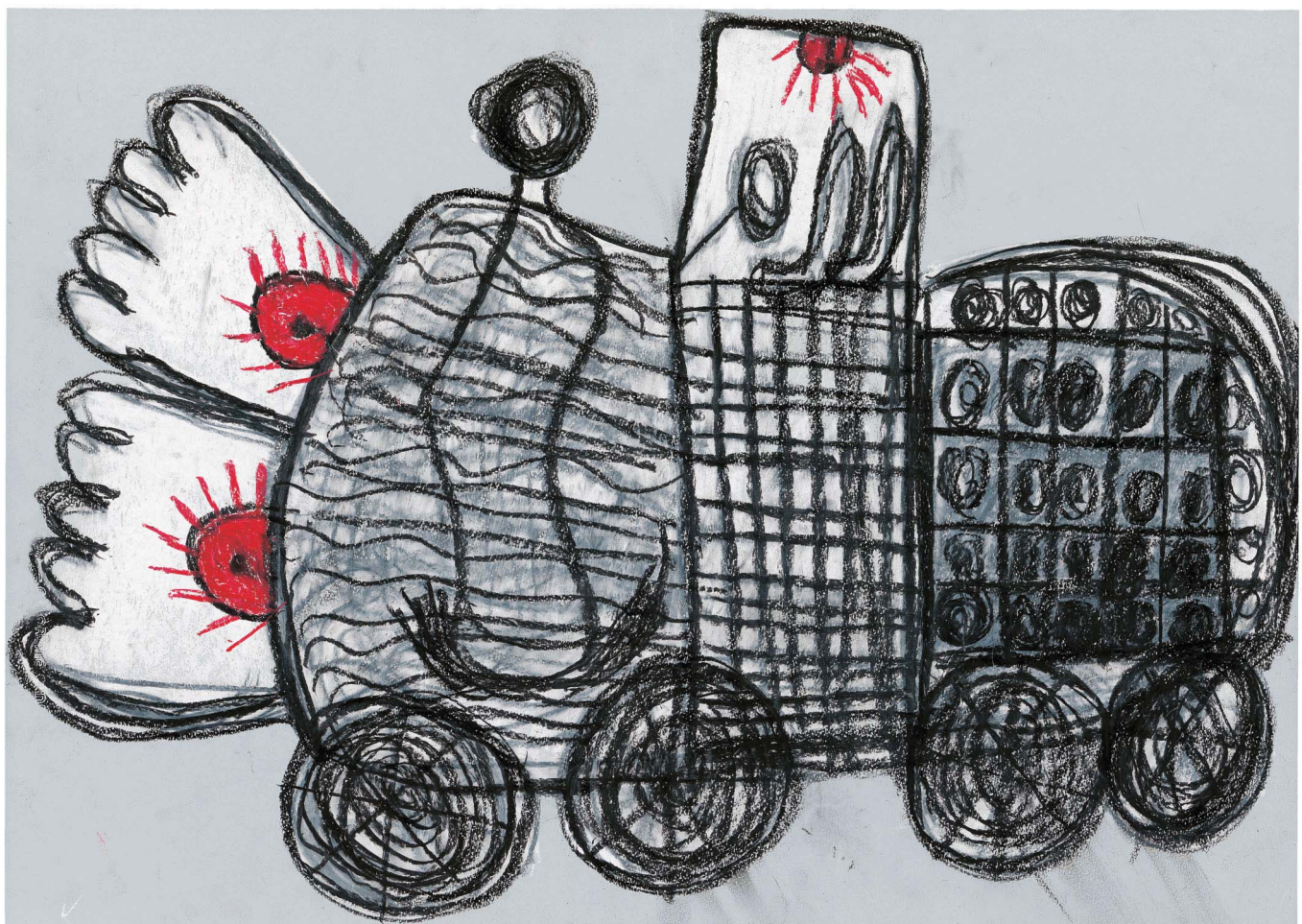


Auto. 1° 20.9.1972. Bachley Josef.



PARIS
MOSCOU
PEKIN EN
1994

JEUDI 8 JUILLET 1993
LUNDI 12 JUILLET 93

FUTURES
PEUGEOT-TALBOT

FRANCE-INTER
PRG LA 5
Cinq 5

TOYOTA
PEUGEOT 709GTi
FUTURE
PEUGEOT 509GTi

TALBOT

MICHELIN
AUTO-PLUS
PEUGEOT

EN
1998

00000
PEUGEOT
306 GTi
PEUGEOT
606 GTi
PEUGEOT
506 GTi

2550
PEUGEOT
TALBOT

EUROPE 1

AUTO-PLUS

FRANCE-INTER
RMC Monte-Carlo
RTL-RTCF
EUROPE 1

LUNDI
5
JUILLET
1993

MERCREDI 14 JUILLET 1993

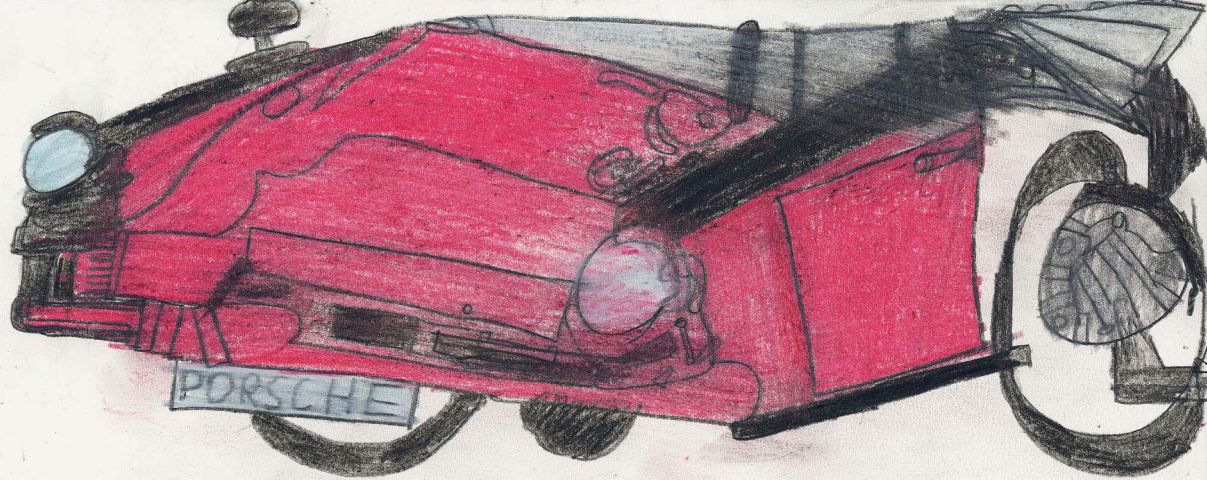
DES NOUVELLES
PEUGEOT-TALBOT
EN 1998-1999

RENAULT elf

MARDI 6
JUILLET
1993
L'APRES
LA PEUGEOT
306 GTi
C'EST AUTOURE
AUX 506 GTi

PEUGEOT-TALBOT-MATRA

LUNDI 5 JUILLET 1993
SUR EUROPE 1 A 18H20 DECOUVERTE







8000007
100000
7000008

HAUSER
JOHANN.



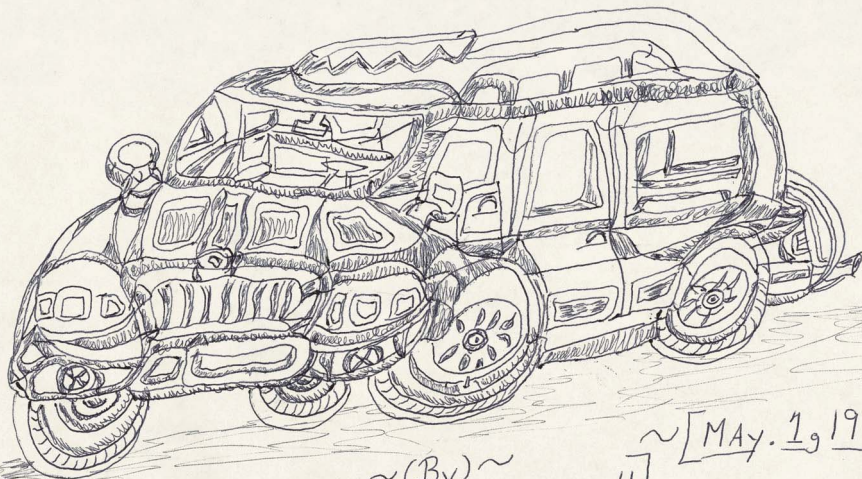
1890. Franz Kernbeis



EN SOUVENIR DU BAT
MAJOR DAVELT
MERE PAR DES
VAUDOIS



M M
M M
r r

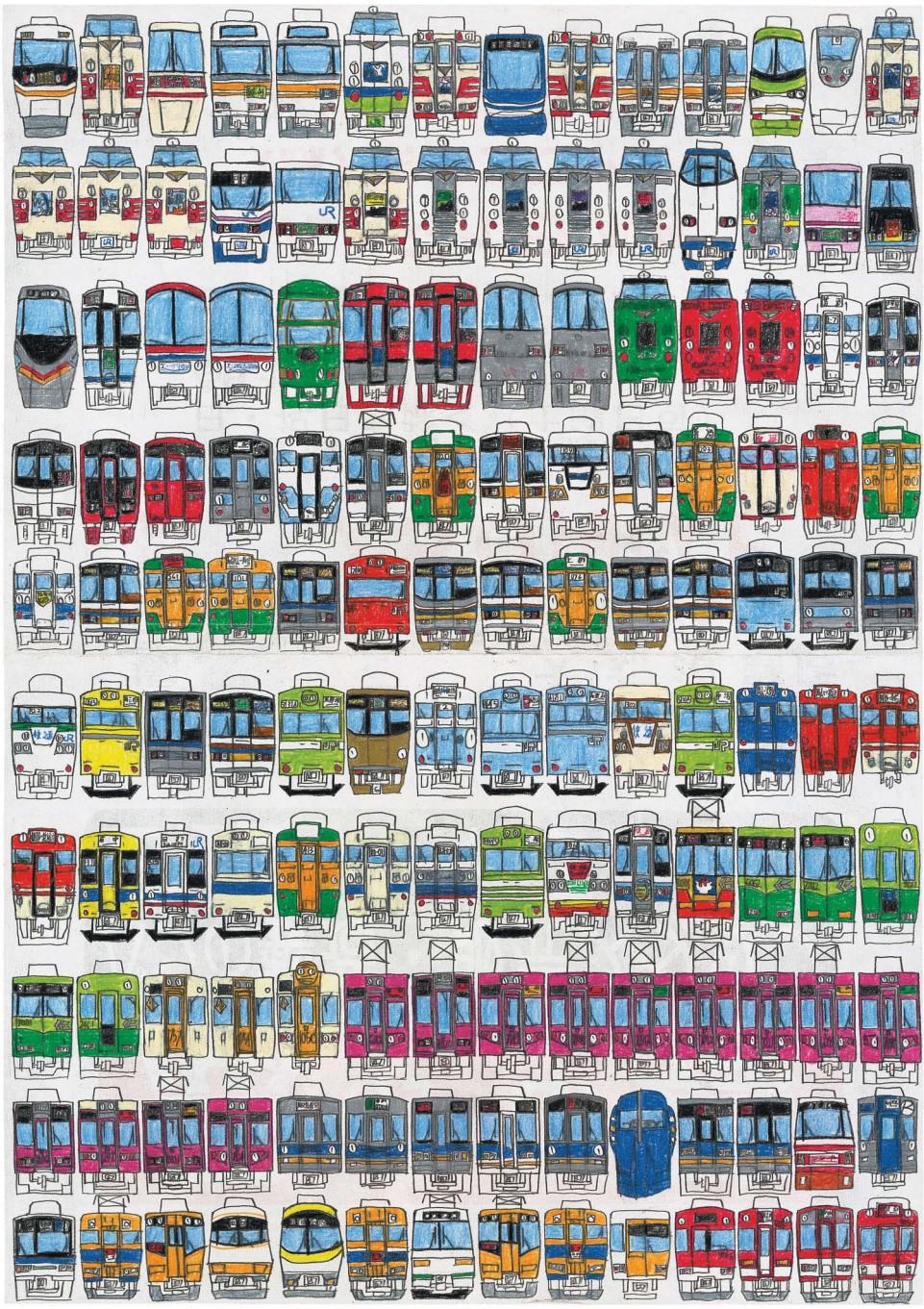


~ [MAY. 1, 1998.] ~

~ (By) ~

["GET-A-ROUND - CAR"]

["GENE'S - ART'S - INC'S"]

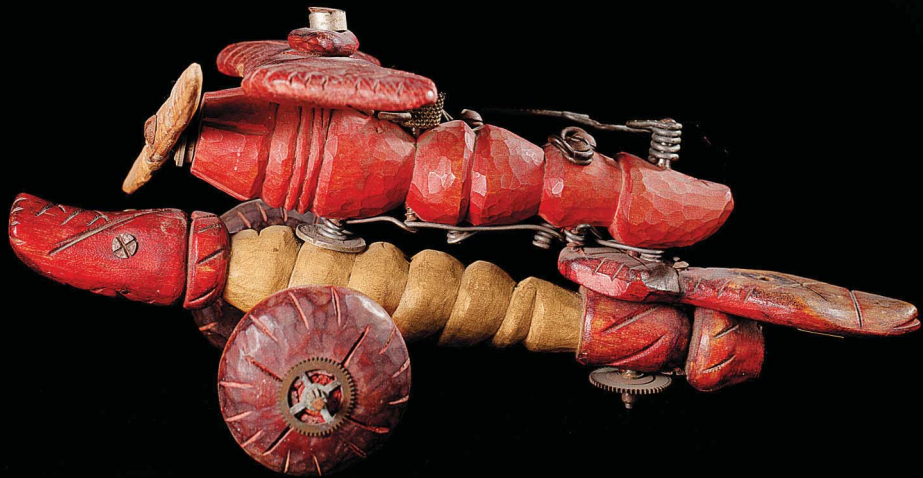




«Sommi Courmel»
«Le Provoce»
m

«Le P. Le Guillaume»

«88 x 46»
«L'annéants»
m





MODEL

ACTIVE

SP-690

ARNHEMSE
KOERIER

Marlboro

ARNHEMSE
KOERIER

HET GROOTSTE GRA
VOOR ARN

ARNHEMSE KOERIER HEM EN OMGEVING

In d'lij
COI

Van
K



LONDON TRANSPORT
SINGLE LINE CANCELLATION
YOU MUST TO
TRAVEL FIRST THE
LONDON TRANSPORT
DISTRICT LINE
DIRECTION TO
MAY BE CANCELLED
DURING
WORKING
HOURS

NEAR TRAIN LINE

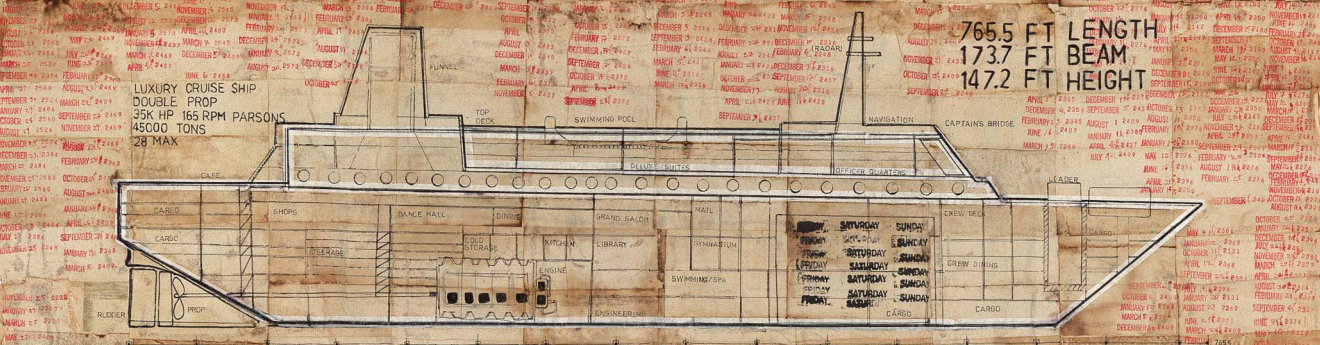
When in London
LUNCH OR DINE AT
PRIMIER

WANDERLUST
BRIAN'S BEST
OVER 75 SETS OF THE
HIGHEST QUALITY
London Interiors of famous
Cathedral and historic buildings
of the Royal Family
Ambassadors and historical
theatre country
Italy, Spain

CEOPATRA

WAY OUT

<p>20</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>	<p>21</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>	<p>22</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>	<p>23</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>	<p>24</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>	<p>25</p> <p>DECEMBER 2019</p> <p>FRIDAY</p> <p>SATURDAY</p> <p>SUNDAY</p>
---	---	---	---	---	---



765.5 FT LENGTH
173.7 FT BEAM
147.2 FT HEIGHT

LEAVE YOUR REVERIES AND GO ON A BIG TRIP THIS WEEKEND

THREE DAY HAWAIIAN ISLANDS EMERALD

500 YEAR SPECIAL

WEEKEND CRUISER

GEORGE WIDENER



COLLECTION DE L'ART BRUT LAUSANNE

DOSSIER DE PRESSE

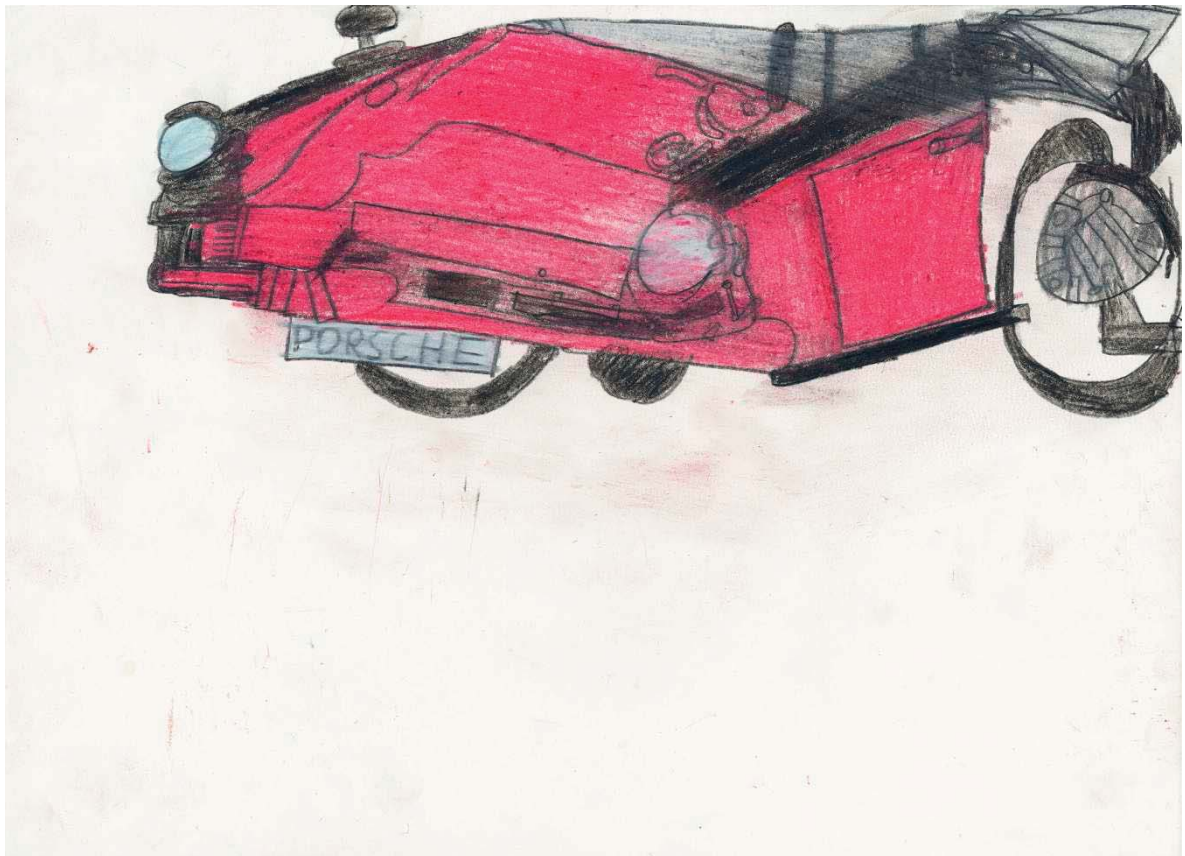
Conférence de presse :

jeudi 7 novembre 2013, 11h,

à la Collection de l'Art Brut, Lausanne

Inscription : Sophie Guyot, attachée de presse

sophie.guyot@lausanne.ch



VÉHICULES

Exposition temporaire

du 8 novembre 2013 au 27 avril 2014

Avenue des Bergières 11, CH – 1004 Lausanne

www.artbrut.ch, art.brut@lausanne.ch, +41(0)21 315 25 70

Véhicules

La Collection de l'Art Brut, dont la valeur historique est unique, compte aujourd'hui plus de 60'000 peintures, dessins, sculptures, œuvres textiles et écrits. Afin de mettre en valeur cette richesse, la nouvelle directrice Sarah Lombardi propose une série d'expositions réunissant exclusivement des œuvres appartenant à l'institution lausannoise. Intitulées « Les Biennales de l'Art Brut », celles-ci se tiendront tous les deux ans et permettront de sélectionner, à travers une thématique commune, aussi bien des travaux n'ayant encore jamais été présentés, que d'autres déjà exposés, mais abordés dans une perspective particulière.

Cette première édition est consacrée au thème des moyens de transport. Elle regroupe plus de 200 œuvres réalisées par quarante-deux auteurs et révèle à la fois les singularités de leur production respective et la diversité des techniques, des matériaux, des dimensions ou des langages formels employés. La manifestation est accompagnée d'une publication en deux langues (français/anglais), qui lance une nouvelle série intitulée *Art Brut, la collection*, co-éditée en collaboration avec 5 Continents Editions (Milan). Cet ouvrage majeur, diffusé au niveau international, permettra une visite virtuelle des collections.

Qu'ils soient conçus pour se déplacer dans les airs, sur terre ou sur l'eau, les véhicules, des plus rudimentaires aux plus techniques, ont toujours fasciné l'homme. Rattachés au monde de l'enfance avec lequel les auteurs d'Art Brut gardent un lien privilégié, ils incarnent aussi une idée de puissance, à la fois physique ou sexuelle, qui prolonge les aptitudes humaines.

Certains créateurs d'Art Brut ont fait du véhicule leur unique sujet ; toute leur production apparaît alors comme la déclinaison d'un seul et même motif. Ils établissent ainsi des listes, des séries ou des répertoires où chaque spécimen d'avion, de voiture ou de train est disposé avec ordre et précision, à l'image des dessins de Motooka Hidenori, David Braillon ou Gregory Blackstock. La classification presque maniaque et la rigueur leur semblent nécessaires, révélant leur besoin d'organisation, voire d'appropriation du monde.

D'autres portent un intérêt à l'univers élargi des moyens de transport. Ce thème indissociable de la notion de déplacement et de voyage peut être synonyme de découverte et d'expérience, comme chez Willem Van Genk, mais également de danger. L'aspect menaçant des véhicules, le chaos inquiétant généré par la multitude d'engins en mouvement est illustré dans l'exposition par Lorna Hylton ou Shi Yi Feng.

André Robillard et Erich Zablantnik, eux, imaginent des constructions futuristes, des machines volantes, des engins à hélice ou à moteur. Portés par leurs rêves, ces utopistes se muent en mécaniciens avant-gardistes. Parfois, ils font preuve d'une curiosité aiguë pour la mécanique, d'un réel engouement pour le mouvement et les systèmes de roulement, à l'instar de Fausto Badari, Serge Delaunay ou Emile Ratier.

Par le biais de la création, nombre d'auteurs d'Art Brut – surtout ceux qui sont immobilisés de force – peuvent s'évader et fuir leur propre condition, recouvrant ainsi une certaine maîtrise de leur existence, souvent difficile. Pour Clément Fraisse, Auguste Forestier ou Sylvain Lecocq, le sujet des véhicules symbolise alors particulièrement ce besoin de liberté.

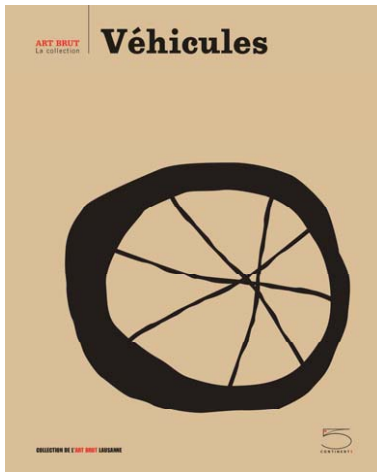
Puisse ce voyage à travers les collections du musée vous « dépayser » – terme cher à Jean Dubuffet – des territoires parfois trop coutumiers de l'art culturel.

Direction : Sarah Lombardi

Commissariat : Anic Zanzi, conservatrice à la Collection de l'Art Brut

PUBLICATIONS

Une publication en deux éditions (française et anglaise), accompagne l'exposition. Elle inaugure une nouvelle série intitulée *Art Brut, la collection*, co-éditée avec 5 Continents Editions (Milan), et diffusée au niveau international.

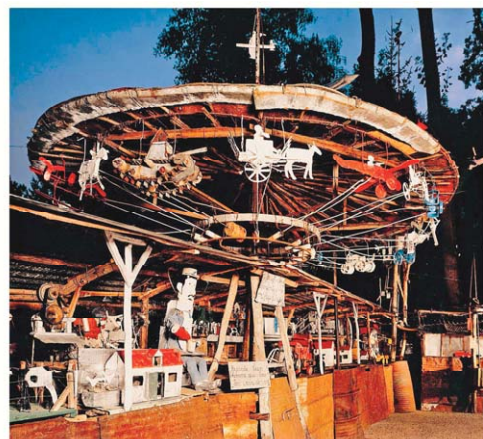


Michel Thévoz et Anic Zanzi, préface de Sarah Lombardi, *Véhicules*, Lausanne/Milan, Collection de l'Art Brut/5 Continents Editions, 2013, « Art Brut, la collection » sous la direction de Sarah Lombardi. 20,5 x 25,5 cm, 168 pages, 130 illustrations couleur.



Émile Ratier
Arc de triomphe, 1966
assemblage de bois et de matériaux divers
H. : 219 cm

parties sont soigneusement tracées au feutre. De la même manière que l'Américain Gene Merrill, il adapte le multiplication des points de vue et propose une image où l'on distingue simultanément le toit, l'avant, le côté, l'intérieur et le moteur de la voiture, comme si ses dessins devaient servir de mode d'emploi pour la construction d'un engin. Parfois, des textes, des slogans punchatifs et des pièces optiques, disposés sur le véhicule ou à côté, saturent la feuille, à tel point que le regard se perd. Fausto Badari montre lui aussi l'intérieur et l'extérieur des bus, des camions ou des machines agricoles qu'il dessine. D'un trait vigoureux, il semble même vouloir illustrer les moteurs en marche. Émile Ratier fait preuve quant à lui d'un réel engouement pour le mouvement et les systèmes de roulement. Toutes ses constructions sont articulées, et certaines sont constituées de plusieurs centaines de pièces de bois : manivelles, rouages, engrenages permettent d'activer ces



Pierre Avezard, dit *Petit Pierre*
Manège
La Fabuloserie, Dicy

* Auguste Frensch, dont les bateaux sont présentés dans l'exposition, réalisait aussi des jouets pour les enfants du personnel de l'hôpital de Saint-Alban dans lequel il résidait.

structures astucieusement fabriquées avec des bouts de bois, des couvercles de boîtes de conserve, des morceaux de toile et de fil de fer. Si Émile Ratier se consacre à la création de sculptures à l'âge de soixante-cinq ans, alors que sa vue s'affaiblit jusqu'à une cécité totale, il manifeste dès son plus jeune âge un esprit inventif et une ingéniosité particulière. Il élabore des machines à ouvrir ses enseignes ou à couper les topinambours, fabrique une voiture pour son chien (qui lui permet de transporter l'eau et le pain), une bicyclette en bois, ainsi que des brouettes. Il aime aussi les manèges, et en intègre dans ses œuvres. Tel le merveilleux *Manège de Petit Pierre*, situé à la Fabuloserie en France, ceux d'Émile Ratier font tourner nombre de véhicules. Les répliques de ces attractions de foire témoignent du désir et du plaisir d'amuser. Émile Ratier offre d'ailleurs volontiers aux enfants les objets qu'il fabrique, souvent montés sur des roues pour être tirés au bout d'une ficelle¹.

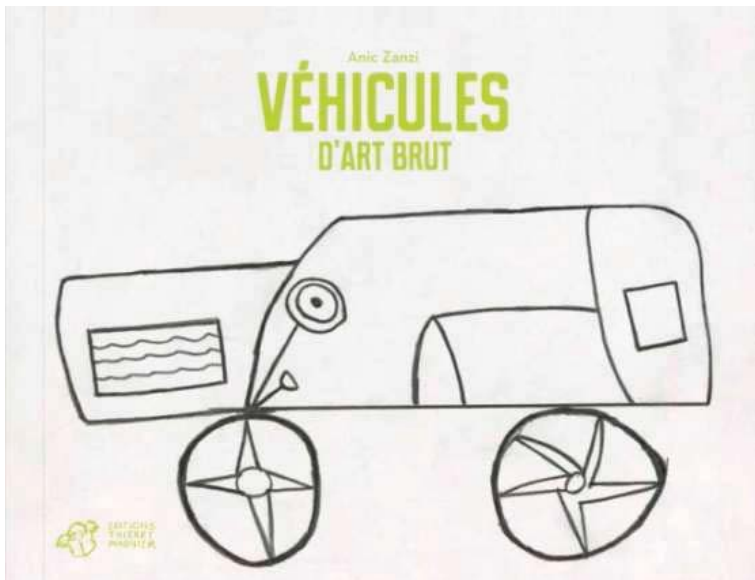
Extrait du texte d'Anic Zanzi *Voyageurs sans titre de transport*

« La multiplicité, l'abondance et la variété des modèles fascinent certains auteurs d'Art Brut. Afin de concevoir leurs inventaires personnels, ils se constituent leur propre documentation en accumulant des revues, des catalogues et des magazines spécialisés. C'est le cas notamment de Willem Van Genk, Motooka Hidenori et Helmut Nimczewski qui réalisent eux-mêmes des photographies pour leurs archives; pour sa part, Gregory Blackstock dessine en puisant dans sa mémoire phénoménale, tout en s'inspirant de planches de dictionnaires. Dans leurs compositions, Motooka Hidenori et David Braillon cherchent à recenser de manière exhaustive tous les types de trains qu'ils connaissent, alors que Han Ploos Van Amstel et Serge Delaunay sont obnubilés par les quatre-roues. Les uns et les autres établissent des listes, des séries, des répertoires où chaque spécimen d'avion, de voiture ou de train est disposé avec ordre et précision. La répétition, la juxtaposition et l'alignement font apparaître les différences parfois subtiles des divers modèles dessinés, non sans générer un effet de masse rendant la distinction parfois difficile pour un œil non averti. La classification presque maniaque et la rigueur semblent nécessaires à ces auteurs, et révèlent leur besoin d'organisation, voire d'appropriation du monde : une manière pour eux de le conquérir. »

Extrait du texte de Michel Thévoz *Circulez !*

« On s'avise que l'imaginaire de la locomotion dans l'Art Brut, incroyablement riche et inventif, nous fait remonter aux sources oubliées de ce que nous entendons par « art » : la magie, la possession, l'incantation, la thérapie, le jeu et les prémisses de l'objectivité. Démarche régressive, indubitablement – mais on a fait à la régression une réputation d'indigence qu'elle ne mérite pas. L'archaïsme enfantin nous reporte au stade des potentialités, aux carrefours prometteurs, à la richesse des commencements, aux gisements anthropologiques inexploités, aux friches luxuriantes de la culture. Walter Benjamin parlait du « levain de l'inachevé » ; l'achèvement, effectivement, revient à éliminer les virtualités concurrentes auxquelles il aurait pourtant valu la peine de s'attarder – ce dont ces « attardés », précisément, ne se font pas faute. Historiquement et paradoxalement, le véhicule tel que nous l'entendons communément, c'est-à-dire l'engin de transport mécanique, est apparu avec la sédentarisation. Et les fantasmes qui lui sont liés indiquent d'une certaine manière que la révolution néolithique n'a pas encore eu lieu – du moins n'a-t-elle pas réalisé toutes ses virtualités, elle a avorté, elle a été trahie, elle insiste. L'imaginaire de la locomotion, sous ses formes les plus primitives, reste *en puissance*. Ainsi, les auteurs d'Art Brut, ces dissidents anthropologiques, ces retardataires néolithiques, ces gêneurs anamnésiques, entretiennent et cultivent obstinément la mémoire d'une mobilité aux promesses innombrables et que nous avons dévoyée. Ils empruntent l'omnibus ou le char à bœufs et n'atteignent pas forcément leur destination, mais ils explorent des régions que, en TGV, nous ne faisons qu'entrevoir. »

Un livre pour enfants est publié aux Éditions Thierry Magnier, Paris



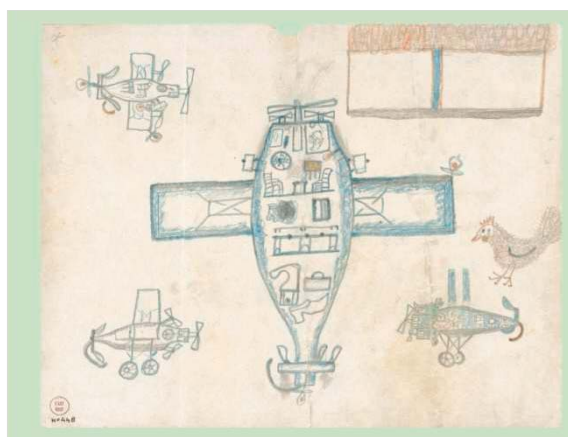
Anic Zanzi, *Véhicules d'Art Brut*, Paris, Editions Thierry Magnier, 2013, 21 x 16 cm, 32 pages.

Ce petit album est rempli de voitures, d'avions, de camions, de fusées et autres vélos pas comme les autres. Cette thématique prisée des enfants est un support attrayant pour une première initiation à l'Art Brut. Pour chaque œuvre, le lecteur est invité à trouver, déchiffrer, compter, reconnaître... Autant de jeux d'observation qui permettent des entrées ludiques dans les œuvres, pour aborder un art bien plus accessible qu'il n'y paraît.

BENJAMIN ARNEVAL habite et travaille à la ferme familiale. Soudain, il se met à dessiner des véhicules, des animaux, des outils et des meubles avec beaucoup de détails. Les avions sont représentés de profil ou vus d'en haut. Tu peux voir les roues, les hélices et l'intérieur des appareils. L'habitacle de l'avion central ressemble à l'intérieur d'une maison de poupée!

REGARDE BIEN,
TU RECONNAÎTRAS UN SABBOT,
UNE VALISE, DES CHAISES, UNE TABLE.
IL Y A MÊME UNE POULE
AUSI GRANDE QUE LES AVIONS!

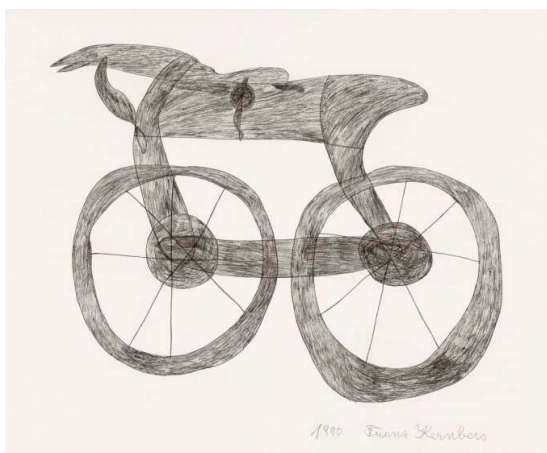
Sans titre,
huile,
mine de plomb et crayon
de couleur sur papier,
21 x 21 cm.



LISTE DES AUTEURS PRÉSENTÉS DANS L'EXPOSITION

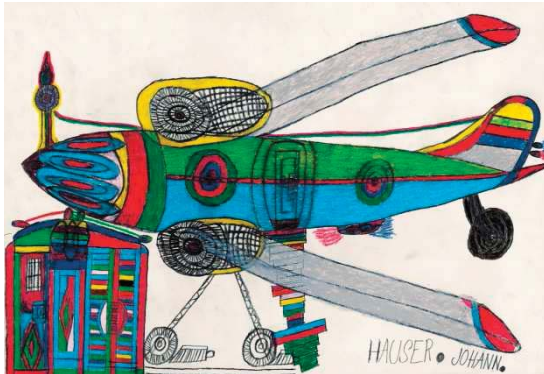
Giovanni **ABRIGNANI****ALOÏSE**Benjamin **ARNEVAL**Josef **BACHLER**Fausto **BADARI**Dominique **BERTOLIATTI**Gregory **BLACKSTOCK**David **BRAILLON**François **BURLAND**John **BYAM****CARLO**Serge **DELAUNAY**Curzio **DI GIOVANNI**Anton **DOBAY**Shi Yi **FENG**Auguste **FORESTIER**Clément **FRAISSE**Johann **HAUSER****HELMUT**Motooka **HIDENORI**Lorna **HYLTON**Franz **KERNBEIS**Sylvain **LECOQC**Philippe **LEMAIRE**Dwight **MACKINTOSH**Francis **MAYOR**Gene **MERRITT**Alain **PAUZÉ**Han **PLOOS VAN AMSTEL**Guillaume **PUJOLLE**Emile **RATIER**Martial **RICHOZ**André **ROBILLARD**Hans **SALETMEIER**Shinichi **SAWADA**André **STANTON**Jean **TOURLONIAS**Willem **VAN GENK**Pépé **VIGNES**George **WIDENER**Adolf **WÖFLI**Erich **ZABLATNIK***Des documentaires sur certains auteurs seront diffusés dans l'exposition*

Auguste Forestier (1887 – 1958) est né en Lozère, en France. Il est issu d'une famille d'agriculteurs. Fasciné depuis toujours par les trains, il fugue à plusieurs reprises en empruntant ce moyen de locomotion. Un jour de 1914, il provoque le déraillement d'un convoi en accumulant des cailloux sur les rails. À la suite de cet incident, Auguste Forestier est interné dans un hôpital psychiatrique où il demeure jusqu'à sa mort. Au sein de cet établissement, il assume quelques travaux de manutention et travaille comme aide de cuisine. Durant son temps libre, il dessine au crayon de couleur, fabrique des médailles qu'il arbore fièrement et sculpte des os de boucherie qu'il se procure dans les cuisines de l'institution. Plus tard, Auguste Forestier aménage un petit atelier dans un couloir de l'hôpital et taille des personnages, des animaux et des bateaux dans des morceaux de bois récupérés, à l'aide d'un tranchet de cordonnier. Il utilise aussi du tissu ou du cuir, des médailles, des ficelles et divers déchets ramassés au rebut.



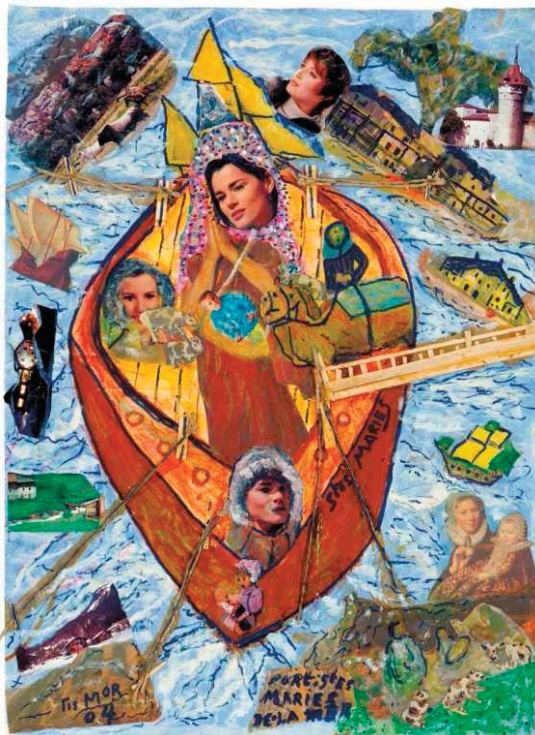
Franz Kernbeis (1935) est né à Prigglitz, en Autriche. Il est le cadet d'une famille de sept enfants. Le jeune garçon fréquente l'école primaire pendant huit ans, puis travaille dans l'exploitation agricole de ses parents. En 1955, il est admis à l'hôpital de Maria Gugging, en Autriche, à la suite de troubles psychiques. Au début de son séjour, il est enfermé dans un mutisme quasi total, restant immobile pendant des heures ou marchant en rond, les yeux clos. Il entame une production artistique à l'âge de quarante-quatre ans, dans le cadre de la Maison des artistes (Das Haus der Künstler), un lieu de résidence et de création où vivent certains pensionnaires de l'établissement. Franz Kernbeis réalise de grandes compositions au crayon de couleur où figurent des personnages, des animaux et des véhicules. Au fil des ans, son état s'améliore. Outre le temps qu'il consacre à dessiner, il aime faire de longues promenades et s'occupe d'une plate-bande de fleurs devant l'institution.

Véhicules

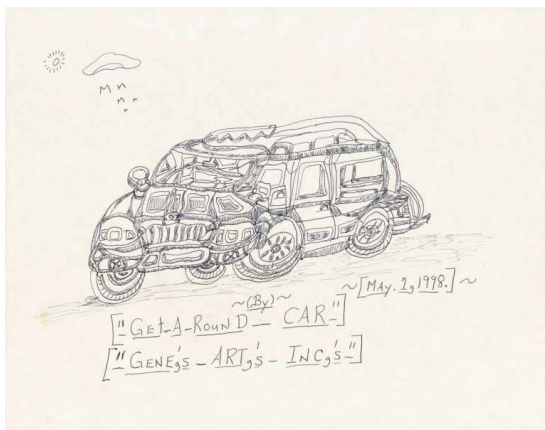


Johann Hauser (1926 – 1996) est né à Presbourg – aujourd'hui Bratislava –, en Slovaquie. L'enfant est placé dans une école spécialisée et reste analphabète. Considéré comme faible d'esprit, Johann Hauser est interné à l'âge de dix-sept ans dans un établissement psychiatrique. Il est décrit comme un être rêveur, impulsif et querelleur. En 1949, il est transféré à l'hôpital psychiatrique de Maria Gugging, près de Vienne, où il demeure jusqu'à sa mort. Plus tard, il devient l'un des pensionnaires de la Maison des artistes (Das Haus der Künstler), un lieu de création attaché à l'hôpital. Son médecin, le docteur Leo Navratil, l'encourage alors à dessiner.

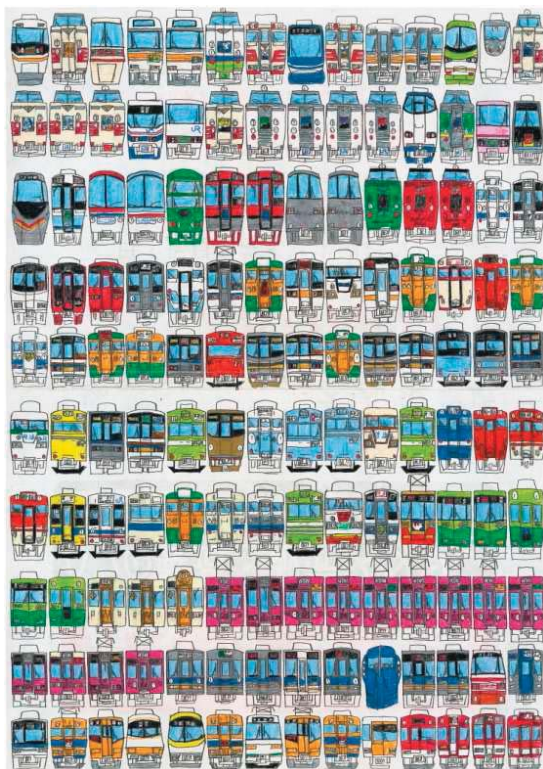
Johann Hauser s'inspire de portraits de vedettes, d'images d'actualité, de photos d'engins de guerre et de véhicules reproduits dans les magazines illustrés qu'il feuillette. Faisant fi des principes de représentation, ainsi que des proportions et de la perspective, il invente son propre système graphique. Son répertoire formel se compose d'éléments qui évoquent souvent les organes génitaux masculins et féminins. La puissance expressive de ses compositions oscille entre la sauvagerie des impulsions enfantines et une indéniable maîtrise graphique.



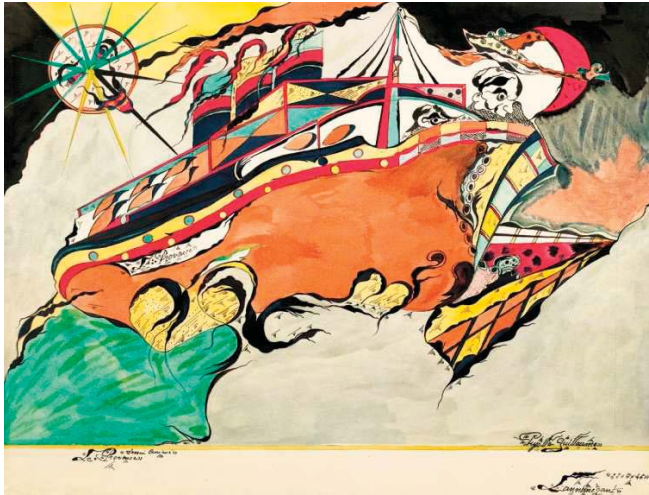
Francis Mayor (1904 – 1995) est né à Lausanne, en Suisse, d'une mère célibataire. Il passe ses premières années avec elle en Algérie avant de revenir dans son pays. Elle tente plusieurs fois de se débarrasser de lui, notamment en essayant de le noyer dans le lac de Bret. Sauvé par un médecin, le jeune garçon est placé dans une famille d'accueil, puis dans un orphelinat dont il s'enfuit pour être finalement recueilli par deux frères. En 1923, il quitte la Suisse pour entrer à l'école de la Marine des Sables-d'Olonne. Il devient alors timonier et voyage entre les côtes françaises et les îles du Pacifique. Francis Mayor revient sur sa terre natale dans les années 1930, se marie et travaille à la Compagnie générale de navigation du lac Léman. Il divorce peu après et l'on ne sait plus rien de sa vie jusqu'en 1986, lorsqu'il est placé dans un établissement pour personnes âgées. Pensionnaire solitaire, il passe ses journées à élaborer ses œuvres et à nourrir des animaux pour lesquels il constitue des réserves de viande dans sa chambre. Francis Mayor réalise des collages dont les thèmes phares sont la mer, les bateaux et la religion. Il collecte des images issues de magazines et de programmes de télévision. Il insère parfois dans ses compositions des éléments végétaux, du sable ou encore des objets du quotidien tels que cotons-tiges ou pailles à boire. Il colore ensuite ses assemblages à la gouache ou au crayon.



Clyde Eugene Merritt, dit **Gene Merritt** (1936), est né en Caroline du Sud, aux États-Unis, où il réside encore actuellement. Vers l'âge de cinq ans, il souffre d'une forte fièvre, dont résulte son handicap mental. Son enfance est marquée par l'alcoolisme de ses parents, des séjours répétés dans des centres d'accueil et par le suicide de sa mère. Après ce drame, il s'établit avec son père à Fort Mill et sombre à son tour dans l'alcool. En 1972, à l'âge de trente-six ans, Gene Merritt se retrouve seul et dépendant des services sociaux. Plus tard, il s'installe dans une caravane, à Rock Hill. C'est durant cette période qu'il se met à réaliser ses premiers dessins au stylo-bille, dans un langage graphique tout à fait particulier : les visages de vedettes de la télévision, du cinéma ou de la musique sont composés d'une multitude de fragments, à la manière d'un puzzle, et désignés d'une brève légende entre parenthèses ou entre crochets. L'auteur représente aussi des véhicules, principalement des voitures de collection. Ses compositions sont exécutées de mémoire, la plupart du temps sur des sets de table ou du papier ligné. Musicien à ses heures, il joue de la guitare électrique et de la basse.



Motooka Hidenori (1978) est né dans la préfecture de Hyôgo et habite actuellement à Kôbe, au Japon. Depuis l'âge de trois ou quatre ans, il est fasciné par les trains. Il se rend fréquemment à la gare et prend des photos de véhicules, toujours de face, avant de les ranger soigneusement dans des classeurs. Dès qu'il apprend la mise en service d'un nouveau modèle, il se déplace pour le photographier. Il travaille également comme plongeur dans les cuisines d'un hôtel, s'acquittant de sa tâche avec beaucoup de sérieux. Motooka Hidenori commence à dessiner peu avant 1995. Il représente des trains vus de face, serrés côte à côte sur du papier à photocopies ou au dos de tracts publicitaires. Il a par exemple reproduit de manière obsessionnelle près de cent locomotives différentes de la ligne locale Hankyu. L'auteur a l'ambition de réunir l'ensemble des modèles qu'il connaît sur un seul et même support. Il augmente la surface de ses travaux en joignant plusieurs feuilles de papier et compresse chaque véhicule afin d'en placer un maximum dans le même espace.



Guillaume Pujolle (1893 – 1951) est originaire de Saint-Gaudens, en France. Il exerce d'abord le métier d'ébéniste, puis s'engage en 1913 dans l'armée et part au front. À son retour, il occupe un poste de douanier et se marie en 1924. Sujet à des troubles psychiques, il est interné à l'âge de trente-trois ans à l'hôpital psychiatrique de Toulouse, où il demeure jusqu'à sa mort. Sept ans après son admission, il se met à dessiner. Un médecin l'encourage alors dans cette voie et se met à collectionner ses travaux. Guillaume Pujolle s'inspire d'une photographie ou d'une illustration qu'il réinterprète. L'auteur utilise de la gouache quand il en dispose, mais fait également usage de divers produits pharmaceutiques qu'il dérobe, comme de la teinture d'iode ou du mercurochrome. Il fabrique lui-même ses pinceaux à l'aide de mèches de cheveux et de papier roulé en guise de manche. Guillaume Pujolle emploie aussi des compas, des équerres et des règles dont il ne se sépare jamais. Ses compositions sont comparables à une marqueterie picturale où se mêlent la ligne et l'arabesque. À partir de 1947, il réalise des sculptures insolites en employant des matériaux de rebut et des morceaux de bois grossièrement taillés. Les objets du quotidien sont alors détournés de leur fonction, revêtant un sens inédit. Après quatorze ans de création, il cesse toute activité.



Willem Van Genk (1927 – 2005) est né à Voorburg, aux Pays-Bas. Très tôt, il est sujet à de graves problèmes de santé, ainsi qu'à des troubles du comportement. Il commence à dessiner à l'école et à la maison, trouvant dans ce mode d'expression une échappatoire à une enfance solitaire et difficile. Plus tard, le jeune homme est placé dans un orphelinat, puis dans une école chrétienne d'arts et métiers où il suit des cours de graphisme publicitaire. Mais comme il est incapable de s'adapter, il est finalement accueilli dans un atelier pour handicapés mentaux situé à La Haye. Willem Van Genk réalise ses œuvres chez lui, dans son appartement. Il peint tout en exploitant des procédés complexes de découpage et de collage. L'auteur s'inspire de ses nombreux voyages en ex-URSS, à Rome, Paris, Madrid, Copenhague, Cologne et Prague notamment, mais aussi de divers guides touristiques ou de photographies tirées de sa propre documentation. En 1988, il cesse de peindre et se lance dans la réalisation de maquettes d'autobus confectionnées à partir de divers matériaux récupérés.

Véhicules



Gene Merritt
Get around Car, 1998
stylo-bille sur papier
27.9 x 35.3 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut,
Lausanne



Guillaume Pujolle
Le Provence, 1946
aquarelle, encre et produits
de laboratoire sur papier
48 x 63 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut, Lausanne

Guillaume Pujolle
Sans titre, ca. 1949-1950
bois et matériaux divers
13 x 27 x 18 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut, Lausanne



Willem Van Genk
Tube station, 1970
collage et peinture sur bois
75 x 124 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut,
Lausanne



Willem Van Genk
Sans titre, ca. 1988-2005
matériaux divers
28,5 x 89 x 17,5 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut,
Lausanne



Erich Zablatnik
Sans titre, 1989
feutre, crayon de couleur et vernis
sur carton
59,8 x 40 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut, Lausanne



George Widener
Weekend Cruiser, 2005
encre sur papier
97 x 144 cm
Photo : Atelier de numérisation –
Ville de Lausanne
© crédit photographique
Collection de l'Art Brut,
Lausanne

ANIMATIONS EN LIEN AVEC L'EXPOSITION

RÉTROBUS

Durant le vernissage :

Le jeudi 7 novembre, un ancien trolleybus lausannois de 1932 offrira au public un tour depuis la Collection de l'Art Brut (de 19h30 à 21h00).

Navettes du dimanche :

De 10h45 à 18h30 : navettes en trolleybus de 1964, entre la Gare CFF (arrêt ligne 21) et l'arrêt Beaulieu-Jomini - devant la Collection de l'Art Brut. Horaires sur www.artbrut.ch



24 novembre 2013
15 décembre 2013



26 janvier 2014
16 février 2014



23 mars 2014
27 avril 2014

COURSE DE CAISSES À SAVON



Organisée par l'Espace 44, l'événement a pour but de stimuler l'esprit créatif des participants : il s'agira de fabriquer un véhicule original et poétique pour participer à la course.

Des visites de l'exposition *Véhicules* sont prévues afin de favoriser l'inspiration des mécaniciens/artistes en herbe.

Dates, inscriptions, règlement et informations détaillées à partir du mois de janvier 2014 sous : www.espace44.ch

