

Kilomètres/heure

Utopies automobiles et ferroviaires (1913-2013)

Tour 46, rue de l'ancien théâtre - Belfort

Musée du château des ducs du Wurtemberg - Montbéliard

Du 14 juin au 14 octobre 2013



Peter Stämpfli

Riviera grand sport

1969, huile sur toile

Coll. Musée des Beaux-Arts de Dole

© Musée des Beaux-Arts de Dole, photo Jean-Loup Mathieu



Ville de Montbéliard



Musées
de Montbéliard

SOMMAIRE

Communiqué de presse	p. 3
Présentation	p. 4
Le parcours de l'exposition	
1913-1953	p.5
1963-2013	p.11
Catalogue d'exposition	p.17
Visuels disponibles pour la presse	p.18
Scénographie	p.20
Outils de médiation	p.20
Rendez-vous	p.21
Les Musées de Belfort	p.23
Les Musées de Montbéliard	P.25
Organisation	p.26
Partenaires	p.27
Informations pratiques	p.28

Kilomètres/heure. Utopies automobiles et ferroviaires (1913-2013) **du 14 juin au 14 octobre 2014**

Lieux : **Tour 46** rue de l'Ancien Théâtre, Belfort
Musée du château des ducs de Wurtemberg, Montbéliard

Vernissage : Samedi 22 juin à 17h à Belfort et à 18h30 à
Montbéliard

Km/h : le concept de l'exposition

Les Villes de Belfort et Montbéliard avec les Musées de Belfort et le Musée du château des ducs de Wurtemberg co-organisent du 14 juin au 14 octobre 2014 une exposition d'été sur les relations entre art et patrimoine industriel ***Kilomètres/heure. Utopies automobiles et ferroviaires (1913-2013)***.

Mettant en exergue l'histoire industrielle commune des deux villes, l'exposition interroge la manière dont le transport, la mobilité et son utopie sont représentés dans le champ artistique pendant 100 ans, soit de 1913 à 2013.

Dans cette traversée centenaire de l'histoire de l'art au prisme de l'automobile et du train, il s'agit de comprendre les modes de transport et leur interaction les uns sur les autres, d'évoquer les notions de voyage et de motion, de machines et de rêves, de vitesse et d'échappées.

L'exposition, faisant dialoguer train et voiture à chaque décennie dans le contexte de l'art, s'écrit sur deux temps consécutifs : aux Musées de Belfort de 1913 à 1953, aux Musées de Montbéliard de 1963 à 2013. Elle s'organise autour d'un groupe d'objets représentatifs des différents moyens d'expressions techniques et artistiques pour chaque décennie : œuvres picturales, photographiques ou cinématographiques se répondant avec des objets de design, ouvrages d'architecte, textes d'auteurs (littéraire, programmatique, théorique, etc.)... L'exposition présente de nombreuses œuvres d'artistes issus des collections françaises et européennes, publiques et privées.

Dans un objectif à la fois pédagogique et artistique, visant une lisibilité, cet ensemble d'œuvres, ponctuant chaque décennie, permettra au public d'appréhender, selon un déroulement temporel clair, l'histoire synchronisée de l'art et de l'industrie. La scénographie ponctuera les principales étapes du discours et reliera les deux sites d'exposition au moyen d'une identité visuelle forte.

Au travers d'un cycle de performances, de conférences, de visites commentées et de publications, ce projet inédit autour d'un thème fédérateur est susceptible de séduire un public régional, national et frontalier.

Km/h : les artistes présentés

Josef Albers, Arman, Reynold Arnould, Paul Arzens, Félix Aublet, Richard Baquié, Auguste Bartholdi, Éric Baudelaire, Thomas Bayrle, Carole Benzaken, Marcel Bovis, Constantin Brancusi, Brassai, Alain Bublex, Pol Bury, Robert Cahen, César, Charlie Chaplin, Henri-Michel-Antoine Chapu, Josef Dabernig, Sonia Delaunay, Hervé di Rosa, Robert Doisneau, Marcel Duchamp, Raymond Duchamp-Villon, Antoine-Auguste Durandeu, Erró, Bernard Faucon, Léon Fauret, Léon Ferrari, Jean Fléaca, Abel Gance, Willem van Genk, John Giorno, Ralph Goings, Nan Goldin, Ernst Haas, Mahlon Hamilton, Fabrice Hyber, Gheorghe Ilea, Alain Jacquet, Pierre Jahan, Valérie Jouve, Allan Kaprow, Francois Kollar, Jiří Kovanda, David Lean, Fernand Léger, Claude Lelouch, Winston Link, Boris Lipnitski, Louis Lumière, Len Lye, David Maljkovic, Rita Mc Bride, Jean-Luc Moulène, Julian Opie, Roger Parry, Raymond Pettibon, Bernard Plossu, Clovis Prevost, André Raffray, Bruno Requillart, Hans Richter, Jozef Robakowski, Willy Ronis, Serban Savu, Mario Schifano, Ivan Seal, Jeanloup Sieff, Roman Signer, Peter Stampfli, Jean Tinguely, Joaquín Torres-Garcia, Clovis Trouille, Tomi Ungerer, Raymond Voinquel, Wolf Vostell, Bill Woodrow, ...

PRÉSENTATION

Km/h : utopies automobiles et ferroviaires (1913-2013)

La présente exposition met au cœur de son propos la vitesse. L'histoire des avant-gardes s'est souvent confondue avec celle des records, les artistes devant dépasser et se dépasser. Les termes de moderne et contemporain disaient l'état d'une concurrence qui ressemblait à s'y méprendre à une course. De ce constat, l'exposition s'est construite selon la logique du roman photo et du roman de gare dont l'intrigue serait la relation de la vitesse à l'utopie. Pour les spécialistes de l'utopie, elle existe sous deux états : l'utopie à l'état naturel ou l'utopie à l'état mécanique.

Si l'exposition Km/h parle de l'utopie de la machine, cependant son propos n'est pas de montrer des machines utopiques mais d'interroger les utopies qui ont motivé les artistes. Rares sont les machines folles dans l'exposition, mis à part celles de Van Genk et Tinguely. En revanche, les artistes ont aimé la folie de la machine. Les œuvres présentées ne sont pas une succession de concours Lépine ou de visions de machines mais bien davantage une histoire de certains sentiments ou pressentiments souvent contradictoires qui, au fil des décennies, marquent les artistes. La relation des artistes à la machine n'est pas toujours un rapport de fascination : certains s'en méfient quand d'autres la redoutent. L'exposition passe ainsi de la technophobie à l'admiration, de la concurrence à la stimulation, sentiments finalement assez proches ou confondants pour des artistes tantôt dubitatifs ou inquiets, tantôt enthousiastes et insouciantes.

Cependant, ce sont les deux Guerres mondiales qui ont clivé le rapport souvent anxigène à la machine. Chacune des décennies s'articule autour d'un thème : aucun d'eux n'ignore la relation de la locomotion au cinéma, à la mode ou au développement de pseudo intrigues politiques et policières. Les couleurs de la machine, la machine face à la pénurie qui doit faire preuve d'astuce et d'imagination, la voiture en tant que produit formel et de l'informel, les hésitations nouvelles réalistes et conceptuelles, voitures et trains des artistes, arrivent et partent à leur façon.

Plutôt que l'éparpillement, les Musées de Belfort et de Montbéliard ont choisi de marquer chaque décennie d'un repère. Pour les années 1910, c'est le cubo-futurisme, pour les années 1920 le retour à la figuration appelée *retour à l'ordre* que les brigades policières du Tigre résumant parfaitement et avec un sens du décalage : tous les grands représentants des retours aux figurations ainsi que leurs mythes sont présents dans la série de Raffray. Pour les années 1930, le train et la voiture s'argentissent, leur relation à la photographie peut être documentaire, un principe de style ou une interrogation voire une critique d'une société en mal de fonctionnalisme. Les ambiances presque givrées d'argent et de miroirs bitumés éloignent la machine de l'homme. Les années 1940 sont marquées par des préoccupations humanistes en contradiction avec les besoins d'une société en reconstruction. Quant aux années 1950, elles rapprochent les représentations des transports à la locomotion, au mouvement et aux émotions humaines. Que la traction soit électrique ou à essence et que les grandes enseignes des compagnies pétrolières soient plastiques pour rendre à l'univers de la voiture et du train des spécificités qui ne soient pas que techniciennes, de telles nuances décrivent l'empire, moins des fonctions et des fonctionnalités que des signes et de la signalisation. Les années 1960 s'annoncent programmatiques : les nouveaux réalistes et leurs sculptures-objets optent pour une grande vague révolutionnaire, dénonçant au passage une production industrielle qui s'emballe. Les années 1970 sont esthétiques et sans doute aussi érotiques. La voiture et le train, apprivoisés, sont devenus objets de désir. Puis versatilité et postmodernisme caractérisent des années 1980 tournées vers la technologie. Les années 1990 sont marquées quant à elles par les maîtres-mots du multimédia et de la mondialisation. Le train, ayant pris de la vitesse avec l'explosion des lignes TGV, tend, dans l'imaginaire collectif, vers une vision moderne et technique, associée jusqu'alors à la voiture. Les distances parcourues sont européennes, et l'Europe devient un territoire unique : le train, apprivoisé par les artistes, devient un espace mental. Les années 2000 et 2010, entre deux siècles, donnent à voir une charnière passionnante : les œuvres hésitent entre des formes nostalgiques, qui regardent le passé et ses fastes décennies - économiques, industrielles - et de nouvelles formes aux accents futuristes, pleines de promesses. Train et voiture, tels que représentés par les artistes dans les films, vidéos, peintures, installations, restent les curseurs d'une société partagée, entre désir de fougue et de folles échappées et réalité infiniment immobile, favorisant le voyage mental. Cette exposition, la publication et les rendez-vous qui l'accompagnent, servent de métaphore à des records de vitesse affichés aux compteurs de l'histoire culturelle.

Commissariat :

Nicolas Surlapierre, Directeur des Musées de Belfort
Aurélié Voltz, Directrice des Musées de Montbéliard

LONGUES DISTANCES (1913-1953)

L'exposition Km/h interroge la relation des artistes à la machine qui n'est pas toujours un rapport de fascination : certains s'en méfient quand d'autres la redoutent. L'exposition passe ainsi de la technophobie à l'admiration, de la concurrence à la stimulation, sentiments finalement assez proches ou confondants pour des artistes tantôt dubitatifs ou inquiets, tantôt enthousiastes et insouciantes.

Plutôt que l'éparpillement, chaque décennie est marquée d'un repère : aucun d'eux n'ignore la relation de la locomotion au cinéma, à la mode ou au développement de pseudo intrigues politiques et policières.

Les années 1910 s'articulent autour du cubo-futurisme. Pour les années 1920, le retour à la figuration appelée *retour à l'ordre* résume parfaitement la décennie. Pendant les années 1930, le train et la voiture s'argentissent. Les années 1940 sont marquées par des préoccupations humanistes en contradiction avec les besoins d'une société en reconstruction. Quant aux années 1950, elles rapprochent les représentations des transports à la locomotion, au mouvement et aux émotions humaines.

Que la traction soit électrique ou à essence, pour rendre à l'univers de la voiture et du train leurs spécificités qui ne soient pas que techniciennes, l'exposition décrit l'empire, moins des fonctions et des fonctionnalités que des signes et de la signalisation.



Boris LIPNITZKY
Locomotive aérodynamique à la gare de Lyon, Paris
1937, photographie
© Coll. Boris Lipnitzki, Paris, n°inv. LIP-74227A

1913... MOTEURS À EXPLOSION

L'année 1913 est pleine de pressentiments et d'impatiences. Les œuvres réunies parlent, au prisme d'une œuvre emblématique du cubo-futurisme. Le *Cheval* est à la fois un moteur, une caméra portable, une locomotive, une construction de bielles qui déploie dans l'espace son ode mécaniste. Le détour par l'animal s'explique parce que la locomotion a toujours été liée à la traction animale et à la roue, symbole autant que le feu de la civilisation et du progrès. Le problème de la vitesse pour Duchamp-Villon n'est pas son dépassement mais le déplacement, l'artiste s'intéresse davantage au mouvement qu'aux records de vitesse. L'animal (les fauves et les chevaux de course) est manomètre, compteur kilométrique, une mesure et un symbole.

Le *Manifeste du Futurisme* (17 février 1909) est sans doute le texte qui a le plus marqué l'histoire de la locomotion mécanique, sa scansion est plastique. Le concept de vélocité ainsi que l'attaque virulente contre l'art des musées ou le symbolisme, mouvement des atermoiements, qui, selon Marinetti, n'irait pas droit au but, ont forcé les artistes à se poser la question de la représentation, non pas tant de la vitesse que de l'accélération.

La relation entre le cubisme et le futurisme n'est pas simple. Si le cubisme a pensé la décomposition du mouvement, la surprise était de se dire que de la décomposition ne naissait pas nécessairement des principes de dynamique et de célérité. La présence de Raymond Duchamp-Villon mais également de Marcel Duchamp symbolisent la nécessité de la locomotion et confirment le caractère relativement inapproprié du cubisme pour en donner l'illusion. Marcel Duchamp a compris que la décomposition des mouvements ne simulait pas la vitesse, au contraire. Une grande partie du cubisme est un mouvement artistique, certes révolutionnaire, mais basé sur la statique. Picasso et Braque en ne s'intéressant ni à la locomotion ni à la machine, ou d'une façon résiduelle, n'ont pas inscrit la vitesse en son cœur. Seuls Robert Delaunay et Fernand Léger ont associé (combiné) cubisme et locomotion.

De plus, l'expérience de la guerre allait jeter un doute sur le caractère salvateur de la vitesse et son association belliciste, son expérience allait calmer les ardeurs et les exaltations impétueuses. La longueur de la guerre, son surplace, cruel et insensé, avait montré que la vitesse hygiène de la guerre était un mot de plus ou en trop.



Marcel DUCHAMP

Boîte-en-Valise

1936-1942, boîte en carton et bois contenant des répliques miniatures d'œuvres, verre, plastique, photos, fac-similés, reproductions de tableaux

© Coll. Musée d'Art moderne et contemporain, Strasbourg, succession Marcel Duchamp, n°inv. 55.984.13. 1

1923... CINÉMATIQUE

Les années 1920 sont organisées autour d'une série d'aquarelles d'André Raffray : des dessins qui ont inspiré la célèbre série *Les brigades du Tigre*. L'équipement automobile a complètement modifié le mode de fonctionnement de la police. La vitesse était au cœur de ses préoccupations, il fallait intervenir vite ; les années 1920 correspondent à la naissance des courses poursuites, une atmosphère de secret sur fond d'espionnage industriel et scientifique. La voiture devient un élément de mode susceptible d'aider à résoudre ou à résumer les grandes intrigues. Elle est encore un objet que seuls les privilégiés peuvent s'offrir, par conséquent de luxe. Le caractère contradictoire de la mode a eu une énorme influence sur les artistes qui ont accentué cette impression de superficialité de la machine autant que de l'humain. Nouvel attribut de la vanité, son squelette répondait à celui sorti de l'immense ossuaire de la guerre.

La voiture ne détrône pas le train. Au niveau de la vitesse, ce dernier moyen de transport est bien plus fiable, plus rapide et les villes ne sont pas encore bien adaptées aux voitures. Il offre plus de confort aux voyageurs et son espace est tout à fait propre à nouer des intrigues. Autant que des œuvres, c'est un film qui résume les utopies ferroviaires des années 1920 : *La Roue* d'Abel Gance qui sort en février 1922. Magnifique synthèse du drame réaliste, de la tragédie et de l'influence machinique sur le monde des humains. Fernand Léger dans son *Mécanicien* (1918) crée un homme nouveau qui est une sorte de héros du quotidien qui se déplace dans un monde de pistons à coulisse et de muscles cuirassés. Malgré cela, il garde un petit air à lui, goguenard, aux antipodes de l'androïde de *Metropolis*.

Plus que la mécanique, ou au moins tout autant, les artistes des années 1920 ne se lassent pas de voir combien la ville ou la vie sont obnubilées par la vitesse. La relation des artistes à la machine est nettement concurrentielle. Léger, l'artiste peut-être le plus emblématique, le sent parfaitement. Le Corbusier tout autant pense l'urbanisme en fonction du développement des transports et de leur hégémonie sur le bâti de la ville. Une sorte de « querelle » apparaît entre les artistes et architectes qui pensent pouvoir concilier les nouveaux moyens de transports avec les centres historiques, et d'autres qui, au contraire, pensent que la ville moderne ne devrait pas être piétonnière. La rationalisation des transports date des années 1920, elle intervient dans un contexte favorable : fordisme, taylorisme. En effet, de la production à l'utilisation et à sa représentation, la pratique de la voiture doit être rationalisée. Ce n'est pas un hasard si l'imaginaire des pièces détachées est si prégnant dans ces années-là au point que même les feuilles d'un arbre ou une racine prennent des contours métalliques ou se mettent à ressembler à des bielles. Certains historiens populaires ont baptisé cette période de « *roaring's twenties* » en référence aux rugissements de fauves (de tigre, de jaguar ou de lion) des moteurs.



Fernand LÉGER

Le mécanicien

1918, huile sur toile

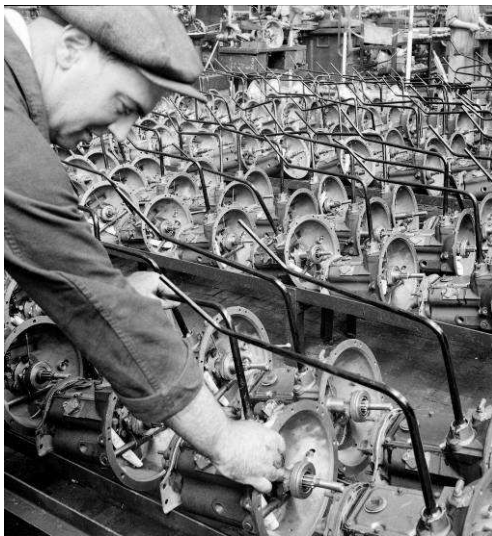
Coll. Musée d'Art moderne, d'Art contemporain et d'Art brut (LAM), Villeneuve d'Ascq

Dépôt du Musée national d'Art moderne -Centre Georges Pompidou, Paris, n°inv. AM 1994-421

1933... LA LOCOMOTION ARGENTIQUE

Le titre de cette section fait référence aux tirages argentiques. La forte présence de photographies donne une réelle coloration à la relation à la machine et crée une ambiance argentique. Chaque photographe a été retenue pour exprimer une des significations possibles de la locomotion soit en allant loin dans la description soit, au contraire, en choisissant l'ellipse. Deux grandes options sont observables. D'une part, la découverte de l'univers de la voiture ou du train selon une logique de reportage et d'approche presque méthodique, chacune des vues parlant de la pratique de la photographie en fonction de questions propres aux photographes. D'autre part, le rôle de la photographie a changé ; la photographie ne célèbre plus l'architecture moderne, elle montre le dysfonctionnement, le côté dépassé de certains modes de fonctionnement de l'œil photographique qui s'émancipe de la peinture, mais qui est toujours moins dynamique qu'un film. L'enseignement du Bauhaus a transformé la pratique de la photographie en une fonction qui essaime en France et en Angleterre. Les artistes réunis proposent de regarder la voiture ou le train comme un objet sociologique (Gisèle Freund), comme une surprise (Brassaï), comme le document d'un reportage (François Kollar) ou comme un renouveau des effets pictorialistes (Roger Parry).

La photographie argentique c'est autant un procédé qu'une ambiance, faite de camaïeux de bleus et de gris, de noirs assez légers qui renvoient à l'univers de la production des machines. Les artistes, et plus particulièrement les designers, ont eu beaucoup de mal à introduire des couleurs dans le domaine de l'automobile et du ferroviaire. Autant les lignes des voitures que celles des trains bénéficiaient de l'influence du *streamline* qui modifiait les profils, autant la couleur était une prévention comme si le domaine des transports restait dans un entre-deux, un anthracite qui résumait les utopies modernes à un quasi monochrome. La machine, particulièrement l'automobile, n'est pas encore pour les artistes un champ d'expérience, elle est davantage ce qui bouleverse violemment ou poétiquement le quotidien. De tels développements nécessitent forcément un langage universel fait de signes et de signaux. La vie pour être qualifiée de moderne doit être mobile, or l'œil et la main sont plus lents que les objets de leur fascination.



François KOLLAR
Chaîne de montage des automobiles Peugeot : les pièces mécaniques
1931-1932, photographie
Coll. Médiathèque de l'Architecture et du Patrimoine, Paris
© RMN – Gestion droits d'auteur Francois Kollar

1943... MÉTABOLE OU LA MOTION HUMANISTE

Malgré la guerre, en dépit de toutes les atrocités que les photographes, artistes ou reporters ont saisi, la photographie humaniste s'est particulièrement développée. En accolant ce terme à celui de locomotion, nous faisons référence à deux choses ; d'une part au photographe le plus célèbre représentant le courant de la photographie humaniste, Robert Doisneau, largement présent dans les années 1930 et 1940 et d'autre part, au photographe qui a aimé dans la voiture un objet de l'invention du quotidien. Dans cette section, il retrouve Paul Arzens, un de ses plus proches amis qui a inventé de nombreux prototypes de voitures. Paul Arzens refusait d'être comparé à un ingénieur, il était un artiste qui dessinait plus qu'il ne concevait des voitures. Les moteurs ne l'intéressaient guère. Ses deux principaux prototypes étaient des peaux de métal à poser sur des voitures déjà existantes. Jusqu'à la guerre, il est passionné de voiture, et seule la pénurie d'essence lui suggère d'inventer la première voiture électrique. Il la baptise *L'œuf électrique*, imaginé pour le Paris de l'Occupation. Bien qu'il soit resté à l'état de prototype, *L'œuf* d'Arzens est devenu un objet symbolique dont la forme reprend celle des vélos-taxis qui se sont développés pendant l'Occupation et tente de dépasser cette période sombre en proposant un futur proche.

Humaniste est à prendre aussi dans son acception philosophique. La Seconde Guerre mondiale a modifié la relation à la machine et plus précisément aux trains, qui sont devenus aussi synonymes des trains de la mort. Voitures et trains sont des objets politiques que Clovis Trouille, aussi inclassable qu'anticonformiste, recompose dans un collage en forme de cadavre(s) exquis ou de carambolage iconographique.

La Seconde Guerre mondiale a transformé en cauchemars les utopies ferroviaires et dans une certaine mesure les utopies automobiles également. Parmi les tentatives des artistes et cinéastes, un film modeste de David Lean essaie de ré-humaniser le temps d'une *Brève rencontre* (1946) l'univers machinique et l'expression des sentiments. Rares sont les films où l'imaginaire des transports s'est à ce point identifié à un lieu. La gare sert d'immense métaphore : les quais, les correspondances, le buffet, même l'escapade en voiture nous disent qu'il n'existe qu'une seule chose qui aille aussi vite qu'un express ou une voiture : un coup de foudre.

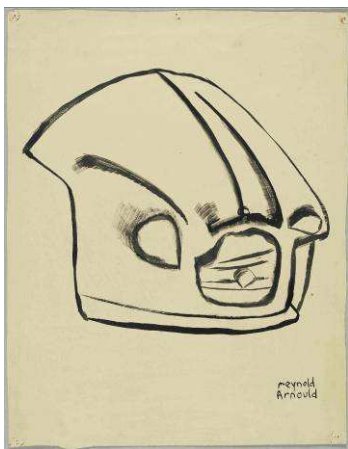


David LEAN
Brief Encounter (Brève rencontre)
1945, photographie de plateau
Coll. Cinémathèque française, Paris

1953... AUTO(S) PORTRAITS

De même que Paul Arzens qui se déclarait plus proche de Pablo Picasso et Fernand Léger que des ingénieurs et des chercheurs, Reynold Arrould est proche des artistes tels Nicolas de Staël, Georges Poliakoff, Matthieu etc... Pourtant ses sujets se prêtent assez mal à l'informel ou à la ressemblance informe. Un ensemble générique qui présente les portraits d'automobiles de l'artiste Reynold Arrould fait le point sur la position de certains artistes face « au tout machine ». L'artiste est marqué par les années de la reconstruction. Mais il ne faut pas longtemps pour découvrir dans cette série que Arrould connaît l'art moderne et contemporain et que ces portraits d'automobiles ne sont pas des avant-projets. Il y synthétise la plupart des mouvements pour lesquels la locomotion mécanique bouleversait la perception du monde et le rôle de l'œuvre d'art. Par la vivacité du trait, par l'emploi de couleurs vives, par le jeu constant des références avec les cultures extra européennes, la voiture devient tout autre chose.

Plus que tout autre, il résume plus de quarante ans d'utopies automobiles. Il est fortement inspiré du cubo-futurisme, de la relation de la machine à la science fiction, des dessins animés. Ses « portraits de voiture » naissent d'une volonté de se dégager de l'esthétique des portraits robots, les machines constituant des équivalences à l'expression des sentiments. Plus que dans l'esthétique industrielle, Reynold Arrould se définit comme un informel, il choisit un objet - en l'occurrence la voiture - pour faire le portrait méthodique de la société. Arrould a mis ici en relation la voiture avec des heaumes africains, avec des fragments d'armures. On le sait, le permis de conduire et le fait de conduire un véhicule marquent l'entrée dans la vie d'adulte. Conduire s'apparente à un rite, et passer son permis ou effectuer tel ou tel périple un peu mythique à une cérémonie d'apprentissage. Il existe par ailleurs toutes sortes de voitures : des coléreuses, des mélancoliques, des sensuelles, des prodigieuses, des intellectuelles au moins dans l'œuvre d'Arrould. Si le domaine de la voiture est triomphant dans les années 1950, le train passe par des moments difficiles. Il est toujours un moyen de transport aussi fédérateur, mais son image est vieillotte et ne sait pas se moderniser par rapport à l'automobile. Il y a bien des changements, mais ces derniers affectent davantage la carlingue que l'intérieur des trains qui restent *vintage* et nostalgiques. Les artistes, sous l'influence de l'art géométrique et des recherches cinétiques, sont persuadés que la locomotion ne se résume pas à représenter voitures et trains mais, de plus en plus, à comprendre le fonctionnement du mouvement et de le rapprocher avec celui de l'œil. Dans le domaine du cinéma expérimental, le néo-dadaïsme de Hans Richter, les délicatesses presque florales de Len Lye, en référence à la Loïe Fuller, formalisent désormais le champ expérimental du mouvement, dé-narrativise son champ d'action en élargissant son rayon d'action.



Reynold ARNOULD
Sans titres de la série *Portraits d'automobiles*
Vers 1954-1957, dessin sur papier
© Coll. Musée national d'Art moderne – Centre Georges Pompidou, Paris, n°inv. AM2000

UN NOUVEAU DÉPART (1963-2013)

Dans le contexte faussement apaisé des Trente glorieuses, confiance et insouciance accompagnent le retour de la prospérité économique, une production industrielle croissante et le culte du progrès. La voiture ou le train sont naturellement les symboles de cette société de consommation, des mutations technologiques et du décuplement des échanges de cette deuxième moitié du 20^e siècle. La fascination aveugle pour ces nouveaux modèles, attisée par les images rêvées de la vie Outre-Atlantique, se double d'interrogations dont les artistes se font aussi l'écho. Dans un fourmillement d'expressions et de revendications, l'explosion de nouvelles formes, telles que la performance, la vidéo, l'installation annoncent la frénésie et le foisonnement des décennies à venir.

La voiture et le train deviennent tour à tour des objets magnifiés et esthétiques, les décors ou les accessoires d'une mise en scène, les objets-témoins d'une expérience, jusqu'à être détournés, décomposés, fragmentés, compressés... Ainsi se profilent ces cinq nouvelles décennies et l'entrée dans le 21^e siècle, questionnant en somme le rapport que l'homme, l'individu ou le collectif entretiennent avec la machine, son pouvoir de mobilité et de dépassement, dans une société qui s'écrit en mouvement, les utopies étant toujours du voyage.

1963... RÉVOLUTIONS MOUVEMENTÉES

S'épanouissant souvent dans l'oubli de l'après-guerre, imposant sans cesse les images rêvées d'une vie à l'américaine, poussée par l'essor des médias, la civilisation des années 1960 évolue dans le culte de la consommation et dans l'illusion d'une prospérité sans fin. Les artistes du Pop Art, du Méc Art, de Fluxus, du Nouveau Réalisme et les adeptes du Happening dénoncent une société au profit insolent, établissent une *tabula rasa* et prônent une marée révolutionnaire, en forme d'anti-conformisme artistique.

L'utilisation de la voiture par tous les artistes donne l'effet d'une vitesse effrénée. La voiture n'est plus objet de promenade, comme elle l'a été dans les années 1950, n'est plus lignes et formes, contours et géométries, mais bien le symbole pur et dur, revendicatif, d'une société de consommation. Les artistes remontent toute la chaîne de production : depuis les géants du pétrole (Mario Schifano) et leur impact publicitaire (Peter Stämpfli), jusqu'à l'usine et ses pièces détachées (Arman). La voiture, soumise à accumulation, léchée (Allan Kaprow), érigée en monument (Wolf Vostell) ou brûlée, est devenue un signe de la culture populaire, que l'on considère avec un mélange de fascination et de rejet.

Les Nouveaux Réalistes sont sans doute les plus impliqués dans le sujet industriel. « Automation, travail à la chaîne et mise au rebut en série : ce procédé de travail est en corrélation avec les méthodes actuelles », déclare Arman en parlant de ses sculptures. En 1967, l'artiste entame une fructueuse collaboration avec la Régie Renault. *Le Murex*, accumulation d'ailes de 103 reprend le nom du mollusque carnivore et prédateur. La référence est sans équivoque, pointant à la fois la cadence agressive de la production automobile, devenue l'épine dorsale d'une société en plein essor et l'inconscience de ses répercussions en matière de déchets sur l'environnement. Les premières campagnes autophobes, l'esprit de Mai 1968, la transformation progressive des mentalités, la lutte nécessaire pour la protection de l'environnement menacent en effet dans son existence même cette industrie leader et dévorante.

Alors que l'Europe occidentale se défoule au volant, éprise de vitesse et de moteurs débridés, les régimes communistes lui préfèrent le train. En Roumanie, d'importants investissements sont réalisés dans l'infrastructure ferroviaire, alors considérée comme le symbole de l'industrialisation rapide du pays. Un capot de Dacia 1300, symbole d'une utopie communiste, devient le support d'une peinture d'après photographie : *The workers at the Romanian Railway, Bucea, Transylvanie*, 1964. Un groupe d'hommes pose fièrement le long de la voie ferrée, floutée dans sa perspective fuyante, lui promettant un bel avenir.

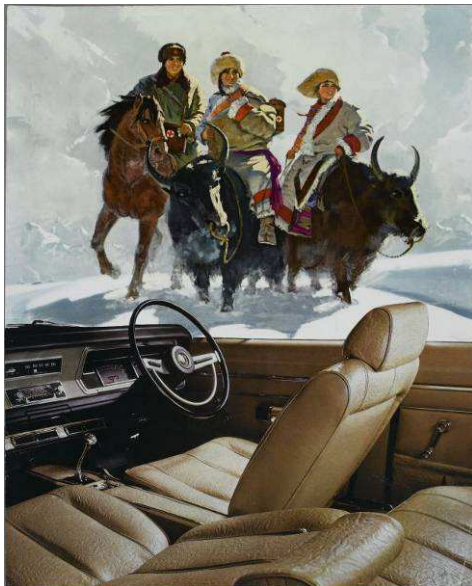


Arman
Le Murex, accumulation de Renault n° 103
1967, assemblage d'ailes de voiture
Coll. Musée d'art moderne de la Ville de Paris, inv. AMS 719
© La Parisienne de photographie

1973... OU LA LOCOMOTION NARRATIVE

L'image malmenée de la voiture par les artistes, en tant que symbole d'une société de consommation indécente, semble lui prédire un fâcheux destin. La crise de l'énergie due à l'augmentation du prix du pétrole entraîne le marasme économique et une crise de conscience venant ébranler une industrie au développement anarchique. De ce contexte, surgissent les notions d'écologie et d'environnement et bientôt de sécurité routière, transformant les usages et les formes de ces transports, révolutionnant le mode de vie du conducteur et le monde qu'il traverse au volant.

Les artistes poursuivent leurs critiques, tel Erró, pionnier du mouvement de la Figuration Narrative, associant non sans piquant une scène religieuse et les débuts de l'industrialisation ferroviaire à une scène folklorique de Mongolie et l'intérieur cuir de la dernière Ford... tendances Pop et baroque propres à l'artiste islandais illustrent une folle décennie, prise dans une spirale multicolore, où collages osés, références hédonistiques, excès de vitesse et fougue romantique (Claude Lelouch) approchent l'érotisme. Sur un autre versant, le regard sur le monde environnant se resserre davantage sur des récits individuels. La voiture ou le train viennent interioriser des déplacements, raconter un lieu, un voyage, des paysages traversés, des destinations programmées. Cette locomotion narrative est fortement habitée par une esthétique des formes, la photographie ou l'image animée saisissant de la même manière l'immobilité ou la vitesse par la relation au temps. Capturés dans un cadre urbain, des fragments de voitures à l'arrêt révèlent chez Bruno Réquillart le brillant de la carrosserie, le chaînage ou les cicatrices d'un mur, l'automobile se confondant avec les signes de la ville, fusionnant avec son décor. Jeanloup Sieff suggère un départ imminent, dans une immobilité pourtant manifeste de deux femmes en attente sur le quai de gare. L'élégance et la modernité de leurs fourrures contrastent avec une locomotive aux fumées noires, marqueur d'un transport en voie de disparition. Avec Bernard Faucon, l'euphorie du voyage se lit dans les postures de mannequins animant son récit photographique. Dans les images de Bernard Plossu, le déplacement est cette fois en œuvre et guide le regard sur les routes, relevant détails, signes routiers, publicitaires ou anecdotiques, convoquant les inconnus de lieux, temps, personnes.



Erró
Mongolia
1974, collages
Coll. Musée national d'art moderne – Centre Georges Pompidou, Paris
© Centre Pompidou, MNAM-CCI, Dist. RMN-GrandPalais / Philippe Migeat
© ADAGP/2013

1983... TOUT DEVIENT FLUX

Avec le déclin annoncé de la voiture, engagée dans une économie d'énergie et un respect de l'environnement suite au deuxième choc pétrolier de 1979, le train est une option grandissante pour parcourir le monde. Après le Capitole et le Corail offrant dès les années 1970 les premières solutions de rapidité et de confort, l'arrivée en 1981 du TGV constitue une véritable révolution. Pourtant, l'image passéiste du train à vapeur et la nostalgie qui l'accompagne persistera encore longtemps. L'installation de Richard Baquié, constituée d'éléments récupérés et d'un d'affichage lumineux se situe à mi-chemin dans cette mutation ferroviaire. Entre précarité et électronique, matérialité et poésie, elle se lit comme un raccourci de l'idée de voyage ou de ces pensées qui défilent au gré des paysages traversés. Robert Cahen explore également l'imaginaire dans une vidéo, utilisant le motif narratif d'un trajet en train pour imbriquer différentes expériences de temps et de personnages. Tout à coup, le balayage des images s'interfère avec une structure musicale électro-acoustique. « Technologie » est sans aucun doute le maître mot des années 1980. Le sociologue Jean Baudrillard dénonce un monde d'images en déferlante, un monde holographique sans matérialité, fait de scénarios et d'effets spéciaux, au détriment de la représentation de la réalité. Dans ce monde en agitation et son trafic grandissant, les paysages et les quotidiens se transforment, en prise avec une saturation urbaine. Les artistes s'en font l'écho. Les milliers de voitures en mouvement, comme enserrées dans une grille chez Léon Ferrari ou les voitures-motifs de Thomas Bayrle racontent cet étouffement d'une circulation en perpétuel mouvement, une industrie qui peine à se remettre en question. L'humour et le sarcasme semblent trouver dans le dessin un langage privilégié. Tomi Ungerer figure ainsi une voiture sur une route en train d'être tracée par une machine à coudre, comme assujettie à un pouvoir invisible et surpuissant. Hervé Di Rosa, fervent protagoniste de la Figuration Libre, propose un décor coloré et fantaisiste, à l'instar de ce qu'il nomme la « Diromythologie », un étrange univers empreint de la culture urbaine de masse. Dans une rue parisienne habitant une de ses toiles, les voitures garées semblent calcinées et les magasins abandonnés, dans l'indifférence des passants. Mise en scène dans de nombreuses installations, la voiture est tout à coup personnifiée : en martyr (Bill Woodrow) ou portant les stigmates d'un accident (César), elle endosse le premier rôle d'une tragi-comédie.



Robert Cahen
Juste le temps
1983, Vidéo SECAM U-matic, couleur, sonore, musique Michel Chion, 12 minutes 45
Coll. Frac Bretagne, inv. n° 84352
© Droits réservés

1993... DE MA FENÊTRE

L'invention d'Internet au début des années 1990 engage une révolution de l'information comparable à la révolution industrielle du XIX^e siècle, et avec tous les bouleversements que cela implique au quotidien, dans les échanges, le rapport au temps et à l'espace.

Dans ce contexte en mutation, certains artistes posent leur regard comme un miroir, donnant à voir, sans juger, dénoncer ni commenter. À l'image de ces nouveaux transferts d'informations possibles, Julian Opie produit une voiture à l'échelle 1, aux formes et couleurs proches d'un logo créé et simplifié numériquement, jouant sur l'ambiguïté du réel/virtuel. Dans ses multiples plans, dessins et collages, Alain Bublex détourne le monde et le vocabulaire technologique à travers un projet d'aérodynamisme appliqué à un véhicule contemporain et banal, une Fiat 126, dans une vision urbaine utopique.

Côté réel, sur le terrain, les objets de grève, collectés et photographiés par Jean-Luc Moulène sont la trace énigmatique d'une production marginale, comme ce modèle réduit d'une « Neutral » - anagramme de Renault -, modeste prototype imaginé par les manifestants sur le site de Boulogne-Billancourt sur fond de fermeture.

Appréhendé avec humour et désinvolture par Jean Fléca réaffirmant que « Tous les trains arrivent », le train peut aussi devenir le sujet d'un univers malmené, reflet d'un paysage mental en prise à diverses obsessions. Artiste assimilé à l'Art brut, Willem Van Genk, suggère des mondes où les routes et les voies ferrées s'entremêlent, où les réseaux aériens règnent comme de sourdes conspirations. Le train n'a peut-être jamais véhiculé autant d'éléments biographiques que dans les années 90. Il n'est plus exceptionnel, révolutionnaire, comme dans la première moitié du 20^e siècle, et d'autre part, sa haute technologie, alliant la vitesse au confort, est peu à peu assimilée par le voyageur. Il devient le mode de transport le plus propice à l'évasion ou l'introspection. Dans son autoportrait photographique, Nan Goldin semble intérioriser les paysages. Roman Signer offre quant à lui un récit filmé de la combustion et des explosions en chaîne d'une longue mèche, déroulée le long d'une voie ferrée entre ses lieux de naissance et de vie, au fil des paysages et au rythme des mises à feu.



Nan Goldin
Self-Portrait on the train, Germany
1992, Photographie couleur
Coll. CNAP, dépôt à la Collection Lambert en Avignon
© Nan Goldin

2003... MARCHÉ-ARRIÈRE OU UTOPIE FUTURISTE ?

L'automobile et le train n'ont cessé de modifier le rapport individuel et collectif au temps. En ce début de XXI^e siècle, pris dans cette double aspiration entre la nostalgie du passé et des visions idéalistes du futur, les artistes insistent sur les notions de désorientation, d'attente, de vide ou de silence, d'effacement de l'humain au profit de la machine. Dans un film de Joseph Dabernig, un voyage dans un train polonais devient le décor de scènes saugrenues d'ennui ou de nettoyage, où les comportements des personnages semblent prédéterminés. Des trains qui passent ou qui s'immobilisent, des personnages solitaires sans visage et sans histoire se juxtaposent sans interaction ni désir dans l'univers troublant de Serban Savu. La photographie d'Éric Baudelaire explore le vide et l'abandon, figurant une gare fantôme en Abkhazie, ressemblant étrangement aux petites gares délaissées au profit des lignes à grande vitesse. La déshumanisation des transports s'accompagne d'une mécanique corporelle, celle des businessmen envahissant les trains silencieux, (Valérie Jouve). Rita McBride reproduit et sonde les éléments urbains de l'espace public tels que stations-services, tours ou parkings, arborant souvent des architectures froides et désincarnées, appelées aussi non-lieux.

L'utopie géniale de la vitesse il y a cent ans, semble avoir laissé place à son lot d'accidents, de déraillements, et de disparitions. Le tragique devient poésie, prévalant dans le langage de ces artistes. Dans l'installation de Jiří Kovanda, les wagons d'un modèle réduit de TGV viennent amortir leur vertigineuse chute sur des coussins, avec innocence et légèreté. Les slogans de John Giorno, « Like an auto accident, you can't keep your eyes off it » aborde le drame avec douceur et dérision. Tour à tour rêvée, décriée, martyrisée, la voiture cristallise malgré tout encore aujourd'hui, en 2013, des espoirs, de visions et des projections. *Out of projection* est justement le titre d'un vaste projet de David Maljkovic, réalisé après avoir enquêté sur le site expérimental de Peugeot où sont conçus les véhicules les plus innovants. Entre science fiction et documentaire, films et dessins révèlent la fascination de l'artiste pour les prototypes des voitures de demain et un monde animé par une mystérieuse chorégraphie. Les silhouettes résolument futuristes des voitures d'Ivan Seal, surgissant de sombres arrière-plans, portent en elles l'imaginaire d'attitudes, rappelant finalement l'essentiel de cette grande histoire du transport automobile et ferroviaire.



Eric Baudelaire
1 :15pm, *Série Etats imaginés*
2004-2005, Photographie couleur, épreuve sous Diasec
Centre national des arts plastiques, inv. FNAC 05-975
© Adagp / CNAP / photo : Eric Baudelaire

Présentation

L'histoire des avant-gardes s'est souvent confondue avec celles des records, les artistes devant dépasser et se dépasser. Les termes de moderne et contemporain disent l'état d'une concurrence qui ressemble à s'y méprendre à une course. Librement inspiré de l'exposition Km/h, plus qu'un catalogue, cet ouvrage ne montre pas des machines utopiques mais interroge les utopies qui ont motivé artistes, designers, architectes, ingénieurs.

La relation des créateurs à la machine n'est pas univoque : certains s'en méfient, d'autres la redoutent. Ils passent de la technophobie à l'admiration, de la concurrence à la stimulation, sentiments finalement assez proches ou confondants pour des artistes tantôt dubitatifs ou inquiets, tantôt enthousiastes ou insouciantes.

L'exposition et la présente publication servent de métaphore à des records de vitesse affichés aux compteurs de l'histoire culturelle.

Caractéristiques techniques

Format : 21 x 28 cm

Couverture : Carte 350g, imprimé 4 couleurs recto seul, pelliculage mat, 2 rabats de 12 cm

Impression : 4 couleurs recto/verso

Papier : Couché 170 g. demi-mat

Reliure : Broché cousu

224 pages, 200 illustrations

Tirage : 1.200 exemplaires

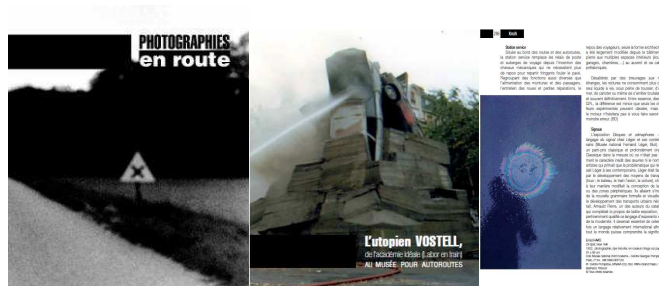
Éditeur : Mare & Martin, Paris // Musée(s) de Belfort // Musées de Montbéliard

Imprimeur : Groupe VILO, Paris

Prix public : 24 €

Disponible fin juin 2013

Aperçu



Sommaire

Préface : Étienne Butzbach, Maire de Belfort // Jacques Hélias, Maire de Montbéliard

Présentation : Robert Belot, Adjoint au Maire de Belfort délégué à la Culture

Nicolas Surlapierre – Métabolisme ou mieux vaut courir (1913-1953)

Carnet de bord - Auto-portraits

Aurélien Voltz - Nouvelles vagues, espoirs déçus et prototypes pour s'en sortir (1963-2013)

Laurent Heyberger – Genèse de la vitesse ferroviaire au XIX^e siècle, une dystopie méconnue

Robert Belot et Sora Lee-Remond – La révolution « TGV » : l'esthétisation de la technique et le design de la vitesse

Carnet de bord – Les Brigades du Tigre

Clive Lamming – 1000 km/h : le train à sustentation électromagnétique de Bachelet

Jean-Louis Loubet – Sorcières contre charlatans

Carnet de bord – Paul Arzens, *L'œuf électrique*

Bertille Derrez – Un regard par la fenêtre : le quai, vision universelle de la gare

Michaël Houlette – Photographies en route

Carnet de bord – Volant(s)

Pierre Lamard – De la Rocket au TGV : variations, récurrences autour de la vitesse

Jean-Louis Loubet – Une R8 à 172 Km/h

Michel Giroud - L'utopien Vostell, de l'académie idéale (Labor en train) au Musée pour autoroutes

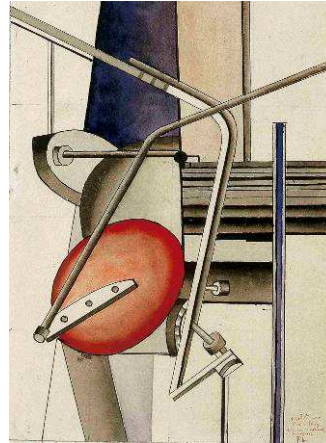
Un abécédaire de bord – Bertille Derrez, Mickaël Roy, Nicolas Surlapierre

VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

1913 – 1953



Raymond DUCHAMP-VILLON
Le Cheval
1914/1976, bronze
Coll. Musée national d'art moderne, Paris
© Centre Pompidou, MNAM-CCI
© Dist. RMN-Grand Palais / Adam Rzepka



Fernand LÉGER
Éléments mécaniques
1925, gouache sur papier
© Coll. Musée(s) de Belfort, donation Maurice Jardot



Léon FAURET
Livraison de voitures au Grand Palais pour le Salon de l'Automobile
Entre 1925 et 1935, huile sur toile
© Coll. Musée Carnavalet, Paris



Constantin BRANCUSI
Campagne roumaine vue du train
Vers 1937-1938, photographie
© Coll. Musée national d'Art moderne, Paris



Tomi UNGERER
Sans titre (issus du livre Horrible)
1960, encre de Chine et photo-collage sur papier blanc
© Coll. Musée Tomi Ungerer, Strasbourg / photo : Mathieu Bertola
© Diogenes Verlag AG Zürich \ Tomi Ungerer

1963 – 2013



Bernard Plossu
Hyères
1974, photographie noir et blanc
© Bernard Plossu



Hervé Di Rosa
Rue Gérard
2009, acrylique sur toile et vernis
© Galerie Louis Carré & Cie, Paris



Raymond Pettibon
If I Had
2000, encre sur papier
Coll. Frac Franche-Comté
© Regen Project, Los Angeles - Raymond Pettibon



Jean-Luc Moulène
La Neutral, Renault, Saint-Ouen/Billancourt
Série : trente-neuf objets de grève
1986-1999, cibachrome sous Diasec sur Forex jaune
Courtesy Jean-Luc Moulène et Galerie Chantal Crousel, Paris
© Jean-Luc Moulène / ADAGP



Ivan Seal
Prototype to get out n°25
2012, huile sur toile
© Galerie Raeber von Stenglin, Zürich - Galerie Carl Freedman, Londres

La scénographie, confiée à Thomas Huot-Marchand et Adélaïde Racca, est commune pour donner une cohérence aux deux lieux d'exposition. Les différentes décennies rythment le parcours, historiquement et visuellement. Chacune est repérable par un élément graphique fort. Une citation et un texte annoncent ou illustrent la période. Quelques œuvres phares font l'objet d'un cartel détaillé.

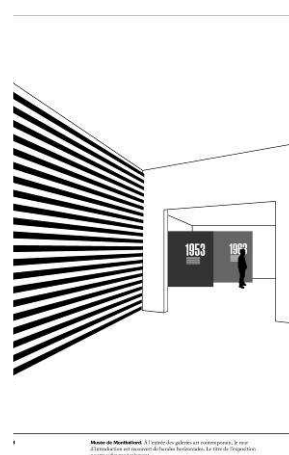
Aperçu du projet scénographique



Typographie d'introduction



Introduction de chaque décennie
(exemple des Musées de Belfort)



Espace d'introduction
(exemple des Musées de Montbéliard)

OUTILS DE MÉDIATION

Petit journal de l'exposition

Cet outil d'accompagnement à destination du public adulte présente les différentes décennies les unes après les autres, retraçant les thèmes, aspirations, interrogations convoquées par les œuvres exposées. Quelques œuvres font l'objet d'un éclairage particulier.

Carnet d'exploration jeune public

Cet outil de médiation prend la forme d'un carnet mis à disposition du jeune public à partir de 8 ans pour découvrir l'exposition Km/h aux musées de Belfort et de Montbéliard. Seul ou accompagné, l'enfant est amené à observer, se questionner, inventer, dessiner autour des œuvres et des thèmes développés par l'exposition. Il s'agit d'un support à « double entrée », au recto ou au verso, pour explorer l'une après l'autre les deux expositions.

BELFORT

ÉVÉNEMENTS

Bolidages

Samedi 28 septembre, 19h, Cour d'honneur de la Citadelle
Performance sonore par A. Chessex, G. Lepore & S. Montavon
En partenariat avec l'Espace multimédia gantner, Bourgogne

Décennies // Des cinés, une journée au cinéma

Dimanche 6 octobre, 11h-20h
Projections, discussions & apéro
En partenariat avec Cinéma d'aujourd'hui, Belfort
Informations détaillées au 03 84 22 94 44

Design et énergie // Fête de la Science

Mercredi 9 octobre, 18h
En partenariat avec le Pavillon des Sciences de Franche-Comté

Événement de clôture

Dimanche 13 octobre
Des rendez-vous impromptus pour clôturer l'exposition...

ACTIVITÉS ADULTES, ENFANTS & FAMILLES

Visites commentées

Vendredi 12 juillet, 12h30-13h30
« **Déjeuners sur l'art** »* autour de la *Boîte-en-valise* de Marcel Duchamp
et *Le Cheval* de Raymond Duchamp-Villon

Samedi 20 juillet, 14h-18h
« **Open art** », après-midi de découvertes en compagnie d'un médiateur culturel

Vendredi 16 août, 12h30-13h30
« **Déjeuners sur l'art** »* autour de *L'œuf*, de *L'Électrique* et de *La baleine* de Paul Arzens

Samedi 14 septembre, 15h
De Fernand Léger à Fernand Léger : le peintre et l'industrie
à l'occasion des Journées du Patrimoine

Dimanche 29 septembre, 15h
Marche-arrêt : photographie & (im)mobilités

Dimanche 13 octobre, 15h
Le train, un motif utopique ?

* repas tiré du sac à la charge des visiteurs

Visites guidées

sur toute la durée de l'exposition
5 pers. min, sur réservation sous 48h au 03 84 54 25 51

Activités jeune public

Vendredi 26 juillet, vendredi 23 août, 14h-15h
Visite-atelier 4-6 ans, Auto-portraits en collages

Vendredi 12 juillet, mardi 16 juillet, vendredi 2 août, vendredi 9 août, mardi 13 août, jeudi 29 août,
14h-15h30
Visite-atelier 7-12 ans, Auto-portraits en calligrammes

Places limitées, gratuit, sur réservation au 03 84 54 25 51

MONTBÉLIARD

ÉVÉNEMENTS

Cinéma

Le Colisée à Montbéliard, en partenariat avec « Le cinéma et rien d'autre »

Dimanche 16 juin à 16h, 18h et 20h15 et mardi 18 juin à 14h15

Le départ, de Jerzy Skolimowski, 1967

Dimanche 14 juillet à 16h, 18h et 20h15 et mardi 16 juillet à 14h15

Les parapluies de Cherbourg, de Jacques Demy, 1964

Dimanche 25 août à 15h50 et 18h15 et mardi 27 août à 14h15

Le train, de John Frankenheimer, 1964

Dimanche 22 septembre à 15h50, 18h05 et 20h20 et mardi 24 septembre à 14h15

Taxi driver, de Martin Scorsese, 1976

Événement de clôture

Samedi 12 octobre

Des rendez-vous impromptus pour clôturer l'exposition...

ACTIVITÉS ADULTES, ENFANTS & FAMILLES

Visites commentées

Dimanche 7 juillet, 14h

Dimanche 6 octobre, 14h

Vendredi 19 juillet, 12h30-13h30

Vendredi 30 août, 12h30-13h30

Visites thématiques

Vendredi 27 septembre, 12h30-13h30

Quand la photographie s'empare des transports

Vendredi 11 octobre, 12h30-13h30

Quand l'art rencontre l'industrie

Activités jeune public

Mercredi 10 juillet, mercredi 7 août, 10h-11h30

Visite-atelier 4-6 ans

Mercredi 10 juillet, mercredi 7 août, 14h-16h

Visite-atelier 7-12 ans

Places limitées, gratuit, sur réservation au 03 81 99 23 61

Parcours en famille

Jeudis 11, 18 et 25 juillet, 16h

Jeudis 1er, 8 et 22 août, 16h

Dimanche 7 juillet, 15h30

Dimanche 6 octobre, 15h30

LES MUSÉES DE BELFORT

LA CITADELLE ET LE MUSÉE D'HISTOIRE Citadelle de Belfort

Installé dans la Citadelle de Belfort, le Musée d'Histoire voit le jour en 1872 sous l'impulsion de la Société Belfortaine d'Émulation qui en constitue le fonds archéologique et historique. Il est le complément indispensable à la visite du Grand Souterrain et permet de retrouver et d'approfondir en images les épisodes qui ont marqué la vie de Belfort, de la Charte de Franchise à la Seconde Guerre mondiale. Composé de collections archéologiques, historiques, ethnologiques, artistiques et militaires, le Musée d'Histoire de Belfort propose une découverte de l'Histoire de la ville depuis la Préhistoire jusqu'à nos jours. Depuis 2011, un espace est dédié à Frédéric-Auguste Bartholdi et son œuvre, en présentant un fonds de sculptures, de gravures et de photographies anciennes, notamment du Lion de Belfort. La riche collection militaire permet de découvrir l'histoire de la cité et du département, témoins et acteurs de chaque conflit international et des déplacements de frontières grâce à un ensemble de pièces : armes, costumes, souvenirs liés à la défense de Belfort en 1870, maquettes, reconstitutions. Le Musée d'Histoire est en cours de rénovation afin de proposer un nouveau parcours et mettre en valeur les collections et leur originalité.

Le Grand Souterrain, bâtiment voûté « à l'épreuve de la bombe » selon le mot de Vauban, a servi de casernement lors du siège de 1870-1871. Il mêle lumières, projections vidéo, musiques et commentaires audio pour mieux emmener les visiteurs à la rencontre de quelques grands défenseurs de la patrie et de la liberté dont les noms sonnent si familièrement aux oreilles des Belfortains : Vauban, Kléber, Denfert-Rochereau, Bartholdi...

LE LION DE BARTHOLDI Citadelle de Belfort

Au terme de 103 jours de siège (du 3 novembre 1870 au 13 février 1871), les troupes du colonel Denfert-Rochereau ne cèdent la ville que sur ordre du gouvernement français qui vient de capituler. Cette résistance valut au Territoire de Belfort de rester français alors qu'une partie de l'Alsace et de la Lorraine était annexée par l'Allemagne.

En décembre 1871, quand l'occupant est toujours dans la place, la municipalité belfortaine décide d'élever un monument à la mémoire des victimes du siège. Frédéric-Auguste Bartholdi (1834-1904), sculpteur originaire de Colmar, soumet un projet dont les ambitions n'ont d'égal que la statue qu'il imaginera plus tard pour les Etats-Unis (La Liberté éclairant le peuple) : ériger en contrebas du rocher de la citadelle un lion monumental « terrible encore en sa fureur ». L'artiste propose un symbole animal intemporel pour « glorifier l'énergie de la défense » plutôt que le rappel d'une victoire ou d'une défaite. Véhiculée par les cartes postales et la publicité, l'image du Lion ne tarde pas à être indissociable de celle de la ville. En 1931, le Lion est classé monument historique.

LE MUSÉE DES BEAUX-ARTS-TOUR 41 Rue Georges Pompidou // Belfort

Le Musée des Beaux-arts présente des collections de peinture, sculpture, dessin et arts décoratifs de la fin du Moyen-âge à nos jours. Très marquées par les écoles du Nord pour les époques anciennes, les collections se diversifient au XIX^e siècle avec l'apparition de l'école orientaliste, de l'école de Barbizon, de l'impressionnisme et au XX^e siècle avec le postimpressionnisme et l'École de Paris.

Aménagé en 2008 au sein de la ville historique dans une tour bastionnée spécialement conçue par Vauban pour la défense de Belfort, ce nouveau musée offre un regard croisé sur les collections, dans un cadre architectural soigneusement préservé et mis en valeur. Les espaces disposés autour d'un pilier central pentagonal se succèdent au rythme des salles d'exposition, des lieux de repos, des points de vue sur l'enceinte fortifiée et sur l'architecture.

Dans cette nouvelle scénographie, c'est un parcours thématique qui a été privilégié. Il s'organise autour de cinq thèmes : l'allégorie, l'inspiration religieuse, le paysage, le portrait et rend hommage à l'œuvre de Camille Lefèvre, sculpteur et collectionneur dont la donation en 1933 offre l'occasion aux musées de Belfort de s'ouvrir sur l'art moderne.

LE MUSÉE D'ART MODERNE - DONATION MAURICE JARDOT **8, rue de Mulhouse // Belfort**

André Beaudin, Georges Braque, Marc Chagall, Juan Gris, Otto Gutfreund, Eugène de Kermadec, Elie Lascaux, Henri Laurens, Fernand Léger, Le Corbusier, André Masson, Pablo Picasso constituent les noms des plus prestigieux artistes de la première moitié du XX^e siècle collectionnés pendant 40 ans par Maurice Jardot.

Historien de l'art, conservateur général du patrimoine, puis directeur artistique d'une des plus prestigieuses galeries d'art moderne de Paris, la Galerie Louise Leiris anciennement Daniel-Henry Kahnweiler, Maurice Jardot donne le 13 septembre 1997 à la Ville de Belfort 112 œuvres comprenant des peintures, des sculptures, des aquarelles, des gouaches, des gravures de sa collection. Celle-ci est désormais visible et accessible à tous à l'emplacement de l'ancienne maison de la famille du poète belfortain Léon Deubel.

Cette belle demeure acquise en 1929 par la Ville de Belfort a fait l'objet de travaux de réaménagement qui ont été réalisés par l'architecte Robert Rebutato, fidèle à l'esprit de la galerie Louise Leiris dont l'atmosphère est perceptible rue de Mulhouse. Les réaménagements intérieurs ainsi que la muséographie sont l'œuvre de Pernelle Perriand, la fille de Charlotte Perriand, formée auprès de Le Corbusier, assurant ainsi un lien supplémentaire et fort avec l'une des donations d'art moderne les plus remarquables de ces dix dernières années.

LA TOUR 46 : ESPACE D'EXPOSITION TEMPORAIRE **Rue de l'Ancien Théâtre // Belfort**

Au cœur de la ville historique, la Tour 46, ouvrage architectural bastionné spécialement conçu par Vauban pour la défense de Belfort, offre un bel espace d'exposition temporaire disposé autour d'un pilier central pentagonal, dans un cadre architectural soigneusement préservé et mis en valeur.

Parmi les expositions présentées à la Tour 46 :

- *La Muse Républicaine*, 14 juillet au 14 novembre 2010
- *L'Audace Monumentale*, 10 juin au 25 septembre 2011
- *Figurations et Transfigurations de Belfort*, 21 octobre 2011 au 26 février 2012
- *Je n'ai pas bien compris si tu restais ce soir*, 31 mars au 28 mai 2012
- *De la Vallée des Rois à l'Arabie heureuse - Bartholdi en Egypte et au Yémen (1855-1856)*, 23 juin au 24 septembre 2012
- *Les casbahs ne s'assiègent pas – Un hommage au peintre Mohammed Khadda*, 18 octobre 2012 au 28 janvier 2013
- *L'embarras du choix – La peinture figurative dans les collections du FRAC Franche-Comté*, 8 mars au 27 mai 2013

LES MUSÉES DE MONTBÉLIARD

Le musée du château des ducs de Wurtemberg Acropole du château

Au cœur de la ville de Montbéliard, le château se dresse sur un éperon rocheux qui domine le confluent de la Lizaine et de l'Allan. Constitué de deux grosses tours rondes (1424 et 1590) et d'un corps principal reconstruit en 1751, le château est pendant quatre siècles, de 1397 à 1793, la résidence des ducs de Wurtemberg. Ces derniers marquent le Pays de Montbéliard d'une indépendance d'esprit et d'une liberté qui va se conforter au XVI^e siècle avec la réforme luthérienne.

En 1960, le château devient un musée regroupant des collections historiques, archéologiques, d'histoire naturelle et de beaux-arts. Depuis 1970, le musée développe également une collection d'art contemporain. De nombreuses expositions temporaires liées aux différents départements du musée complètent la découverte de ce site.

Les collections historiques du château sont constituées de meubles, pièces d'orfèvrerie, tableaux, armes et objets du XV^e siècle à la fin du XVIII^e siècle. Une galerie est spécialement consacrée aux artistes locaux, rassemblant peintures et sculptures de la fin du XIX^e et du XX^e siècle. La collection d'art contemporain regroupe près d'un millier d'œuvres parmi lesquelles peintures, sculptures, dessins et estampes, depuis le milieu du XX^e jusqu'à aujourd'hui.

La nouvelle politique d'acquisition, axée sur les thématiques de l'homme, la nature et la technicité, résolument tournée vers les artistes contemporains, s'appuie sur les différents départements des musées et la présence incontournable des usines Peugeot et Japy.

Parmi les expositions présentées au Musée du château des ducs de Wurtemberg :

- *Notre vallée, un regard sur les collections contemporaines*, 2 avril au 16 octobre 2011
- *Ariel Schlesinger. Phenomena of resonance*, 10 décembre 2011 au 1er avril 2012
- *Karl Blossfeldt et les naturalistes du Pays de Montbéliard*, 24 février au 20 mai 2012
- *Archéologie(s)*, 1er juin au 14 octobre 2012
- *Jorge Peris. Tamaris*, 16 novembre 2012 au 10 mars 2013
- *Monsieur Surleau et le Cyclope. De la collection beaux-arts de Montbéliard aux œuvres contemporaines du FRAC Franche-Comté*, 5 avril au 15 septembre 2013

LE MUSÉE D'ART ET D'HISTOIRE Hôtel Beurnier - Rossel

Situé au cœur de la ville, face au temple Saint-Martin, le musée d'art et d'histoire constitue le lieu de mémoire de la Ville de Montbéliard. Commandé en 1774 par Georges David Rossel et Anne Madeleine Beurnier, bourgeois proches de la cour des Wurtemberg, cet hôtel reste dans la famille jusqu'en 1917, avant d'être légué à la ville pour en faire un musée historique.

Le premier étage présente la reconstitution de salons bourgeois agrémentés des portraits de famille et de notables, de meubles du célèbre ébéniste Abraham Nicolas Couleru, des chaises, fauteuils et canapés Louis XV et Louis XVI et la bibliothèque complète d'un érudit de la fin du siècle des Lumières. Le grand salon, classé monument historique, présente un superbe poêle en faïence et des boiseries peintes de décors en grisaille. Le deuxième étage est consacré à l'histoire des traditions du Pays de Montbéliard au double particularisme : principauté allemande et protestantisme. Nous pouvons y admirer en particulier des armoires montbéliardaises, des bonnets à diari (coiffe locale), des poids et mesures de la principauté, des images populaires de l'imprimerie Deckherr et quelques jouets des XVIII^e et XIX^e siècles.

Parmi les expositions présentées au Musée d'art et d'histoire – Hôtel Beurnier-Rossel :

- *Textiles d'enfance. Porte-bébés de la province chinoise du Guizhou*, 25 novembre 2011 au 11 mars 2012
- *Luca Francesconi, echo of the moon*, 30 mars au 26 août 2013
- *Les icônes mycologiques de François Margaine (1990-1970) à la croisée de l'art et de la science*, 14 septembre 2012 au 28 avril 2013
- *Mémoires de Verre. A la découverte des plaques photographiques des musées de Montbéliard*, 17 mai 2013 au 5 janvier 2014

MUSÉES DE BELFORT

La Ville de Belfort

Étienne BUTZBACH
Maire de Belfort
Président de la Communauté de
l'Agglomération Belfortaine
Robert BELOT
Adjoint au Maire délégué à la Culture

Commissariat de l'exposition

Nicolas SURLAPIERRE
Directeur des Musées et de la Citadelle de
Belfort
assisté de Bertille DERREZ

Coordination générale

Bertille DERREZ
assistée de Mickaël ROY

Régie et équipe technique de l'exposition

Bertille DERREZ assistée d'Alexandre ACCARD, Éric BENOIST, Luc MAILLARBAUX, Dominique PÉGEOT, Mickaël ROY et Gilbert STRICKLER

Secrétariat

Lydie THIÉBAUT et Florian DEBOULET

Administration

Christophe INFANTI

Médiation culturelle

Jérôme MARCHE
Florence CHAPON, Sarah JORRET,
Mickaël ROY

Communication et relations presse

Florence BOURQUIN, Bertille DERREZ et
Mickaël ROY, Loredana ROMANO

Valorisation du Site et relation avec les partenaires touristiques

Alexandre ACCARD

Accueil des publics

Claudine BROCARD, Marie-Andrée BRULANT, Marcelle COLIN, Odile GRISEY, Christiane HIBON, Marie-Noëlle HOCHSTRASSER, Colette JÉCHOUX, Jeanine JULIAN, Anne-Marie MICHELI, Dominique PÉGEOT, Christine SPECHT

Stagiaires

Louise BRIQUET, Anissa El JAOUI, Julien GUILLEMIN-LABORNE, Ludovic MARGET, Cathy MOLE, Camille POLETTI

Transports Artrans

Sébastien SCHAEFFER, Camille PERRIN

Transports Prévost

Patrice RAFFARD, Responsable d'exploitation

ORGANISATION

MUSÉES DE MONTBÉLIARD

La Ville de Montbéliard

Jacques HELIAS
Maire de Montbéliard
Président de Pays de Montbéliard Agglomération
Jocelyne RICCI
Adjointe au Maire déléguée à la Culture et au Patrimoine

Commissariat de l'exposition

Aurélie VOLTZ
Directrice des Musées de Montbéliard

Coordination générale

Nathalie GUILLOT

Régie et équipe technique de l'exposition

Jonathan FAUQUET, Olivier BRACQ

Secrétariat

Aurélie RUDENKO

Administration

Agnès DO NASCIMENTO

Médiation culturelle

Sylvie BIRON, Aurélie DENOUE

Recherches documentaires

Nathalie GUILLOT, Aurore BOBY, Dorine CARTONNET

Communication et relations presse

Véronique MARIZIER, Claude TROUTTET-LAMOUCHE, Brigitte LAMIELLE

Accueil des publics

Lydie JACQUEMIN, Patricia LANGOUT, Gilles BOURQUIN, Chantal THOMASSEY, Louise MAGNO

Imprimerie

Nathanaël DESGOUILLES, Antoine LAUZEL

Scénographie

Thomas HUOT-MARCHAND, Adélaïde RACCA

Catalogue d'exposition

Editions Mare & Martin, Paris

Impression du catalogue

Groupe VILO, Paris

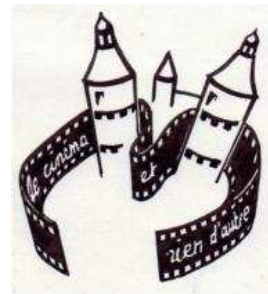
Assurances

Gras Savoye
Blackwall & Green AON

Graphisme et impression

UP Solutions, Montbéliard
Francis MONNOT

PARTENAIRES



INFORMATIONS PRATIQUES

MUSÉES DE BELFORT

Tour 46

rue de l'Ancien Théâtre
Tél. 03 84 54 25 51

Musée des Beaux-arts

Tour 41
rue Georges Pompidou
Tél. 03 84 22 16 73

Donation Maurice Jardot Musée d'art Moderne

8 rue de Mulhouse
Tél. 03.84.90.40.70

Musée d'Histoire

Citadelle
Tél. 03.84.54.25.51

Citadelle

Grand souterrain et Batteries Haxo
Tél. 03 84 22 84 22

Lion de Belfort

Tél. 03 84 28 15 78

MUSÉES DE MONTBÉLIARD

Musée du château des ducs de Wurtemberg

Cour du château
25200 Montbéliard
Tél. 03 81 99 22 61

Musée d'Art et d'Histoire / Hôtel Beurnier-Rossel

8 place Saint-Martin
25200 Montbéliard
Tél. 03 81 99 24 93

Renseignements

Musées de Belfort

BP 20223
90004 Belfort Cedex
Tél. 03 84 54 25 51
musees@mairie-belfort.fr
www.musees-franche-comte.com

Musées de Montbéliard

Hôtel de Ville
BP 95287
25205 Montbéliard Cedex
Tél. 03 81 99 23 72
musees@montbeliard.com
www.montbeliard.com

Contacts presse

Ville de Belfort

Musée(s) de Belfort
BP 20223 – 90 000 Belfort
Tél. 03 84 54 25 51
bderrez@mairie-belfort.fr

Ville de Montbéliard

Service communication
BP 95287
25205 Montbéliard Cedex
Tél. 03 81 99 24 32
blamielle@montbeliard.com



Ville de Montbéliard

