VOIES DE LA MODERNITÉ

VOIES DE LA MODERNITÉ

Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique

EUROPALIA ARTS FESTIVAL TRAINS & TRACKS

HANNIBAL

SOMMAIRE

Avant-propos 7
Georges Jacobs de Hagen

Préface 8
Michel Draguet

La révolution des chemins de fer 10
Michelangelo van Meerten

L'espace tué, ne reste que le temps 32
Michel Draguet

CATALOGUE

Une invention qui fascine autant qu'elle effraie 74
Intrusion du train 98
Film et photographie 130
Modernité,vitesse et sensations 140
Pour le meilleur et pour le pire 156
Tourisme de luxe, tourisme de masse 168
Esthétique de la machine 184
Étrangeté et introspection 200
Le compartiment 208
Et après ? 214

ANNEXES 220
Bibliographie sélective 222
Liste des œuvres exposées 229

AVANT-PROPOS

L'année 2021 marque de nombreux anniversaires en matière ferroviaire[1], 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^ siècle jusqu'à la moitié du XX^e^ siècle, 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 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 fantasme, 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.

Pour cette édition, EUROPALIA met donc entre parenthèses sa tradition de dédier son festival à l'art et la culture d'un pays. En proposant un large programme artistique autour du thème du train, abordé à travers des perspectives historiques, culturelles et sociétales, le festival ne s'écarte cependant pas de l'une de ses missions fondamentales. EUROPALIA a en effet vu le jour alors que l'Union européenne en était à ses balbutiements, avec la ferme conviction que l'art pouvait rapprocher les Européens. Même si le festival a largement dépassé les frontières de l'Europe depuis, créer un lien entre les gens et les communautés à travers l'art reste l'un des moteurs principaux de l'organisation. Et quel outil a-t-il, mieux que le train, ouvert le champ des rencontres possibles ?

EUROPALIA tient à remercier chaleureusement tous ceux qui ont rendu cette édition hors normes possible : partenaires culturels, institutionnels et commerciaux mais aussi les équipes de la SNCB et de Train World, ainsi que le commissaire général de cette édition, Jan Baron Grauls.

Georges Jacobs de Hagen
Président du conseil d'administration
EUROPALIA ARTS FESTIVAL

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.

PRÉFACE

Le train est né, pour ainsi dire, au même moment que la photographie. À son irruption liée au progrès scientifique a succédé une rapide diffusion qui a profondément bouleversé la vie d'une Europe en marche vers la Révolution industrielle. Il a changé la vie des hommes et des femmes avant de devenir un outil de l'expansion européenne dans le monde. Vecteur d'un enthousiasme « modernolâtre », il a révélé simultanément une face sombre, d'emblée, associée aux catastrophes – nombreuses – qui ont émaillé sa progression en Europe et dans le monde. Pensé à l'instar d'un système sanguin, il a projeté l'Occident dans un mode de pensée en réseau qui régit toujours notre civilisation postmoderne. Au-delà du progrès auquel on l'a assimilé, il est aussi synonyme d'exploitation coloniale et d'extermination nazie. Pour des millions, sinon des milliards, d'individus dans le monde, il définit une expérience quotidienne.

Le train a donc une longue histoire. Son écriture a mobilisé les historiens et les économistes, les spécialistes de la mobilité et des questions écologiques. Mais le grand public ignore largement l'importance culturelle du train avant même que sa terminologie en soit fixée. Avant que la locomotive ne porte ce nom, dans les effluves de vapeur et sous les escarbilles de sa marmite, le train a généré un imaginaire aussi riche que déterminant. Dans la littérature, dans la peinture, dans la musique, dans la photographie et bientôt dans le cinéma, le train est apparu comme un emblème d'une modernité toujours discutée. Fascination pour le progrès et terreur de l'inconnu se sont conjuguées au fil de son histoire. Avec des acceptions multiples qui convoquent le répertoire monstrueux des Enfers aussi bien que les aspirations sexuelles vécues dans une forme de bestialité première qui retiendra Zola aussi bien que Freud. Dès son apparition, le train a été une machine à fantasmes.

L'exposition organisée en partenariat avec la Fondation Europalia en témoigne à foison. Elle montre aussi l'amplitude européenne du phénomène qui devrait un jour être évaluée en termes de construction d'une identité qui transcende les nationalismes. Victor Hugo en eut immédiatement la prémonition. Voyant dans la promesse de paix portée par le chemin de fer un gain bien supérieur aux menaces réelles ou fantasmées auxquelles d'aucuns voulaient le réduire. Mais il y a plus. Contemporain d'une réforme en profondeur du regard soumis aux fantaisies techniques de l'époque, le train a introduit un principe de vitesse que l'ancien monde ignorait largement. Et ce principe a changé l'optique. Alors que l'homme découvre avec l'inconscient qu'il ne maîtrise pas cette ambition d'ordonner le vivant selon la raison, le train contribue – bien avant la découverte de l'atome à laquelle un Kandinsky se réfèrera – à bouleverser la vision en récusant l'idée même de dessin comme figure arrêtée de la pensée. Tout bouge, tout s'ébranle. Le monde tremble et le bruit l'emporte. Le regard même n'est plus capable d'identifier ce qui se joue là, de l'autre côté de la fenêtre. Alors que le corps est à l'arrêt et que l'esprit se met en suspens (suspens propice à l'invention d'une littérature de gare désormais supplantée par les séries qu'on regarde sur des écrans), la machine déchire le

paysage et pousse l'observateur aux limites de ses capacités. De cette perte de visibilité naît une nouvelle forme de lisibilité. Le train a ainsi changé le regard des peintres et le motif se doublera alors d'une réalité nouvelle : le train comme origine d'une optique nouvelle portée vers l'abstraction la plus dynamique.

Cette double histoire recoupe celle d'une modernité que notre pensée contemporaine aimerait éradiquer comme elle aspire à se défaire d'une histoire jugée en termes exclusifs de moralité. Mais cette histoire n'en est pas moins porteuse d'une créativité qui a largement façonné la pensée européenne et, au-delà, d'un Occident dont il est urgent de valoriser aussi les apports considérables à l'humanité. Véhicule d'universalisme, le train constitue un appel au futur qu'il faut entendre. Sans en nier les faces obscures qui nous poursuivent. Mais sans occulter cette aspiration au progrès le plus large qui semble nous avoir déserté. L'actualité en souligne l'urgence. Pour sortir de cette crise – dont de nombreuses voix répètent que l'issue passe *nécessairement* par la culture – Europalia et les Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique ont décidé de prendre le train. Celui des avant-gardes dont la figuration, en partant d'un motif lié aux révolutions techniques de l'époque, a abouti à une nouvelle vision.

Ce parti pris, nous l'avons prolongé en proposant un chapitre de l'exposition « de l'autre côté des murs » du musée. C'est-à-dire dans l'espace urbain. Sur la place du Musée, « *Behind the wall* », Dirty Monitor, en partenariat avec BME et les Musées royaux, a conçu un spectacle immersif qui est partie intégrante de l'expérience de l'exposition : restaurer cette sensation de déchirement du paysage éprouvé par ces premiers usagers du train. Et dans ce vertige, restaurer la sensation d'un regard qui se transforme. Ainsi, l'exposition ne se fige pas en objet de connaissance mais place l'expérience au cœur de son dispositif narratif.

Qu'il me soit permis de remercier celles et ceux qui ont fait de ce projet une aventure qui, j'en suis convaincu, rend compte d'une dynamique qui, liant progrès technologique et aspiration moderniste, a profondément marqué l'histoire culturelle européenne. Pour le pire, diraient certains en s'arrêtant sur les trains coloniaux ou sur ceux de la mort. Mais aussi pour le meilleur, s'il s'agit de rapprocher les peuples, de fonder sur la connaissance de nos différences le principe d'un respect mutuel, de mêler les cultures pour que fermente la création. L'aventure du train n'a ainsi pas dit son dernier mot, même si elle prend désormais d'autres formes.

Michel Draguet
Directeur général des Musées royaux
des Beaux-Arts de Belgique

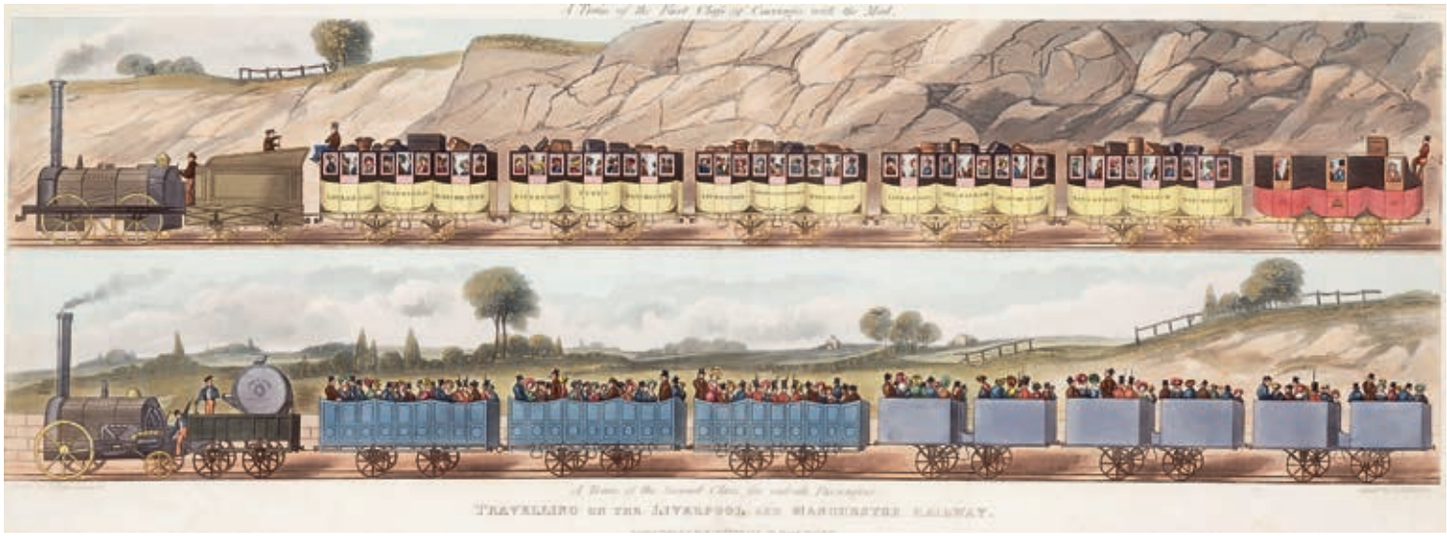
LA RÉVOLUTION DES CHEMINS DE FER

Michelangelo van Meerten

Selon l'historien et philosophe allemand Wolfgang Schivelbusch, les chemins de fer constituent pour le XIXe siècle l'équivalent d'internet et de la révolution de l'information pour notre XXIe siècle. Les nouvelles perspectives offertes par les voyages en train provoquent une véritable révolution et une modification totale des concepts de distance, de temps, d'autonomie, de vitesse et de risque. Jusqu'au début du XIXe siècle, l'horizon de la plupart des gens se limite au village voisin ou à leur propre ville. Les voyages à pied ou à cheval sont lents, inconfortables et surtout chronophages. Dans les régions bien pourvues en cours d'eau, naturels et artificiels, il est possible de voyager par bateau, mais cette formule nécessite également un investissement en temps[1]. Même pour les marchandises, les moyens de transport sont limités. Par la route, avec cheval et charrette, l'acheminement est très lent et dépend des conditions atmosphériques. C'est pourquoi, sur les longues distances en tout cas, il est réservé aux produits de luxe. Les gros volumes peuvent emprunter les voies navigables, mais cette solution, en plus d'être lente, s'applique seulement aux endroits proches d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Avec l'avènement des chemins de fer et de la locomotive à vapeur, les êtres humains peuvent, pour la première fois dans l'histoire, voyager plus rapidement que les forces naturelles de l'eau, du vent et de la traction animale.

Ill. 1 John Dobbin, *Inauguration de la première ligne de chemin de fer publique, la ligne Stockton-Darlington, en 1825,* vers 1875
Huile sur toile. York, National Railway Museum

Page de droite :
Jan Antoon Neuhuys, *Inauguration du premier chemin de fer en Belgique le 5 mai 1835,* détail du cat. 4



Ill. 2 Isaac Shaw, *Voyager sur le chemin de Liverpool et Manchester, 1831. Voitures de 1re classe et locomotive Jupiter ; voitures de 2e et 3e classe et locomotive North Star,* 1831
Aquatinte. World History Archive

À LA CONQUÊTE DU MONDE

Le XIXe siècle consacre le triomphe de la locomotive à vapeur et des chemins de fer. Mais l'histoire du rail est beaucoup plus ancienne. Dès le XVIIe siècle, en Angleterre, le charbon est transporté depuis les houillères jusqu'aux canaux voisins dans des wagonnets tirés par des chevaux sur des rails (souvent en bois[2]). Au début du XIXe siècle, les rails en bois sont progressivement remplacés par des rails en fonte. En 1803, un premier chemin de fer public, le Surrey Iron Railway, voit le jour. Utilisant la traction équine, il est réservé au transport des marchandises. Quelques années plus tard, l'Angleterre se dote d'une première ligne à traction équine pour le transport des voyageurs. Parallèlement, des machines à vapeur automotrices sont expérimentées sur route ou sur rails. Finalement, c'est le Britannique George Stephenson qui améliore ces ancêtres des locomotives et inaugure, le 27 septembre 1825, la première ligne de chemin de fer pour le transport des marchandises dans un train tracté par une locomotive à vapeur: le Stockton & Darlington Railway[3] [ill. 1].

La première ligne de chemin de fer régulière pour le transport des voyageurs comme des marchandises est la ligne Manchester-Liverpool, inaugurée en 1830 [ill. 2]. Après l'Angleterre, le chemin de fer fait son apparition en Europe et en Amérique du Nord, puis en Amérique du Sud, en Asie et en Afrique. La Belgique est le premier pays du continent européen à se doter d'une ligne de chemin de fer publique à traction vapeur, ouverte aux voyageurs en mai 1835. L'Allemagne et la France ne tardent pas à lui emboîter le pas[4]. Vers 1850, l'Europe totalise déjà plus de 25 000 kilomètres de voies ferrées. Et, au tournant du siècle, le réseau ferroviaire européen dépasse 260 000 kilomètres[5].

Les États-Unis suivent l'exemple anglais avec l'ouverture de la première ligne sur le continent américain, la Baltimore & Ohio Railroad, en 1828. Mais la première compagnie de chemin de fer américaine avec des locomotives à vapeur est la Charleston & Hamburg Railroad de 1833. Les États-Unis deviennent le théâtre d'une formidable *railway mania*, qui attire de nombreux investisseurs européens[6]. Les lignes se multiplient à un tel rythme que, dès 1850, le pays peut se targuer de posséder plus de kilomètres de voies ferrées que la Grande-Bretagne, dont la densité ferroviaire bat pourtant tous les records[7]. Les années 1860 voient la construction de deux grandes lignes de chemin de fer transcontinentales, destinées à relier les côtes Est et Ouest de l'Amérique, la Union Pacific et la Central Pacific. Le 10 mai 1869, les deux équipes chargées de la construction du chemin de fer se rejoignent triomphalement à Promontory Summit, dans l'Utah, où est placée la dernière traverse de la ligne transcontinentale [ill. 4]. Les compagnies ferroviaires sont alors les plus grandes entreprises du pays, et elles rapportent des fortunes à leurs actionnaires[8]. Le manque de main-d'œuvre

dans l'Ouest des États-Unis explique le recours à des ouvriers chinois, réputés pour être des travailleurs acharnés[9]. À la fin du XIXe siècle, les États-Unis l'emportent sur l'Europe par l'extension de leur réseau ferroviaire.

L'Amérique latine entame la construction de lignes de chemin de fer dans les années 1850[10]. Vers la même époque, la Grande-Bretagne se lance dans l'établissement de voies ferrées dans l'Inde britannique[11]. En 1870, les lignes atteignent l'actuel Myanmar et, au début du XXe siècle, les Britanniques approchent de la frontière chinoise. Les Néerlandais construisent leurs premières lignes à Java et Sumatra dans les années 1860, et les Français en Indochine dans les années 1890.

En Russie, le développement des chemins de fer dans la partie européenne du pays est suivi, à la fin du XIXe siècle, par la construction de voies ferrées en Asie centrale, Sibérie et Asie de l'Est, afin d'y consolider la domination russe. Le chemin de fer transcaspien, commencé en 1879, relie la mer Caspienne à Samarcande, dans l'actuel Ouzbékistan, et frôle la frontière chinoise. Le fleuron de l'opération est la construction, à partir de l'Oural, des 9 288 kilomètres du chemin de fer transsibérien, qui va relier Moscou à Vladivostok, sur la côte du Pacifique. La Russie s'introduit ainsi dans les sphères d'influence de la Chine et du Japon, et même les Britanniques commencent à s'inquiéter de l'expansion russe.

Entre-temps, en 1853, les Américains obligent le Japon à renoncer à sa politique d'isolement pour s'ouvrir au commerce extérieur. L'onde de choc ainsi causée accélère la modernisation du pays selon le modèle économique et industriel occidental. Et les chemins de fer font partie intégrante de la technologie occidentale à adopter. La première ligne japonaise voit le jour en 1872[12]. Le Japon recourt d'abord à la technologie anglaise et allemande, mais il ne tarde pas à développer sa propre industrie ferroviaire. La Chine, pour sa part, met un certain temps à comprendre que les chemins de fer ne sont pas une menace occidentale pour la souveraineté de l'Empire du Milieu, mais un extraordinaire atout pour le pays lui-même [ill. 3]. La première grande ligne chinoise, d'une longueur de plus de 1200 kilomètres, est l'œuvre d'un consortium belgo-français sous la direction de Jean Jadot[13].

Ill. 3 *Société d'Études de Chemins de fer en Chine*, projet franco-belge de construction du premier grand chemin de fer en Chine, ligne Pékin-Hankow, 1899-1905. Train et tunnel près du pont sur le fleuve jaune. Université de Mons

Ill. 4 Jonction de la première ligne transcontinentale aux États-Unis d'Amérique, par la Central Pacific Railroad et l'Union Pacific Railroad à Promontory Summit, Utah, le 10 mai 1869.

Le dernier continent à s'ouvrir grâce aux chemins de fer est l'Afrique[14]. Les premières lignes sont construites en Égypte par les Britanniques dans le but de relier la Méditerranée à la mer Rouge par le rail et de faciliter le voyage vers l'Inde[15]. Par ailleurs, les Britanniques construisent également des lignes en Afrique du Sud, en Ouganda et au Nigéria. Les Français en créent en Afrique du Nord, notamment en Algérie, et au Sénégal. Dans l'État indépendant du Congo, la première ligne, reliant Léopoldville (aujourd'hui Kinshasa) et Matadi, est tracée entre 1890 et 1898[16]. Une différence importante avec l'Europe et l'Amérique du Nord est que les voies ferrées construites par les puissances coloniales en Asie et en Afrique ne forment généralement pas un réseau, mais consistent en lignes isolées, reliant l'arrière-pays et ses ressources minières à la côte. Et, là où ce réseau existe, comme en Inde, il est isolé du monde extérieur[17].

LE RAIL EN BELGIQUE

En 1830, la Belgique se sépare du Royaume Uni des Pays-Bas, créé par les grandes puissances européennes au Congrès de Vienne, après la chute de Napoléon. La position économique du nouvel État indépendant est peu enviable. Anvers, son port principal, n'est accessible que par le territoire néerlandais, et la plupart de ses fleuves et cours d'eau sont également rattachés au pays voisin. Il faudra attendre 1839 pour que les Pays-Bas reconnaissent l'indépendance de la Belgique dans le traité de Londres et que les différends territoriaux entre les deux pays soient définitivement réglés. Dans l'intervalle, l'industrie belge naissante risque de sombrer, faute de possibilités d'exportation et de communication avec la Rhénanie. Dans cette région, qui fait partie du plus important des États allemands, la Prusse, le mécontentement règne à cette époque, en raison des droits de douane élevés exigés par les Pays-Bas pour le transport des marchandises sur le Rhin.

Dès 1830, la Belgique se lance dans la construction de voies ferrées à traction équine pour le transport du charbon extrait des sites miniers de Bois-du-Luc et du Grand-Hornu[18]. C'est là que Victor Hugo, lors de son voyage en Belgique en 1837, voit son premier chemin de fer: « À quelques lieues de Mons, avant-hier, j'ai vu pour la première fois un chemin de fer. Cela se passait sur la route. Deux chevaux, qui en remplaçaient ainsi trente, traînaient cinq gros wagons à quatre roues, chargés de charbon de terre. C'est fort laid[19]. »

Deux ingénieurs, Simons et De Ridder, qui étudient les chemins de fer en Angleterre, proposent d'assurer la liaison entre la Rhénanie et Anvers par la construction d'un réseau ferroviaire[20]. Dans la crainte de voir ce réseau tomber entre les mains de puissances étrangères, l'État belge décide de se charger lui-même de l'établissement et de l'exploitation du premier axe nord-sud (d'Anvers à la frontière française) et de l'axe est-ouest (de la frontière prussienne à Ostende). La Banque parisienne Rothschild met les moyens nécessaires à la disposition du jeune État[21]. L'inauguration festive de la première partie de ce réseau ferroviaire, la ligne de Bruxelles à Malines, a lieu le 5 mai 1835 [cat. 5]. La Belgique devient ainsi le premier pays du continent européen à se doter d'une ligne de chemin de fer à traction vapeur pour le transport des voyageurs.

L'impression produite sur Victor Hugo par cette ligne est toute différente: « Je me suis réconcilié avec les chemins de fer; c'est décidément très beau. Le premier que j'avais vu n'était qu'un ignoble chemin de fabrique[22]. » À l'inauguration de la ligne entre Malines et Anvers, le 3 mai 1836, succède en 1838 la liaison entre Malines, Gand, Bruges et Ostende. Louvain et Tirlemont sont rattachés au réseau en 1837, Waremme et Ans en 1838, et le centre de Liège est atteint en 1842. Au cours de cette même année 1842, Lille et Valenciennes sont également raccordées au réseau belge. De ce fait, ces villes françaises sont reliées à Gand et Bruxelles avant de l'être à Paris. Le trajet entre Bruxelles et Paris, première liaison ferroviaire au monde entre deux capitales, n'est achevé qu'en juin 1846. La construction du réseau prévu par l'État se termine en octobre 1843, avec l'atteinte de la frontière prussienne et la jonction avec la ligne vers Cologne et Bonn via Aix, construite entre-temps du côté allemand. En 1846, l'État belge instaure une liaison par paquebots à vapeur entre Ostende et Douvres, et donc avec le réseau ferroviaire anglais[23] [ill. 5]

Le succès de ces premières lignes est tel que le secteur privé s'intéresse vivement à la construction d'autres lignes sur le territoire belge[24]. Plusieurs demandes de concessions ferroviaires ayant été introduites, la première est octroyée en 1841 à un groupe d'investisseurs belges[25]. Après la construction des premiers grands axes, l'État belge doit en effet marquer le pas, en raison de la crise économique de la fin des années 1830 et d'un accord avec les Pays-Bas sur le partage de la dette publique de l'ancien Royaume Uni des Pays-Bas. L'initiative de l'extension du réseau est donc transférée au secteur privé, par le biais de contrats de concession de 90 ans.

Entre 1843 et 1870, une cinquantaine de compagnies de chemin de fer privées voient le jour et plus de 2500 kilomètres de lignes sont construits. Dans les années 1840, les Britanniques sont particulièrement actifs dans ce domaine. Mais la plupart de ces compagnies sont emportées par la crise économique et financière qui hante l'Europe comme un fantôme entre 1846 et 1848.

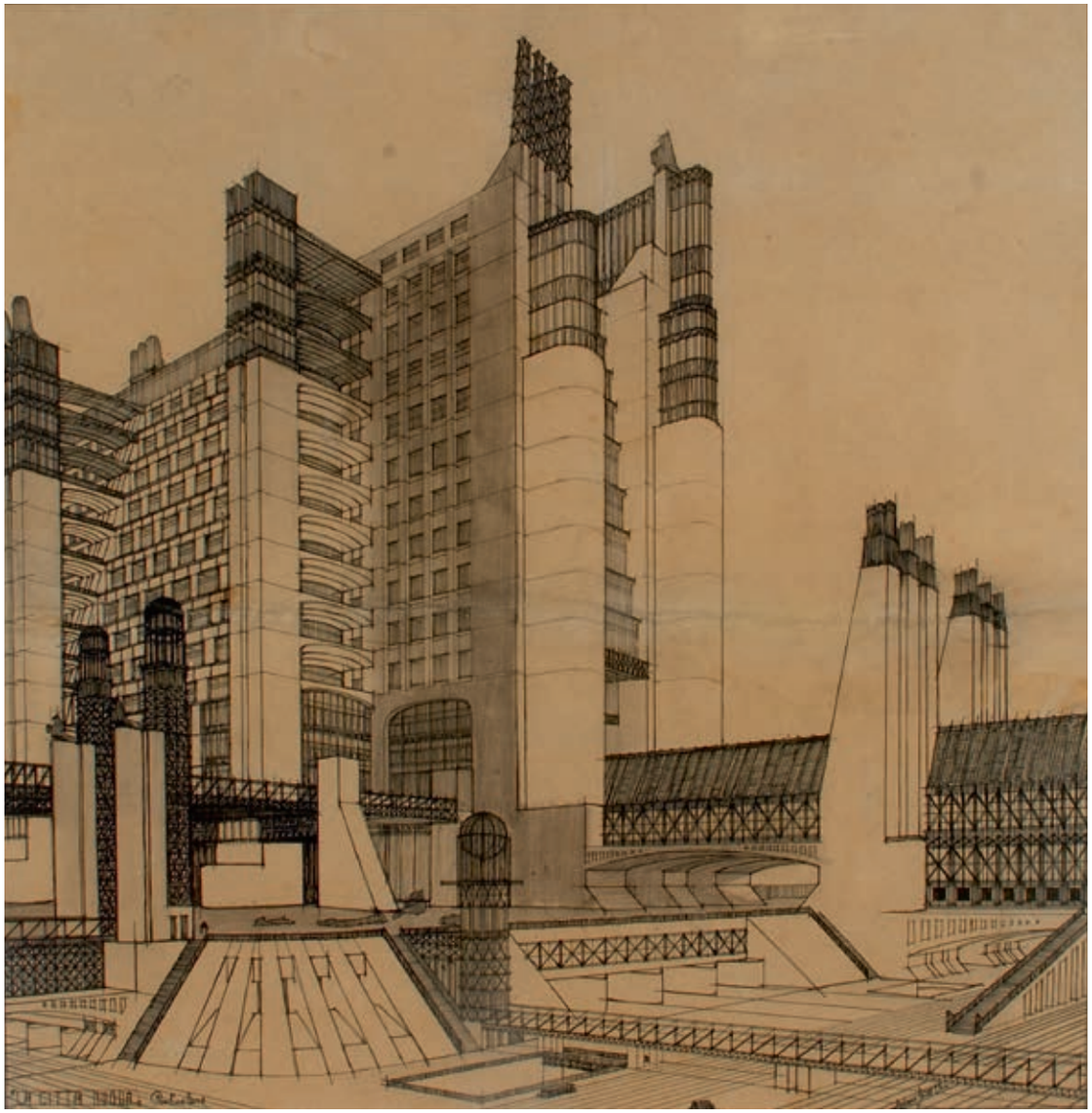
Cat. 5 Théodore Fourmois, *Inauguration des chemins de fer belges le 5 mai 1835 (Vue prise près de Bruxelles)*
Lithographie. Bruxelles, KBR, Cabinet des Estampes

77 Ivo Pannaggi
Train en marche, 1922
Huile sur toile, 100 × 120 cm
Macerata, Fondazione Cassa di Risparmio della Provincia di Macerata – Museo Palazzo Ricci, inv. X.2011.903

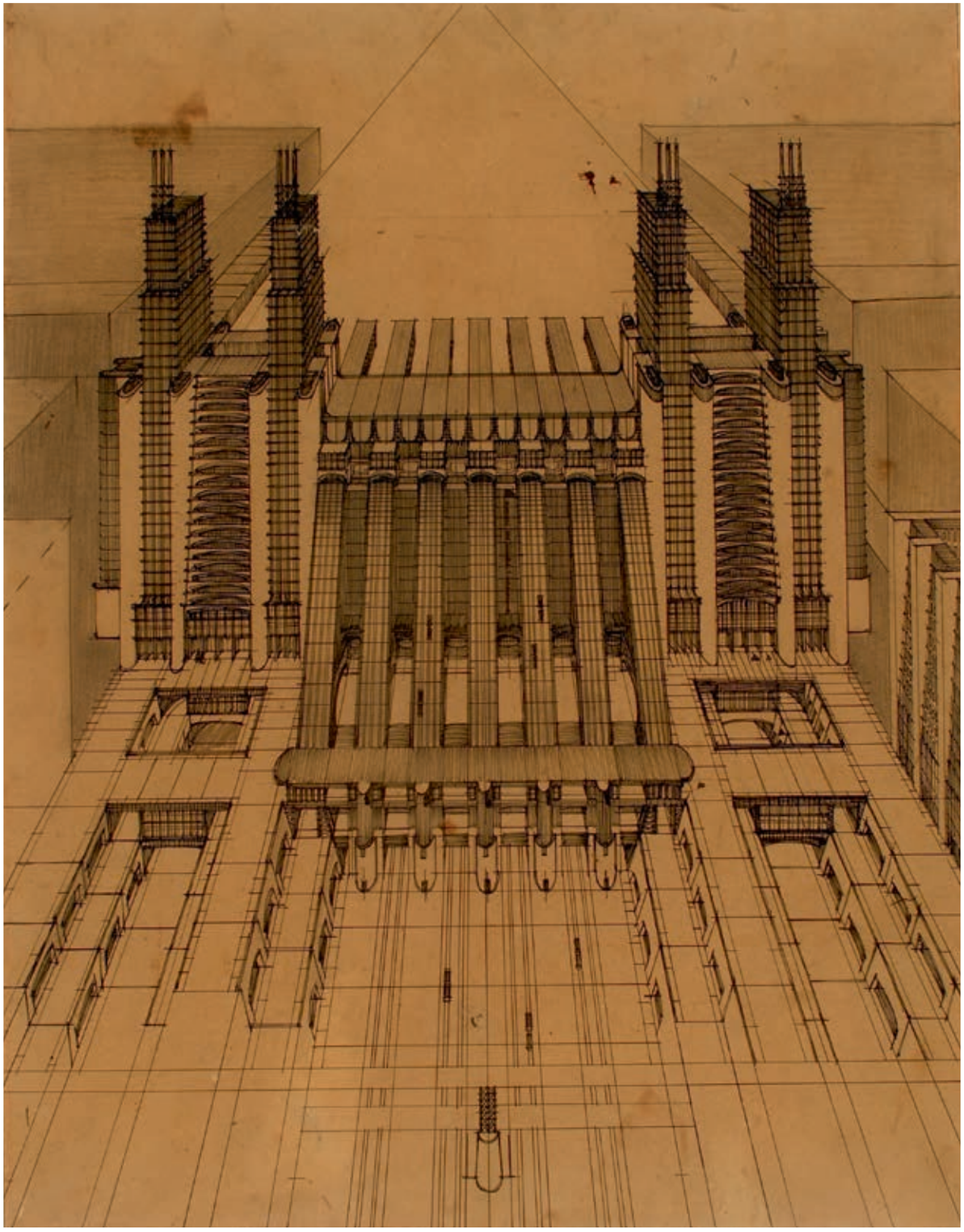
78 | Mario Sironi
Paysage urbain avec cheminée, 1930
Huile sur toile, 49 × 67 cm
Milan, Pinacoteca di Brera, donazione
Emilio e Maria Jesi, 1984, inv. 5469

79 | Pippo Rizzo
Le Nomade, 1929
Huile sur toile, 161 × 99 cm
Palerme, Galleria d'Arte moderna
« Empedocle Restivo », inv. 1325

Filippo Rizzo
1929



80 | Antonio Sant'Elia
Immeuble d'appartements avec ascenseurs extérieurs, galerie, passage couvert, sur trois niveaux de rue (ligne de tram, route des voitures, passage métallique), projecteurs et télégraphie sans fil, dessin pour la Città Nuova, 1914
Encre noire et pastel gris sur papier calque, 52,5 × 51,5 cm
Côme, The Pinacoteca Civica art gallery, inv. A356



81 Antonio Sant'Elia
Gare aérienne et ferroviaire avec funiculaires et ascenseurs sur trois étages, dessin pour la Città Nuova, 1914
Encre noire, crayon noir et craie grise sur papier calque, 50,7 × 40,8 cm
Côme, The Pinacoteca Civica art gallery, inv. A342

POUR LE ME
ET PO

ILLEUR
UR LE PIRE

Symbole de liberté, le train peut aussi incarner la guerre, l'oppression et l'exploitation. À la fin du XIXe siècle, les occidentaux développent – sous couvert de mission civilisatrice – des réseaux ferrés destinés à exploiter plus efficacement les ressources de leurs colonies. Au Congo, l'entreprise est colossale, la main-d'œuvre soumise à des conditions de travail extrêmes et les pertes humaines considérables. En France, les intérêts et déséquilibres financiers portés par le rail sont aussi au cœur des revendications des cheminots. La Première Guerre mondiale marque 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 dramatique.

82 | Jules Grandjouan
Syndicat national des Chemins de fer. Est-il juste que ceux qui ne risquent rien aient tout et que ceux qui risquent tous les jours leur vie n'aient rien ? Cheminots, syndiquez vous, 1910
Lithographie en couleurs, 52 × 75 cm
Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie

Syndicat national
Chemins de fer
SAINTE-TOUCHE
GARE CENTRALE
LAVEURS 4,00
NETTOYEURS 3,75
MANŒUVRES 3,75
VISITEURS 4,25
POSEURS
CAMIONNEUR 4 F par jour
CANTONNIERS 840 fr par an
AIGUILLEURS
CHAUFFEUR 126 fr par mois EST
MÉCANICIEN 150 fr par mois
COKETIER 3 fr par jour
COMMIS GV et PV 100 par mois
CHEF DE GARE
GARDE-BARRIÈRE 5 fr par mois Etat
HOMME D'ÉQUIPE P.L.M. 90 F par mois
Est-il juste
ceux qui ne
rien aient tout
eux qui risquent
rs, leur vie, n'aient rien
NOTS, SYNDIQUÉ
Gran Jouan

Syndicat National des Chemins de Fer
" PUBLIC, APPRENDS QUE CHAQUE SEMAINE
LES ACCIDENTS DE TRAVAIL TUENT
TROIS DES NÔTRES ET EN BLESSENT QUINZE
ET LA CHAIR À TAMPON EST POUR RIEN
CAR NOUS AVONS DES SALAIRES DÉRISOIRES
AUSSI, PUBLIC, SOIS SYMPATHIQUE À TOUT CE QUE NOUS
POURRONS TENTER POUR AMÉLIORER NOTRE SORT
ET, PAR LÀ MÊME, ASSURER TA SÉCURITÉ . "

83 | Jules Grandjouan
Syndicat national des chemins de fer. Public, apprends que chaque semaine les accidents de travail tuent trois des nôtres et en blessent quinze, 1910
Lithographie en couleurs, 75 × 58 cm
Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie

84 | Jules Grandjouan
Dans les chemins de fer : Grande réunion, 1910
Lithographie, 76 × 107 cm
Paris, La contemporaine. Bibliothèque, archives, musée des mondes contemporains, inv. AFF 14950 (3)

Tous droits réservés. Cet ouvrage ne peut être reproduit, même partiellement, par quelque moyen que ce soit (impression, photocopie, microfilm, etc.), sans l'autorisation préalable de l'éditeur.

© MRBAB, EUROPALIA,
Hannibal Books et les auteurs, 2021

Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique
Rue du Musée, 9
B-1000 Bruxelles
Tel. +32 (0)2 508 32 09
info@fine-arts-museum.be
www.fine-arts-museum.be

EUROPALIA ARTS FESTIVAL
Galerie Ravenstein, 4
B-1000 Bruxelles
Tel. +32 (0)2 504 91 20
info@europalia.eu
www.europalia.eu

Distribution:
Hannibal Books
Furnes, Belgique
www.hannibalbooks.be

ISBN : 978-94-6436-618-1
Dépôt légal : novembre 2021
D/2021/11922/54

En couverture : Ivo Panaggi,
Train en marche (détail), 1922,
huile sur toile, 100 × 120 cm.
Macerata, Fondazione Carima Macerata.
Voir page 151.