



 Musées royaux
des Beaux-Arts
de Belgique

EUROPALIA
ARTS FESTIVAL
TRAINS & TRACKS

guide du visiteur **FR**

VOIES DE LA MODERNITÉ

— 15.10.21 - 13.02.22

fine-arts-museum.be

europalia.eu

VOIES DE LA MODERNITÉ

— 15.10.21 - 13.02.22

INTRODUCTION

L'année 2021 marque de nombreux anniversaires en matière ferroviaire¹, une belle occasion pour EUROPALIA de consacrer un festival à un monde en soi, celui du train, une invention qui a donné forme à la société moderne et qui semble aujourd'hui pouvoir à nouveau occuper un rôle de premier plan.

EUROPALIA TRAINS & TRACKS propose un programme multidisciplinaire autour de trois thèmes : l'impact du train sur la société, le temps et le mouvement, la rencontre et les adieux. Plus de 70 projets artistiques, dont de nombreuses nouvelles créations et résidences, sont à découvrir au sein d'institutions culturelles à travers la Belgique mais aussi sur le terrain, dans les gares et les trains !

Voies de la modernité donne le coup d'envoi du festival. L'exposition offre une incursion dans l'univers des chemins de fer. Depuis son apparition au début du XIX^e s. Jusqu'à la moitié du XX^e s., le train a en effet constitué un sujet d'intérêt pour les artistes. Ses représentations font écho aux époques et aux sensibilités qui s'y expriment. Elles figurent l'angoisse et l'enthousiasme pour un monde nouveau, industriel, lancé à pleine vitesse

[1] Entre autres le 175^e anniversaire de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Paris, reliant pour la première fois deux capitales européennes, les 40 ans du TGV ou les 25 ans du Thalys. 2021 a d'ailleurs été désignée « Année européenne du rail » par la Commission européenne.

mais désormais hors de contrôle. Elles étudient la gare et la ville qui se repense pour l'accueillir, les lieux nouveaux associés à la possibilité—tout aussi nouvelle—de voyager. Les artistes se fascinent pour les lumières et volutes de vapeur. Ils se laissent hypnotiser par la vitesse et la toute-puissance de l'engin, en véritables technolâtres. Ils soulignent la beauté plastique de ses courbes, les pistons et la merveilleuse mécanique. Ils représentent l'outil et le fantôme, les pieds sur terre ou la tête dans l'univers onirique du voyage et de l'aventure intérieure.

Voies de la modernité vous propose d'explorer ces univers, à travers les œuvres d'artistes majeurs des XIX^e et XX^e siècles mais aussi à travers des œuvres plus confidentielles, éclairant cette thématique de leur point de vue spécifique.

Les équipes des Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique et d'EUROPALIA vous souhaitent une bonne visite !

1 Une invention qui fascine autant qu'elle effraie

Dès les années 1820, apparaissent les premières lignes de chemin de fer en Grande-Bretagne. Sur le continent, la Belgique est la première à emboîter le pas et, en 1835, Léopold I^{er}—soucieux de placer son jeune pays sur la carte internationale—inaugure une ligne ferroviaire publique entre Bruxelles et Malines. Le train est alors le symbole ultime de la modernité, et un outil majeur de la révolution industrielle et de la transformation des sociétés occidentales. Il est célébré, porteur des espoirs de développement et d'enrichissement les plus fous, mais il cristallise aussi les peurs et le rejet du changement.

Le chemin de fer bouleverse la relation au temps et à l'espace. Les destinations lointaines se rapprochent, le voyage semble possible, autorisé, là où il était auparavant une aventure dans laquelle seuls quelques-uns osaient et pouvaient se lancer. Le temps local—solaire, celui que l'on sonne aux clochers et qui diffère de quelques minutes de ville en ville—disparaît progressivement, incompatible avec l'accélération du rythme de vie et avec la sécurité et le confort des voyageurs.



Constantin Meunier
Pays noir – Borinage
s.d.



Gustaaf Wappers
Le Char de Satan
vers 1837

Connu pour son intérêt pour la mine et ses travailleurs, Constantin Meunier (1831-1905) est actif à une époque où la Belgique est profondément transformée par l'industrialisation. L'oeuvre *Pays noir – Borinage* évoque ce contexte et permet de souligner l'origine technique du chemin de fer et les premiers intérêts qu'il a servis : ceux de l'industrie minière.

Les inventions de la machine à vapeur et du rail sont en effet étroitement liées à l'exploitation minière : des machines à vapeur sont utilisées dès 1712 dans les mines pour en pomper les eaux d'infiltration, et c'est en les améliorant que James Watt permet en 1769 d'en généraliser l'usage. Sur base de ses travaux, Georges Stephenson crée la première locomotive en 1817. Fixe, elle sert alors à tracter les wagons, puis devient elle-même mobile en 1825, atteignant une vitesse de 30 km/h. D'abord de bois, puis d'acier, les rails ont été créés afin de faciliter le déplacement des lourds chariots. Au-delà de l'outil de manutention, le train se révèle indispensable pour trouver de nouveaux débouchés commerciaux. Les villes côtières et les marchés qu'elles relient ne suffisent plus à absorber la production économique croissante. Le transport terrestre, si dangereux et inefficace jusqu'au XVIII^e siècle qu'il est négligé au profit de la voie maritime, prend, grâce au train, un nouvel élan.

Gustaaf Wappers (1803-1874), peintre officiel de Léopold I^{er}, était un ami de Charles Rogier, homme politique et amateur d'art, qui, en tant que ministre de l'Intérieur, mit sur pied le projet de la première ligne de chemin de fer belge. Il est donc peu étonnant que Wappers, fervent patriote, s'intéresse au train. Ce qui l'est plus, c'est qu'il le présente sous un aspect terrifiant.

Wappers intitule cette peinture d'après le poème de Hendrik Conscience (1812-1883), qu'il a introduit auprès de Rogier et de Léopold I^{er}, et qui débute alors sa carrière d'écrivain. *Le Char de Satan ou le chariot à vapeur*—que le poète dit avoir rêvé lors de son premier voyage en train—incarne bien l'ambiguïté des sentiments face à cette révolution. Le poème évoque d'abord le train comme un « animal-monstre terrifiant » sorti des sous-sols, « gémissant furieusement », « vomissant incendies et destruction ». Mais il adopte un ton plus rassurant au fil des lignes puis devient carrément enthousiaste : « Hourra ! Hourra ! Nous naviguons ! Si intensément, si heureux, si vite, si libres. »

2 Intrusion du train

Rapidement, le train modifie la société en profondeur. Il tisse sa toile au sein des villes, où les gares, ponts de métal et voies ferrées mordent toujours plus sur le tissu urbain ; mais aussi dans les campagnes où il s'impose, déchirant le paysage par ses tranchées et ses apparitions fugaces. Le train entre en collision avec la société traditionnelle. « Vous étiez mêmes gens habitant un village, / Vous ne connaissiez rien que vos mêmes usages, / Et voici que le monde entier roule sur vous / Ses tumultes et ses remous », écrit Émile Verhaeren [L'Or].

À la fin du XIX^e siècle, les impressionnistes s'emparent de sujets modernes, et le train occupe une place non négligeable dans leurs œuvres. Nuages de vapeur, vitesse, mouvement et lumière changeante de la gare sont autant d'aspects que les peintres s'efforcent de restituer. En Italie, Giuseppe de Nittis insuffle vitesse et mouvement à ses toiles sans même y faire apparaître le train. Un peu plus tard, à Bruxelles, Henri Ottmann saisit la gare du Luxembourg, ses enchevêtrements de rails et la fumée de ses trains.

William Powell Frith >>

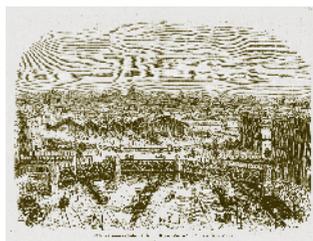
La Gare
1862



Claude Monet
Arrivée du train de Normandie, gare Saint-Lazare
1877



Norbert Goeneutte
Le Pont de l'Europe la nuit
1887



Pierre-Auguste Lamy
Pont construit sur l'emplacement de la place de l'Europe, au chemin de fer de l'Ouest
s.d.

La gare Saint-Lazare est implantée au sein du « Quartier de l'Europe », créé à Paris au début du XIX^e siècle. Le train joue un rôle important dans son développement : il accueille dès 1835 le point d'embarquement de la première ligne de chemin de fer d'Île-de-France et l'ouverture de nouvelles lignes dans les décennies suivantes y nécessite des aménagements conséquents. Ceux-ci aboutissent en 1867 à la construction du « Pont de l'Europe », un large pont métallique qui succède à la place du même nom et enjambe les voies ferrées menant à la gare. C'est à cette époque que le quartier se développe pleinement, selon les principes de modernisation établis par le baron Haussmann.

Ce « Quartier de l'Europe », son pont et sa gare deviennent des symboles de la modernité parisienne, et de nombreux artistes s'y intéressent. Monet y réalise en 1877 un ensemble de douze toiles, qu'on peut considérer comme sa première série, posant son chevalet au sein et aux alentours de la gare Saint-Lazare. Manet, Caillebotte ou Goeneutte ont également représenté ce quartier, jouant dans leurs toiles sur les effets de vapeur et soulignant par leurs œuvres le lien étroit entre modernité, chemin de fer, urbanisme et architecture.



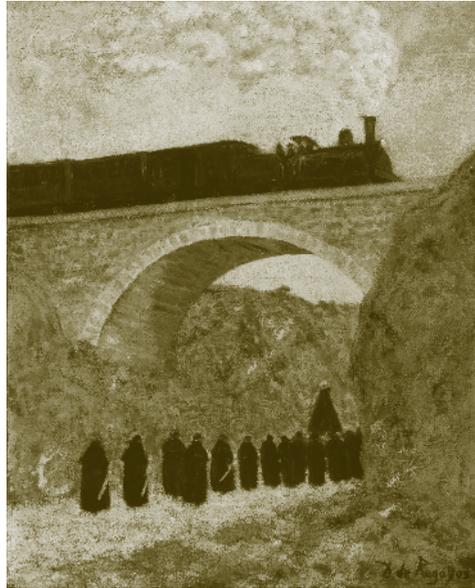
Cette toile de William Powell Frith peut faire office de résumé de la modernité. Au niveau pictural d'abord, car elle en représente des éléments marquants : le train et la gare. Au niveau de son mode de production ensuite, car elle a été commandée pour une somme très élevée par un marchand d'art qui spécula sur son futur succès. Par son mode de diffusion enfin, car son pari fut gagnant : exposée dès 1862, la toile vit défiler des dizaines de milliers de spectateurs, chacun payant 1 shilling le droit de l'admirer. Tout comme le chemin de fer, l'œuvre s'adressait à la classe moyenne, nécessitait son adhésion massive pour être rentabilisée et était un produit de la spéculation. La gare est le lieu moderne par excellence, à l'architecture innovante de fer et de verre. Frith s'en sert comme d'une scène lui permettant de dépeindre la société moderne. Quarante-deux personnages se distinguent : des jeunes mariés au criminel, en passant par la famille bourgeoise, le porteur de bagages, l'immigré ou le mendiant. Vendeurs de journaux et voyageurs pressés rappellent l'essor de la presse et l'émergence du temps de l'horloge. Mêlés sur le quai, les personnages seront néanmoins triés dans le train : jamais autant que depuis l'avènement du chemin de fer les différences de classes n'avaient été aussi organisées.



Marianne Stokes
Le Train qui passe
1893



Jan Toorop
Emplacement ferroviaire
vers 1885 - 1886



Darío de Regoyos
Vendredi Saint en Castille
1904

Parmi les rares femmes artistes s'étant penchées sur le thème du train, on compte l'Autrichienne **Marianne Stokes**, née **Preindlsberger** (1855-1925). Après avoir étudié le dessin à Graz, elle poursuit ses études artistiques à Munich puis à Paris qu'elle rêve de rejoindre et qui offre plus de possibilités aux femmes, notamment celle d'assister à des cours de modèle vivant. Elle se marie en 1884 avec le peintre anglais **Adrian Stokes**, avec qui elle noue une relation artistique forte. Ils voyagent dans des colonies d'artistes en Irlande ou au Danemark, mais aussi en Italie ou encore en Hongrie et exposent parfois leurs œuvres en dialogue.

Marianne Stokes peint d'abord dans un style réaliste, de subtils portraits et des scènes domestiques et rurales de l'enfance. Dans les années 1890, sa peinture évolue vers un style préraphaélite donnant toute son importance au détail et aux couleurs. Elle se tourne alors vers des thèmes d'inspiration religieuse ou médiévale. *Le Train qui passe* est donc une curiosité dans sa production du moment. Une jeune femme au travail y semble songeuse, entre deux âges, deux ères ; entre monde rural et modernité.

Jan Toorop (1858-1928), peintre néerlandais originaire d'Indonésie, et **Darío de Regoyos** (1857-1913), l'un des représentants les plus connus de l'impressionnisme en Espagne, ont tous deux vécu en Belgique dans les années 1880. De Regoyos est l'un des fondateurs du groupe avant-gardiste bruxellois *Les XX*, que Toorop rejoint en 1885 et qui compte parmi ses membres **Théo Van Rysselberghe**, **Fernand Khnopff**, **James Ensor** et **Félicien Rops**. Tous deux fréquentent aussi **Constantin Meunier** et **Émile Verhaeren**.

Les deux œuvres confrontent modernité et tradition. Toorop met côte à côte cheval de trait et cheval de fer, coexistant dans l'image sans pour autant interagir : on sent la différence de rythme, le train fugace et le cheval lent, imperturbable, absorbé par sa besogne. Le même sentiment se dégage de la toile de **Darío de Regoyos** : procession religieuse et ferroviaire se font écho, mais l'on imagine l'une silencieuse, lente, méditative, tandis que l'autre file, perturbant la quiétude rurale de son bruyant fracas. « Darío de Regoyos s'est évertué à nous peindre l'Espagne provinciale, silencieuse et sombre. Il aimait à la nommer "España negra", c'est-à-dire l'Espagne noire », disait **Émile Verhaeren**. C'est cette Espagne et ses coins perdus, entre tradition et modernité, qu'il représente dans ce tableau.

3 Film & Photographie

L'univers du train est éminemment cinématographique et le 7^e art lui donne dès ses débuts une place de choix. On pense au film de 1897 des frères Lumière, *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat* ou encore à *La Roue*, réalisé par Abel Gance en 1923, où l'univers ferroviaire tient le premier rôle. Le train offre souvent un moment de transition dans le récit, entre deux villes, entre deux réalités.

Mais la première expérience cinématographique n'est-elle pas celle vécue par le voyageur du XIX^e siècle, avant même l'apparition du cinéma ? À bord du train, il expérimente le « regard mobile » : son œil doit s'exercer à interpréter des images en proie à la vitesse et au mouvement continu. Le train crée un nouveau mode de perception. Comme les impressionnistes et d'autres après eux, les photographes ont joué des trains et des qualités graphiques de la vapeur, des signaux ou des gares. On retrouve dans leurs clichés le lien à l'industrie, l'expression de la toute-puissance mécanique et la poésie des paysages ferroviaires.



Alfred Stieglitz
*Snapshot in the New York
Central Yards* extrait de
Camera Work n° 20
1907

4 Modernité, vitesse et sensations

« Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. [...] Le Temps et l'Espace sont morts hier », affirmait Filippo Tommaso Marinetti en 1909 dans son *Manifeste du futurisme*.

C'est la société moderne—sa vitesse, sa violence et les sensations qu'elle génère—qui intéresse les futuristes. Et le train, bien qu'il ne soit déjà plus le moyen de transport le plus avancé technologiquement, occupe néanmoins une place symbolique cruciale dans les œuvres de ceux qui veulent « [chanter] les ressacs multicolores et polyphoniques des révolutions dans les capitales modernes ; [...] les gares gloutonnes avaleuses de serpents qui fument ; les usines suspendues aux nuages par les ficelles de leurs fumées ; [...] les locomotives au grand poitrail qui piaffent sur les rails, tels d'énormes chevaux d'acier bridés par de longs tuyaux ; et le vol glissant des aéroplanes. »

Ces œuvres de **Boccioni** évoquent trois de ses peintures majeures, le triptyque *Stati d'animo* (États d'âmes) conservé au MoMA de New York. L'artiste sort ici du culte de la machine pour appréhender les effets de la technologie sur le psychique humain. Pour Boccioni, les moyens artistiques du passé sont inaptes à rendre les émotions d'un monde complètement transformé par la science. Il développe donc des moyens picturaux nouveaux pour y arriver. Son concept de lignes-forces, des lignes représentant une extension invisible de l'essence des objets, date de peu après. Le triptyque lie espace, mouvement et psychologie. *Les Adieux* (*Gli addii*) sont tourbillonnants, on y distingue des cheminées de locomotives et des couples enlacés. *Ceux qui partent* (*Quelli che vanno*) semblent emportés par des lignes obliques. *Ceux qui restent* (*Quelli che restano*) ont l'air cloués au sol par des lignes verticales. Il est possible que Boccioni se soit inspiré d'une œuvre de **Charles Cottet**, qui réalisa en 1898 le triptyque *Au pays de la mer* : *Ceux qui s'en vont*, *Le Repas d'adieux*, *Celles qui restent*, transposant la scène dans la société moderne. Mouvement et vitesse d'un monde trépidant sont palpables chez Boccioni, là où les personnages de Cottet sont statiques, soumis à une séparation lente, pesante.

Umberto Boccioni
Les États d'âme : Les Adieux
 vers 1911



Umberto Boccioni
Les États d'âme : Ceux qui partent
 vers 1911



Umberto Boccioni
Les États d'âme : Ceux qui restent
 vers 1911



Charles Cottet
Au pays de la mer : Ceux qui s'en vont, Le repas d'adieu, Celles qui restent
 1898



5 Pour le meilleur et pour le pire

Symbole de liberté, le train peut aussi incarner la guerre, l'oppression et l'exploitation. À la fin du XIX^e siècle, les occidentaux développent — sous couvert de mission civilisatrice — des réseaux ferrés destinés à exploiter plus efficacement les ressources de leurs colonies. « Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny », dit Stanley, qui colonise le pays pour Léopold II. Et au Congo, l'entreprise est colossale, le terrain particulièrement accidenté, la main-d'œuvre soumise à des conditions de travail extrêmes et les pertes humaines considérables.

Les intérêts et déséquilibres financiers portés par le rail sont aussi au cœur des revendications des cheminots français qui mènent en 1910 une grève de grande ampleur. Jules Grandjouan, affichiste militant, oppose sur ses dessins cheminots et directeurs, ceux qui risquent et ceux qui possèdent.

La Première Guerre mondiale, que les futuristes exploitent picturalement, marque sans doute une prise de conscience plus large de la puissance de l'outil ferroviaire et des fins parfois néfastes auxquelles il peut être utilisé. Les déportations massives vers les camps de concentration lors de la Seconde Guerre mondiale en sont l'exemple le plus connu, et le plus dramatique.

Gino Severini
Train blindé en action
1915



Gino Severini
Train De Blessés
1915



Gino Severini (1883-1966) est l'un des représentants majeurs du futurisme. Installé à Paris en 1906, il y fréquente les milieux d'avant-garde et signe, quatre ans plus tard, le manifeste des peintres futuristes aux côtés d'Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Luigi Russolo et Giacomo Balla.

De santé précaire, il n'est pas mobilisé dans l'armée lors de la Première Guerre mondiale. En 1914, Marinetti lui écrit : « Je crois que la Grande Guerre, vécue intensément par les peintres futuristes, peut produire dans leur imagination une véritable convulsion [...] [Boccioni, Carrà et moi-même] t'exhortons à t'intéresser à la guerre et ses répercussions à Paris. Essaie de vivre la guerre picturalement, l'étudiant dans toutes ses formes mécaniques (trains militaires, fortifications, hommes blessés, ambulances, hôpitaux, parades, etc.). » Entre 1914 et 1915, Severini s'attèle donc à peindre la guerre, et notamment les trains de guerre, qu'il représente tant sous leurs aspects humanitaires (comme dans sa toile *Train De Blessés*) que destructifs. Bien qu'il jouisse depuis son studio d'une vue sur la gare de Denfert-Rochereau et les trains transportant soldats et matériel, il peint *Train blindé en action* d'après une photographie publiée dans la presse. À partir de 1916, Severini se détourne du futurisme et peint dans un style cubiste.

Dans le secret de sa cuisine, le peintre amateur **Joseph Steib** (1898-1966) crée entre 1939 et 1944 une série de 57 tableaux qu'il intitule ironiquement *Le Salon des rêves*.

Certains dressent le constat des méfaits allemands, d'autres préfigurent des scènes heureuses, d'autres encore sont de véritables pamphlets antihitlériens.

Le Conquérant présente un Hitler monstrueux, mi-homme, mi-bête, à la façon d'Arcimboldo.

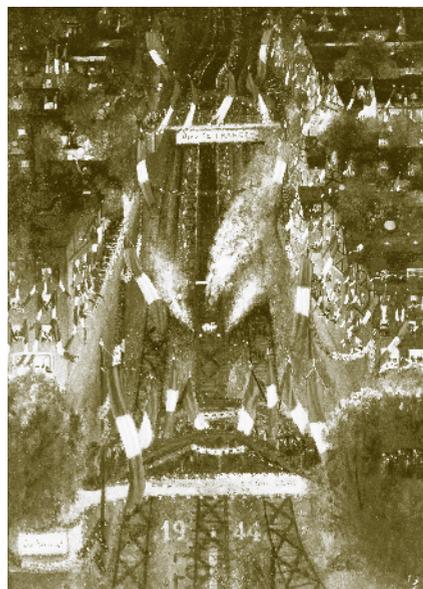
Dans *Les Roues tourneront pour la victoire*, Steib préfigure la liesse de la libération, qu'il situe en 1944. Un train flanqué de drapeaux arrive sur des rails en forme de tour Eiffel. Le titre fait écho au slogan de propagande allemande parfois inscrit sur les trains :

Die Räder müssen rollen für den Sieg (Les roues doivent rouler pour la victoire). Un autre slogan nazi, *Toutes les forces pour la victoire*, est tourné en dérision dans l'œuvre éponyme. Un homme se pèse dans le hall d'une gare. Les forces, justement, lui manquent : son pantalon est devenu trop large. Un portrait d'Hitler désigne le coupable.

L'Amour du prochain semble représenter une scène de déportation. Dans le département du Haut-Rhin, les nazis organisent des sanctions collectives pour lutter contre les réfractaires : de nombreuses familles sont ainsi déportées jusqu'en Silésie ou dans des camps de Saxe. Par ailleurs, les rafles juives ont commencé en 1942 et Steib habite à Mulhouse, un centre de transit ferroviaire important vers l'Allemagne.



Joseph Steib
Le Conquérant
1942



Joseph Steib
Les Roues tourneront pour la victoire
1944

6 **Tourisme de luxe et tourisme de masse**

Le tourisme naît au XVIII^e siècle. Il est alors réservé à l'élite : les jeunes hommes de la noblesse et de la haute bourgeoisie —anglaise en particulier— se doivent de finaliser leur éducation par un voyage sur le continent européen. Ce voyage, appelé « The Grand Tour » donne naissance en 1800 au terme *tourist*.

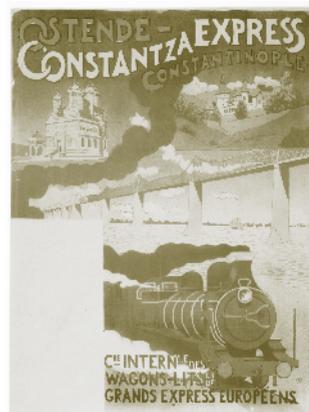
Ce n'est qu'avec le développement des réseaux ferrés que naît le véritable tourisme de loisirs. Lui aussi est d'abord réservé à l'élite, celle qui dispose à la fois de temps et de moyens et qui peut donc jouir des palaces, stations balnéaires et thermales de la fin du XIX^e siècle. Les moins nantis s'échappent parfois à la côte le temps d'un dimanche, dans des « trains de plaisir » bondés.

Il faut attendre les années 1930 et l'avènement des congés payés pour voir le tourisme—national d'abord—changer de visage. Pour la première fois, le temps disponible dépasse le simple besoin de récupération des travailleurs, il libère du temps pour l'individu. Grâce à des tarifs réduits à l'attention des vacanciers, des milliers de familles peuvent partir, et le tourisme prend un essor considérable.

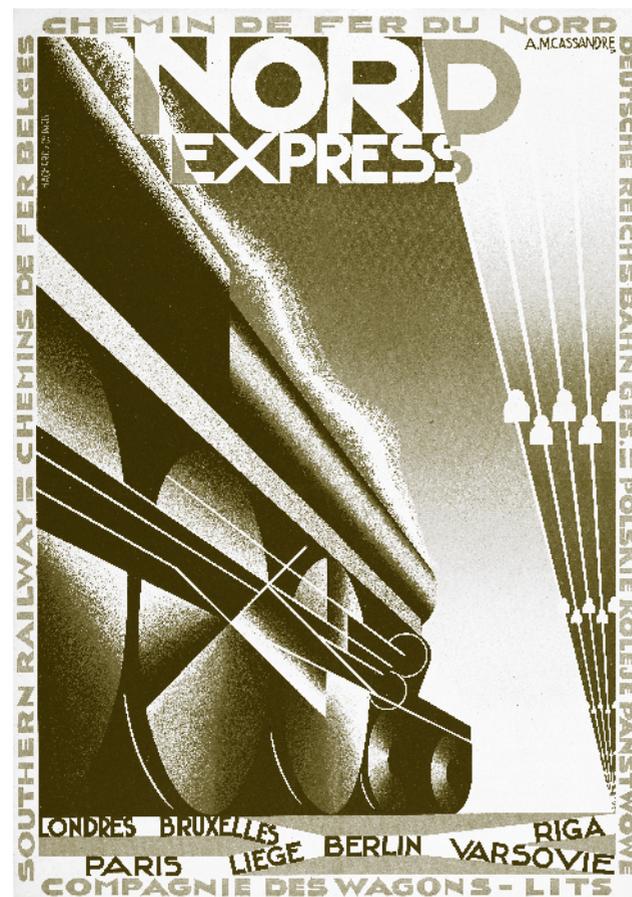
Les premières affiches ferroviaires belges visent une clientèle aisée et internationale et se focalisent sur les destinations, ne représentant que rarement le train. Elles sont éditées par l'État, en collaboration avec les concessions ferroviaires privées ou encore avec la Compagnie internationale des Wagons-Lits, fondée en 1876 par le Belge Georges Nagelmackers. On confie parfois leur exécution à des artistes renommés comme Théo Van Rysselberghe ou Florimond Van Acker. Au début du XX^e siècle, la promotion s'organise : en 1908 naît la « Ligue belge de Propagande pour attirer les visiteurs étrangers » et, après la guerre, on se soucie rapidement de ressusciter le tourisme, pour que « les voisins [...] viennent visiter cette petite Belgique et qu'ils y laissent leur or. » En 1926 est créée la SNCB. Elle confie la réalisation d'affiches à Léo Marfurt, bien connu du public pour le dessin de Miss Belga, qui orne les paquets de cigarettes de l'époque. À la fin des années 1920, Cassandre et Pierre Fix-Masseau créent des affiches révolutionnaires, influencées par le cubisme et le futurisme : le message est clair, fort, épuré. Ce n'est plus la destination qui compte, mais l'esthétique du train, sa force et sa rapidité.



Géo Blott
Chemin de fer du Nord – Spa
 s.d., (fin du XIX^e siècle)



Théo Van Rysselberghe
Constantza Express Ostende – Constantinople
 vers 1897



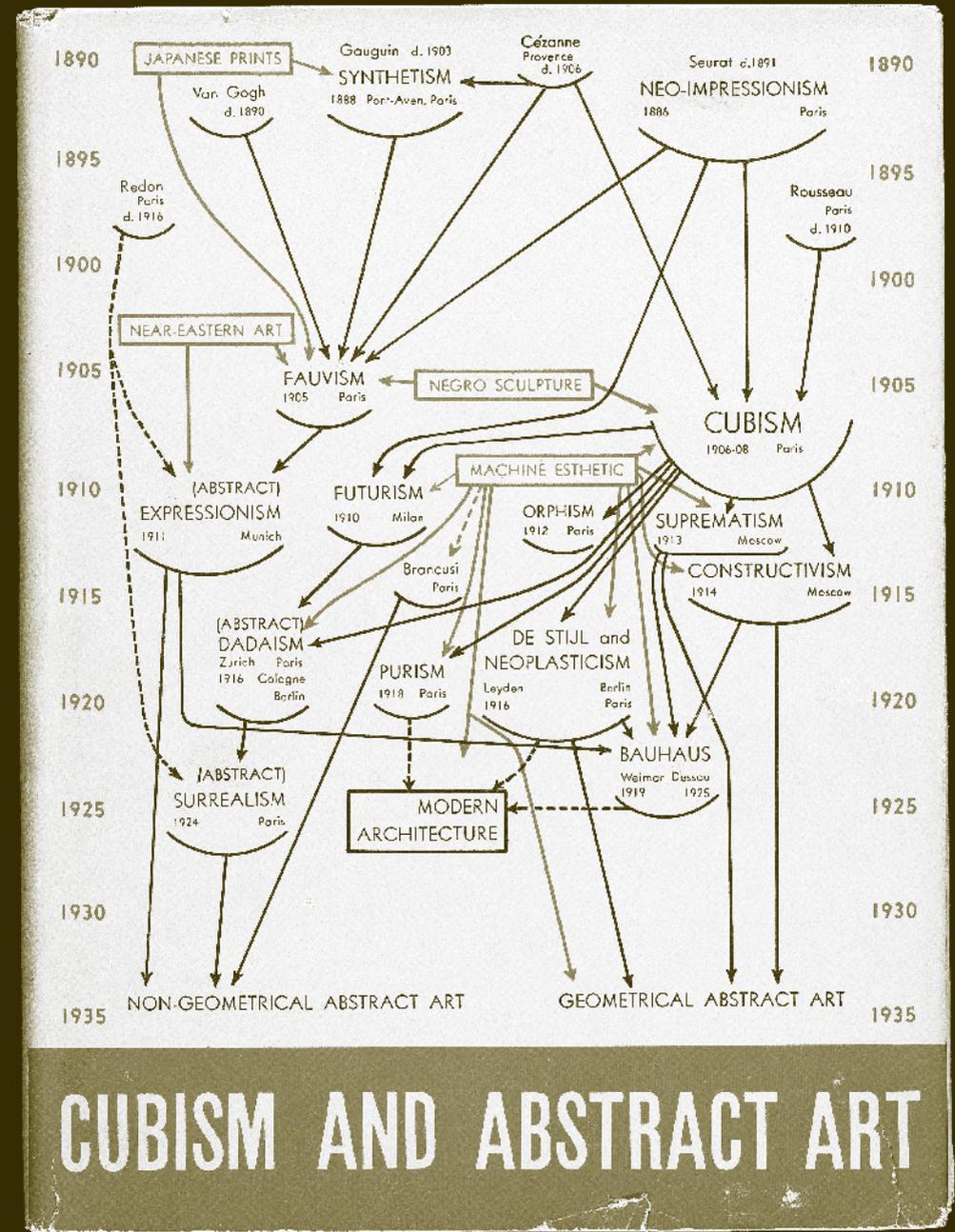
A. M. Cassandre
Nord Express
 1927

7 Esthétiques de la machine

Dans le diagramme qu'il publie en 1936 à l'occasion de l'exposition *Cubism and Abstract Art* présentée au Museum of Modern Art de New York, Alfred Barr, célèbre fondateur et premier directeur de l'institution, situe « l'esthétique de la machine » comme l'une des influences clés ayant mené à l'art abstrait, au même titre que des influences extérieures, telles celles de la sculpture africaine ou des estampes japonaises. Même si le diagramme de Barr est à prendre avec réserve, en ce qu'il tend à présenter l'art abstrait comme un point culminant, il est tout de même révélateur de l'importance du vocabulaire pictural né de l'intérêt nouveau pour la machine.

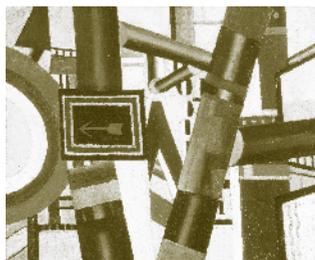
Cet intérêt se déploie à partir du milieu des années 1910. Jusque-là, la machine n'est pas un sujet de prédilection de l'avant-garde, qui a des aspirations différentes : les thèmes du paysage, de la vie rurale et la quête du primitif prennent de l'importance alors même que croît l'industrialisation. Mais à partir des années 1910, la machine intègre la vie quotidienne : automobiles, bicyclettes, machines à coudre, à écrire et électricité envahissent les rues et les foyers. Certains artistes se servent désormais de la technologie qu'ils mettent au profit de leur art, en alliée que certains finissent par admirer et intégrer à leurs œuvres.

Alfred Hamilton Jr. Barr
Couverture du catalogue
de l'exposition "Cubism and
Abstract Art", MoMA
1936



Entre 1917 et 1923, *Fernand Léger* (1881-1955) traverse sa « période mécanique ». La guerre, qu'il a pourtant vécue en première ligne, ne l'a pas dégoûté de la machine, au contraire. Il y vit une révolution personnelle et picturale, ébloui tant par la personnalité de certains de ses compagnons d'infortune que par « une culasse de canon de 75 ouverte en plein soleil, magie de la lumière sur le métal blanc. » Léger dit avoir mordu une réalité nouvelle : dès lors « l'objet ne m'a plus quitté. » En effet, une fois réformé, il s'intéresse aux formes de la vie moderne, industrielle, à la ville, la rue et leur vocabulaire : affiches, typographie, signalétique géométrique et colorée.

C'est cette signalétique qui est à la base d'une douzaine de toiles peintes par Léger entre 1918 et 1919 et où apparaissent des « disques » colorés. Ceux-ci figurent des signaux—ferroviaires ou portuaires—et témoignent de sa quête de représenter le « nouvel état visuel » du monde. Le passage à niveau de 1919 est à interpréter dans ce contexte. Contrairement à la version de 1912, réalisée à la manière cubiste à une époque où Léger n'a pas encore introduit d'autre sujet moderniste dans son œuvre, celle de 1919 fait place aux couleurs vives, élément essentiel de la signalétique urbaine moderne.



Fernand Léger
Le Passage à niveau [esquisse]
1919



Fernand Léger
Le Passage à niveau
1912

Victor Servranckx (1897-1965) est fasciné par la société industrielle et ses manifestations plastiques. Dans les années 1920, il est influencé par le futurisme et le purisme, qui valorisent tous deux l'esthétique de la machine. On sait qu'il correspond de 1922 à 1925 avec Marinetti. Il est par ailleurs abonné à *L'Esprit nouveau*, revue éditée par Le Corbusier et Amédée Ozenfant, fondateurs du purisme, qui prône—en réaction au cubisme jugé trop décoratif et déconnecté de la réalité moderne—la représentation de formes élémentaires dépourvues de détails. Servranckx exprime à plusieurs reprises cet attrait pour l'industrie. En 1922, dans le manifeste *L'Art pur ou la défense de l'esthétique*, écho non publié aux idées du purisme cosigné par René Magritte, il dit : « Il faut être insensible à la beauté pour la dénier dans les formes d'une locomotive, d'un microscope, d'une presse rotative, d'une aiguille. » En 1925, lors de sa conférence *Voies nouvelles de l'art plastique*, il confirme : « Nous aimons, d'amour, les beautés nées de nous à notre insu : l'usine, les bielles luisantes, les odeurs de benzine, le chant lyrique des sirènes et des klaxons, les sonorités des moteurs, les cris stridents du fer ou de l'acier qui passe pressé entre les cylindres des laminoirs, le départ des trains internationaux. »



Victor Servranckx
Opus 16. Paysage nocturne avec bruits de trains
1923



Victor Servranckx
Opus 11
1920



Victor Servranckx
Opus 47. Exaltation du machinisme
1923

8 Le compartiment

Dans la littérature et dans les arts visuels, le compartiment occupe une place particulière. À la fois public et semi-privé, il est souvent associé à la sexualité, comme dans le film *The Kiss in the Tunnel* (George Albert Smith, 1899), où le train devient symbole sexuel, pénétrant le tunnel et offrant de ce fait un moment de pénombre propice à l'embrassade. Alfred Hitchcock usera du même procédé soixante ans plus tard dans *North by Northwest* (*La Mort aux trousses*), film où la symbolique freudienne du train atteint son paroxysme lorsque Cary Grant et Eva Marie Saint s'allongent sur la couchette alors que le train entre dans le tunnel. Le compartiment est en outre souvent associé à des scènes de crime, au danger, comme chez Max Ernst qui crée des compartiments étranges et décadents où s'expriment peur, menace et violence. Le compartiment peut aussi offrir de l'intimité, une solitude parfois propice à l'introspection et à la réflexion.

9 Étrangeté et introspection

Avec les surréalistes, le lien entre mouvement et sentiment prend toute son importance. Ils s'intéressent au point de vue du voyageur : les aspects psychologiques prennent le pas sur l'attrait de la modernité et de la technologie, à laquelle ils ne prêtent guère intérêt, la Première Guerre mondiale ayant peut-être douché quelque peu les enthousiasmes.

Les recherches de Freud, qui s'intéresse au train et à ses effets sur les passagers, nourrissent leur travail. Le train et ses compartiments forment un véritable microcosme, qui devient un outil d'exploration du subconscient et de critique de la société bourgeoise. Blaise Cendrars, dans son poème *La prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, envisage le voyage comme un processus introspectif au gré duquel la pensée s'évade et évolue. Giorgio de Chirico ou Paul Delvaux nous proposent quant à eux des images de réalités alternatives, peuplées de mouvements immobiles, de trains hors du temps, habitant un monde étrange, voire inquiétant.

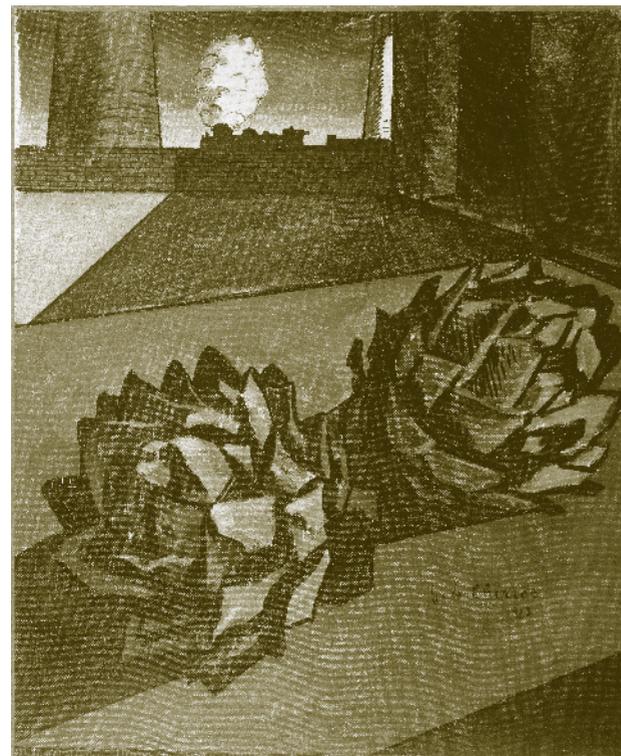
Giorgio de Chirico (1888-1978), fils d'un ingénieur ferroviaire réputé, a donné naissance à la peinture métaphysique. Ses œuvres—qui dégagent une atmosphère poétique, énigmatique et hors du temps—sont fortement influencées par Nietzsche, dont les travaux l'amènent à percevoir la réalité comme un ensemble de signes à décrypter.

En 1912, le peintre, qui s'est récemment installé à Paris, est contraint de rejoindre l'Italie où, accusé de désertion, il pense pouvoir se faire exempter de service militaire. Réalisant qu'il ne pourrait s'y soustraire, il s'enfuit de la caserne de Turin par le premier train pour Paris. *La Matinée angoissante* est l'un des tableaux faisant écho aux peurs nées de ce retour précipité. De Chirico met alors au point son langage iconographique : places turinoises, locomotives et arcades en perspective font leurs premières apparitions. La même année, il fait ses débuts au Salon d'Automne.

Mélancolie d'un après-midi fait suite à un rêve où lui apparaissent deux artichauts de fer, rêve qu'il a évoqué dans deux courts poèmes et qui marquera un tournant dans sa peinture, l'amenant à amplifier les jeux de métaphores et à produire des images hantées de signes dépourvus de rapports logiques mais aptes à enclencher des mécanismes imprévisibles sur le psychique des spectateurs.



Giorgio de Chirico
La Matinée angoissante
1912



Giorgio de Chirico
Mélancolie d'un après-midi
1913

Mélancolie

*Lourde d'amour et de chagrin
mon âme se traîne
comme une chatte blessée.
Beauté des longues cheminées rouges.
Fumée solide.
Un train siffle. Le mur.
Deux artichauts de fer me regardent.
[...]*

10 Et après ?

Est-ce la récente hégémonie de la voiture ou la croissance du transport aérien ? En tout cas, le train perd un peu de sa superbe dans la seconde moitié du XX^e siècle et les artistes se détournent progressivement de ce thème. Mais la modernité de l'outil revient sur le devant de la scène aujourd'hui, portée notamment par des considérations écologiques. Paradoxalement, le train, qui a rimé avec forte accélération de la société, est désormais perçu comme un outil de décélération, permettant de revenir à une manière de voyager et de vivre moins effrénée.

Les maquettes de chemin de fer miniature offrent généralement une représentation idéale du paysage et de la vie humaine : magnifiques prairies alpines verdoyantes, villages charmants et fêtes foraines enjouées, entrecoupés de trains crachant leur vapeur. Dans *1 to 87*, [Fiona Tan](#) a déployé un vaste paysage de chemin de fer miniature. Nostalgie, réalité et perspectives sur le futur y entrent en collision. Le titre de l'œuvre se réfère à l'échelle 1/87^e, qui détermine les dimensions de l'installation. Si au premier regard la scène semble idyllique, cette impression commence à vaciller après une inspection plus approfondie. Le spectateur devient le témoin de circonstances semblant en dissonance avec l'apparente innocence du panorama : tandis



que des occupants d'un jardin communautaire font pousser des légumes, un crash ferroviaire se produit. Fiona Tan (née en 1966) juxtapose le caractère tranquille des paysages miniatures avec une réalité complexe qui n'est plus descriptible au moyen de simple modèles explicatifs.

Fiona Tan
1 to 87
2014

#museuminquestions

Les artistes contemporains exposés cette saison interrogent de façon inédite les missions et valeurs des Musées royaux. Retrouvez leurs questions, participez au débat et partagez vos points de vue sur nos réseaux sociaux en suivant le #MuseumInQuestions.

exhibitions
15.10 2021 > 13.02 2022

Fabrice Samyn

Aimé Mpane

Rachel Labastie

fine-arts-museum.be

[@FineArtsBelgium](https://www.instagram.com/FineArtsBelgium)

Le
partage
de nos
mémoires
est-il
essentiel ?

Rachel Labastie

#museuminquestions

Colophon

Commissaires

Michel Draguet, Directeur général, Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique
Marie-Ève Tesch, Coordinatrice expositions, EUROPALIA
Dirk Vermaelen, Directeur artistique, EUROPALIA

Service Expositions

Sophie Van Vliet, Head of Exhibitions
Josefien Magnus, Coordination générale

Direction des Services aux publics & Médiation culturelle

Isabelle Vanhoonacker

Textes

Marie-Ève Tesch

Conception graphique et production

Piet Bodyn

Relectures

Isabelle Vanhoonacker
Françoise Saunier
Fabrice Biasino

Comité scientifique

Matthew Beaumont
Renato Miracco
Michelangelo van Meerten

Papier

NAUTILUS® Classic Blanc 90 g/m², 100% recyclé post-consommation,
certification FSC® Recycled

Crédits photographiques

© atg-images : p. 12a
© atg-images / Erich Lessing : p. 10b
© Bilbao Arte Ederren Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao : p. 12c
© Cedric Verhelst : p. 27 (a-b)
© Centre Pompidou, MNAM-CCI, Dist. RMN-Grand Palais / Jean-Claude Planchet : p. 31
Coll. Musée de la Photographie à Charleroi : p. 14
Collectie Stad Antwerpen, Letterenhuis : p. 8b
Collectie Stedelijk Museum Amsterdam : p. 19b
Courtesy of the Artist and Frith Street Gallery, London : p. 33
© Il Colore – Roma : p. 17 (a-c)
© KBR : p. 22 (a-b)
© Klaus Stoeber : p. 20b
© Kunsthandel Studio 2000, Blaricum : p. 12b
© MART - Archivio Fotografico e Mediateca Mart : p. 30
© Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique, Bruxelles / photo : J. Geleyns - Art Photography : p. 8a, p. 27c
© Museum Folkwang Essen – ARTOTHEK : p. 23
© RMN-Grand Palais (musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski : p. 17d
© Paris Musées / Musée Carnavalet, Histoire De Paris : p. 10c
© Paris Musées, musée d'Art moderne, Dist. RMN-Grand Palais / image ville de Paris : p. 20a
© Royal Holloway, University of London : p. 11
© 2021, ProLitteris, Zurich / Photo: Cantz Medienmanagement, Ostfildern : p. 26b
© 2021. The Art Institute of Chicago / Art Resource, NY/ Scala, Florence : p. 10a, p. 26a
© 2021. The Museum of Modern Art, New York/Scala, Florence : p. 19a, p. 25

Prolongez l'expérience...

Des installations et performances sont proposées dans le cadre de l'exposition.

Plus d'infos : europalia.eu et fine-arts-museum.be

Coordination : Katleen Van Langendonck et Marc Jacobs, EUROPALIA

ART & TRACKS

LOCO-CREATIVE WORKSHOP !

De gare en gare, créer sa propre constellation de destinations géo-poétiques. De wagon en wagon, dessiner le film de son voyage au rythme simultané des lignes, formes, sons et couleurs. De la 1^{ère} à la 3^e classe, livrer et se livrer à des expériences « sensorielles ». De signes en signaux, participer à une œuvre collective et expansive où tout est à la fois permis et interdit !

Un espace co-créatif inédit au cœur de l'exposition « Voies de la modernité » accueille petits et grands pour une expérimentation artistique participative.

En collaboration avec

CUSCUSIAN+S

art + co-creation + play

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles

Un chaleureux merci à nos sponsors et partenaires



KINGDOM OF BELGIUM
Federal Public Service
Foreign Affairs,
Foreign Trade and
Development Cooperation



INFRABEL



Eurosystem



Interparking



TotalEnergies
FOUNDATION



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



@europalia
@FineArtsBelgium