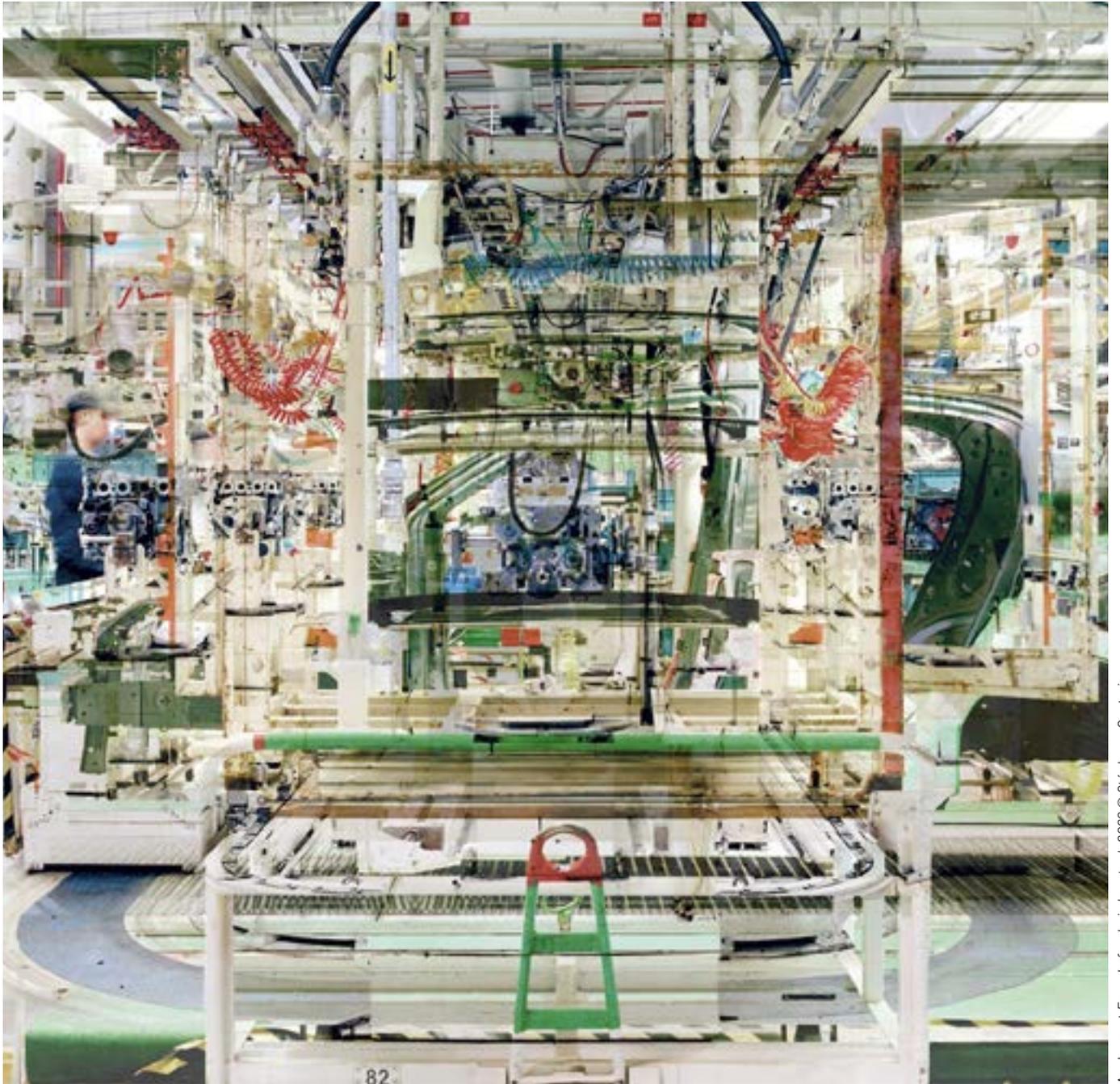




centre d'innovation
et de design
au Grand-Hornu



Angle mort. Four de fonderie low-tech 2022 © Stéphane Couturier

communiqué
de presse

AUTOFICTION

UNE BIOGRAPHIE DE L'OBJET AUTOMOBILE

Commissaire et scénographe : Olivier Peyricot

06.10.24 → 16.02.25

INTRODUCTION

L'automobile est un objet hors norme, imposant au monde son infrastructure délirante, modelant aussi bien le paysage et l'atmosphère que nos imaginaires : on la retrouve dans l'angle mort de notre quotidien. Plus de 1,2 milliard d'automobiles circulent aujourd'hui sur la Terre. Présentée en 2022 à la Cité du design à l'occasion de la 12^e Biennale Internationale Design Saint-Étienne, l'exposition *Autofiction* a été adaptée aux dernières évolutions de la question de l'objet automobile pour sa nouvelle présentation au CID.

L'automobile n'est pas qu'un assemblage de milliers de pièces : en s'automatisant, elle est de plus en plus un objet numérique qui dévore des données, enregistre et décrit notre environnement. Son appétit pour les ressources, qu'elles soient numériques ou physiques n'est pas nouveau : dès sa création les ressources minérales et fossiles ont été exploitées pour sa fabrication, ressources naturelles qui supportent de plus en plus difficilement son développement extensif. *Autofiction* présente une biographie subjective, embarrassante et souvent taboue, de cet objet qui participe plus que jamais de la fabrication d'environnements artificiels, systémiques, massifs, englobants. *Autofiction* témoigne alors des controverses en cours chez les designers et créateurs à travers trois axes biographiques complémentaires.

Une première partie est consacrée à l'automobile comme un « smart electronic device » [appareil électronique intelligent] à quatre roues. Objet numérique, automatisé, captant, la voiture d'aujourd'hui produit une description de nos environnements et de nous-mêmes qui renforce sa qualité d'objet connecté, d'objet système. Ainsi, dès les années 1970, le groupe Ant Farm captait avec son Media Van des enregistrements à partir des espaces traversés et des individus rencontrés, pour les restituer ensuite à l'intérieur-même du van sur des campus universitaires de Californie. Plus récemment, les films d'Olivier Bosson et de Nicolas Gourault questionnent les déboires du véhicule autonome, pointant la fragilité de l'automatisation des systèmes. Tandis que le véhicule d'exploration des architectures mortes de Didier Faustino et la ville programmatique California City immortalisée par Camille Ayme -deux œuvres qui nous renvoient à une modernité en ruine-, les robots de Degoutin & Wagon nous rappellent à notre condition d'animaux mobiles. Quant au véhicule-dispositif de Benedikt Gross et Joey Lee nous permet de « voir comme une IA », pour appréhender la technologie de l'intérieur.

La deuxième partie met en scène une brève biographie fossile de l'automobile pour s'ouvrir ensuite sur celle, plus vaste, des enjeux extractifs d'aujourd'hui. Bien qu'elle soit défendue par le monde industriel, l'électrique n'est pas la seule option : la réduction des tailles et des consommations comme la Microlino électrique, l'allègement des véhicules, le métabolisme comme énergie disponible pour la voiture à pédale et assistance électrique de Canyon, ou surtout la patrimonialisation de l'objet automobile, que ce soit à travers l'adaptation locale (usage et maintenance) proposée ici par Toyota avec leur véhicule polyvalent IMV-0, ou le retrofit, comme la R5 Diamant de Pierre Gonalons pour Renault : les scénarios sont multiples. Toutefois, la situation d'exploitation des ressources pour produire toujours plus de moyens de locomotion est dramatique comme en témoigne la journaliste Célia Izoard de Reporterre et le photographe Benjamin Bergnes à propos des mines de Bou Azzer au Maroc, ou Camille Ayme à propos du recyclage des automobiles dans les casses auto. Alors que l'artiste belge Eric Van Hove convoque les savoir-faire d'artisans marocains pour rappeler que la production automobile vient de l'artisanat et pourrait y retourner.

La troisième et dernière partie d'*Autofiction* ouvre sur de nouvelles pistes narratives pour l'automobile. Ces histoires proviennent d'artistes et de designers, venant de Wolfsburg en Allemagne, après la crise du diesel gate ; de Lubumbashi en République Démocratique du Congo où l'industrie des métaux rares pour les véhicules électriques provoque des ravages sur les populations ; de Cuba où la désobéissance technologique permet une survie fragile ou de France, où les designers-céramistes investissent le passé de l'automobile comme une nouvelle ressource. En révélant ces nouveaux imaginaires techniques provenant de pratiques amateurs, nous invitons un public très large à découvrir ce que pourrait être une démocratie technique, renouant ainsi avec la notion d'automobile comme objet populaire.

À L'EXTÉRIEUR

En application de ces principes d'implication des citoyens dans le débat sur le futur de l'automobile, Mathilde Pellé et Arthur Pocheron, tous deux designers, proposent le résultat de deux workshops sur deux véhicules existants, patrimoine qu'ils interrogent sous l'angle du soin et de la réduction. Ces workshops sont réalisés avec les étudiants du Lycée Provincial Hornu-Colfontaine et de l'Institut Saint-Luc Tournai.

ÉVÉNEMENT

À travers un film, le réalisateur Olivier Bosson présente *3 morts brutales*, conférence-performance qui accompagne l'exposition Autofiction, à partir de l'accident d'un véhicule autonome Uber qui causa la mort de Elaine Herzberg. L'occasion de dérouler une réflexion profonde sur la façon dont l'ingénierie produit des systèmes autonomes qui défont lorsqu'ils rencontrent l'inattendu.

CINQ ŒUVRES REPÈRES DE L'EXPOSITION AUTOFICTION

Le GPS épistolaire

Au début du siècle, les cartes sont assez incomplètes, les routes n'y sont pas numérotées, les panneaux pratiquement inexistantes. Afin de faciliter la mobilité automobile, l'entreprise Michelin publie, dès 1900, son guide rouge distribué gratuitement et offrant « tous les renseignements qui peuvent être utiles à un chauffeur voyageant en France, pour approvisionner son automobile, pour la réparer, pour lui permettre de se loger et de se nourrir ». Pour accompagner le guide, André Michelin installe en 1908 à Paris le Bureau d'itinéraires. Pendant plus de vingt ans, celui-ci va répondre personnellement, par voie postale, aux demandes d'itinéraires des automobilistes en France et en Europe. Ils reçoivent donc par courrier un itinéraire décrivant en détail les routes qu'ils devront emprunter, mais aussi les curiosités qu'ils croiseront sur leur route.

Computer / Comuter

Le C5 Sinclair représente un tournant dans la compréhension du futur de la mobilité. Sir Clive Sinclair, un entrepreneur à succès de la micro-informatique anglaise des années 1980, se lance avec 30 ans d'avance dans un rapprochement audacieux entre « computer » et « comuter » : avec son tricycle C5 à assistance électrique, il perçoit un lien que Google fera en 2010 avec sa *Google car*, entre logique computationnelle et gestion des commutations interurbaines. En tentant de désenclaver la périphérie urbaine étalée par un moyen de transport léger et électrique, il cherche à relier les infrastructures avec un objet au design semi-domestique. Le designer Gus Desbarats, dont ce fut le premier projet à peine sorti du Royal college of Art, lui donna cette étrange apparence de maquette à la taille anormale. L'innovation était clairement du côté de la commutation, reliée à l'univers informatique de l'inventeur.

Composite artisanal

L'automobile est un composite de matériaux et de savoir-faire qui furent intégrés sous forme industrielle, allant parfois jusqu'à entièrement s'automatiser. Dans cette histoire invisibilisée mais pourtant en constante évolution, Eric van Hove recherche la confrontation entre un *arts and crafts* encore très présent au Maroc et l'arrivée massive de véhicules européens d'occasion, objets abîmés et usés, en pièces détachées mais à forte valeur ajoutée : de cette confrontation naît, selon ses termes, « une sculpture socio-économique vivante », à partir de laquelle l'artiste a commencé à travailler à « une renaissance de l'artisanat dans le XXI^e siècle post-fordiste ».

Pièces rattachées

Pour rendre le parc automobile plus propre, les automobiles en fin de vie sont remplacées par des modèles plus propres - électriques ou hybrides - via la prime à la casse ou la prime à la conversion. Ces mesures ont pour effet secondaire de générer un grand nombre de déchets automobiles. Afin de tirer profit de ce gisement, Nathan Cussol imagine une filière alternative à l'industrie automobile pour plus de circularité et à une échelle locale. Il conçoit alors des composants standards et rationalisés qui accompagnent le rétrofit (conversion à l'électrique de la base roulante existante) de modèles automobiles très répandus (comme la Clio), pour les rendre à nouveau adaptés à un usage quotidien.

Darwinisme mécanique

« À la fin des années 60, le gouvernement de l'URSS s'est lancé dans la recherche d'une voiture ouest-européenne capable de survivre à la barbarie des *autobahns* slaves et de devenir, une fois pour toutes, la voiture phare de la famille soviétique. L'expérience avec la Moskvitch ayant été franchement désastreuse, après une période d'essais avec plusieurs candidates, ils ont finalement trouvé une gagnante : la Fiat 124. Bien qu'il s'agisse d'une magnifique voiture, les ingénieurs russes ont dû modifier plus d'un petit détail (moteur, freins, suspension...) avant de la déclarer adaptée à la rude topographie soviétique. Après la signature d'un accord commercial rendant possible la collaboration industrielle entre Lada et Fiat, l'année 1970 voit la naissance de la désormais légendaire VAZ-2101, ou Zhiguli, ou Lada 1200. » Telle est l'introduction de la curatrice Daleysi Moya au 100 collages de *Ladas* de Ezequiel O.Suarez : la Lada qui atterrit finalement à Cuba au tournant des années 1970 continue sa mue, confrontée aux pratiques cubaines de désobéissance technologique, dans le cadre politique du blocus de l'île. L'objet automobile est plus systémique que jamais, traversant les continents, modifié par la géopolitique et aboutissant à une réappropriation socio-politique de sa dimension technique.

Bureau d'Itinéraires Michelin
Affiche, 1923

© Collection l'Aventure Michelin



C5 Sinclair

Concepteur : Sir Clive Sinclair, designer :
Gus Desbarats. Sinclair Research, 1985.
Tricycle électrique monospace, moteur
électrique 250W, batterie 12V



Eric van Hove
Untitled 2 Garage Verona 2020
© Bard El Hardag



Nathan Cussol
Ni Fast Ni Furious 2022
Projet de diplôme de master en
Création Industrielle à l'ENSCI-
Les Ateliers, 2023
© Véronique Huyghe



Ezequiel O. Suárez,
Ladas (joven negro con mentón),
collages, 2004-2015]



Frédéric et Tom Danos
Uber Scotch, 2021
© Copyleft



CID - CENTRE D'INNOVATION ET DE DESIGN au Grand-Hornu

Site du Grand-Hornu
Rue Sainte-Louise 82
B-7301 Hornu

+32 (0)65 65 21 21
info.cid@grand-hornu.be

www.cid-grand-hornu.be

 cidgrandhornu
 cidgrandhornu

PRÉSIDENTE

Fabienne Capot

DIRECTRICE DU CID

Marie Pok

SERVICE DE LA COMMUNICATION

Massimo Di Emidio
+32 (0)65 61 39 11
massimo.di_emidio@hainaut.be

CONTACT POUR LA PRESSE

Sophie Carrée PR
Photo : sophiecarree.be/press
+32 (0)2 346 05 00
press@sophiecarree.be
www.sophiecarree.com

HEURES D'OUVERTURE

Tous les jours de 10h à 18h, sauf le lundi.
Le site du Grand-Hornu est fermé les 24, 25, 31 décembre et le 1^{er} janvier.

Les services administratifs peuvent être joints tous les jours ouvrables de 8h à 16h30.

PRIX D'ENTRÉE

- Billet combiné Site du Grand-Hornu / CID / MACS : 10 €
- Réduction : 2 € ou 6 €
- Tarif groupes (minimum 15 pers.) : 6 €
- Groupes scolaires : 2 €
- Gratuit pour les enfants de moins de 6 ans
- Gratuit le 1^{er} dimanche du mois
- Audio-guidage pour la découverte du site historique : 3 €
(FR / NL / ALLEM / ANGL / IT / ES)

Visite guidée gratuite pour les individuels

- du mardi au samedi à 11h pour le site historique, à 15h30 pour l'expo de design

- le dimanche à 15h pour le site historique, à 16h30 pour l'expo de design

RÉSERVATIONS

Visites guidées (sur réservation) des expositions et / ou du site historique
(FR / NL / ALLEM / ANGL).

+32 (0)65 61 39 02
reservations@grand-hornu.be

RESTAURATION

Dirigé par Olivier Devriendt, ancien second de Sang Hoon Degeimbre à L'Air du Temps, le restaurant **Rizom** propose une cuisine à la croisée des cultures.

info@rizom-restaurant.be
www.rizom-restaurant.be
+32 (0)65 61 38 76

PARTENAIRES



