateur de fusionner avec la nature. Plutôt que s'« éthériser » comme il le souhaitait et comme cela se produit pour Icare dans son apothéose finale, Dro se répand partout (terre, mer, ciel) par son sang. Cela représente sans doute une forme d'hommage au sang versé par tous ceux qui ont donné leur vie pour le rêve d'aviation (*ibid.*, 35) :

⁷⁰ «Io sol godo a sfidare la fortuna | e mi riterro beato | quando non l'avro più alle calcagna» («Moi, je jouis seulement quand je défie la fortune, et je me considérerai heureux lorsqu'elle ne sera plus à mes trousses» *ibid.*, 16).

Come per miracolo, dal corpo di Dro scaturirà il sangue per mille ferite e scorrerà libero cercando le viscere della terra. Mare e cielo si faranno di sangue; rosse fantasime di vapore marino si agiteranno con atti convulsi sopra le onde; l'oscurità piomberà spaventosa da ogni punto dell'orizzonte.

Comme par miracle, du sang sortira du corps de Dro à travers mille blessures et coulera librement en cherchant les entrailles de la Terre. Mer et ciel s'ensanglanteront; de rouges fantômes de vapeur marine s'agiteront convulsivement sur les vagues; l'obscurité affreuse tombera de chaque point de l'horizon.

L'effet mystique que le vol a sur Dro présente donc une répercussion atmosphérique, pour ainsi dire. La dernière didascalie de l'opéra évoque d'ailleurs la réaction des éléments à la mort de Jésus décrite dans les Évangiles (tremblement de terre, éclipse, ouverture des sépulcres, déchirement des rochers et du temple; voir *Mt* 27, 51–52, *Lc* 23, 44–45): « Une énorme foudre éclairera pour un instant le ciel, la mer et la terre qui, victimes d'un bouleversement furieux, retomberont silencieusement dans le chaos primordial »⁷¹. Similairement, dans *Mafarka le futuriste*, tout le chapitre relatant le vol de Gazourmah décrit la réaction de la terre face à l'exploit de l'homme volant: les montagnes se réveillent après avoir « dormi plus de six mille ans », la ville glisse dans la mer, les « forces volcaniques donn[ent] l'assaut », etc. (Marinetti [1910] 2015, 159–160). L'aviation, pour les futuristes, ne concerne pas uniquement ceux qui la pratiquent; elle provoque un bouleversement pour l'ensemble du monde, un changement complet du rapport à la réalité. De *rêve* esthétique à *action* esthétique au sens étymologique: l'aviation a un effet sur la façon de percevoir les choses et de considérer la place (physique et hiérarchique) de l'homme sur la terre. Cette action a également un *effet* esthétique au sens moderne car Marinetti voit dans le vol de Gazourmah l'accomplissement du « grand rêve de la musique totale »:

Tout à coup, comme son vol changeait d'allure, une mélodie suave et étrange charma ses oreilles.

Il comprit aussitôt qu'elle se dégageait de ses ailes, plus vives et sonores que deux harpes, et, ivre d'enthousiasme, il s'amusa à moduler ces cadences harmonieuses, alanguissant tour à tour les vibrations et poussant toujours plus haut leurs retours exaltés.

C'est ainsi que le grand espoir du monde, le grand rêve de la musique totale, se réalisait enfin dans le vol de Gazourmah... L'essor de tous les chants de la Terre s'achevait dans ses grands battements d'ailes inspirées!... (Marinetti [1910] 2015, 161)

LA MUSIQUE DU VOL

Cette image du vol humain comme réalisation du « rêve de la musique totale » est évocatrice et renvoie à l'aviation comme rêve esthétique. Cette image

⁷¹ « Un lampo enorme rischiarerà per un attimo cielo, mare e terra, in preda ad un furioso sconvolgimento e ripiombanti silenziosamente nel caos primordiale » (*ibid.*, 36).

s'explique par le wagnérisme notoire de Marinetti en termes de goûts musicaux⁷². Deutsch de la Meurthe — lui aussi grand wagnérien⁷³ — ne se contente pas d'évoquer une possible dimension musicale du vol, mais le met en musique. Dans cette section nous allons examiner le langage musical auquel il fait appel pour composer l'envol d'Icare (vol pré-mécanique). Nous le comparerons aux gestes musicaux utilisés dans ses autres pièces où il est question de machines, qu'elles soient volantes ou non.

Le vol d'Icare

Le vol d'Icare est, tel que déjà mentionné, un vol voué à l'échec parce qu'il est trop « naturel ». Icare a chassé un aigle pour en utiliser les ailes. Trop fragiles et non adaptées à l'homme, elles se casseront, le faisant chuter après un vol soutenu par 30 mesures de musique (# 160–166), suivies par six mesures (# 167) mimant la chute : une longue gamme chromatique descendante sur un accord de septième diminuée en trémolo, un figuralisme que Deutsch de la Meurthe emploie ailleurs pour dépeindre « le grand vent » (*Obsession*, mélodie sur des paroles de Sully Prudhomme, 1914, mes. 36–37). Le traitement musical du vol est à la fois dansant, descriptif et épique. Presque entièrement en rythme ternaire, le morceau est constitué de trois matériaux principaux : un geste alternant deux accords qui suggère des battements d'ailes, un motif par quarts et une mélodie en arc (exemple 3). Macroscopiquement, l'harmonie couvre des régions éloignées (*ré bémol* → *la* → *si bémol* → *si*), mais, mis à part les modulations entre une région et l'autre, les relations entre les accords sont simples et répétitives, loin de l'instabilité chromatique de la prière de Dédale (voir plus haut exemple 2).

The image shows a musical score for 'Icare'. It is in 3/4 time and marked '[Quasi allegretto]'. The score is divided into three sections labeled GESTE 1, GESTE 2, and GESTE 3. Geste 1 is a descending chromatic scale. Geste 2 is a rhythmic motif of eighth notes. Geste 3 is a melodic arc. The score is written for piano and voice.

Exemple 3. *Icare*, les trois gestes de la musique du vol, 1 après # 162 (p. 70).

⁷² Sur la contradiction entre les goûts musicaux « conservateurs » de Marinetti et sa poétique, voir Albertario (2013, 198). Sur le « wagnérisme futuriste » et *L'aviatore Dro* comme œuvre d'art total, voir Lista (2006, 162–170).

⁷³ Dans l'entrevue accordée à Georges Casella déjà mentionnée (1912, 79), Deutsch de la Meurthe affirme qu'il allait « chaque année à Bayreuth, [s]'enivrer du génie de Wagner ». Il est possible que cette affirmation soit exagérée, mais il est vrai qu'il fit le voyage au moins en 1891, 1892 et 1897 (Chimènes 2004, 462; Lavignac 1897, 558 et 562).

Si le livret incite indirectement à entendre le premier geste comme un battement d'ailes, l'intertextualité confirme cette interprétation (nous verrons dans la sous-section suivante l'importance du descriptivisme dans la musique de Deutsch de la Meurthe). La mélodie *Vers les cieux* (*À la conquête des airs*), que Deutsch de la Meurthe a composée sur un poème du Comte de Morlhon⁷⁴ en 1909, préfigure *Icare* à plusieurs égards. Tout d'abord dans son contexte de création : elle fut jouée, elle aussi, lors d'un concert organisé par l'Aéro-Club de France (samedi 5 mars 1910, au grand amphithéâtre de la Sorbonne)⁷⁵. Surtout, cette mélodie est, comme *Icare*, un hymne à « l'homme brisant la chaîne | Qui l'emprisonnait sur le sol », une description du rêve de l'« Esclave » de s'envoler « loin du monde profane », encouragé par « la Science » qui lui chante « Va libre ! Vers les Cieux ! », un rêve qui devient réalité :

Il monte aussi haut que son rêve,
Riant de sa lourdeur d'hier,
Et son beau voyage s'achève
Dans le monde immense de l'air !

C'est dans cette mélodie qu'on retrouve pour la première fois le geste alternant deux accords et la mélodie en arc — bref, le matériel du vol d'Icare sans le motif par quarts (qui est présent dans une autre section de la mélodie). Ce geste est associé aux deux occurrences des paroles « Il monte ! »⁷⁶ (exemple 4). Dans un autre passage, le rythme et le profil de la mélodie en arc sont employés pour le vers « Par un coup d'aile téméraire », ce qui confirme l'association entre ce matériau musical et le vol « naturel » inspiré par les oiseaux (exemple 5).

Le motif par quarts qui, dans *Icare*, vient s'ajouter à ce thème est un véritable *leitmotiv* (nous l'appellerons le motif de l'envol) conférant au vol d'Icare une dimension épique d'évidente inspiration wagnérienne. Dans sa forme la plus complète, il est composé de trois éléments : un saut de quarte en anacrouse, une montée par sauts ascendants et descendants jusqu'à une appoggiature (résolue ou non) et un thème lyrique. Ce motif, qui est annoncé dans le prélude, se présente ensuite pour la première fois lorsque la Nymphe des Bois évoque la crainte des dieux qu'Icare puisse un jour voler (exemple 6).

À cette préfiguration de l'envol fait écho la seconde énonciation complète du motif, qui souligne par une ironie tragique la fin du vol d'Icare, avant que celui-ci ne chute. Durant la plus grande partie du vol, toutefois, le motif se limite à une succession de quarts s'arrêtant sur une sixte (exemple 7c), dont

⁷⁴ Camille de Morlhon (1869–1952) a été le secrétaire particulier de Deutsch de la Meurthe de 1901 à 1904. Auteur de textes destinés à être mis en musique et de pièces de théâtre jusqu'à 1908, il entreprend ensuite une carrière cinématographique (Le Roy 1989).

⁷⁵ Voir les annonces dans le *Figaro* (Reichel 1910) et *La Revue aérienne* ([Anonyme] 1910, 148). L'organisation de concerts en collaboration avec des clubs sportifs n'est pas inédite. Par exemple, les concerts du magazine *Musica* organisés par Astruc se sont tenus à l'Automobile-Club de France jusqu'à ce qu'ils déménagent au Théâtre *Femina* en 1907 (Astruc [1930] 2003, 345). En décembre 1903, l'Automobile-Club a aussi organisé un gala à l'Opéra national à l'honneur des membres des Automobiles-Clubs étrangers, et *En automobile !* et *Cambridge-March* de Deutsch de la Meurthe y ont été jouées parmi d'autres œuvres (Reichel 1903).

⁷⁶ Strophe 3 et strophe 5, p. 5 et 7–8 de la partition.

[Allegro molto]

Il mon - - - te aus - si haut que son rê - ve

Exemple 4. Henry Deutsch de la Meurthe, *Vers les cieux*, mes. 128–131.

Par un coup d'ai - le té - mé - rai - re

Exemple 5. Henry Deutsch de la Meurthe, *Vers les cieux*, mes. 99–100 (réduction).

La Nympe des Bois

Meno Moderato

Les Im-mor - tels ont re-dou - té Qu'un jour son gé - nie in-domp-té

Ne pé-nè - tre tous les mys - tè - res Et ne les ré - vèle

Exemple 6. *Icare*, le motif de l'envol dans sa forme la plus complète, avec le thème lyrique (*Icare* 1911, # 52–53, p. 15–16).

le modèle peut être retracé dans la première phrase chantée de *Vers les cieux* (exemple 7a). Cette affirmation de l'intervalle de quarte assume une valeur très positive si l'on considère que, au moment où Icare s'apprêtait à se lancer du rocher, la trompette entonnait ce motif avec une malaugurante quarte augmentée (exemple 7b). Le motif revient, en mineur, lorsque Icare, avec les Sirènes, se pose en exemple pour « [s]es frères de la Terre » (exemple 7d). Le motif accompagne, eu après, l'apparition du Génie de la Science; cette fois-ci, non seulement la quarte est juste, mais le motif est en majeur (exemple 7e)⁷⁷.

a) *Vers les cieux*
(mes. 24-28)

L'es - clave é - ten - du dans la plai - ne

b) *Icare* (# 154)

Trompette

c) *Icare* (# 160-161)

d) *Icare* (# 232)

e) *Icare* (# 236)

Exemple 7. *Icare*, transformations du motif de l'envol (en ordre d'apparition, en excluant le Prélude) et sa préfiguration dans *Vers les cieux*.

La musique confirme ainsi le message du livret, à savoir que la science permet de réaliser le rêve d'Icare. Comme l'annonce le poème de Payen lu en guise de prologue à l'opéra (Prologue à *Cain* 1911, 7)⁷⁸:

[...] Le Progrès redouble ses efforts!... [...]
 Dans les cieux étonnés Icare ressuscite,
 Son exemple fameux surgit des siècles morts!...
 Son rêve chaque jour devient moins illusoire.
 L'homme triomphe enfin de ce qu'il ignorait.

⁷⁷ Le motif sera exposé à plusieurs reprises dans l'épisode instrumental qui suit l'apparition du Génie de la Science (# 236-239).

⁷⁸ Une phrase attribuée à l'aviateur Blériot, rapportée dans le roman *Les chevaliers de l'air* de Louise Faure-Favier (1923, 164) et souvent citée (voir Wohl 1994, 253; Watkins 2003, 185), va dans le même sens: « Le rêve le plus beau qui, depuis Icare, hanta le cœur des hommes est aujourd'hui réalité ».

Deutsch de la Meurthe lui-même, dans un discours en honneur d'Henri Farman en 1908, avait proclamé haut et forte la victoire complète de l'homme sur la gravité :

Il y a quelque temps, j'eus le bonheur de saluer le premier champion du ballon dirigeable: nous fêtons aujourd'hui l'avènement triomphant de l'aéroplane. La victoire est complète: nous possédons le plus léger et le plus lourd que l'air. Que dis-je? Nous possédons l'air même, nous sommes maîtres de l'espace (Deutsch de la Meurthe 1908, 40).

Le vol machiniste

Le vol d'Icare dans l'opéra de Deutsch de la Meurthe n'a rien de machiniste, et sa musique suggère la légèreté (arpèges et gammes ascendantes rapides) et le mouvement des ailes. Il est possible de comparer les figures musicales utilisées par Deutsch de la Meurthe et leur attribuer une origine descriptive. Plusieurs courtes pièces pour piano, riches en didascalies et parfois avec un texte lu ou chanté, présentent un lien clairement indiqué entre le texte et la musique, ce qui montre que, pour Deutsch de la Meurthe, la conception descriptive de la musique était courante et recherchée. Un exemple particulièrement révélateur est son « adaptation symphonique » du poème *Musica* du Comte de Morlhon (1904). Sous la forme d'un mélodrame pour récitant et piano, le compositeur offre un catalogue de *topoi* musicaux pour quatre états d'âme: l'amour qui chante, l'esprit qui danse, l'âme qui rêve, le cœur qui pleure⁷⁹. Il est donc justifié de comparer ses pièces inspirées par les machines pour y retracer les moyens musicaux utilisés et constituer ainsi un petit catalogue de ses *topoi* machinistes.

En automobile! constitue un véritable exercice de mise en musique du moteur. Les didascalies de cette pièce pour piano très précoce (1901, dépôt légal 1902) décrivent tour à tour l'effort du moteur et les émotions du conducteur au gré des soucis techniques vécus et résolus: mise en route, ralentissement du moteur, panne suivie de « désolation », reprise du moteur avec « bon espoir » et remise en route (qui, musicalement, obtempère à la nécessité d'une reprise: la peinture sonore n'implique pas une renonciation de la forme); une marche accélérée jusqu'à un (très improbable à l'époque) « 100 à l'heure! » conclut vigoureusement la pièce. Les moyens musicaux utilisés pour cette musique du moteur suivent trois tendances générales: la répétition d'une cellule mélodico-rythmique de la durée d'une mesure ou moins, une très grande régularité rythmique, des accents très marqués. Les huit premières mesures de la pièce sont très représentatives (exemple 8a). On retrouve ces caractéristiques dans la section « Mise en marche du moteur » d'*En dirigeable*. À partir de ce moment et pendant une centaine de mesures, la main gauche du pianiste articule des *ribattuti* sur chaque croche (exemple 8b).

⁷⁹ D'autres exemples de figuralisme explicite se retrouvent dans la mélodie *Larmes et sourires* (1906, poésie du Marquis Philippe de Massa), où on passe à travers différents phénomènes atmosphériques, et, dans un cadre plus frivole, dans le morceau pour piano avec didascalies narratives *Partridges-March* (1906), qui décrit une journée de chasse.

Allegro vivace

(Mise en route)

a)

Mise en marche du moteur
Allegro moderato (♩ = 120)

b)

Exemple 8. La musique du moteur selon Henry Deutsch de la Meurthe: a) *En automobile!*, mes. 1-8; b) *En dirigeable*, mes. 16-23.

Lorsque le dirigeable « plan[e] dans le libre espace », ce caractère *motorisch* laisse place à d'amples arpèges, signe distinctif du vol libératoire dans les hauteurs que le compositeur utilise à nouveau pour le final de *Vers les cieux*, lorsque la voix chante à valeurs longues les mots « Dans le monde immense de l'air! » (exemple 9).

Deutsch de la Meurthe n'écrit pas de musique d'*aviation* à proprement parler, c'est-à-dire décrivant le vol d'un avion. Dans toute sa musique *aéronautique* — qui décrit la navigation dans les airs, peu importe la nature de l'objet qui vole (homme ailé, ballon, dirigeable) — prédominent la mesure ternaire et des gestes ascensionnels. Tel est le cas de la figure commune à *Vers les cieux* et au vol d'*Icare* (voir plus haut exemples 3 et 4), très proche de celle employée dans la partie du piano de la *Ballade aérienne* (*Souvenirs d'une ascension en ballon libre*) pour violon et piano (1901, dépôt légal 1902) (exemple 10).

Le vol que le compositeur décrit est une danse, et il serait tentant de se demander si, dans une éventuelle pièce décrivant le vol de l'avion, le compositeur aurait privilégié le côté mécanique de l'appareil, hommage à la science,

Planant dans le libre espace
[Plus lent]

a)

Descente
rall.

[Allegro molto]

b)

Dans le monde im - men - se

de l'air!

Exemple 9. Le vol libre selon Henry Deutsch de la Meurthe: a) *En dirigeable*, mes. 146–152; b) *Vers les cieux*, final (mes. 136 –142).

Exemple 10. Henry Deutsch de la Meurthe, *Ballade aérienne* (*Souvenirs d'une ascension en ballon libre*), mes. 7–10 (partie du piano uniquement).

ou bien le côté rêveur et léger de la conquête des airs. Comment introduire la vitesse, qui constitue la *differentia specifica* entre l'avion et les autres machines volantes, sans renoncer à la légèreté dansante ? *En dirigeable*, avec ses *ribattuti* mécaniques, mais aussi une ample mélodie en 3/4, offre certainement une voie possible. Il reste que la représentation des avions en musique a suscité l'intérêt des compositeurs comme Maurice Ravel (qui aurait eu le projet d'une symphonie d'aviation⁸⁰) et Claude Debussy (qui affirma que « Le siècle des aéroplanes a droit à sa musique » [1913, 43]), mais ne s'est pas réalisée avant plusieurs années dans des œuvres musicales d'envergure, à la différence d'autres machines (usines, trains). Cela est probablement dû à cette délicate conciliation entre la machine et la légèreté, le caractère mécanique et la liberté, la science et le rêve⁸¹. La réponse de Pratella est à la fois avant-gardiste et hyperréaliste : le vol de Dro incorpore en effet l'*intonarumori* reproduisant le bruit d'avion du collègue futuriste Russolo. L'orchestre s'y superpose en rythme ternaire (l'idée de danse) avec des motifs « machinistes » basés sur la répétition en boucle de courts motifs. L'*intonarumori* s'arrête brusquement au moment où le mono-plan de Dro commence à chuter, et l'orchestre mime alors la tombée par des tétracordes descendants⁸².

Au début des années 1910, la musique n'était d'ailleurs pas le seul art à qui la représentation du sujet aéronautique posait un défi. L'appel du concours pour le monument aux aviateurs célébrés lors du gala du 19 décembre 1911 prescrivait en effet que

[l]e sujet sera allégorique, et le Monument ne comportera, dans les motifs principaux, aucune représentation matérielle d'appareils aériens. Les représentations de ballons sphériques, d'aéroplanes et de dirigeables, trop techniques pour trouver place dans les sujets principaux, pourront, néanmoins, être utilisées dans les motifs de second plan. (Archives nationales de France, Fonds Gabriel Astruc, 409-AP/5)

⁸⁰ Sur les mentions que Ravel fait de son projet, voir Watkins (2003, 193).

⁸¹ Certaines œuvres musicales d'aviations sont encore assez connues aujourd'hui, notamment la *Sonate no. 2 « Airplane »* (1921) de Georges Antheil (son *Ballet mécanique* de 1926 utilisait d'ailleurs des propulseurs d'avion), le *Lindbergflug* de Bertold Brecht avec des musiques de Kurt Weill et Paul Hindemith (1929) et l'opéra *Volo di notte* (1940) de Luigi Dallapiccola. On pourrait ajouter *Suicide in an Airplane* (1913) pour piano de Leo Ornstein, *The Aeroplane* (1920) pour piano et orchestre d'Emerson Whithorne. En 1943, Arthur Honegger compose les musiques du film *Mermoz* sur l'aviateur éponyme, une tradition de célébration des héros de l'air qui, nous l'avons vu, remonte au début du siècle. L'hommage musical à un modèle précis d'avion (comme Honegger l'avait fait pour le train avec son *Pacific 231*) arrive en 1945 avec *Thunderbolt P-47* de Bohuslav Martinů. La même année, l'aviation militaire étatsunienne commissionne à Samuel Barber une symphonie (sa deuxième). Un chapitre de synthèse sur ces œuvres a été écrit par Hans-Joachim Braun (2002).

⁸² L'insertion des *intonarumori* a été chaudement appuyée par Marinetti, en quête encore une fois d'une primeur : « le premier orchestre mixte, ou mieux d'orchestre habituel enrichi d'*intonarumori* » (« il primo esempio d'orchestra mista, o meglio d'orchestra solita, arricchita d'*intonarumori* »), lettre de Marinetti à Pratella du 4 février 1914, citée dans Albertario (2013, 195). Les *intonarumori* sont prescrits pour deux autres moments de l'opéra, d'abord pour rendre le bruit des automobiles et, à la toute fin du drame, alors qu'une sirène *fff* se superpose à un long accord de la *bémol* majeur joué *ppp* pendant dix mesures (pour un commentaire du rôle dramatique de ces insertions, voir Albertario 2013, 198). Les *intonarumori* n'ont pas été utilisés lors de la première en 1920 (*ibid.*, n. 2).

Icare et le monument qu'il contribuait à financer par sa représentation au gala de l'Opéra partageaient donc le même principe de représentation allégorique de l'aviation. Si l'opéra de Deutsch de la Meurthe peut être considéré comme la première œuvre musicale d'ampleur sur le thème de l'aviation, cette dernière n'y est présente que sur le plan symbolique et célébratoire, sans être représentée en musique. Y sont célébrés les aviateurs, leur persévérance et leur conviction progressiste davantage que ne sont représentées musicalement leurs machines. Le vol d'Icare, le seul mis en musique dans l'opéra, demeure un vol « naturel ».

RÉFÉRENCES

- [Anonyme]. 1904. « Le mois musical: [M. Henri Deutsch de la Meurthe] ». *Musica* 20 (mai): 319.
- . 1908. « Nos autographes ». *La Revue aérienne* (25 novembre): 67–69.
- . 1910. « Nouvelles sportives: L'assemblée générale de l'Aéro-Club de France ». *La Revue aérienne* (10 mars): 147–148.
- . 1911a. « Nouvelles diverses ». *Le Ménestrel* 77 (24): 6–8.
- . 1911b. « Aéronautique: Le Président de la République au Gala des aviateurs ». *Le Temps* (21 décembre): 4.
- . 1912a. « *La Marseillaise de l'Aviation* est éditée ». *Excelsior* (25 octobre): 2.
- . 1912b. « Un raid en hydro-aéroplane ». *La Vie au Grand Air* (2 novembre): 842.
- . 1919. « M. Henry Deutsch de la Meurthe ». *L'Univers israélite* (28 novembre): 227–8.
- Aimé, Emmanuel. 1901. « Portrait d'aéronautes contemporains: M. Henry Deutsch de la Meurthe ». *L'Aérophile* 9 (1): 1–2.
- Albertario, Giulia. 2012. « *L'aviatore Dro di Francesco Balilla* ». Mémoire de licence, Università degli studi di Milano.
- . 2013. « *L'aviatore Dro di Francesco Balilla Pratella* ». *Rivista italiana di musicologia* 48: 179–210.
- A. M. 1912. « Un bienfaiteur de l'aéronautique: Henry Deutsch de la Meurthe ». *Association générale aéronautique: Bulletin mensuel sous le patronage de l'Aéro-Club de France* 2 (1): 2–3.
- Astruc, Gabriel. [1930] 2003. *Le pavillon des fantômes: Souvenirs*. Nouvelle édition augmentée présentée par Olivier Corpet. Paris: Mémoire du livre.
- Bianchi, Stefano. 1995. *La musica futurista: Ricerche e documenti*. Lucca: LIM.
- Braun, Hans-Joachim. 2002. « "Movin' on": Trains and Planes as a Theme in Music ». *Music and Technology in the Twentieth Century*, 2^{de} éd., sous la dir. de Hans-Joachim Braun, 106–120. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Casella, Georges. 1912. « La musique et le sport. II: Henri Deutsch de la Meurthe ». *Revue musicale SIM* 8 (6): 78–80.
- Caslant, Eugène. 1910. « Les progrès de l'aviation en 1909 ». *La Grande Revue* 62 (1): 106–28.
- Cescutti, Tatiana. 2008. *Les origines mythiques du futurisme: Marinetti, poète symboliste (1902–1908)*. Paris: Presses de l'Université Paris-Sorbonne.

- Chadeau, Emmanuel. 1996. *Le rêve et la puissance: L'avion et son siècle*. Paris: Fayard.
- Chimènes, Myriam. 2004. *Mécènes et musiciens: Du salon au concert à Paris sous la III^e République*. Paris: Fayard.
- Cocherie, La [pseud.]. [1909] 2015. «Le futurisme: Interview de Marinetti». *Comœdia* 543: 1–2.
- Corbière, Lætitia. 2020. «Le Paris des imprésarios (1900–1914)». *Migration artistique et identité à Paris, 1870–1940 / Artistic Migration and Identity in Paris, 1870–1940*, sous la dir. de Federico Lazzaro et Steven Huebner, 81–97. New York: Peter Lang.
- Crouch, Tom D. 2016. «Les années perdues des frères Wright: 1905–1908». *L'imaginaire de l'aviation pionnière: Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*, sous la dir. de Françoise Lucbert et Stéphane Tison, 61–80. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Da Costa, Maurice. 1909. «La Quinzaine musicale: Nouveaux concerts populaires». *Le Courrier musical* 12 (7): 234–5.
- Dancourt, Michèle. [2002] 2016. *Dédale et Icare: Métamorphoses d'un mythe*. Paris: CNRS Éditions. [en ligne]. <https://books.openedition.org/editionscnrs/4912>
- Debussy, Claude. 1913. «Concerts Colonne, Société des nouveaux concerts», *Revue musicale SIM* 9 (11): 42–5.
- . 2005. *Correspondance, 1872–1918*. Édition établie par François Lesure et Denis Herlin, annotée par François Lesure, Denis Herlin et Georges Liébert. Paris: Gallimard.
- De Villers, Jean-Pierre A. 1986. *Le premier manifeste du futurisme: Édition critique avec, en fac-similé, le manuscrit original de F. T. Marinetti*. Ottawa: Éditions de l'Université d'Ottawa.
- Deutsch de la Meurthe, Henry. 1891. *Le pétrole et ses applications*. Paris: Ancienne Maison Quantin/Librairies-imprimeries réunies.
- . 1908. Discours de M. Henry Deutsch de la Meurthe dans «Le banquet Henri Farman». *L'Aérophile* 16 (3): 40–41.
- Diable boiteux, Le [pseud.]. 1912a. «Échos: Aux Amis de l'Opéra». *Gil Blas* (11 juin): 1.
- . 1912b. «Échos: L'après-midi au château». *Gil Blas* (28 juin): 1.
- Duchesneau, Michel. 2019. «Composer avec l'image: Les compositeurs dans *Musica* (1902–1914)». *L'artiste en revues: Arts et discours en mode périodique*, sous la dir. de Laurence Brogniez, Clément Dessy et Clara Sadoun-Édouard, 375–97. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Dugal, Juliette. 2000. «Pierre Lafitte, “le César du papier couché”». *Les Éditions Pierre Lafitte* [I], sous la dir. de Jean-Luc Buard, 13–38. Numéro thématique de *Le Rocambole: Bulletin des amis du roman populaire* (10).
- Fasolt, Résmy. 1908. «Les concerts d'avant-garde de *Musica*». *Musica* 69: 87.
- Faure-Favier, Louise. 1923. *Les chevaliers de l'air*. Paris: La Renaissance du livre.
- Fun [pseud.]. 1911. «Échos». *Excelsior* (15 novembre): 2.
- Gutsche-Miller, Sarah. 2015. *Parisian Music-Hall Ballet, 1871–1913*. Rochester: University of Rochester Press.

- Iglesias, Sara, et Igor Zubillaga Contreras (sous la dir.). 2011. *Le son des rouages : Représentations musicales des rapports homme-machine au XX^e siècle*. Sampzon : Delatour France.
- Joly, Bertrand. 2005. *Dictionnaire biographique et géographique du nationalisme français, 1880–1900*. Paris : Honoré Champion.
- Joly, Charles [C. J.]. 1903. « Les donateurs du Tournoi : Notre Tournoi musical international ». *Musica* 6 : 88.
- . 1905. « Le Concours général de musique : Règlement ». *Musica* 30 : 48.
- Jost, Hans Ulrich. 2018. « Star ou héros de légende : Le pilote au miroir de la Belle Époque ». *L'imaginaire de l'aviation pionnière : Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*, sous la dir. de Françoise Lucbert et Stéphane Tison, 247–60. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Lavignac, Albert. 1897. *Le voyage artistique à Bayreuth*. Paris : Delagrave.
- Lazzaro, Federico. 2016. « Des Danses rituelles à Guignol et Pandore : Jolivet, Lifar et la recreation de la danse ». *Texts and Beyond: The Process of Music Composition from the 19th to the 20th Century*, sous la dir. de Jonathan Goldman, 219–40. Bologna : Ut Orpheus.
- . 2017. « Chanter l'athlète moderne, entre ridiculisation et glorification ». *Revue musicale OICRM* 4 (2) : 75–98. Consulté le 19 avril 2022 à l'adresse : <https://revuemusicaleoicrm.org/rmo-vol4-n2/athlete-moderne>
- Leal, Cesar A. 2014. « Re-Thinking Paris at the Fin-De-Siècle: A New Vision of Parisian Musical Culture from the Perspective of Gabriel Astruc (1854–1938) ». Thèse de doctorat, University of Kentucky.
- Leduc, Marie-Pier. 2021. « Compositeurs mis en page : Vedettes et génies dans *Musica* et *Le Mercure musical* », *Belphégor* 19 (2). [En ligne]. <https://doi.org/10.4000/belphegor.4157>
- Le Roy, Éric. 1989. « Curriculum vitae [de Camille de Morlhon] ». À la rencontre de Camille de Morlhon 2. Dossier thématique de 1895, *Revue d'histoire du cinéma* (5–6).
- Lista, Giovanni. 1995. *F. T. Marinetti, l'anarchiste du futurisme*. Paris : Séguier.
- . 2001. *Le futurisme*. Paris : Pierre Terrail.
- . 2008. *Le journal des futurismes*. Paris : Hazan.
- . 2015. *Le futurisme, textes et manifestes (1909–1944)*. Ceyzérieu : Champ Vallon.
- Lista, Marcella. 2006. *L'œuvre d'art totale à la naissance des avant-gardes*. Paris : CTHS/Institut national d'histoire de l'art.
- Lombardi, Daniele. 1996. *Il suono veloce: Futurismo e futurismi in musica*. Lucca : Ricordi/LIM.
- Lucbert, Françoise, et Stéphane Tison (sous la dir.). 2018. *L'imaginaire de l'aviation pionnière : Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Marinetti, Filippo Tommaso. [1909a] 2015. « Fondation et manifeste du futurisme ». *Le Figaro* (20 février) : 1. Repris dans Lista (2015, 100–5).
- . [1909b] 2015. « D'Annunzio futuriste et le "mépris de la femme" ». *Poesia* (7–9). Repris dans Lista (2015, 135–7).

- . [1909c] 2015. «Contre les ennemis du futurisme / Tuons le clair de lune!». *Poesia* (7–9). Repris dans Lista (2015, 115–25).
- . [1910] 2015. «Le discours futuriste de Mafarka». *Mafarka le futuriste*. Paris, Sansot. Repris dans Lista (2015, 150–61).
- Marinetti, Filippo Tommaso, et Paolo Buzzi. [1912] 2004. *I poeti futuristi*. Milan : Edizioni futuriste di poesia. Réimpression éditée par Marco Albertazzi. Trento : La Finestra.
- Masque de verre, Le [pseud.]. 1910. «Échos». *Comœdia* (10 juillet) : 1.
- Matisse, Laurent. 1911. «Icare à l'Opéra». *Les Annales politiques et littéraires* 29 (1486) : 613–4.
- Meazzi, Barbara. 2010. *Le futurisme entre l'Italie et la France, 1909–1919*. Chambéry : Université de Savoie.
- Meyniel, Stéphanie. 2019. «Le 17 septembre 1907 dans le ciel : Le “Ville-de-Paris” signe un raid d’une heure». *Air Journal* (17 septembre). Consulté le 2 janvier 2020 à l’adresse : <https://www.air-journal.fr/2019-09-17-le-17-septembre-1907-dans-le-ciel-le-ville-de-paris-signe-un-raid-dune-heure-5214962.html>
- Mouton, Sophie. 2009. «De l’aviation à la Cité universitaire : Philanthropie et patriotisme chez les Deutsch de la Meurthe». *Archives juives* 42 (1) : 105–7.
- Nède, André. 1911. «Icare à l'Opéra». *Le Figaro* (20 décembre) : 8.
- Nicolet. 1912. «Courrier des spectacles». *Le Gaulois* (23 avril) : 4.
- Nicolodi, Fiamma. 2011. «Le futurisme italien, les machines et les bruits». *Le son des rouages : Représentations musicales des rapports homme-machine au XX^e siècle*, sous la dir. de Sara Iglesias et Igor Zubillaga Contreras, 17–40. Sampzon : Delatour France.
- Odaert, Olivier. 2018. «L’aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923 : Une incarnation du “mythe du progrès” ?». *L’imaginaire de l’aviation pionnière : Contribution à l’histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*, sous la dir. de Françoise Lucbert et Stéphane Tison, 295–309. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Ory, Pascal. 1991. *La légende des airs : Images et objets de l’aviation*. Paris : Hoëbeke.
- Ottinger, Didier (sous la dir.). 2008. *Le futurisme à Paris : Une avant-garde explosive*. Catalogue de l’exposition (Paris, Centre Pompidou, 15 octobre 2008–26 janvier 2009). Paris et Milan : Éditions du Centre Pompidou et 5 Continents Éditions.
- Reichel, Frantz. 1903. «La soirée : Le gala de l’A.C.F.». *Le Figaro* (18 décembre) : 4.
- . 1910. «La vie sportive : aviation». *Le Figaro* (2 mars) : 7.
- Robène, Luc. 2018. «Exploits techniques, exploits sportifs ? Le traitement médiatique de l’aviation dans la revue *La Vie au Grand Air* (1900–1914)». *L’imaginaire de l’aviation pionnière : Contribution à l’histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*, sous la dir. de Françoise Lucbert et Stéphane Tison, 119–45. Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Salaris, Claudia. 1985. *Storia del futurismo : Libri, giornali, manifesti*. Roma : Editori Riuniti.

- Samazeuilh, Gustave. 1908. «Les concerts». *La République française* (24 mars): 3.
- Simard-Houde, Mélodie. 2018. «L'envol du journalisme aéronautique (1783–1939)». *La presse et la conquête de l'air: Histoires, imaginaires, poétiques / The Press and the Conquest of the Air: Histories, Imaginaries, Poetics*. Numéro thématique de *Nacelles* 5 [en ligne]. Consulté le 2 janvier 2020 à l'adresse: <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=570>.
- Studeny, Christophe. 1995. *L'invention de la vitesse: France, XVIII^e–XX^e siècle*. Paris: Gallimard.
- Tison, Stéphane. 2018. «Les vols de Wilbur Wright au Mans, la mesure de l'événement». *L'imaginaire de l'aviation pionnière: Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903–1927*, sous la dir. de Françoise Lucbert et Stéphane Tison, 35–60. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Tout-Paris [pseud.]. 1911. «Bloc-Notes parisien: Le Gala de l'aviation à l'Opéra». *Le Gaulois*, (16 décembre): 1.
- Vervet [pseud.]. 1911. «Le Gala des aviateurs». *Le Figaro* (20 décembre): 5.
- Watkins, Glenn. 1988. *Soundings: Music in the Twentieth Century*. New York: Schirmer.
- . 2003. *Proof Through the Night: Music and the Great War*. Berkeley: University of California Press.
- Wohl, Robert. 1994. *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908–1918*. New Haven: Yale University Press.

Livrets

- Cain, Henri. 1911. *Icare*, épopée lyrique en 4 tableaux, musique de Henry Deutsch (de la Meurthe). Paris: G. Astruc et Cie/Enoch et Cie/Librairie Théâtrale.
- Pratella, Francesco Balilla. 1920. *L'aviatore Dro*, poema tragico in tre atti di F. Balilla Pratella, musica di F. Balilla Pratella. Milan: Sonzogno.

Partitions

Œuvres d'Henry Deutsch de la Meurthe citées (en ordre chronologique)

- Cambridge-March*, pour piano. Paris: L. Grus, 1901.
- Santos-Valse*, pour piano. Paris: Hachette, [1901].
- Ballade aérienne: souvenirs d'une ascension en ballon libre*, pour violon et piano. Paris: L. Grus 1902.
- En automobile!*, pour piano. Paris: L. Grus, [1902].
- En métro!*, valse pour piano. Paris: L. Grus, 1902.
- Sporting-Valse*, pour piano (composée en 1902). *Morceaux divers*, 29–37. Paris: L. Grus, [1909 ou après].
- Tes yeux*, mélodie pour voix et piano, poésie de Pierre Jouvenet. Paris: L. Grus, 1902.
- Souvenir d'Arcachon*, valse pour piano (composée en 1903). Dans *Morceaux divers*, 45–9. Paris: L. Grus, [1909 ou après].
- Dans les jardins!*, chœur champêtre. Paris: G. Astruc, 1904.

- Musica*, adaptation symphonique pour récitant et piano, poésie du Comte [Camille] de Morlhon. Paris: G. Astruc, 1904.
- Piano rendu*, adaptation symphonique pour récitant et piano (composée en 1904), poésie de H. G. Dans *Morceaux divers*, 81–84. Paris: L. Grus, [1909 ou après].
- Souvenir de juin*, pastorale chantée, poésie de V. de M. Paris: G. Astruc, [1905].
- Te souviens-tu?*, mélodie pour voix et piano, poésie de R. G. L. Paris: G. Astruc, 1905.
- Conte vert: Souvenir d'Aix-les-Bains*, valse lente pour piano (composée en 1905). Paris: G. Astruc, 1906.
- Elle dort...*, adaptation symphonique pour récitant et piano, poésie du Marquis Philippe de Massa. Paris: G. Astruc, 1906.
- Larmes et sourires*, mélodie pour voix et piano, poésie du Marquis Philippe de Massa. Paris: L. Grus, 1906.
- Partridges-March*, pour piano. Paris: G. Astruc, [1906].
- Réveil*, mélodie pour voix et piano, poésie d'Édouard Pailleron. Paris: G. Astruc, 1906.
- Santos-Valse*, version pour orchestre par Edmond Missa. Paris: Hachette, 1907.
- En dirigeable: Souvenir du Ville-de-Paris, 1907–1908*, pour piano. Paris: L. Grus, [1908 ou après].
- Vers les cieux (À la conquête de l'air)*. Poésie du Comte [Camille] de Morlhon. Paris: L. Grus, [1909].
- Mélodies*, Paris: L. Grus, [1909 ou après].
- Morceaux divers pour piano; Adaptations*. Paris: L. Grus, [1909 ou après].
- En dirigeable: Souvenir du Ville-de-Paris, 1907–1909 [sic]*, arrangement pour harmonie par Léonce Chomel. Paris: L'Orphéon/Monvoisin, 1911.
- Icare*, épopée lyrique en trois tableaux, poème de Henri Cain, musique de Henry Deutsch (de la Meurthe), orchestration de Camille Erlanger. Partition piano et chant, Paris, Société musicale G. Astruc / Enoch, 1911.
- Obsession*, mélodie pour voix et piano, paroles de Sully Prudhomme. Paris: M. Eschig, 1914.
- La mort d'Icare*, version pour toute voix ou instrument ayant l'étendue d'une des huit lignes de l'harmonie l'octave de la note initiale étant arbitraire par Paul Bonnard. Paris: imp. H. Minot, 1914.

Autres œuvres françaises à sujet aéronautique citées (1900–1920)

- Aérienne*, valse pour piano par G. Albert. Paris: C. G. Röder, 1905.
- L'Aviateur Santos*: Chanson rosse, paroles de Tup Tup, musique de L. Bonville. Paris: A. Rougier, 1906.
- L'Oiseau de France: Chanson-marche des aviateurs*, paroles de Mulhausay, musique de Gabriel Darcy [Émile Vuillermoz]. Paris: A. Z. Mathot, 1909.
- Dans mon aéroplane*, paroles de Henri Christiné et Eugène Christien, musique de Harry Fragson. Paris: Christiné, 1909.
- Départ des aviateurs*, marche pour piano, musique de Georges Piquet. Paris: G. Gross, 1910.

- Le Circuit de l'Est: Chanson sur l'air «Les pioupious d'Auvergne»*, paroles et musique d'Antonin Louis. Paris: Édition musicale française, 1910.
- La Leçon d'aéroplane*, paroles de L. Fauriol et E. Rémondin, musique d'Émile Spencer. Paris: G. Siéver, 1910.
- L'Aéroplane*, paroles de Lucie Clément, musique de Marcel Clément. Vitry-le-François: A. Gay, 1910.
- Le Chant de l'aviateur*, paroles et musique de Paul Eugène Mesplès. [Paris]: l'auteur, 1910.
- Les Fils d'Icare*, paroles d'Ernest de La Tour, musique de Jean de La Tour. Paris. E. Demets, 1911.
- La Marseillaise de l'aviation*, paroles de Pierre Henry, musique de Paul Dugas. Paris: R. et M. Lion, 1912.
- Les Avions*, valse pour piano, musique d'André Lasabatie. Paris : Prudhomme, 1912.
- J'veux un aéroplane*, paroles de Nephtali Valabrègue, musique de Marcel Clément. Vitry-le-François: A. Gay, 1912.

ANNEXE. SOMMAIRE D'ICARE⁸³

Icare, épopée lyrique en trois tableaux

Poème: Henri Cain

Musique: Henry Deutsch (de la Meurthe)

Orchestration: Camille Erlanger

Partition chant et piano (consultée): G. Astruc & Cie, 1911

Partition d'orchestre: G. Astruc, 1911

Première représentation: Paris, Opéra, 19 décembre 1911

Personnages (en ordre de parution)

Nymphes, Naïades

La Nymphé des Bois

Icare

Dédale

Sirènes

Le Génie de la Science

L'humanité contemporaine (foule des travailleurs, aviateurs)

Prologue [parlé]: « Dans la clarté! », poème de Louis Payen⁸⁴

Ode positiviste à l'homme qui maîtrise la nature. Grâce au Progrès, le rêve d'Icare se réalise.

Prélude [instrumental]

Tableau I

« La clairière dans la forêt du labyrinthe »

[1^{re} séquence]

6–44⁸⁵ Danse des nymphes et des naïades.

44–49 Arrivée de la Nymphé des Bois, en pleur; ses sœurs lui demandent de parler (« Les fleurs que l'aurore a mouillées »).

50–57 Plainte de la Nymphé. Icare veut s'enfuir du labyrinthe malgré les attentions qu'elles lui réservent:

Oui, je vous dirai le malheur

Qui nous menace!

Dans sa jeunesse et dans sa grâce

Il est ici quelqu'un que nous aimons!...

C'est Icare!... Les Dieux qu'il fait trembler de crainte

⁸³ Pour la rédaction du présent sommaire, nous nous sommes basés sur la partition chant et piano (*Icare* 1911) comparée, pour la versification et la ponctuation, au livret (Cain 1911). Dans le cas de conflits lexicaux entre la version du texte dans la partition et dans le livret, celle de la partition a été privilégiée tacitement.

⁸⁴ Ce poème, absent de la partition, est présent dans le livret (Cain 1911).

⁸⁵ Les chiffres correspondent aux repères de répétition dans la partition pour chant et piano (*Icare* 1911).

Le retiennent parmi les monts
 Et les détours du Labyrinthe...
 Les Immortels ont redouté
 Qu'un jour son génie indompté
 Ne pénètre tous les mystères
 Et ne les révèle à la nature!...
 Les rêves que son cœur hasarde
 Renverseraient l'Olympe tout entier!...
 Les dieux le tiennent prisonnier,
 Minos est commis à sa garde!...
 Et nous, mes sœurs,
 Par nos prières
 Et nos baisers berceurs
 Nous lui rendons les chaînes plus légères!...
 Eh bien!... cet ingrat, ce barbare,
 Va, méprisant nos soins si doux...
 Icare!... hélas! Icare
 Songe à fuir loin de nous!...

58-63 Réponse des Naiades et des Nymphes à la plainte (« Ah! désormais pourquoi l'aurore »).

64-73 La Nymphé des Bois invite ses sœurs à tâcher de le retenir (« Il vient à nous ») et « *Sous leurs baisers et leurs incantations les fleurs s'entrouvrent* » (« Âme ardente des fleurs »).

[2^e séquence]

74-82 « Entrée d'Icare »: « *jeune, joyeux, ardent* », avec l'aigle qu'il vient de chasser avec son arc (« J'ai tué l'aigle des montagnes »):

Que de fois l'âme émerveillée
 J'ai suivi ton vol dans l'azur sans fin!
 Que de fois j'ai pleuré de rage
 Comme j'ai maudit le servage
 Où les dieux tiennent mon destin,
 En te voyant passer libre dans les matins!!

83-87 La Nymphé des Bois l'invite à s'abandonner aux joies de la nature (« Laisse ces vains espoirs »); les Naiades et les Nymphes se joignent à elle pour demander: « Ô jeune homme, que veux-tu d'elle [la nature] ? », Icare répond: « Ce que je veux?... La liberté!! ».

88-90 La Nymphé et ses sœurs l'invitent à suivre la volonté des dieux (« Les dieux auprès de nous fixent ta destinée »).

91-97 Mais Icare refuse et entonne son désir de voler (matériellement et spirituellement):

Non! Non!... S'il faut lutter contre le ciel lui-même,
 Je lutterai!...
 Je veux dans un effort suprême
 Lui ravir son secret!...
 L'homme a le droit de tout connaître!...

Malgré les Dieux, je suis mon maître
 Et je fuirai ces murs!...
 Je veux ainsi que les grands aigles
 Dans les abîmes de l'azur
 Plonger mon âme extasiée!...
 Je romprai les liens qui la tiennent enchaînée.
 Dans un vol triomphant et sûr
 J'irai plus loin... plus haut...⁸⁶ vers l'infini... là-bas!

97-105 La Nymphé des Bois et ses sœurs cherchent à le retenir (« Ô malheureux, tais-toi ») en lui offrant les beautés de la nature (« Le vent du matin qui les frôle | A déclois pour toi les corolles | De toutes les fleurs du jardin ») et leur propre corps (« Veux-tu des caresses et des baisers? »). Mais Icare préfère « les fleurs de [son] rêve ».

106-108 Icare ne se laisse pas distraire, « *tout à son rêve* » qui lui fait regarder au-delà des merveilles naturelles :

J'ai vu passer entre les branches
 Des nuées blanches
 Vagues comme un désir lointain!...
 Vers ces belles magiciennes
 Aériennes
 Je tends la main!

(p. 37) La Nymphé des Bois tente une dernière fois de le convaincre à rester (« Icare, écoute ma prière, | Ne nous fuis pas sans retour | Pour suivre une vaine chimère »). Sur terre il y a leur amour, très concret, immédiat — proche.

(p. 42) -109 Icare accepterait ses offres « si quelqu'un ici-bas pouvait jamais briser | Le rêve qui [le] presse », « Mais non... il est trop tard... rien ne peut m'arrêter ». Il les chasse.

109-110 Les Nymphes et les Naïades se retirent attristées (« Hélas! mes sœurs, retirons-nous »), sur un « ah » plaintif.

[3^e séquence]

111-118 Icare enthousiaste se prépare à conquérir la liberté en se fabriquant des ailes avec celles de l'aigle tué et la cire d'abeille :

Vers d'autres bois, vers d'autres plaines
 Mon grand rêve vainqueur
 Ouvre des ailes rayonnantes...
 Il s'élève au-dessus des frondaisons mouvantes,
 Il plonge, audacieux,
 Dans l'azur sans bornes des cieux!...
 Pour fuir parmi les sphères éternelles
 L'aigle que j'ai tué va me donner les ailes!...
 (Icare travaille: il lie les ailes de l'aigle à des tiges d'arbuste, avec des

⁸⁶ Ce vers rappelle la devise olympique « *citius, altius, fortius* »; ici c'est le thème du lointain plutôt que de la vitesse (*citius*) qui est plusieurs fois évoqué par Icare.

lanières de cuir. Les abeilles lui apportent la cire dont il « assure » des joints)

Et les abeilles dans leurs ruches vermeilles
Ont fait pour moi la cire d'or!
Et je vais conquérir, enfin : la Liberté!

- 118 Dédale survient (« Mon fils, que fais-tu là ? ») et lui manifeste sa peur (« J'ai peur | Pour toi des colères divines »), qui lui dérive de son expérience :

Autrefois, il est vrai, comme toi j'ai rêvé!
Je m'en allais, le front levé,
Par les sentiers et les ravines,
Et je songeais à fuir parmi l'immensité.
Alors le cœur fou d'espérance.
Mélant mon rêve aux yeux de ton enfance,
J'imaginais pour t'amuser
De ravir aux oiseaux leurs ailes
Et de les ajuster à tes épaules frêles
Pour te voir voler.
Espoir trompeur, véritable chimère, abominable erreur!
Nous sommes enchaînés à jamais à la terre,
Et l'homme trop audacieux
Est ici-bas maudit des dieux!

- (p. 52)⁸⁷ Icare est sourd à cet appel et proteste

Non! Non! Lâche qui se résigne,
L'avenir est à ceux qu'indignent
Les chaînes qui chargent leurs bras! [...]
Je veux fuir! ou bien je mourrai!

- (p. 353) Dédale renonce impuissant (« que les dieux te pardonnent »); les nymphes reviennent et cherchent à leur fois de l'empêcher de défier les dieux (« Icare, que fais-tu ? »)

- 121–125 Icare a le dernier mot :

Je suis l'homme prédestiné
Qui dans les Cieux ravira la lumière
Pour la rapporter à ses frères!...
Laissez éclore mon désir!...
Parmi les sphères éternelles
Ô grands oiseaux mystérieux,
Vous aurez un frère joyeux,
Car je vais épouser mes ailes!

⁸⁷ Problème dans la partition, 119 et 120 ne sont pas marqués. La numérotation reprend de 121, p. 55.

Tableau II

« On découvre un promontoire d'où Icare va s'élancer au-dessus de la mer. Ce n'est pas encore le jour, l'aube naîtra peu à peu, pendant qu'Icare chantera, pour tout inonder de ses rayons, au moment où il prendra son vol ».

126–149 Interlude instrumental.

150–154 Icare se prépare à se jeter d'un rocher (« J'ai gravi les rocs escarpés »). Solo de trompette.

155–158 Prière à Éole qu'il le soutienne (« Éole! Éole! »).

(p. 65) Prière de Dédale à Icare (« Mon fils »). Le met en garde contre l'ouragan, la foudre.

[159⁸⁸ (p. 68)]–166 Icare est sourd aux avertissements du père (« Non, je jette un défi à la mort! »), et « avec une résolution enthousiaste il contemple l'immensité » : en évoquant « Éole! Éole! », « Il a ouvert ses ailes toutes grandes. Il s'élance ». Vol d'Icare (instrumental).

167 Icare se précipite (« Ah! »)

Tableau III

« Les profondeurs de la mer »

168–178 Interlude: « Les Sirènes sont étendues sur les rochers, dans les profondeurs de la mer ».

179–193 Le chant des Sirènes (« Ah »). [Pendant musical au chant des Nymphes du début: sur le plan musical, même conception à *bicinium*; sur le plan textuel, elles aussi sèment des fleurs et séduisent.]

194–196 Arrivée d'Icare (« Ah! »).

Tableau IV

« Les récifs battus par la mer »

[1^{re} séquence]

197–202 Les Sirènes entourent Icare sanglant (« Ah! Malheureux Icare »). Champ lexical de la fortune et du sort.

203–207 Lamentation d'Icare:

Les dieux cruels m'ont vaincu, m'ont puni!...
Pour tuer mon effort, ils ont brisé mes ailes!...
Mon sang coule... Voici la mort cruelle!...
Les Destins sont accomplis!

208–213 Rencontre avec les Sirènes (« Quelle est cette pâle lumière qui se pose sur mon front? »).

214–222 Icare continue sa lamentation, mais « *fièrement et fiévreusement* »:

Ô trépas!

⁸⁸ 159 n'est pas marqué, on passe de 158 à 160.

Je t'accepte... mais qu'on se rappelle
 Que le premier, c'est moi ! qui sur mes grandes ailes,
 Ai plané dans l'azur limpide.
(Haletant, épuisé, la fièvre le saisit)
 ... Comme les astres étaient beaux !
 Comme l'espace était splendide !
 Pour voir ce que j'ai vu... j'accepte mon tombeau !!
(Il s'exalte)
 Ô terre, adieu !... Je te voyais si belle
 Quand je volais dans l'Infini !...
 Tu te parais pour moi d'une splendeur nouvelle,
 Et là-haut j'admiraï ton sein nu que gonfle l'eau des sources !...
(Avec une tristesse douce)
 Adieu, mes rêves d'espoir !...
 Adieu mes nymphes, mes bacchantes,
 Qui veniez chaque soir
 Me griser de caresses ardentes !
 Je vais mourir !

223–233 La 1^{re} Sirène lui demande ses dernières volontés. Icare demande que son corps soit transporté sur la terre pour que les hommes connaissent son exploit :

Si je restais auprès de vous
 Mes frères de la Terre
 Ne sauraient pas mon sort !
 Ils suivront, je le sais, mon rêve et ma chimère !

234–235 Marche funèbre

[2^e séquence] : « Apparition du Génie de la Science »

236–239 Instrumental.

240–242 Le Génie de la Science :

Ô toi qui le premier osas quitter la terre,
 Et sonder le mystère
 Du grand ciel ignoré,
 Tu ne dois pas mourir désespéré !...
 Regarde !... L'avenir s'éclaire !...

242–243 Tous les personnages « entourent Icare » et contemplent la vision de « l'humanité contemporaine, toute la rude et noble armée des travailleurs en extase devant les exploits des navigateurs aériens, qui glissent dans le ciel étoilé ».

244–254 Le Génie continue son allocution à Icare, centrée sur le fait qu'il est « le premier » (plus loin, 259 : le « précurseur »), l'exemple que « d'autres suivront » et réussiront. Ils ne devront pas voler les ailes aux oiseaux, mais c'est grâce au pétre que le vol des hommes pourra s'accomplir :

La terre, douce et maternelle
Laissera couler ses trésors.

- 255–257 Le Génie continue en lui « *montrant les conquérants de l'air et les ouvriers des diverses corporations fièrement campés, tous en costume de travail* ».
- 258–264 S'ajoutent à la voix du Génie la Nymphé des Bois, les Sirènes et les Naïades (« Ô toi qui le premier t'élanças par les cieux ») qui célèbrent la « victoire » d'Icare.
- 264–265 Apothéose finale: « *le Génie de la Science enveloppe en ses voiles Icare, dont les yeux rayonnent d'une joie divine, tandis que dans le fond du théâtre, son ombre radieuse s'élève par les airs, ailes déployées, dans une apothéose triomphale* ».

RÉSUMÉ

En 1911, un Gala à l'honneur de l'aviation française est organisé à l'Opéra de Paris, avec comme œuvre centrale *Icare*, une « épopée lyrique » composée par Henry Deutsch de la Meurthe. Magnat du pétrole, grand mécène aéronautique et musical ainsi que compositeur, Deutsch de la Meurthe est une figure tout à fait singulière qui lie le monde des technologies industrielles, les cercles sportifs et le milieu musical français du début du XX^e siècle. Cet article propose d'étudier *Icare* en situant l'opéra à la fois dans l'histoire culturelle et musicale de l'essor de l'aviation française et dans la production musicale de Deutsch de la Meurthe. Le portrait qui s'en dégage permet en outre de remettre en question l'affirmation proclamée par les futuristes que l'opéra *L'aviatore Dro* (1915) de Francesco Balilla Pratella serait le premier opéra à sujet aéronautique.

Mots-clés: Henry Deutsch de la Meurthe; Aviation; Icare; Opéra; Machinisme

ABSTRACT

In 1911 a Gala in honour of French aviation was organized in Paris that featured a performance of *Icare*, an *épopée lyrique* [lyrical epic] composed by Henry Deutsch de la Meurthe. An oil magnate, important patron of both music and aeronautics as well as a composer, Deutsch de la Meurthe was a remarkable figure who built bridges between the diverse worlds of technological industry, sport, and French musical life. This article proposes an examination of his opera, *Icare*, by situating it within the historical and musical contexts of the development of French aviation and the composer's musical output. The resulting portrait also allows for a re-evaluation of claims made by artists associated with the aesthetics of futurism that *L'aviatore Dro* (1915) by Francesco Balilla Pratella had been the first opera based on an aeronautic subject.

Keywords: Henry Deutsch de la Meurthe; Aviation; Icarus; Opera; Machines

NOTICES BIOGRAPHIQUES

Federico Lazzaro, professeur ordinaire de musicologie à l'Université de Fribourg, est spécialisé en histoire culturelle de la musique en France durant la Troisième République (1870–1940). Son livre *Écoles de Paris en musique (1920–1950): Identités, nationalisme*,

cosmopolitisme (Paris, Vrin, 2018) lui a valu en 2019 le Prix H. Robert Cohen/RIPM de l'American Musicological Society et le Prix chercheur étoile Paul-Gérin-Lajoie du Fonds de recherche du Québec. Il a codirigé avec Steven Huebner *Migration artistique et identité à Paris, 1900-1950/Artistic Migration and Identity in Paris, 1900-1950* (New York, Peter Lang, 2020) et avec Michel Duchesneau *Musique, disque et radio en pays francophones (1880-1950)* (Paris, Vrin, à paraître). Membre collaborateur de l'équipe « Musique en France aux XIX^e et XX^e siècles: discours et idéologies », il a coordonné les projets de recherche et d'édition du site <https://pressemusicale.oicrm.org> ainsi que la Nouvelle Histoire de la musique en France (1870-1950).

Marie-Pier Leduc est doctorante en musicologie à l'Université de Montréal/OICRM en cotutelle en histoire, histoire de l'art et archéologie à l'Université libre de Bruxelles/LaM (bourse Joseph-Armand-Bombardier du CRSH). Ses recherches portent sur le critique musical Émile Vuillermoz et les relations presse-musique durant la première moitié du XX^e siècle. Elle a publié dans la *Revue de musicologie*, la *Revue musicale OICRM* et *Les Cahiers de la SQRM*, et a collaboré avec Marie-Hélène Benoit-Otis à la rédaction d'un manuel d'initiation à la recherche en musique (Presses de l'Université de Montréal, 2018). En 2017, elle a gagné le premier prix au concours de conférences *Présences de la musique* de la SQRM, et en 2019 le Prix Fondation SOCAN/George-Proctor décerné par la Société de musique des universités canadiennes. Elle est également active dans le domaine de l'édition scientifique pour la collection « MusicologieS » des éditions Vrin (Paris) et a été chargée de cours au Conservatoire de musique de Montréal et à l'Université de Montréal qui lui a décerné, en mai 2019, le Prix d'excellence en enseignement aux doctorant(e)s et stagiaires postdoctoraux chargé-e-s de cours.

