

LE QUOTIDIEN DE L'ART

Fonds Renault
pour l'art
et la culture

06.2024



Renault crée un fonds
de dotation pour l'art

Dan Rawlings
transfigure
la R5 E-Tech

Une exposition
d'œuvres
d'Erró inédites

GRATUIT



Luca de Meo

CEO de Renault Group

« Renault a toujours soutenu des formes d'art innovantes, avant même qu'elles soient institutionnalisées. »

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANIE PIDDA

Une vente d'une partie de la collection Renault s'est tenue le 6 juin dernier chez Christie's, ce qui a provoqué des réactions auprès de certains artistes et ayants droit. Pourriez-vous revenir sur ce qui l'a justifiée ?

Quelle était votre intention ?

Mon intention, c'est de pérenniser le lien entre Renault Group et l'art. C'est précisément pour inscrire cette aventure à la fois plus en profondeur, dans toutes les strates de l'entreprise, et dans la longue durée, qu'il est essentiel que la collection vive. Elle ne peut pas le faire à l'abri des regards, stockée dans des entrepôts. Elle ne doit pas non plus être figée, nostalgique. Notre entreprise a énormément changé pendant ces 50 dernières années, le monde aussi, pourtant la collection est restée la même.

La vente n'est pas un objectif en soi, mais une démarche nécessaire pour repartir en trombe et investir dans l'art contemporain et la création. Chez Renault Group, le mécénat est tiré par des enjeux sociaux majeurs, autour de la mobilité inclusive et de la sécurité routière. Je n'ai pas souhaité l'appauvrir pour financer notre retour dans l'art, après de longues années, voire des décennies, durant lesquelles la collection a été négligée, à l'heure où l'entreprise est, par ailleurs, confrontée à des défis technologiques et industriels immenses.

Nous avons préparé minutieusement depuis 14 mois ces décisions, en commençant par cartographier la collection, pour la comprendre de l'intérieur et en dégager les lignes

structurantes : c'est essentiel pour pouvoir envisager son avenir. La cession d'une petite partie des œuvres va permettre de renforcer notre collection, l'enrichir et la rendre accessible au grand public.

En quoi est-il nécessaire de créer un fonds de dotation pour réactiver la collection historique et la poursuivre avec des commandes à des artistes contemporains ?

Alors qu'elle a été initiée il y a près d'un siècle, avec l'embauche à plein temps du jeune photographe Robert Doisneau, la fabuleuse collection d'art de Renault était devenue invisible, remise dans des entrepôts. Nous avons souhaité l'inscrire en profondeur et durablement dans l'entreprise, et la relancer immédiatement, avec une politique volontariste de soutien, de commande, d'acquisition et de diffusion, confiée au Fonds Renault pour l'art et la culture. Le produit de la vente et les centaines d'œuvres que nous conservons y seront intégralement déposés. L'engagement de Renault en faveur de la création contemporaine est ainsi pérennisé : le lien avec l'art d'autrefois renforce le lien avec l'art d'aujourd'hui et de demain.

Il est important de se rappeler que Renault a toujours soutenu l'art, en particulier les arts nouveaux, ou « tendance ». Aujourd'hui, qu'est-ce qui est à la fois populaire et pas encore institutionnalisé dans l'art contemporain ? Le street art. Il est encore temps de constituer la collection de street art de référence que demain tout le monde nous

« Renault Art Collection. Erró. Dan Rawlings »

du 15 juin au 7 juillet 2024,
du mardi au dimanche

Maison 5
66, rue Saint-Dominique
75007 Paris

maison5.renault.com

Le Fonds Renault pour l'art et la culture de Renault est dirigé par Catherine Gros et conseillé par Claudia Ferrazzi et par Stéphane Corréard (Viarte).

Façade de l'entreprise Renault à Boulogne-Billancourt, avec des médaillons de Jérôme Mesnager.

© Photo Douce D'Ivry.

Ci-dessous : Bâtiment de Renault à Boulogne-Billancourt avec les « Hommes blancs » de Jérôme Mesnager

© Photo Douce D'Ivry.



enviera. C'est d'autant plus urgent que ce mouvement est né en France, et qu'il a ici une histoire magnifique, qui inspire le monde entier. Un peu comme Renault...

Le premier artiste invité est Dan Rawlings, comme l'illustre cette exposition. Est-ce que toutes les interventions se feront à l'occasion de la sortie d'une nouvelle voiture, pour créer ainsi une collection d'art cars ?

Renault a toujours soutenu des formes d'art innovantes, avant même qu'elles soient institutionnalisées. Le street art est la nouvelle étape cohérente avec les points forts de notre collection (photographie humaniste, Nouveau Réalisme, art cinétique, Jean Dubuffet), qui vont tous dans le même sens : un art qui reflète la vie quotidienne, un art en mouvement qui cherche à atteindre « l'homme du commun ».

Nous avons commencé à soutenir le street art dès l'an dernier, pour son 60^e anniversaire, avec des artistes comme Gérard Zlotykamien et Jérôme Mesnager, qui entretiennent eux-mêmes des liens forts avec l'un des principaux Nouveaux Réalistes. Mais nous n'avons pas d'a priori. *Bourgeon* de Dan Rawlings est une sculpture originale s'inscrivant dans la démarche de son auteur, qui recycle souvent des véhicules, mais aussi des pompes à essence ou des panneaux routiers. Ses motifs végétaux nous rappellent que la nature sait reprendre ses droits dès que l'homme l'y autorise. Je suis sensible à sa proposition, au moment où Renault propose sur le marché les premières voitures « pop » 100 % électriques. Nos prochaines acquisitions et commandes seront à l'avenant : nous cherchons à magnifier le meilleur du travail des artistes, et le partager avec toute notre communauté, à commencer naturellement par nos salariés, pour lesquels nous voulons créer la première artothèque d'entreprise.

Dan Rawlings,

Nature-delivers,

2015, Kendall Calling Festival, Cumbria, Royaume-Uni..

© Dan Rawlings.





Erró,
Motor Scape (Renault 5),
1984, peinture
glycérophtalique sur toile.
Collection Fonds Renault pour
l'art et la culture, Boulogne.

© Erró/Adagg, Paris 2024.

Ci-dessous :
Erró,
Motor Scape (Renault 5)
(détail).

La R5, une citadine héroïne

L'aventure entre Renault et Erró s'est déployée dans les années 1980, ce dont témoigne l'exposition. On y découvre pour la première fois 20 collages inédits, ainsi que trois toiles dont deux monumentales.

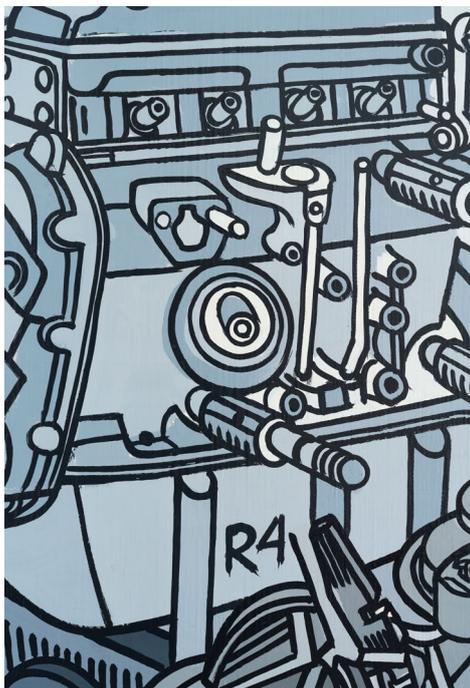
PAR LÉOPOLD VASSY

Si Erró a trouvé dans la BD une source d'inspiration intarissable, l'univers de la mécanique a été également chez lui le moteur d'une quête créatrice prolifique. De 1984 à 1986 naît ainsi une collaboration inédite entre Renault et le chef de file de la Figuration narrative, qui donnera naissance à la production d'une soixantaine d'œuvres, dont près de la moitié se déclinant autour de la célèbre R5. Avec cet hommage,

la citadine n'entre plus seulement au panthéon de l'automobile, mais aussi dans le paysage de l'histoire de l'art.

Des collages bien huilés

Les collages sont un fabuleux terrain d'expérimentation, où les pinceaux sont troqués pour les ciseaux et la peinture pour la colle. Il ne s'agit pas d'une simple superposition stérile d'images, le génie de l'artiste tient dans cette extraordinaire capacité à





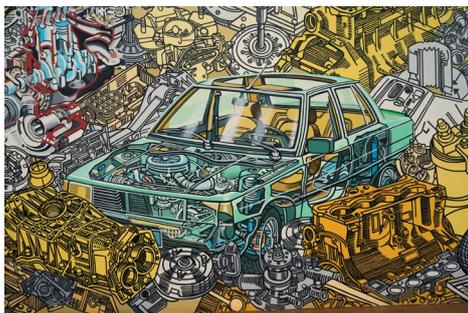
Erró

Artiste touche-à-tout, Gudmundur Gudmundsson, dit Erró, est né en 1932 à Ólafsvík, petite ville d'Islande. Son art est protéiforme et se décline autour d'une nébuleuse de médiums : de la gravure au collage, en passant par la peinture, le dessin, la sculpture, et même la vidéo ou la performance. En 1958, il s'installe à Paris, côtoie les membres du surréalisme, et débute la pratique du collage. Dans les années qui suivent, il co-fonde aux côtés d'artistes tels que Valerio Adami ou Télémaque le mouvement de la Figuration narrative, en réaction à l'abstraction et au Nouveau réalisme. En 1963, il se rend à New York, où il découvre le pop art, dont il s'inspire en ajoutant une touche critique sur la société de consommation. L'année d'après, il expose dans la célèbre Gertrude Stein Gallery, puis dans de grandes institutions : du musée d'art moderne de Paris au Centre Pompidou, en passant par le Museum moderner Kunst Stiftung de Vienne, la galerie Perrotin (New York) ou le Musée d'art contemporain de Lyon.

Erró dans son atelier à Paris en mars 2024.

© Photo Gunnar B. Kvaran.

les fusionner, à jouer de leur sémantique et de leur charge allusive pour créer de nouvelles grilles de lecture : avec Erró, 1 + 1 = 1. Ici, les publicités de la R5 découpées dans des magazines, sont associées à de célèbres tableaux. Ces associations véhiculent des contrastes forts, en faisant dialoguer ce que tout semble opposer : les chefs-d'œuvre de l'art d'une part, la culture industrielle et populaire d'autre part. Ce métissage trouve d'ailleurs un écho tout particulier avec le lancement de la nouvelle R5 E-Tech : à mi-chemin entre tradition et innovation. Ainsi retrouve-t-on la citadine dans le tableau *Daniel dans la fosse aux lions* de Rubens, symbole de la résurrection du Christ. De même, l'automobile est placée au rang d'icône, en la substituant à l'enfant Jésus dans le *Diptyque de Melun* de Jean Fouquet ou en l'intégrant dans *L'Annonciation du Cestello* de Botticelli.

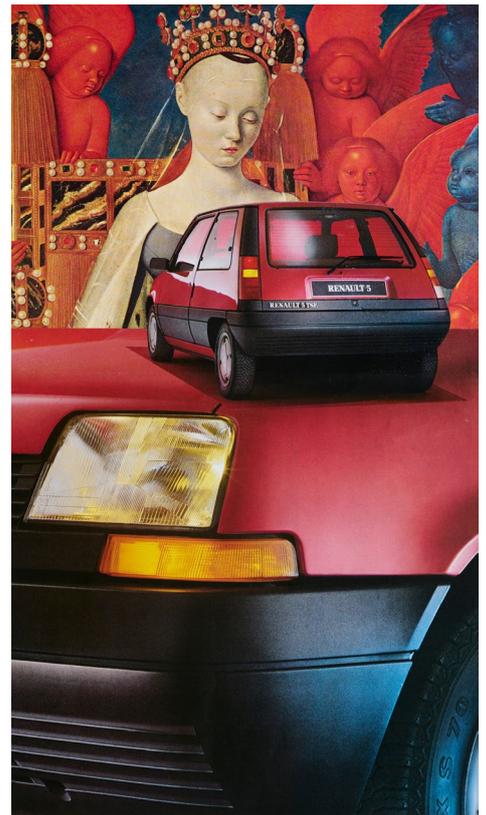


© Erró/Adagg, Paris 2024.

La voiture flirte également avec l'érotisme de Gauguin, d'Ingres ou de la blonde odalisque de Boucher. Quant aux références aux toiles de Magritte, elles témoignent de son héritage surréaliste, dont il a côtoyé les membres à l'aube des années 1960.

Des paysages mécaniques

Sur les trois toiles exposées, deux sont issues de la série « Scapes », contraction du mot anglais *landscape* signifiant paysage. Cette série, initiée à partir de 1963, lorsque l'artiste découvre New York, se caractérise par une horreur du vide : l'espace est saturé de motifs répétitifs. Dans un apparent désordre méticuleusement organisé, s'amoncelle une nébuleuse de pièces mécaniques constituée de cylindres, pistons, boulons ou écrous : la peinture vrombit quand Erró se fait paysagiste de la mécanique ! Cette sensation de vertige est accentuée par la ligne d'horizon extrêmement haute, qui agit comme une fine fenêtre de sortie. Mais aussi par l'usage de la perspective atmosphérique qui apporte une profondeur, où les dégradés s'estompent délicatement à mesure que le regard se perd dans le lointain. On ne sait littéralement plus où regarder, où porter son attention : contempler ces Scapes, c'est aussi prendre le risque de s'y perdre.



Erró,

Motor Scape (Renault 5), (détail).

1984, peinture glycérophtalique sur toile. Collection Fonds Renault pour l'art et la culture, Boulogne.

© Erró/Adagg, Paris 2024.

Erró,

Madonna (série Powered by Renault),

1984-1986, collage sur papier. Collection Fonds Renault pour l'art et la culture, Boulogne. D'après Jean Fouquet, *Madone entourée de séraphins et de chérubins*, vers 1452-1458, Musée des Beaux-Arts d'Anvers, Belgique.

© Erró/Adagg, Paris 2024.



© Photo Clément Choulot.

Dan Rawlings, orfèvre sur carrosserie

La sortie de la nouvelle R5 E-Tech marque le renouveau de la collection Renault à travers une commande au *street artist* britannique Dan Rawlings, qui revisite la R5 nouvelle génération dans les ateliers qui ont vu naître sa petite sœur.

PROPOS RECUEILLIS PAR STÉPHANIE PIDDA

DAN RAWLINGS

Né en 1979, Dan Rawlings a d'abord fait ses armes dans le graffiti au cœur d'une usine abandonnée où se retrouvaient des graffeurs de Londres, de l'Essex et de tout le Royaume-Uni, d'où son goût pour l'esthétique d'un monde industriel en ruine. Concerné par les enjeux du réchauffement climatique, il s'approprie des artefacts en métal rouillé qu'il travaille en dentelle végétale, pointant la responsabilité de l'industrie pétrolière. Ses œuvres apparaissent comme des vanités, rappelant que notre avenir est fragile, tout comme la nature.

Dan Rawlings dans son atelier, 2022.

© Courtesy Chenus Longhi.



Vous avez travaillé dans les ateliers historiques pour créer cette œuvre. Pouvez-vous en parler ?

ElectriCity, le pôle industriel électrique de Renault à Douai, n'est pas un atelier comme un autre ! Après 40 ans de « pause », j'ai eu la chance d'inaugurer un nouveau cycle d'accueil d'artistes dans les usines Renault, aux côtés des opérateurs et de la chaîne de montage de la nouvelle R5 E-Tech : je me suis senti comme un enfant dans un magasin de jouets ! J'espère avoir apporté aux équipes Renault autant qu'ils m'ont, eux, transmis.

Comment avez-vous travaillé ?

J'ai toujours travaillé dans la solitude de ma campagne anglaise, près de Stroud, donc j'ai vraiment dû sortir de ma zone de confort en allant travailler loin de mon atelier, et qui plus est,

dans un environnement très différent. Lorsque la nouvelle voiture a été livrée il y a quelques mois, j'ai démarré par des esquisses sur le véhicule, qui était à l'état de coque brut, puis je me suis lancé vite dans la découpe. Ensuite, j'ai peint la voiture, puis il y a eu la phase de remontage de tous ses éléments (excepté la batterie et quelques autres détails), et j'ai fini par peindre l'intérieur de la voiture en noir pour obtenir un vrai contraste avec le jaune de la carrosserie.

Est-ce vous qui avez choisi la couleur de la voiture ?

La R5 turbo des années 1980 a toujours été jaune dans mon esprit, c'est mythique, donc ça me paraissait naturel de conserver cette identité. Néanmoins, maintenant que je suis en train de réaliser la seconde œuvre – avec une R5 vintage, les deux voitures ont 50 ans d'écart –, je suis en phase de réflexion, et je n'ai encore décidé ni de la couleur ni du rendu que j'allais lui donner. La voiture *vintage* doit faire écho à la E-Tech, mais je réfléchis à la façon dont elles peuvent brouiller les repères du spectateur entre passé et futur, une approche qui caractérise aussi mon travail.

Vous avez l'habitude de prendre en compte des objets métalliques déjà attaqués par la corrosion, or la R5 E-Tech est toute neuve. Est-ce que vous avez traité cette carrosserie pour qu'elle rouille justement ?

Non, j'ai adapté mon processus, car c'est aussi la première fois que je travaille sur une voiture électrique, ce qui change beaucoup de choses pour





Dan Rawlings,

Bourgeon.

© Photo Clément Choulot.

Ci-dessous :

Dan Rawlings à Douai.

© Photo Christophe Jumez.

moi. Mon discours sur la relation entre l'homme et l'industrie, ainsi que la persistance de la nature, a dû s'adapter à ce projet qui parle de l'électrique et des choix écologiques qui s'imposent. Cette œuvre se situe ainsi dans le présent ou le futur proche, alors que dans mon travail nous projettes dans un univers dystopique où la nature a repris ses droits. Ma dernière grande

exposition, qui s'est tenue en 2022 au château Lamazière de Cormeilles-en-Parisis, s'appelait d'ailleurs « 2052 », date à laquelle on situe l'épuisement des réserves mondiales de pétrole. Ce projet avec Renault m'a imposé de penser le présent, et notre responsabilité ici et aujourd'hui.

Est-ce que vous avez développé une symbolique autour des fleurs et de la végétation que vous avez sculptées ?

Toutes les silhouettes végétales que je sculpte représentent des espèces de plantes sauvages qui poussent naturellement dans les friches industrielles, dans les zones délaissées par l'homme, et qui repoussent quel que soit le niveau d'hostilité de leur environnement. Je tends à montrer que la nature ainsi régénérée de façon poétique peut être amenée à nous survivre, et c'est cette résilience qui porte un message d'espoir.

Quel est le devenir de votre R5 E-Tech présentée chez Maison 5 et de la R5 vintage à venir ?

Le Fonds Renault pour l'art et la culture acquiert ces deux œuvres.





Je suis extrêmement honoré de voir ma R5 E-Tech présentée aux côtés d'œuvres historiques d'Erró à Maison 5, et encore plus de représenter un tel renouveau dans l'histoire qui lie Renault avec l'art contemporain. Les deux voitures seront ensuite réunies au siège de Renault à Boulogne-Billancourt, sur l'île Seguin, avant de retourner sur le lieu de production, l'usine de Douai, où elles seront en exposition permanente pour les 3 000 et quelques salariés du site.

Dan Rawlings,

Future returns,

2021, visual Arts Centre
Scunthorpe, Royaume-Uni.

© Dan Rawlings.

Dan Rawlings à Douai.

© Photo Christophe Jumez.



Retrouvez toutes nos offres d'abonnement
sur lequotidiendelart.com/abonnement

Le Quotidien de l'Art est édité par Beaux Arts & cie,
sas au capital social de 2 153 303,96 euros

9 boulevard de la Madeleine – 75001 Paris
rcs Nanterre n°435 355 896 - CPPAP 0325 W 91298 issn
2275-4407 www.lequotidiendelart.com – un site internet hébergé
par Platform.sh. 131, boulevard de Sébastopol, 75002 Paris, France
– tél. : 01 40 09 30 00.

Président Frédéric Jousset

Directrice générale Solenne Blanc

Directeur de la rédaction Fabrice Bousteau

Directeur général délégué et directeur de la publication

Jean-Baptiste Costa de Beauregard

Éditrice adjointe Constance Bonhomme

Rédacteur en chef Rafael Pic (rpc@lequotidiendelart.com)

Rédactrice en cheffe adjointe, en charge de L'Hebdo

Magali Lesauvage (miesauvage@lequotidiendelart.com)

Rédactrice en cheffe adjointe, en charge du Quotidien

Alison Moss (amoss@lequotidiendelart.com)

Cheffe de rubrique Marine Vazzoler

(mvazzoler@lequotidiendelart.com)

Rédactrice Jade Pillaudin

Coordination éditoriale Stéphanie Pioda

Contributeur de ce numéro Léopold Vassy

Directeur artistique Marin Muteaud

Maquette Anne-Claire Méry

Secrétaire de rédaction Aude Jouanne

Iconographe Lucile Thépault

Régie publicitaire advertising@lequotidiendelart.com

tél. : +33 (0)1 87 89 91 43 Dominique Thomas (directrice),
Peggy Ribaut (Pôle Art), Hedwige Thaler (Pôle hors captif),
Juliette Jabet (Marché de l'art), Thibaut Perrault (Institutionnel),

Studio technique studio@lequotidiendelart.com

Abonnements abonnement@lequotidiendelart.com

tél. : 01 82 83 33 10

© ADAGP, Paris 2024, pour les œuvres des adhérents.

Couverture © Erró/Adagp, Paris 2024.