

BRUXELLES PATRIMOINES



Numéro spécial
Journées du Patrimoine
Septembre 2019 | N°031

Dossier **UN LIEU POUR L'ART**

L'ART DANS LE MÉTRO

UN MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN

JACQUELINE GUISET
DOCTEUR EN HISTOIRE DE L'ART



La station Bourse, récemment rénovée, où l'on peut voir les œuvres de Paul Delvaux (1978) et de Pol Bury (Moving ceiling, 1976) côtoyer des créations contemporaines (© STIB/MIVB).

L'art dans l'espace public est universel et de tout temps. Les monuments commémoratifs et les statues de figures historiques importantes ornent places et parcs. Le développement du réseau de métro bruxellois dans les années 1970 a vu l'émergence d'un espace public d'une tout autre nature. Comme l'observe Jacqueline Guisset, les décideurs politiques ont alors opéré un choix étonnant. De jeunes artistes se sont vu offrir la possibilité de créer des œuvres pour les stations. Le réseau s'est ainsi mué en quelque sorte en galerie d'art.

Les premières stations du pré-métro bruxellois, ouvertes en 1969, fêtent cette année leur cinquantième anniversaire. Depuis cette date, le métro bruxellois s'est enrichi de 99 installations de créations artistiques. Dès le début, en effet, les autorités politiques et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) ont offert des espaces aux artistes belges, puis à d'autres créateurs, invités à s'exprimer et à constituer une véritable galerie d'art dans le métro. D'autres métros dans le monde, avant Bruxelles, présentent des interventions d'art en surface pour l'architecture de leurs accès ou en station. Mais rares sont les exemples d'initiatives presque systématiques comme celle que l'on trouve à Bruxelles et qui, d'ailleurs, crée des émules. De nombreuses techniques sont représentées qui doivent répondre à des contraintes particulières, notamment en termes de conservation. De l'intégration la plus complète au contexte architectural à la présence d'œuvres caractéristiques de la personnalité des artistes qui peuvent être placées n'importe où, de nombreux cas de figures existent. Ceux-ci seront abordés au travers d'exemples représentatifs.



Fig. 1
Roger Somville, Étude pour *Notre Temps*, 1974, huile sur toile, coll. Région de Bruxelles-Capitale (© STIB/MIVB).

Le premier réseau de transport public installé sous une métropole date de janvier 1863 avec le lancement du *Tube* londonien. Très vite, d'autres cités se dotèrent d'un tel système souterrain, telles Boston (1897), Vienne (1898) ou Paris (1900). Le projet viennois d'un réseau de chemin de fer métropolitain avait été confié à l'architecte Otto Wagner et à son assistant Josef Maria Olbrich. De leur collaboration sont nés des pavillons d'accès du métro devenus mythiques en ce qu'ils incarnent les

premières tendances de l'Art nouveau. Dans le même esprit, lorsqu'il sera question de créer un métro parisien à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, Hector Guimard sera sollicité pour la conception d'un modèle célébrissime d'accès de stations dont 141 exemplaires seront construits entre 1900 et 1913. L'intérieur des stations était simplement revêtu de céramiques blanches. Plus récemment l'art les investit peu à peu dans un mouvement général de conception du métro comme lieu d'art contemporain. Il faut cependant attendre 1935 et le métro de Moscou pour rencontrer une volonté systématique à portée politique d'orner et de rendre luxueuses les diverses installations et stations.

Le métro de Montréal, inauguré en 1966, se distingue par la volonté de la ville et du bureau du métro de concevoir un projet architectural différent pour chaque station, ce qui en fait d'emblée un lieu d'art public, bien avant d'ajouter d'autres œuvres. Le métro de Stockholm s'inscrit dans une politique générale d'introduction d'œuvres d'artistes célèbres dans toutes les stations. Si Lisbonne s'est équipée d'un métro, dès 1959, c'est la démarche de l'artiste plas-

ticienne Maria Keil qui, avec son mari architecte, donna l'impulsion de la présence de l'art dans les stations, notamment en recourant à la technique traditionnelle des *azulejos*, adoptée ensuite par les autres créateurs.

À New York, ce sont les dessins de Keith Haring sur les panneaux publicitaires du métro qui ont créé le désir d'intégrer l'art dans les stations. La première ligne mise en service à Naples, en 1993, s'accompagnait d'expositions d'art contemporain régulières avant l'intégration d'œuvres qui valent à ce métro le surnom de « métro de l'art ». Peu à peu, le mouvement touchera la plupart des métros, chacun présentant ses spécificités. Citons Toulouse, Copenhague, Mexico, Téhéran, voire Athènes qui propose surtout des moulages d'œuvres antiques.

..... OPTIONS ET POLITIQUE DE COMMANDE D'ŒUVRES D'ART POUR LE MÉTRO DE BRUXELLES

Il semble que ce soit le ministre des Communications Alfred Bertrand qui ait souhaité, avant l'inauguration du pré-métro en 1969, que les futures stations accueillent des œuvres d'art permanentes. Les esprits de l'époque, conscients de la laideur potentielle de ces moyens de communication, ont souhaité les rendre plus humains et plus accueillants pour le public, incluant une notion de confort. Ce désir se concrétise déjà dans le choix de matériaux de revêtement comme le marbre et les céramiques de couleurs différentes apposés sur les diverses parois internes des stations, leur conférant de cette manière une allure soignée, sinon luxueuse.

Inviter des artistes à s'exprimer et à laisser leur empreinte dans ces sta-



Fig. 2

Roger Somville, étude pour *Notre Temps*, détail du mur sud, 1974, crayons de couleurs sur Unalit, coll. Région de Bruxelles-Capitale – STIB (© STIB/MIVB).

tions permet d'aller beaucoup plus loin. Dans un premier temps, il s'agit de proposer des lieux, sans restriction de technique, où des artistes belges renommés pourraient donner libre cours à leur créativité et profiter d'une très large visibilité. Ce serait donner aussi aux usagers la possibilité de découvrir l'art contemporain sans devoir franchir les portes de musées ou de galeries. Une commission artistique est donc mise sur pied avant l'inauguration du pré-métro en 1969. Sans véritable statut ni durée d'existence prévue, elle réunit des représentants de la STIB, un délégué du ministre des Communications ou le ministre lui-même, ainsi que des spécialistes de l'art contemporain et des membres du Service Spécial d'Études (SSE)¹. Les deux premiers contrats, signés en 1972, sont attribués à Roger Dudant et Marc Mendelson pour les installations de la station Parc, achevées en 1974. Plus tard, lors de l'inauguration de la première ligne de métro, le 20 septembre 1976, le roi Baudouin est accueilli dans la station Hankar par Roger Somville qui travaille encore au premier projet pictural du métro (fig. 1 et 2).

Après la création, en 1989, de la Région de Bruxelles-Capitale, la commission artistique cède la place à la Commission Artistique des Infrastructures de Déplacement de la Région de Bruxelles-Capitale (CAID). De 1990 à 2008, au cours de réunions mensuelles, la CAID assure plusieurs missions, telles que : examiner les candidatures artistiques spontanées, étudier les possibilités d'intégration d'œuvres nouvelles, choisir les artistes et examiner leurs projets, discuter et établir les contrats, assurer une assistance pratique aux plasticiens sur le plan technique, surveiller les exécutions en cours et participer à la promotion active des nouvelles installations. En 2008, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide de remplacer la CAID par un pôle d'expertise « Art dans l'espace public ». Il associe Bruxelles-Mobilité² et la STIB, à des experts choisis parmi des critiques d'art, des urbanistes, des architectes, des sociologues de façon à amener une réflexion plus large à partir d'un contexte, voire à intégrer des échanges et une participation des usagers.

Une grande diversité caractérise ces interventions qui constituent un nouveau patrimoine culturel. De nombreuses questions se posent avant leur installation car il ne s'agit pas simplement de placer des œuvres d'art sur des parois ou dans des espaces ordinaires. Des contraintes multiples imposent une réflexion plus globale et thématique qui permet de les envisager d'une manière plus riche.

LA DIFFICILE QUESTION DE L'INTÉGRATION

Les œuvres créées pour des espaces publics se distinguent dans un premier temps par leurs dimensions. De tout temps et dans toutes les civilisations, la peinture et la sculpture, selon des techniques diverses, ont participé à l'élaboration de l'architecture publique ou privée, voire encore d'ensembles funéraires. Jusqu'aux années 1925 environ, ces architectures ne s'envisageaient jamais sans un supplément d'art – peinture ou sculpture – destiné à parachever le bâtiment, à lui assurer une mise en couleurs mais surtout à en enrichir le sens. Le fonctionnalisme du XX^e siècle et l'utilisation quasi exclusive du béton ont rendu certains architectes amoureux de leurs murs nus et blancs, estimant que les formes seules de l'architecture jouent tous les rôles significatifs.

Fort heureusement, un courant contraire a continué à défendre l'association des éléments d'architecture avec les autres domaines des arts plastiques. L'intégration artistique dans un édifice, quel qu'il soit, nécessite, lors de la conception des plans, une collaboration de base, entre l'architecte et les autres artistes. L'Histoire montre de nombreuses initiatives qui, au XX^e siècle, se sont succédé pour défendre ce principe. On peut citer les muralistes



Fig. 3
Roger Somville, *Notre Temps*, 1976, acrylique sur béton, station Hankar (Auderghem)
(© STIB/MIVB).

mexicains et *Guernica* de Picasso mais plus près de nous en Belgique, le groupe Forces murales de 1947, rassemblant Edmond Dubrunfaut, Louis Deltour et Roger Somville dans la défense d'un art public. Tous ces peintres étaient conscients et partisans d'un indispensable dialogue avec les architectes. Dans le cas particulier de stations de métro, il faut tenir compte de contraintes spécifiques telles que les vibrations non négligeables dues à la circulation des rames, le flux et le confort des voyageurs, la sécurité tant de l'œuvre que du public, la pérennité technique, la lumière ou l'éclairage qui viendra soutenir les œuvres.

Roger Somville, aidé de six de ses élèves, inaugure l'irruption de la peinture dans une station de métro (fig. 3). Les murs latéraux de la station Hankar, une partie du plafond et le grand mur qui fait office de pont tendu au-dessus du passage des voitures sont peuplés de personnages aux visages caractéristiques de l'œuvre de l'artiste. Très engagé politiquement, Somville comprenait très bien le rapport entre l'espace

bâti, sa destination et la peinture qui devait s'y trouver. Pour Somville, l'humanité reste partagée entre une aspiration à la paix et à la douceur et une incommensurable aptitude à la violence, idées qu'il traduit dans ce projet. Sur le grand mur qui traverse les quais, le motard à gauche évoque la vitesse de déplacement, tandis qu'une trouée orange, au centre du passage, donne, de loin, la sensation physique d'une projection à grande vitesse dans l'espace, correspondant à l'arrivée des rames. Les zones bleues, célestes et habitées par des planètes contribuent par ces couleurs froides à rejeter dans le fond d'un espace purement pictural des créatures enflammées de rouge, de jaune et d'orange qui se précipitent au rythme de notre vie. Les coups de pinceau sont rapides, violents eux aussi, et contribuent à une dynamique spatiale extraordinaire. Si la vélocité, une certaine urgence, propulsent les formes, des plages de repos montent, avec les escaliers à l'assaut de la vie en surface. Un homme lit son journal, des cafés accueillent le calme d'un moment de détente.



Fig. 4

Jean Glibert, *Sans Titre*, 1987, peinture à l'huile sur murs emboués en béton et panneaux métalliques émaillés, station Bockstael (Bruxelles-Laeken) (© STIB/MIVB).

Lorsque l'on offrit à Edmond Dubrunfaut de travailler à l'accès du métro Louise du côté du Palais de Justice, la commission souhaitait une intervention sur le thème de la justice et la présence d'une tapisserie car Dubrunfaut s'est longuement consacré à la renaissance de cet art en Belgique. L'artiste soumit un projet centré sur la paix et le respect de la nature, réalisé entre 1981 et 1985. Il conçut ce lieu comme une sorte de sanctuaire voulant interpeller les passants pour un moment de contemplation. Que l'on gravisse ou que l'on descende les escaliers ou escalators de cet accès, le regard est accompagné par des fragments de grands visages des *Hommes morcelés* en céramique. Ces éléments forment saillie sur un angle et se complètent par des carreaux de céramique unis et brillants qui doivent refléter une partie des couleurs de la tapisserie.

Le tout aboutit à l'œuvre principale, sorte de retable d'autel formé par la tapisserie *La Terre en fleurs, Notre espoir*. Elle représente une famille, unie par la colombe de la paix, qui disparaît presque sous la luxuriance de la végétation. L'ensemble fonctionne comme une nef, un lieu de passage et d'arrêt, de rythme et de contemplation, où les surfaces et les techniques se répondent les unes aux autres et suivent le visiteur. Si Dubrunfaut et Somville ne sont pas intervenus dans la conception architecturale, leur expérience de véritables muralistes leur permettait de s'adapter idéalement aux lieux existants.

Tout autres mais tout aussi soucieuses d'une qualité d'intégration sont les interventions de Luc Peire à la station Roodebeek et Pieter Vermeersch à la station Schuman. Dans les deux cas, il s'agit d'art non

figuratif. Luc Peire, à l'origine peintre figuratif, s'est ensuite tourné vers la géométrie, conservant de l'humain, la notion de verticalité. Pour son *Intégration Roodebeek* (1982), cet artiste a travaillé avec l'architecte Jean Petit dès la conception des volumes de la station. Son installation d'éléments en inox et en verre sérigraphié sert de paroi découpée qui génère profondeur et rythmes irréguliers à l'égal d'une foule à la fois fixe et en déplacement constant que suit le regard du passant. La structure de l'étage trouve un écho dans la composition de marbre et de pierre bleue, grise et blanche, utilisée en contrebas. Quant à Pieter Vermeersch, il a choisi le dessus des escalators et le pont au-dessus des voies en tenant compte des divisions imposées par l'architecture. Pour lui aussi le rapport à cette dernière est essentiel. Son travail porte sur des

murs aux couleurs graduelles qui proposent des intensités lumineuses progressives permettant au visiteur d'être submergé par la couleur, la lumière ou l'obscurité, supports de rêve et de méditation.

Jean Glibert est intervenu à deux reprises dans le métro. Une première fois en 1976 à la station Merode en une installation de carreaux de céramique qui composent des rythmes et un vocabulaire coloré sur lequel le voyageur peut reposer son regard ou s'interroger à propos du modèle mathématique choisi par le créateur. Pour la station Bockstael (fig. 4), en 1987, Jean Glibert a travaillé avec l'architecte Maxime Brunfaut dès le début en voulant utiliser les matériaux mêmes de la construction, leur ajoutant simplement métal et couleurs et prévoyant des ailettes mobiles qui, grâce au souffle du passage des rames, modifient l'environnement de la station. Cette cinétique aléatoire fait de cette intervention un modèle d'incorporation.

L'intégration ne vise pas que les murs. À la station Comte de Flandre (1981), Paul Van Hoeydonck a investi le plafond transformé en planétarium vers lequel voguent seize mannequins démunis d'ailes mais tentant l'expérience d'Icare (fig. 5). De ce fait, tout l'espace supérieur s'en trouve transformé et confère une animation à la station en lui donnant un air fantastique. Jacques Moeschal, architecte de formation, a composé la décoration d'une partie du plafond et de certains murs au niveau du quai et des portillons à la Gare du Midi (1988) en la couplant à la signalétique tout en respectant, voire magnifiant, le béton et les impératifs techniques.

La situation de la station Alma (1982) représente un cas particulier (fig. 6). C'est toute la station qui est œuvre d'art grâce à l'imagination des concepteurs Lucien et Simone Kroll.



Fig. 5

Paul Van Hoeydonck, *16 X Icarus*, 1981, sculptures en bronze et formes en plâtre, station Comte de Flandre (Molenbeek-Saint-Jean) (© STIB/MIVB).



Fig. 6

Simone et Lucien Kroll, station Alma (Woluwe-Saint-Lambert), 1982 (© STIB/MIVB).



Cette architecture vivante parsemée de souvenirs surréalistes donne l'image d'une forêt de colonnes rappelant que ces supports imitaient les arbres, et ce jusque dans la « peau » de leur écorce. *A contrario*, quelques interventions se contentent de proposer le travail habituel de l'un ou l'autre artiste, parfois de format agrandi et qui peuvent être démenagées sans le moindre préjudice. Citons les participations d'Alechinsky, Pierre Cordier ou Jan Cox.

LIEN DES ŒUVRES AUX LIEUX

Le nom des stations répond à des choix variés. De préférence, il doit être court et le plus souvent lié à un nom propre, de toponymie ou de personne, ce qui évite les problèmes de traduction, toutes les indications devant être en français et en néerlandais. Certains noms renvoient à l'histoire ancienne d'un quartier, d'une rue ou d'une personnalité. Ces éléments peuvent soutenir l'imaginaire des créateurs qui cherchent dès lors à illustrer le rapport au nom. Pour d'autres, c'est l'idée même du métro et de son impact sur l'environnement qui suscitera la création.

L'intervention la plus poétique est celle de Paul De Gobert à la station Vandervelde (1982). Intitulée *La Grande Taupe et le Petit Peintre*, cette longue peinture murale à l'acrylique évoque la vallée de la Woluwe avant la percée du métro. La ligne de sol ondule au gré des variations du relief et dégage un sous-sol de mosaïque qui rappelle le creusement de la tranchée dans laquelle se trouve le voyageur. Animaux, plantes, fossiles créent un univers amusant et varié, support de rêve. Parfaitement intégrée à l'architecture, cette œuvre est une belle réussite sur le plan de la confrontation des mondes aérien et souterrain. À la station

Aumale (1982), Jean-Paul Laenen a installé sur 600 m² une composition photographique en noir et blanc racontant la vie du quartier avant et pendant les travaux de construction du métro. Passé et présent s'y rejoignent et donnent beaucoup de vie à cette station. Le boulevard et la station Belgica (1987 et 2009) ont pris le nom du bateau de la première expédition en Antarctique d'Adrien de Gerlache en 1897-1899. C'était l'occasion d'établir une évocation du rôle de la Belgique en ce domaine et de rejoindre deux moments de l'histoire en présentant la Fondation polaire internationale et son engagement en faveur du climat (fig. 7).



Fig. 7

Camiel Van Breedam, *Belgica*, 1987, arceaux émaillés peints, station Belgica (Jette), (© STIB/MIVB). Cette œuvre représente un arc-en-ciel pour mettre l'accent sur l'importance de préserver le Pôle sud au niveau du climat et de l'environnement sur la Terre.



Fig. 8
Paul Delvaux, *Nos vieux trams bruxellois*, maquette de la peinture de la station Bourse (Bruxelles), 1978, plume et aquarelle sur papier, coll. Région de Bruxelles-Capitale – STIB (© STIB/MIVB).

De nouvelles orientations se sont fait jour dans la collaboration entre Bruxelles-Mobilité et la STIB. Sous l'appellation de Dynamique culturelle, des interventions parfois confiées à des artistes mais pas systématiquement, permettent de créer des environnements originaux, des installations éphémères ou des collaborations avec le public des utilisateurs ou des institutions prestigieuses. Deux exemples liés aux noms des stations et à leur histoire révèlent des atouts qui élargissent le contexte. La station Hôtel des Monnaies (1988) a reçu en prêt à long terme de la Banque nationale du matériel de frappe des monnaies rappelant une ancienne activité du quartier. À la Gare du Midi, au niveau des portillons des lignes 2-6 et 3-4, ce sont quelques fragments d'ossements d'animaux préhistoriques trouvés sur place qui ont été prêtés par l'Institut royal des Sciences naturelles.

HISTOIRE DU TRANSPORT URBAIN

L'histoire des transports urbains se trouve intimement liée à celle de nos villes si souvent éventrées par de grands travaux. Elle correspond aussi à l'évolution de nos modes de

vie, de notre conception du temps, des costumes, des moyens mécaniques. Elle s'inscrit également dans un système de pensée et de représentation de la vie. On accole souvent la notion de surréalisme à notre tempérament et au contexte général de la Belgique. Certes, nous témoignons fréquemment une capacité à l'autodérision et nous avons connu de grands artistes en ce domaine. Aussi, ne faut-il guère s'étonner de voir sur

les murs de notre métro des représentations aussi réalistes que fantaisistes et pleines d'humour.

Grand amateur de trains et de tramways, Paul Delvaux n'aurait pu être absent des parois du métro (fig. 8). À la Bourse (1978) des voitures du passé sortent du dépôt de Woluwe. Les voyageurs et les quelques passants spectateurs, dans leurs vêtements désuets, confèrent



Fig. 9
François Schuiten, *Le Passage inconnu*, 1993, composition murale en bois peint et fragments de trams, station Porte de Hal (Saint-Gilles) (© STIB/MIVB).

une intemporalité à la peinture tout en étant caractéristiques de l'univers de ce peintre. Même disposition sur un tympan de la station Gribaumont qui permet la confrontation entre passé et présent, machines imaginaires et rames contemporaines. Roger Nellens y a peint, avec *Le Tropolitain* en 1976, trois machines improbables, sympathiques et pleines d'humour. Un troisième larçon, François Schuiten, s'est servi de véritables morceaux de trams bruxellois qu'il a inclus, à la Porte de Hal en 1993, dans l'une de ses villes futuristes, fantastiques, poétiques que fréquentent donc dans les escaliers des voyageurs pressés confrontés au réel (fig. 9).



Fig. 10

Pol Bury, *Moving Ceiling*, 1976, 75 cylindres en acier inoxydable, station Bourse (Bruxelles) (© STIB/MIVB).

DE LA PARTICIPATION DU SPECTATEUR À L'INTERVENTION CITOYENNE

Si le métro bruxellois offre une superbe galerie d'art contemporain à ses usagers, encore faut-il que ceux-ci les découvrent et les voient, à défaut de les regarder. Certains artistes demandent cependant aux voyageurs d'accorder à leur travail un peu de leur temps si précieux. Car certaines œuvres ne s'offrent que dans une durée particulière. Le *Moving Ceiling* (1976) de Pol Bury à la Bourse, comme son titre l'indique, est animé de mouvements qui transforment la sculpture et nécessitent plus qu'un passage rapide (fig. 10).

D'autres œuvres fonctionnent à partir d'assemblages de miroirs qui, au gré des déplacements du visiteur, du moment choisi, de l'éclairage ou du souffle de la rame, suscitent d'autres images liées au reflet et à un jeu de participation active du regard pour découvrir une œuvre multiple et changeante. Deux exemples s'imposent à l'esprit. Celui de Vic Gentils à la station Thieffry (1976) où les peuples du monde adorent un soleil



Fig. 11

Françoise Schein, *Dyade*, 1993, céramiques émaillées, station Parvis de Saint-Gilles (Saint-Gilles) (© STIB/MIVB).

qui éclate de mille feux changeants en fonction du regard et celui de Michel Martens, avec un travail de facetage du même ordre qui projette une image mouvante, enrichie de nombreux reflets scintillants, dans la station Diamant (1984), évoquant ainsi la taille de la pierre du même nom.

Le projet *Dyade* (1993) de la station Parvis de Saint-Gilles relève du travail général de Françoise Schein sur la Déclaration universelle des Droits de l'Homme et la notion de frontières. L'inscription du texte sur des carreaux de céramique émaillée suscite immédiatement un désir de lecture renforcé par l'absence de ponctuation et l'accolement des mots. Le spectateur est happé par le message qui le pousse à la réflexion beaucoup plus que si l'inscription se dévoilait de manière classique. Ici l'usager de métro est totalement actif et ne peut échapper à l'envie de découvrir des bribes de phrases. Par contre, le report graphique des frontières européennes ne se livre pas immédiatement et nécessite une réflexion. Sans doute s'agit-il de la plus forte interaction entre le visiteur et le concepteur (fig. 11).

Les créateurs ont ensuite franchi un pas supplémentaire qui consiste à intégrer la population à l'acte de création. S'agissant d'un art public, l'intervention du destinataire implique profondément dans une œuvre qu'il doit s'approprier. Là encore, de multiples possibilités se sont présentées. Elles entrent dans la nouvelle politique de conception d'œuvres pour le métro. Les responsables attendent des artistes une compréhension de l'environnement social qui doit nourrir leurs choix esthétiques. Cette réflexion fait partie intégrante de nombreuses initiatives d'art mural car les œuvres sont souvent élaborées *in situ*, sous le regard des passants ce qui provoque de nouveaux échanges. Certains créateurs,



Fig. 12
Pjeroo Roobjee, *Les Couleurs de la solidarité*, 2004, mosaïque, station Rogier (Bruxelles) (© STIB/MIVB).



Fig. 13
Hamsi Boubeker, *Les Mains de l'espoir*, 1999-2008, peinture sur panneaux multiplex marin et tôle d'acier émaillée vitrifiée, station Lemonnier (Bruxelles) (© STIB/MIVB).

tel Martin Guyaux, observent longuement les allées et venues dans les couloirs du métro avant de concevoir leur travail.

À la station Rogier, une mosaïque, réalisée en 2004 par Gino Tondat, sur un projet de Pjeroo Roobjee, offerte par « *Welzijnszorg* » et le Mouvement ouvrier chrétien a été conçue dans le but de sensibiliser le gouvernement

et le public à la pauvreté. 270.000 personnes ont signé une pétition et apporté un élément de la mosaïque (fig. 12). D'autres initiatives, tout aussi originales, ont abouti à des interventions qui lient indissociablement le public, son métro et la création artistique. Pour la station Anneessens, le photographe Vincen Beeckman a fait appel aux habitués de la station : les voyageurs, les habitants du quartier



Fig. 14

Nora Theys, *Portraits de femmes*, 2016, huile sur toile, station Madou (Saint-Josse-ten-Noode) (© STIB/MIVB).

et les travailleurs qui ont choisi un moment et une situation pour réaliser un portrait de vie. Des univers personnels, des situations urbaines complètent le propos. Le résultat se veut une sorte de cartographie du quartier et des personnes qui le traversent. Certains peuvent se reconnaître, se découvrir, le but final étant de favoriser les échanges les plus divers.

Dans le cadre de la rénovation de la station Lemonnier, Hamsi Boubeker a impliqué la population mondiale dans la récolte d'empreintes de mains d'enfants, de personnalités diverses, de groupes sociaux défavorisés ou marginaux pour créer *Les Mains de l'espoir* en 1999. Apposées aux murs, ces mains se complètent d'une décoration issue de la tradition kabyle (fig. 13). Cette station de grand passage livre ainsi à tous un message de bienvenue et de paix. Dans le cadre de la Dynamique culturelle, plusieurs exemples ont appelé à la participation active du citoyen. Jeroen de Vlamincq est un ancien ouvrier et photographe du chantier du métro qui a installé à Arts-Loi des images du travail dans les lieux mêmes où

il s'est produit. Dans un projet centré sur les femmes qui empruntent le métro, Nora Theys a peint quatre portraits d'habitantes de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, pour la station Madou, qui s'identifie ainsi totalement à son quartier (fig. 14).

TECHNIQUES ORIGINALES ET CONFRONTATIONS

L'art contemporain multiplie les investigations techniques dans tous les domaines. Si la présence d'œuvres d'art dans un métro entraîne des contraintes spécifiques, les artistes n'ont jamais été limités dans leurs choix techniques. Le plus souvent, l'œuvre relève des recherches spécifiques de chacun et permet d'explorer de nouvelles voies tant les contraintes soutiennent la création. Si l'on rencontre de nombreuses peintures de type classique, toutes les techniques apparentées sont présentes aux cimaises du métro bruxellois. La durabilité reste un facteur important qui impose des matériaux résistants, tels la céramique, la pierre, le vitrail.

Toutes les inventions sculpturales du XX^e siècle sont représentées et offrent confrontations et dialogues à l'intérieur des couloirs des stations. Plus encore que la peinture ou les interventions bidimensionnelles, des recherches tridimensionnelles modifient et font vibrer les espaces. Ainsi en est-il des *Voûtes flexibles* de Tapta en 1985 pour la station Veeweyde. Câbles métalliques également pour la participation de Thierry Bontridder à Delacroix (2006) qui poursuit sa quête sur la spirale d'un côté et explore le monde cosmique et les phases de la lune de l'autre (fig. 15). Très intéressante, cette réflexion intitulée *Cohérences* permet au spectateur de s'investir dans un jeu mathématique et de trouver une incontestable poésie.

Les deux réalisations d'Antoine Mortier à la station Yser (1988) évoquent les batailles du mois d'octobre 1914 en une impressionnante *Pieta* en acier Corten, accompagnée d'une *Barrière devant l'Yser* à laquelle est suspendue une couronne qui renvoie au roi Albert I^{er}. Cet ensemble très fort se relie comme d'autres au nom de la station.

Dans certains cas, des commandes ont été établies à des années de distance, ce qui permet de confronter des œuvres appartenant à des époques et des courants divers. À la station Botanique, quatre sculpteurs ont laissé une marque de leur travail monumental qui anime la station dans des esprits totalement différents. *The last Migration*, de Jean-Pierre Ghysels, parfaitement intégrée dans le contexte architectural en 1977, suggère des mouvements d'ailes d'oiseaux en plein vol. Tout autre est la *Tramification fluide/Tramification syncopée* d'Émile Souply en 1978, qui a investi un autre espace avec des jeux de tubes émaillés rappelant des plans classiques de métro, les mouvements colorés des



Fig. 15

Thierry Bontridder, *Cohérences*, 2006, juxtaposition de structures rectangulaires métalliques composées de câbles tendus en acier inoxydable, station Delacroix (Anderlecht) (© STIB/MIVB).

rames en un montage tridimensionnel répondant à des rythmes variés. Les bois polychromés de Pierre Caille, installés en 1980, rejoignent la galerie des personnages amusants que l'artiste a sculptés durant toute sa vie. Ainsi l'humour préside au flux des voyageurs qui sont confrontés à des silhouettes pressées, colorées, indifférentes. Enfin, Martin Guyaux a choisi cette station pour y installer une œuvre particulièrement puissante, *L'Odysée*, en 2004, qui ponctue le passage d'une évocation solaire comme dans un film d'anticipation (fig. 16).

ÉCHANGES, ACTUALITÉ ET NOUVELLES TENDANCES

Dans le cadre d'un accord de coopération signé en 2002 entre le Gouvernement du Québec et la

Région de Bruxelles-Capitale, un échange artistique a été établi entre le métro de Montréal, ouvert en 1966 et celui de Bruxelles, plus jeune de

dix ans. Ces deux métros ont adopté dès leur conception une volonté d'inscrire l'art dans leurs stations. Sur ce plan, tous deux jouent un rôle



Fig. 16

Martin Guyaux, *L'Odysée*, 2004, sculptures en bronze, station Botanique (Saint-Josse-ten-Noode) (© STIB/MIVB).



Fig. 17

Benoît Van Innis, *L'Olivier*, 2016, émail sur carrelage en céramique, station Maelbeek (Bruxelles) (© STIB/MIVB).

de modèle, de plus en plus suivi par d'autres. Une œuvre du Canadien Patrick Bernatchez a trouvé place à la station Trône en 2018, tandis qu'une œuvre du Belge Adrien Lucca a été installée à la station Place d'Armes à Montréal. Les mains courantes de bronze de Patrick Bernatchez sont gravées de déclarations d'une émigrée inuit au Canada et d'un émigré

congolais à Bruxelles qui ont traversé tous deux d'horribles expériences dès leur plus jeune âge.

L'actualité la plus affreuse n'a pas épargné le métro bruxellois. Personne ne peut oublier l'attentat du 22 mars 2016 à la station Maelbeek. De nombreuses vies ont été perdues, beaucoup d'autres

gâchées pour jamais. Les murs de la station accueillent désormais les témoignages spontanés des jours qui suivirent cette catastrophe. Une partie de la décoration de Benoît Van Innis a disparu dans l'explosion. L'artiste l'a remplacée, en 2016, par un grand *Olivier*, symbole de paix en compagnie d'un poème de Federico Garcia Lorca (fig. 17).

Le métro est un ensemble vivant, impliqué dans la vie des citoyens, évoluant avec eux. De nouvelles initiatives voient le jour. En février 2019, la rénovation de la station Bourse a inauguré un espace dénommé « QARTIER », entièrement consacré à l'art actuel. Les constellations dessinées par l'éclairage de l'architecte Gordana Micic conduisent le voyageur dans un espace moderne doté de vitrines et de panneaux attribués pour une durée de quelques mois à de nouveaux opérateurs culturels qui programmeront trois expositions successives par an (fig. 18). De jeunes créateurs, des artistes émergents, non professionnels, trouveront ainsi des lieux où déployer leur inventivité.



Fig. 18

QARTIER, espace consacré à l'art actuel, station Bourse (Bruxelles) (© STIB/MIVB).



Fig. 19

Jephan de Villiers, *Fragments de mémoire*, 2004, peinture sur toile, sculpture en bronze, chariot en bois, lin, galons..., station Albert (Forest) (© STIB/MIVB).

Le métro de Bruxelles, jeune de cinquante ans d'histoire et de culture, abrite et offre à tous un magnifique musée où l'on rencontre des *Fragments de mémoire*, comme les appelle Jephan de Villiers et son monde fantastique d'Arbonie (fig. 19) où l'art et les êtres humains se croisent en un flux incessant.

- *Sol/Grond*, Patrick Bernatchez, Bruxelles-Mobilité, STM, 2017.
- STRÖM, M., *Métro-Art dans les Métro-Poles, Art et architecture dans les métropoles*, Jacques Damase éd., Paris, 1990.

NOTES

1. Ce service a été créé en 1963 et travaillait à l'époque sous le contrôle du ministère des Communications. Ses tâches consistent à relever les zones où le transport public éprouve des difficultés à circuler, puis à étudier les ouvrages souterrains envisagés et à prévoir les besoins du futur.
2. Je tiens à remercier chaleureusement Tiffany Hernalesteen et Nathalie Coppin pour leur accueil et leur collaboration exceptionnelle ainsi que pour leur gentillesse.

BIBLIOGRAPHIE

- GUISSSET, J., *Edmond Dubrunfaut Des murs qui parlent*, Éd. Eder, Bruxelles, 1998.
- GUISSSET, J. et BAILLARGEON, C., (dir.), *Forces murales un art manifeste, Louis Deltour Edmond Dubrunfaut, Roger Somville*, Mardaga, Wavre, 2009.
- *L'art dans le métro, Un voyage dans la plus grande galerie d'art souterraine de Bruxelles*, STIB/MIVB, Bruxelles, 2019.
- *L'art dans le métro Bruxelles. Vingt ans d'art monumental*, Crédit communal, Bruxelles, 1993.
- *L'art dans le métro*, Bruxelles, 1982.
- *L'art dans le métro*, Bruxelles, 1976.
- *Métrovision, passé – présent – futur*, Bruxelles, STIB/MIVB, 2009.
- *Soleil de minuit – Adrien Lucca. Bruxelles – Montréal*, Bruxelles-Mobilité, Bruxelles, 2017.

Art in the metro: A museum of contemporary art

The oldest metro lines in Brussels are currently celebrating their fiftieth year of operation. An early 'premetro' line was opened in 1969, in advance of the metro proper, which came into service in 1976. Even before it started running, a decision had been made to give Belgian artists the opportunity to create pieces for each station, thus enabling commuters to get to know contemporary works of art. A committee had also been set up to decide which works would be installed across the network. This committee still sits today.

When creating work for a metro station the artist needs to take multiple constraints into consideration (vibration, commuter flow, durability of the materials used). Over the years artists have employed different techniques with painting and sculpture topping the list, but also including ceramics, photography, and installation-art. Themes likewise vary: they may be of the artist's own inspiration or they may tie in with the name of the station or the history of the metro. Over time, the selection committee's views have evolved and its deliberations now encompass aspects such as the active involvement of users, as observers or 'de-coders' of a work, and the enlistment of amateur artists for temporary exhibitions.

This fund of new additions to our cultural heritage, built up over some 50 years, has transformed the Brussels metro—as metros in other cities have been transformed—into what is essentially an ever-changing gallery of contemporary art.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Stéphane Demeter, Paula Dumont,
Murielle Lesecque, Griet Meyfroots,
Valérie Orban, Cecilia Paredes,
Brigitte Vander Bruggen

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont et Griet Meyfroots

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Murielle Lesecque

COORDINATION DU DOSSIER

Paula Dumont

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Julie Coppens

AUTEURS/COLLABORATION

RÉDACTIONNELLE

Werner Adriaenssens, Anne-Lise
Alleaume, Jean-Marc Basy, Amandine
Berry, Guy Conde-Reis, Françoise
Cordier, Thomas Deprez, Paula Dumont,
Jacqueline Guisset, Pascale Ingelaere,
Christophe Loir, Irène Amanti Lund,
Cristina Marchi, Marc Meganck, Griet
Meyfroots, Eric Min, Valérie Montens,
Marie Noble, Valérie Orban, Cecilia
Paredes, Christian Spapens, Septembre
Tiberghien, Véronique Van Bunnan,
Brigitte Vander Bruggen, Peter Van
Goethem

RELECTURE

Martine Maillard, Margaret Clarke
et le comité de rédaction

TRADUCTION

Gitracom, Ubiquis Belgium NV/SA

GRAPHISME

Polygraph'

CRÉATION DE LA MAQUETTE

The Crew communication sa

IMPRESSION

Graphius Brussels

DIFFUSION ET GESTION DES

ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

REMERCIEMENTS

Les familles Sergysels et Spanoghe,
Manon Brotcorne, Virginie Luel, Thierry
Mondelaers, Sandrine Tielemans,
Stéphane Vanreppelen

ÉDITEUR RESPONSABLE

Bety Waknine, directrice générale,
Urban.brussels (Service public régional
Bruxelles Urbanisme & Patrimoine)
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles

Les articles sont publiés sous la
responsabilité de leur auteur. Tout droit
de reproduction, traduction et adaptation
réservé.

CONTACT

Urban.brussels
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles
www.patrimoine.brussels
bpeb@urban.brussels

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la
recherche des ayants droit, les éventuels
bénéficiaires n'ayant pas été contactés
sont priés de se manifester auprès
d'Urban.brussels.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AVB – Archives de la Ville de Bruxelles
CIDEP – Centre d'information, de
documentation et d'étude du patrimoine
KIK-IRPA – Koninklijk Instituut voor het
Kunstpatrimonium / Institut royal du
Patrimoine artistique
MRAH Musées Royaux d'Art et Histoire
MRBAB – Musées royaux des Beaux-
Arts de Belgique
MVB - Musée de la Ville de Bruxelles
PBA - Palais des Beaux-Arts
STIB/MIVB - Société des Transports
Intercommunaux de Bruxelles/
Maatschappij voor Intercommunale
Vervoer te Brussel
WHI - War Heritage Institute

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2019/6860/013

*Dit tijdschrift verschijnt ook in het Nederlands
onder de titel "Erfgoed Brussel".*

Déjà paru dans Bruxelles Patrimoines

001 - Novembre 2011
Rentrée des classes

002 - Juin 2012
Porte de Hal

003-004 - Septembre 2012
L'art de construire

005 - Décembre 2012
L'hôtel Dewez

Hors série 2013
Le patrimoine écrit notre histoire

006-007 - Septembre 2013
Bruxelles, m'as-tu vu ?

008 - Novembre 2013
Architectures industrielles

009 - Décembre 2013
Parcs et jardins

010 - Avril 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - Septembre 2014
Histoire et mémoire

013 - Décembre 2014
Lieux de culte

014 - Avril 2015
La forêt de Soignes

015-016 - Septembre 2015
Ateliers, usines et bureaux

017 - Décembre 2015
Archéologie urbaine

018 - Avril 2016
Les hôtels communaux

019-020 - Septembre 2016
Recyclage des styles

021 - Décembre 2016
Victor Besme

022 - Avril 2017
Art nouveau

023-024 - Septembre 2017
Nature en ville

025 - Décembre 2017
Conservation en chantier

026-027 - Avril 2018
Les ateliers d'artistes

028 - Septembre 2018
Le Patrimoine c'est nous !

Derniers numéros



Hors-série - 2018
La restauration
d'un décor d'exception



029 - Décembre 2018
Les intérieurs historiques



030 - Avril 2019
Bétons



urban
.brussels

SUR BRUXELLES URBANISME ET PATRIMOINE
BSE BRUSSEL STEDENBOUW EN ERFGOED

15 €



ISBN 978-2-87584-181-0