

# *GEOGRAPHIE AMOUREUSE*



*LOZAC'H*

# GEOGRAPHIE AMOUREUSE

1

*A travers la Beauce, un monument à la vitesse*

# LOZAC'H

# Préface

On éditait, au siècle dernier, des lithographies coloriées représentant en une série de feuilles successives le paysage parcouru par le chemin de fer d'une ville à une autre. Sur chaque planche de ce vaste panorama imaginaire figurait chaque fois au premier plan un petit train circulant sur la voie ferrée. L'artiste s'appliquait à montrer non seulement le paysage vu par la fenêtre du wagon, mais le train lui-même, dans une sorte de vision globalisante réunissant le sujet et l'objet sur la même image.

D'une manière générale, les artistes du XIX<sup>e</sup> siècle ne furent pas très sensibles à ces nouveaux thèmes que pouvait offrir la révolution industrielle. Rares sont les locomotives dans la peinture de l'époque.

Le changement important ne se produisit qu'à l'aube de ce siècle lorsque les artistes prirent conscience de la singularité des sensations procurées par la vitesse et s'en enthousiasmèrent. Il aboutit dans la plupart des cas à se poser l'éternel problème de la traduction du mouvement dans la peinture, statique par définition. Les futuristes eux-mêmes ne firent que remplacer les images de véhicules par des signes qui rappellent souvent les tracés des études d'aérodynamique.

Pour transformer sérieusement cette relation de l'art et de la vitesse dont le chemin de fer est l'expression, il fallait pouvoir inverser totalement le point de vue et savoir porter un autre regard sur le monde. C'est ce que fait Lozac'h.

Il ne s'agit pas d'évoquer in abstracto ces sensations dans l'imaginaire du public, bien au contraire l'artiste cherche à capter le regard du passager/spectateur là où il est, en situation réelle : dans le train. En outre, il profite de ce moment merveilleux où l'on est nomade, où l'on se trouve entre deux lieux, où l'on éprouve ce sentiment d'instabilité et de réceptivité du voyage, moment de parenthèse où l'on échappe aux multiples contraintes du quotidien.

Et la vitesse, elle, n'est pas traduite ou représentée. Elle est vécue. L'œuvre ne peut être vue que dans sa répétition et sa succession temporelle. En isoler un élément n'aurait pas de sens. La sculpture traditionnelle aussi requiert un certain temps pour être vue sous tous ses angles. Mais elle est du moins appréhendable d'un premier coup d'œil. Ici, avec l'œuvre de Lozac'h, on se rapproche plutôt du cinéma. En même temps, mais avec cette nouvelle dimension du déroulement dans le temps du à la vitesse, il renoue avec la tradition de l'art paysager. On pense à ces artistes qui créaient des parcs et des jardins. Il le fait avec la discrétion de celui qui apporte une légère modification, intrigante ou perturbante, à un ouvrage d'art déjà existant.

Là où les artistes du passé donnaient une vision globale, idéaliste et idyllique d'un monde figé vu des hauteurs célestes, Lozac'h offre une fragmentation de la vision fondée sur une succession d'éléments additionnés. Elle correspond à l'appréhension parcellaire que nous avons de notre réalité, composée d'une mosaïque de domaines spécialisés souvent hermétiques et étanches les uns aux autres.

Jean-Hubert Martin 8 septembre 1983

# *Le projet et sa réalisation*

*C'est au cours d'un voyage en 1980 que j'ai vu du train cet ouvrage d'Art et que l'idée de ce projet m'est venue.*

*Le projet a été conçu élaboré et transformé de 1980 à 1983. Ses deux composantes essentielles sont : un public en situation particulière, en l'occurrence les voyageurs de la SNCF et un support visuel original dans le paysage de la Beauce : la voie d'essais de l'aérotrain.*

*Le projet a été présenté aux différents partenaires pour autorisation dès 1981 (Ministère des Transports ...).*

*La mise en œuvre du projet a été autorisée, par Monsieur Le Ministre des Transports en janvier 1983.*

*La Ministère de la Culture a subventionné le projet pour une participation à sa réalisation au nom de l'association "Géographie Amoureuse", en 1983.*

*Une participation a été obtenue du secteur privé, sous la forme d'aide en matériaux, en matériels et en services.*

*Du mois de juin au mois de septembre 1983, la réalisation du projet a lieu sur place, à Chevilly dans le Loiret, où la plate-forme de la voie d'essais et les anciens bureaux sont utilisés comme atelier.*

*Cinq cents silhouettes différentes, visages vus de profil, sont découpées dans des tôles d'acier, peintes en rose en bleu, en jaune, en vert. Chacune de ces silhouettes se profile sur un miroir par assemblage.*

*La répartition des silhouettes sur la voie d'essais, tient compte de la longueur totale de cet ouvrage d'Art, de la distance de vue du train, et des obstacles visuels existants sur son parcours parallèle à la ligne SNCF PARIS-ORLEANS.*

*Le seul accès emprunté pour la mise en place des silhouettes a été la voie d'essais sur laquelle a roulé un chariot avec une nacelle suspendue, excluant pour des raisons juridiques, tout passage sur le sol.*

*Ces cinq cents silhouettes seront visibles sur 18 km, entre Paris et Orléans, durant une année à partir du mois de septembre 1983.*

*Le vernissage de cette intervention artistique a lieu au cours d'un voyage inaugural le 27 Septembre 1983, par train spécial avec voiture-cinéma, organisé par la SNCF sur le parcours Paris-Orléans, avec la présentation d'une vidéo réalisée par le Service Audiovisuel du Musée National d'Art Moderne/Centre Georges Pompidou.*

*Une exposition est réalisée dans la Gare d'Austerlitz à Paris, et dans la Gare à Orléans.*

*Pendant la durée de cette intervention, quatre brochures seront publiées ainsi que quatre affiches présentées sur les panneaux de France Rail Publicité dans un certain nombre de gares en France durant une dizaine de jours, en Octobre 1983, en Janvier, en Avril et en Juin 1984.*

*Guy Lozac'h*







*Ce projet a été réalisé avec le soutien du Centre National des Arts Plastiques, Ministère de la Culture (Région Centre, Île de France et le F.I.A.C.R.E.), l'accord du Ministère des Transports, le concours de la S.N.C.F. (Service Communication-Média et France-Rail), et celui du Service Cinéma-Vidéo du Musée National d'Art Moderne et la Mission à l'Audiovisuel du Centre Georges Pompidou. Les sociétés, PUM (acier), IPA Novemail (peinture) et la New Hampshire Insurance Company ont offert leur concours. La brochure a été réalisée avec la collaboration des papeteries "Arjomari". Je remercie particulièrement Bernard Calet, élève de l'école des Beaux-Arts de Tours, Marie-Noëlle Pinson, Roger Louadjani, Cécille Carpena ... pour avoir participé sur place à cette réalisation. Je remercie également Messieurs Denis Roche et Claude Minière, Conseillers Artistiques. Photos : Jacques Faujour (intérieur de la brochure) Emeric Dubois (couv.) Le film vidéo a été réalisé par Jean-Michel Boubours assisté de Ignacio Chacon. Conception graphique Dubois-Jaffry Studio.*