IM-MOBILITY

FAIRE BOUGER LES LIGNES

ENTRE ART ET INNOVATION, À LA RECHERCHE DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

IM-MOBILITY

FAIRE BOUGER LES LIGNES

IM-MOBILITY est un cycle d'expositions pluri-disciplinaires consacrées au thème de la mobilité et rassemblant des artistes et entreprises innovantes, qui, à travers leurs travaux, questionnent notre rapport à l'espace et posent les jalons des modes de déplacement du futur. Les expositions se sont tenues dans la Galerie Indépendance de la Banque Internationale à Luxembourg et le Heentze Park du 21 septembre 2021 au 14 janvier 2022 et du 6 février au 3 juin 2022.

EN

IM-MOBILITY: STATUS OR ATTITUDE?

Can a bank be mobile and immobile at the same time? Being mobile is the freedom to move around in order to travel, work, learn, do business, see family and friends. The health crisis we have experienced had and still has set a clear stop and has changed the way we are living and doing business. For a moment, it seems, that we have become immobile.

But we have learned: being immobile is a status – being mobile is an attitude. This is a huge difference. As a bank, together with our clients and employees, we wanted to stay mobile: we were available for our clients even in the difficult phases of the pandemic, we developed and offered new services for our business partners and corporate clients and we were able to switch to new ways of working for our employees. The theme of IM-MOBILITY, reflected in exhibitions and events, helped us to spark debate and to launch a multifaceted discussion forum.

A big thank you to all our business partners who supported IM-MOBILITY with their innovative and forward-looking projects. Also, a big thank you to artists who insured us to rethink our perception of mobility and immobility. In this document, you will find some wonderful pictures of the artwork.

As a Luxemburgish bank, deeply rooted in Luxembourg and the Greater Region, we take the responsibility to continue the discussion we have started with IM-MOBILITY. We have decided, just like our home country, to stay mobile – for our clients and for our employees. Please join us on our journey and enjoy this magazine.

Marcel Leyers
CEO

Karin Scholtes
Head of People, Culture & Communication

FR

IM-MOBILITY : ÉTAT OU ATTITUDE ?

Une banque peut-elle être à la fois mobile et immobile ? La mobilité, c'est la liberté de se déplacer pour voyager, pour travailler, pour apprendre, pour commercer ou encore pour voir sa famille et ses amis. La crise sanitaire que nous avons connue a brutalement changé nos habitudes, ainsi que notre façon de vivre et de faire des affaires. Pendant plusieurs mois, nous sommes pour ainsi dire restés immobiles.

Mais nous avons surtout appris qu'être immobile est un état. Être mobile est une attitude, un état d'esprit. La différence est énorme. En tant que banque, avec nos clients et nos employés, nous tenions à rester mobiles : nous sommes restés disponibles pour nos clients même durant les phases difficiles de la pandémie, nous avons développé et proposé de nouveaux services à nos partenaires commerciaux et à nos clients professionnels, et nous avons été en mesure de mettre en place de nouvelles méthodes de travail pour nos employés. Le thème de l'« IM-MOBILITY », reflété dans les événements et expositions, nous a permis de susciter le débat et de lancer un forum de discussion aux multiples facettes.

Nous remercions tous nos partenaires commerciaux qui ont soutenu IM-MOBILITY par leurs projets innovants. Nous adressons également nos remerciements aux artistes qui nous ont invités à repenser notre perception de la mobilité et de l'immobilité. Dans ce magazine, vous trouverez de magnifiques photos de certaines de leurs oeuvres.

En tant que banque luxembourgeoise profondément enracinée au Luxembourg et dans la Grande Région, nous prenons la responsabilité de poursuivre la discussion que nous avons entamée avec IM-MOBILITY. Nous avons décidé, tout comme notre pays d'origine, de rester mobiles. Pour nos clients et pour nos employés. Rejoignez-nous dans notre voyage !
Bonne lecture !

Marcel Leyers
Président du Comité Exécutif

Karin Scholtes
Head of People, Culture & Communication

SOMMAIRE

6 **Séverine Zimmer**, curatrice de l'exposition « Penser la mobilité »

16 **Marco Godinho**
« Ce que je trouve important, c'est de pouvoir gérer mon temps et immobilité. »

22 **Claudia Passeri**
Au-delà des apparences

26 **Mike Zenari**
« Un artiste doit être ouvert à toutes les cultures. »

28 **Roland Quetsch**
« L'homme n'est pas fait pour rester immobile. »

32 **PARTENAIRE INNOVATION | Goodyear**
« On réinvente la roue chaque année. »

40 **Franck Miltgen**
Rapprocher le temps long, géologique, du temps infiniment plus court de l'humain

46 **Gilles Pegel**
"I see mobility not limited to physical movement."

48 **Roger Wagner :** Beflügelt

52 **Patrick Galbats**
« Un artiste se doit de chercher les bonnes questions. »

55 **Thibaud Latour**
« L'immobilité n'est pas le contraire de la mobilité. »

58 **Roger Dornseiffer** : Brückenschläge

60 **PARTENAIRE INNOVATION | Luxembourg Air Rescue**
La mobilité pour sauver des vies

62 **Mudam : le choix de la curatrice Marie-Noëlle Farcy**
Sans Titre , Marc Scozzai

64 **PORTFOLIO**

100 **Faciliter la mobilité au quotidien**

104 **Spike et Stick**
« Nous nous trouvons automatiquement dans le rôle d'artistes voyageurs. »

106 **PARTENAIRE INNOVATION | Losch Luxembourg**
« Mobilität neu denken bei der Losch Gruppe »

107 **BIL Classic Team, Marc Zago**,
« Nous roulons peu, mais nous roulons bien ! »

110 **Frank Jons**
« Il est absolument nécessaire pour moi d'être en mouvement. »

112 **Laurent Turping**
« Des millions d'êtres humains sont contraints à une autre mobilité. »

116 **PARTENAIRE INNOVATION | MOOVEE**
« Nous apportons des solutions mutualisées pour améliorer la mobilité. »

120 **PARTENAIRE INNOVATION | MDI**
AirPod 2.0, la petite citadine qui carbure à l'air

124 **Andrés Lejona :** réflexion durable

PENSER LA MOBILITÉ

Entretien avec Séverine Zimmer, curatrice de l'exposition IM-MOBILITY

La mobilité est l'enjeu majeur du siècle, et ce, d'autant plus dans un pays comme le Luxembourg, dont 46,34 %* des employés sont des travailleurs frontaliers. Un sujet d'envergure devenu matière à réflexion pour la BIL (Banque Internationale à Luxembourg), qui compte quelque 700 frontaliers parmi ses 1 800 collaborateurs. Elle a donc logiquement choisi de lui consacrer sa toute dernière exposition pluridisciplinaire : IM-MOBILITY, à voir dans les espaces privés et publics du siège social de la BIL, route d'Esch. Pour ce faire, Séverine Zimmer, fondatrice de Services for Creatives et curatrice de l'exposition, a convoqué artistes et entreprises luxembourgeois pour envisager la mobilité sous toutes ses coutures. C'était sans compter sur la pandémie qui s'est imposée au programme : c'est ainsi que cette immobilisation forcée est venue enrichir la réflexion de tous les contributeurs. Mais quelle place la mobilité a-t-elle donc dans notre quotidien ? Y aura-t-il un avant et un après crise sanitaire ? Quelle sera la mobilité du futur ? Autant de questions soulevées par l'exposition IM-MOBILITY : Séverine Zimmer nous explique la genèse ainsi que les tenants et aboutissants de cet immense projet en quatre volets.

Quel a été le point de départ de cette exposition ?

Cela faisait quelques années déjà que la BIL fonctionnait au rythme de trois expositions d'artistes luxembourgeois par an plus, les dernières années, un autre projet lié à Art2Cure, dont une partie des bénéfices de la vente des œuvres était reversée à la recherche scientifique. La formule était arrivée à ses limites, avec une certaine redondance. L'enjeu était donc de (re)piquer la curiosité du public. En outre, la BIL souhaitait vivement se repositionner par rapport aux quatre piliers qui constituent sa stratégie RSE : art, innovation, éducation et santé. Au cœur de la galerie qui est l'une des plus belles du pays grâce à sa lumière zénithale, l'idée de vitrine s'est immédiatement imposée d'elle-même.
J'ai donc pris en considération ces éléments ainsi que bon nombre de paramètres internes à la banque pour conduire une étude de faisabilité, en tenant compte du contexte de la banque, de ses valeurs, des opportunités de la galerie, de ses désavantages également, car son volume imposant nécessite beaucoup de justesse. La question fondamentale a été de refléter les valeurs à travers cette incontournable vitrine. C'est une vitrine de verre, qui compte un passage de 25 000 clients annuellement. En revanche, les collaborateurs accèdent à leurs bureaux par une autre entrée. Cette dimension humaine s'est également invitée dans la réflexion. Qu'allait-on mettre dans cette vitrine, dans ce showroom, et pour qui ? Tout est parti de là.

* Source : STATEC, publication 14.04.2022

Séverine Zimmer, fondatrice de Services for Creatives et curatrice de l'exposition

CETTE DIMENSION HUMAINE AUSSI S'EST INVITÉE DANS LA RÉFLEXION. QU'ALLAIT-ON METTRE DANS CETTE VITRINE, DANS CE SHOWROOM, ET POUR QUI ? TOUT EST PARTI DE LÀ.

Comment vous êtes-vous arrêtés sur le choix du thème de la mobilité ?

Plusieurs valeurs étaient chères à la BIL, et notamment celles qui relevaient du *sustainable*. On est vite tombés d'accord sur la mobilité. Et puis, il y avait tout ce débat déjà existant sur la mobilité : comment l'optimiser, la rendre plus douce, plus verte ? Nous avions déjà commencé à travailler sur ce thème : quand la pandémie est arrivée, nous n'avons pu constater également les bénéfices de la non-mobilité, le ciel plus bleu, la pollution en baisse, etc. Paradoxalement, il y a aussi eu ce besoin très fort de mobilité physique qui s'est exprimé : les gens se sont mis à faire du vélo, à marcher, à faire du sport à l'extérieur. Je me suis demandé : et les artistes, que font-ils ? Comment travaillent-ils quand ils sont enfermés, qu'ils n'ont aucune possibilité de se réapprovisionner en fournitures ? Penser le concept de mobilité alors que nous étions totalement confinés

nous a donc permis d'explorer cette contradiction, dont l'une ne va pas sans l'autre, finalement : la mobilité et l'immobilité. Cette dualité a vraiment nourri le propos.

Pourquoi avoir fait le choix de mixer art et innovation ?

D'abord, comme je vous l'ai dit, on tournait un peu en rond : il fallait sortir du cadre de l'exposition monographique luxembourgeoise qui limitait les possibilités et, surtout, qui ne s'adressait qu'à une petite frange de la clientèle. Plusieurs questions se sont imposées : comment pouvions-nous attirer un autre public dans la galerie ? Par rapport à ce thème de la mobilité / l'immobilité, par rapport aux valeurs que la BIL souhaitait mettre en avant : qu'est-ce que le Luxembourg avait à offrir de plus ? Là, je me suis replongée dans les activités de la RSE de la banque et j'ai retrouvé la *Start-upers Night*, qui se déroulait à Belval et qui envoyait un message clair : la BIL est une banque qui aide les *start-ups*. Avec cette donnée en plus, cela me

Patrick Galbats, photographe (au centre)

semblait très intéressant de ne pas miser que sur l'art, mais d'aller plus loin. Étant donné que l'on voulait mettre en avant l'innovation, cela pouvait fonctionner, pour autant que nous fassions les bons choix. Cela m'est apparu comme primordial de mettre en avant la *start-up* nation luxembourgeoise, car on a beau en parler, elle demeure invisible pour la plupart. Prenez l'exemple de Goodyear : tout le monde sait que l'usine se trouve à Colmar-Berg ; en revanche, personne n'est au courant que tous les designs futuristes de pneus, l'innovation, la recherche et le développement, le design se font aussi à Colmar-Berg. Et je trouvais ça super intéressant de placer un pneu à côté d'une œuvre d'art !

CELA M'EST APPARU COMME PRIMORDIAL DE METTRE EN AVANT LA START-UP NATION LUXEMBOURGEOISE, CAR ON A BEAU EN PARLER, ELLE DEMEURE INVISIBLE POUR LA PLUPART.

Karin Scholtes, *Global Head of People, Culture and Communication* de la BIL et Séverine Zimmer, fondatrice de Services for Creatives et curatrice de l'exposition

Comment se sont rattachés au projet les deux autres piliers, à savoir l'éducation et la santé ?

Pour l'éducation, il y a eu de nombreux échanges en interne sur ce thème avec Young Entrepreneurs, qui est également un partenaire de la BIL. Art2Cure, quant à lui, permettait de combler le pilier santé. La BIL a donc fait le choix de reverser une partie des bénéfices des ventes à la recherche sur les exosquelettes et sur les moyens de faciliter la mobilité pour les personnes victimes d'accidents ou qui contractaient des maladies physiquement invalidantes. Ainsi pensé, cela faisait totalement sens.

Comment avez-vous arrêté votre choix artistique ?

J'avais commencé avant le début de la pandémie : j'avais fait une première sélection d'œuvres qui abordaient les thèmes de la mobilité et de l'immobilité. Il s'agissait d'œuvres que je connaissais déjà et, puisque

Karin Scholtes, *Global Head of People, Culture and Communication* de la BIL, et l'installation de Marco Godinho, *From Gesture to Gesture (Erasing sky) #1-56*

je ne me départis jamais de mon esprit circulaire, je ne voulais pas forcément prendre de nouvelles créations. Pour Gilles Pegel, par exemple, j'ai décidé d'exposer deux œuvres que j'avais vues à Dudelange. C'était aussi dans l'idée de les ramener à un endroit plus visible, de toucher un public plus large.

Aucune œuvre n'a donc été spécialement créée pour l'exposition ?

Aucune n'a été commandée, mais certaines des œuvres sont inédites. Alors qu'il était confiné, Marco Godinho s'est lancé dans un projet qu'il avait depuis toujours : peindre la couleur du ciel. Tous les matins, il peignait le ciel, sur des plaques de 50 × 50 cm, et, tous les après-midis, une fois la peinture sèche, il faisait mille pas autour de sa maison, en tirant cette plaque avec une corde. Il a fait 56 plaques, en tout, une pour chaque jour du confinement : l'ensemble symbolise à la fois le temps suspendu, qui évolue tout de même. Cette œuvre, *From Gesture to Gesture (Erasing sky) #1-56* (2020), typiquement, n'a pas été faite pour l'exposition, mais elle répondait en tous points au thème. Je l'ai donc ajoutée. Les quatre photographes présentent également des œuvres inconnues du public. Mike Zenari, d'abord, que je n'ai jamais vu sans son appareil photo autour du cou : j'étais donc sûre qu'il allait documenter cette période ! Je ne me suis pas trompée. Pendant le confinement, on pouvait toujours aller dans les parcs, mais ces aires ludiques – comme tout ce qui pouvait créer du lien social, finalement – étaient fermées avec de grandes bandes rouges et blanches. Il a pris beaucoup de clichés de ces lieux de vie et de grande mobilité empêchée qu'étaient donc devenues ces aires de jeux pour enfants.
Enfin, Patrick Galbats a expérimenté à peu de choses près la même approche à travers son œuvre *L'Amour au temps du Covid* (2020). Il était à Bruxelles, où il vit la plupart du temps. Il a immortalisé tous ces gens qui, privés d'infrastructures sportives, se sont mis à faire de l'exercice dans les parcs, dans la rue. Il y avait un côté très extraverti à ce comportement, qu'il a immortalisé et qui tranchait totalement avec une autre de ses créations, qui représente les gens à Hamilius en 2019

PENSER LE CONCEPT DE MOBILITÉ ALORS QUE NOUS ÉTIONS TOTALEMENT CONFINÉS NOUS A DONC PERMIS D'EXPLORER CETTE CONTRADICTION, DONT L'UNE NE VA PAS SANS L'AUTRE, FINALEMENT : LA MOBILITÉ ET L'IMMOBILITÉ. CETTE DUALITÉ A VRAIMENT NOURRI LE PROPOS.

avant la pandémie. Il y a une solitude extrême, un repli sur soi immense sur ces photos, où chacun vaque à ses occupations sans se soucier de qui passe autour et de ce qu'il se passe autour. Là encore, la dualité fonctionnait à merveille. Il y a eu aussi celles de Roger Wagner ou d'Andrés Lejona qui n'ont pas été montrées avant et qui sont des réflexions sur les variantes du thème.

Vous, comment voyez-vous la mobilité ?

Il y a une vraie urgence, c'est clair. Mais je pense surtout qu'il existe de nombreuses alternatives qui méritent d'être essayées. Je suis profondément convaincue que le progrès, la science ou encore l'intelligence artificielle vont nous aider. Je suis optimiste. Mais cela ne se fera pas sans un minimum de bon sens de l'autre côté. Quand on voit toutes les offres de mobilité douce qu'offre Luxembourg, toutes ces avancées, comme la gratuité des transports en commun (qui fonctionnent bien, qui plus est !), a-t-on encore besoin de deux ou trois voitures dans le garage ? Toutes les études montrent que partout, l'ensemble du parc automobile

Untitled, Mike Zenari

NOUS AVONS ARRÊTÉ NOTRE CHOIX SUR CE THÈME « DUEL DE LA MOBILITÉ ET DE L'IMMOBILITÉ », CAR IL RÉPONDAIT TRÈS CLAIREMENT À UNE VALEUR, UN MODÈLE DE SOCIÉTÉ QU'IL FALLAIT FAIRE ÉVOLUER.

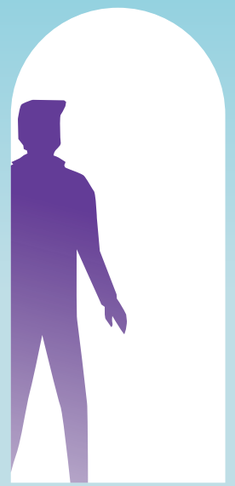
Out of Office II, 2016
Patrick Galbats

ne roule qu'à hauteur de 10 %, le reste du temps les véhicules sont stationnés. Ça donne à réfléchir sur l'absurdité de nos usages.
D'ailleurs, c'est en ce sens que la BIL a fait le choix d'un partenariat avec Moovee, dont elle partage les valeurs. C'est important de concrétiser ces schémas de pensée. Le *carsharing* implique d'échanger avec ses collègues, qui utilisent aussi les véhicules. On n'est plus seul dans son tunnel, la voiture devient un objet de la communauté et un vecteur de communication, de partage de bien commun.

***In fine*, quel est l'objectif de IM-MOBILITY ?**

Nous avons arrêté notre choix sur ce thème « Duel de la mobilité et de l'immobilité », car il répondait très clairement à une valeur, un modèle de société qu'il est primordial de faire évoluer. Ainsi, notre rôle est, sans jamais être moralisateur, de lancer le débat, d'ouvrir la réflexion et d'élargir les horizons. La pandémie, qui s'est invitée dans le processus de conception, a déjà largement contribué à modifier ce paradigme. Aux artistes et aux *start-ups*, ensuite, de partager leurs réflexions, leurs modes de pensée, leur vision du monde. On ne prétend à rien, mais si, déjà, on arrive à ouvrir les esprits, à sensibiliser et faire prendre conscience de l'urgence de repenser l'approche de la mobilité, c'est déjà énorme.

LE TEMPS SUSPENDU



**LE TEMPS EST UNE DRÔLE DE CHOSE :
TANTÔT IL PASSE À UNE VITESSE FOLLE,
TANTÔT IL S'ÉTIRE COMME UN ÉLASTIQUE.**

Il était impensable que le balancier des horloges puisse un jour s'arrêter. Et puis la pandémie est arrivée. Comme un panneau stop posé au milieu de la route, elle a imposé son propre rythme. Un stop qui obligeait à s'immobiliser, qui incitait à faire demi-tour. Mais là où le monde extérieur s'est brusquement arrêté, d'autres choses se sont mises en mouvement. Les pensées ont commencé à vagabonder, parfois dans des endroits où elles n'étaient encore jamais allées. Un constat surprenant : on peut quitter un lieu sans bouger. Le temps figé a créé des images irréelles, des lieux sans vie, des images déformées d'un monde parallèle et étrange.

Marco Godinho

Né au Portugal en 1978, vit et travaille entre Luxembourg et Paris.

« CE QUE JE TROUVE IMPORTANT, C'EST DE POUVOIR GÉRER MON TEMPS ET MON IMMOBILITÉ. »

Quelles traces laissent nos déplacements ou l'écoulement du temps ? Marco Godinho explore avec une réflexion philosophique et poétique la mobilité et la temporalité selon différents contextes. D'origine portugaise, l'artiste vit et travaille entre Luxembourg et Paris, des voyages récurrents sources d'inspiration.

La pandémie et ses confinements ont suscité diverses interrogations en matière de mobilité et de temporalité. Parlez-nous de cette œuvre, *From Gesture to Gesture (Erasing Sky)*, exposée à la BIL et que vous avez réalisée en 2020…

Mon travail porte souvent sur les gestes liés au déplacement, sur la temporalité, dans un contexte précis, par rapport à des lieux. J'ai réalisé *From Gesture to Gesture (Erasing Sky)* lors du premier confinement, en mars 2020. Cette œuvre est composée de 56 panneaux en bois, qui correspondent chacun à un jour. 56 jours, c'était *grosso modo* la durée de ce premier confinement dans la plupart des pays européens. J'ai tâché de peindre sur un panneau, chaque matin, la couleur du ciel que je voyais depuis ma fenêtre. Chaque après-midi, je suis sorti marcher un kilomètre en tirant le monochrome au sol à l'aide d'une ficelle. Cette œuvre est devenue une sorte de calendrier, prenant comme référence le protocole du confinement : sortir une heure maximum, dans un rayon d'un kilomètre autour de son domicile. Durant l'exposition, les panneaux, empilés pour former une colonne, ont été déplacés quotidiennement un à un, de façon à former une seconde colonne, pour marquer cette notion du temps qui passe. La pile qui changeait de jour en jour permettait de distinguer les marques du déplacement. *From Gesture to Gesture (Erasing Sky)* est accompagnée d'un film où l'on me voit peindre, puis déplacer le monochrome sur le sol : c'est une sorte de géographie intime du confinement, un acte poétique. Les marques et griffures sur les monochromes évoquent aussi la question de la disparition, de l'effacement. Le matin, c'est un monochrome lisse. L'après-midi, il s'imprègne du frottement sur le sol. C'est comme si le ciel et la terre étaient eux-mêmes en contact. Les traces sont liées à un mouvement du corps et ne sont pas dues à un geste intentionnel. Cela est intéressant à observer, car les traces d'autres substances se sont incrustées dans les monochromes : des feuilles, de la terre, de la poussière…

CETTE ŒUVRE EST DEVENUE UNE SORTE DE CALENDRIER, PRENANT COMME RÉFÉRENCE LE PROTOCOLE DU CONFINEMENT : SORTIR UNE HEURE MAXIMUM, DANS UN RAYON D'UN KILOMÈTRE AUTOUR DE SON DOMICILE.

MARCO GODINHO
From Gesture to Gesture (Erasing Sky) #1-56, 2020
24 × 30 cm chaque
Acrylique sur MDF, temps, marche
Présentation variable
Courtesy de l'artiste

L'autre œuvre que vous avez exposée, *Le Monde nomade (2006-2010)*, interroge notre vision du monde. Quelles questions pose-t-elle par rapport à l'espace et au temps ?

Le *Monde nomade #2* est composé de 12 cartes du monde identiques au départ. Je les ai entaillées au cutter selon les 24 fuseaux horaires. Le fait qu'elles ne soient pas découpées entièrement et tiennent ensemble par une fine bordure les rend manipulables et élastiques. Elles évoquent la distorsion du monde, deviennent tridimensionnelles et apportent une sorte de fiction, évoquent d'autres possibles, d'autres perspectives. Par exemple, des pays qui ne sont pas voisins se touchent. La notion de temps est présente également à travers les 24 fuseaux horaires, les 24 heures, et on peut les modeler, les mettre en mouvement par un geste simple. Cela compose aussi une certaine poésie de l'espace. Cela pose la question de la variation, qui permet de créer une autre cartographie du temps en jouant sur une carte du monde. Tout cela m'intéresse beaucoup car la cartographie est déjà une représentation du monde. J'ai voulu apporter un regard plus onirique et intuitif.

Que retirez-vous de l'expérience du confinement, toujours dans cette notion de mobilité / immobilité ? Cela a-t-il modifié votre approche artistique ?

Je pense que cela m'a rendu encore plus conscient de la notion du temps, qui me préoccupe au quotidien dans mon travail. Là, le temps était suspendu. Nous avons tous vécu cette expérience en même temps et nous avons pris conscience de la fragilité de nos gestes, de l'aspect éphémère des choses. Les gens qui font le même travail toute leur vie, à qui tout semblait réglé, sous contrôle, ne se posaient peut-être pas la question, mais savent dorénavant que tout est précaire. Ce que je trouve important en tant qu'artiste, c'est de pouvoir gérer mon temps et mon immobilité. Je peux normalement décider de me déplacer ou non.

ELLES ÉVOQUENT LA DISTORSION DU MONDE, DEVIENNENT TRI-DIMENSIONNELLES ET APPORTENT UNE SORTE DE FICTION, ÉVOQUENT D'AUTRES POSSIBLES, D'AUTRES PERSPECTIVES.

Selon vous qui voyagez beaucoup, la mobilité est-elle devenue indissociable de l'art ?

On peut aujourd'hui décider de ne pas se déplacer et se contenter d'être présent sur Internet, sur les réseaux sociaux. Il est ainsi possible d'accéder mentalement à des endroits du monde où l'on n'irait pas physiquement. J'aime me déplacer car c'est toujours une expérience. Cela m'apporte des éléments de contexte, sur un lieu ou sur la vie d'une personne, des détails que l'on ne peut capter que si l'on est sur place. Le fait d'aller quelque part, le déplacement en lui-même est une expérience. Il véhicule aussi de l'incertitude, qui nous incite à nous connaître davantage en évoluant dans un univers qui ne nous est pas familier. Je me déplace pour mes expositions, mais pas seulement. Dans le cadre du travail, c'est aussi une façon de découvrir un territoire spécifique, de rencontrer des gens sur place, que ce soit un inconnu dans la rue ou la personne qui travaille dans le vestiaire du musée. C'est très important pour moi d'entrer en contact proche avec le milieu dans lequel

MARCO GODINHO
Le monde nomade #2, 2006-2010
12 cartes du monde politique plastifiées et découpées chacune en 24 bandes
60 × 40 cm par carte

j'interviens. L'expérience du contexte est importante pour la création. Elle l'est pour *From Gesture to Gesture (Erasing Sky)*. J'aurais très bien pu créer cette œuvre en d'autres circonstances. Or, elle prend un tout autre sens dans le cadre du confinement. Je pars à la découverte de ce qui m'entoure au plus proche. Chaque contexte demande une attitude spécifique, qui n'est pas prévisible avant l'expérience. L'immobilité a une importance par rapport à la mobilité, elles sont indissociables et complémentaires. Dans mes œuvres, cette notion est très importante. Car se pose aussi la question de savoir à quel moment on s'arrête et on prend de la distance avec la mobilité.

Que vous a évoqué en tout premier lieu le thème de l'exposition IM-MOBILITY ?

Cela m'a interpellé car la mobilité et l'immobilité sont des sources d'inspiration et de réflexion pour moi depuis longtemps. J'ai trouvé cela intéressant d'aborder ces sujets au sein d'une banque, où les transactions financières, par exemple, traduisent une forme de mobilité, mais se déroulent ailleurs, puisqu'on ne voit pas les billets passer physiquement d'un endroit à l'autre. Quel rapport une banque peut-elle avoir avec la mobilité ? Cette mobilité est-elle liée à l'humain ? La banque exerce des mouvements d'argent, comment l'invisible peut-il ainsi devenir une matière à travailler ? Mon œuvre *From Gesture to Gesture (Erasing Sky)* rend la mobilité visible avec les traces laissées sur les panneaux lors des marches. Dans le secteur bancaire, la mobilité existe, mais on ne la voit pas. Le contraste est intéressant.

MARCO GODINHO
(page de gauche)
Le monde nomade #2, 2006-2010
12 cartes du monde politique plastifiées et découpées chacune en 24 bandes
60 × 40 cm par carte

(ci-dessus)
From Gesture to Gesture (Erasing Sky) #1-56, 2020
24 × 30 cm chaque
Acrylique sur MDF, temps, marche
Présentation variable
Courtesy de l'artiste

JE PARS À LA DÉCOUVERTE DE CE QUI M'ENTOURE AU PLUS PROCHE. CHAQUE CONTEXTE DEMANDE UNE ATTITUDE SPÉCIFIQUE, QUI N'EST PAS PRÉVISIBLE AVANT L'EXPÉRIENCE. L'IMMOBILITÉ A UNE IMPORTANCE PAR RAPPORT À LA MOBILITÉ, ELLES SONT INDISSOCIABLES ET COMPLÉMENTAIRES.

Claudia Passeri

Née en 1977, vit et travaille entre le Luxembourg et Pérouse.

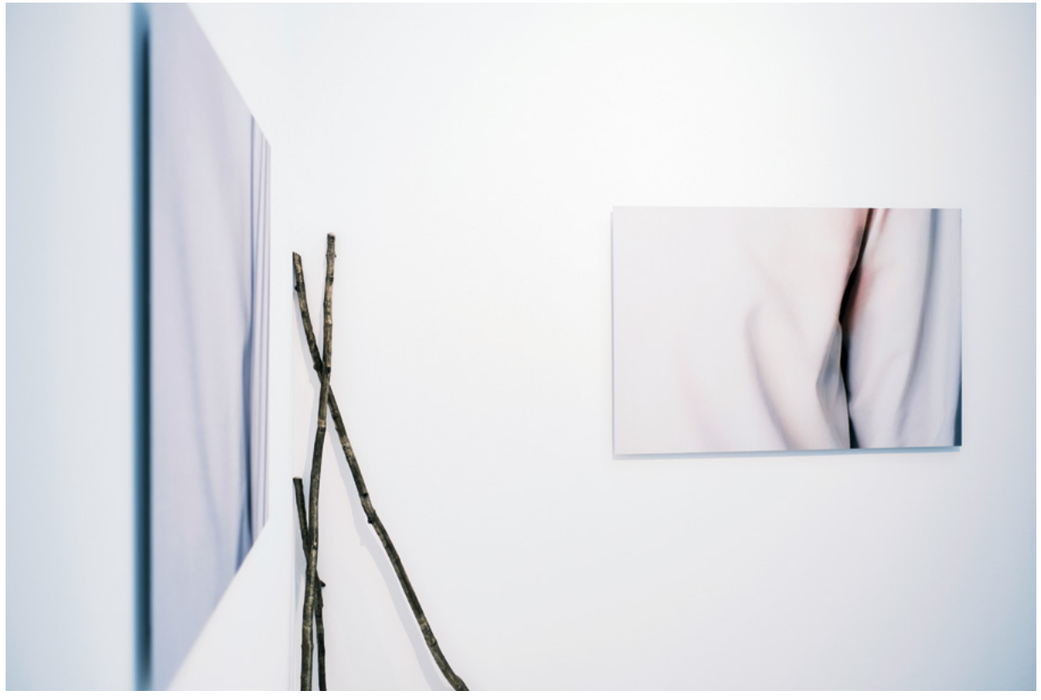
AU-DELÀ DES APPARENCES

À travers trois œuvres exposées dans le cadre d'IM-MOBILITY, Claudia Passeri interroge notre perception du monde. Le monde du travail est-il fidèle à l'image transmise par la société ? L'évasion reste-t-elle possible malgré l'enfermement ? Que représentent nos choix, à partir de quand sont-ils transgressifs ?

Claudia Passeri vit entre Esch-sur-Alzette et l'Ombrie. Deux cultures, deux environnements qui influencent ses créations souvent liées au contexte immédiat et à des questions sociales. « J'habite dans deux endroits : au Luxembourg et en Italie, où j'ai mes racines. Beaucoup d'artistes qui vivent au Luxembourg sont originaires d'un autre pays et notre travail ne peut se faire sans mettre un pied de l'autre côté de la frontière. Un pays de la taille du Grand-Duché ne peut vivre qu'avec la notion de mobilité. Il est important d'avoir cette possibilité d'aller voir ce qui se passe ailleurs, de pouvoir se déplacer. »

La condition du travailleur est un thème récurrent dans les réflexions de Claudia Passeri, comme dans *Landscape*, l'une des trois œuvres exposées dans le cadre d'IM-MOBILITY. Les deux autres sont des installations : *Saracinesca* évoque l'enfermement et l'évasion grâce à la poésie, à l'imaginaire. *Claire-Voie,* inspirée par un lieu spécifique en Ombrie – une abbaye – pose la question des limites et de la transgression. « Je suis à l'écoute des lieux et dans mon travail, je m'inspire souvent d'un lieu ou d'un objet. Mais je peux aussi déplacer des objets de leur contexte initial, comme pour mon œuvre *Claire-Voie*. On ramène toujours quelque chose de là où l'on vient et vers là où l'on va. C'est une forme de contamination. »

Landscape (2015) est une œuvre complexe dans sa conception : elle se décline en cinq parties, comme les cinq jours travaillés d'une semaine. Des photographies en grand format (86 × 130 cm) qui montrent un détail d'une chemise portée par un homme d'affaires : l'aisselle, avec ses replis de tissu et une auréole de sueur, aux nuances inspirées d'un ciel à la William Turner, « comme une pollution atmosphérique ».
« Ce sont des aspects qui ne sont jamais montrés », explique Claudia Passeri, qui a aussi réfléchi à la condition ouvrière. La sidérurgie a son histoire au Luxembourg, mais aussi en Ombrie. « Dans la représentation que la société propose du monde de la finance, ce sont toujours des personnes souriantes qui sont affichées. C'est pareil dans le monde de l'industrie ou de la sidérurgie, où l'ouvrier est toujours présenté comme une figure héroïque. J'ai voulu casser cette image idéale. En préparant cette œuvre, j'ai pu consulter une étude qui expliquait que la sueur du col blanc est due au stress et celle de l'ouvrier à l'effort physique. Sans oublier les différences de position sociale entre le col blanc et l'ouvrier, le système qui provoque le stress est finalement le même. »



©Patrick Galbats

CLAUDIA PASSERI
Landscape 1-5, 2015
86 × 130 cm
Impressions pigmentaires sur papier Hahnemühle
Production centre d'art Nei Liicht, Dudelange (LU)

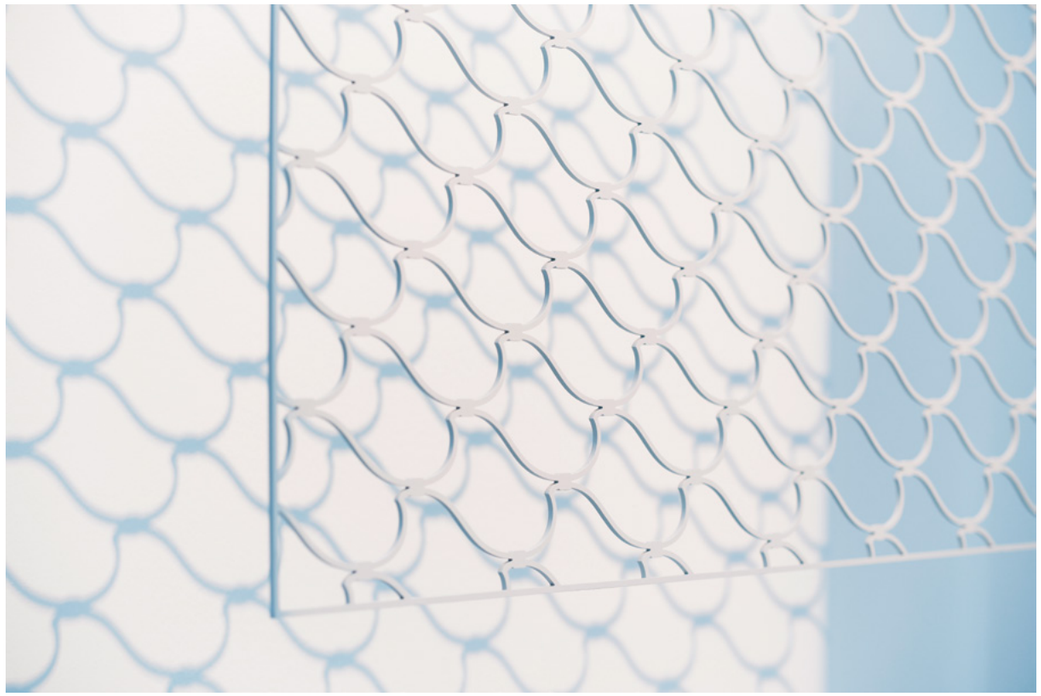
Dépasser l'enfermement

Bien que sa création remonte à 2014, *Saracinesca* renvoie immanquablement à l'enfermement lié aux confinements. Un rectangle de lumière projeté sur un mur blanc, l'ombre d'une grille en acier laqué – rappelant la forme de ces rideaux de fer – suspendue au plafond. L'ombre de cette grille est projetée sur le mur, marquant un contraste avec la froideur, l'enfermement définitif suggéré par le métal. Car *saracinesca* est le nom italien des rideaux de fer des magasins que l'on tire à la fin de la journée pour se préserver du vandalisme, la nuit. L'image de cette grille métallique peut être associée à l'obscurité, à l'insécurité ou à l'isolement, à la protection et l'enfermement. Dans l'installation, Claudia Passeri suggère au contraire une possibilité d'ouverture : « La maille est volontairement biaisée, l'œuvre en question n'est pas la grille laquée mais sa projection sur le mur. C'est une métaphore de la force de l'esprit qui dépasse la barrière en y projettant un paysage, des vagues. »

Libre-arbitre

Claire-Voie (2016) est une installation de bâtons de bronze qui barrent un passage dans un lieu d'exposition. « Elle est inspirée d'un lieu qui existe en Ombrie. Dans tous les lieux liés à l'art, les musées, les galeries, il y a toujours une signalisation très claire qui indique où l'on peut aller ou pas, quelle est la direction à suivre pour le visiteur. J'ai reproduit avec cette installation ce que j'ai vu à l'extérieur de l'abbaye de Sitria, où des moines avaient barré l'accès à un jardin à l'aide de quelques branches. Il aurait été facile de passer outre. Il restait possible de regarder dans le jardin. Cela nous renvoie à notre propre responsabilité de franchir un passage, au choix de la transgression. » *Claire-Voie* questionne la manière de considérer un interdit ou de s'approprier un droit, celui de regarder au-delà de l'interdit, ou de décider de franchir l'obstacle qui n'est finalement que symbolique.

Voilà cette forme de « contamination » évoquée par l'artiste, une contamination philosophique, esthétique, sensible et poétique, avec une inspiration puisée dans un coin de l'Ombrie, une réflexion nourrie aussi par d'autres éléments : « Mes déplacements et les rencontres me nourrissent énormément. Il m'est difficile de créer sans cet échange, car l'inspiration ne tombe pas du ciel. On est nourri par un vécu, par des rencontres à l'improviste, et tout cela ressort grâce à des éléments déclencheurs. Cela a été le cas par exemple lorsque je suis allée dans cette abbaye. »



CLAUDIA PASSERI
Saracinesca, 2014
200 × 150 cm, 80 kg
Grille en acier laqué
Production Mudam Luxembourg

Mike Zenari

Photographe, originaire de Dudelange (Luxembourg).

« UN ARTISTE DOIT ÊTRE OUVERT À TOUTES LES CULTURES. »

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

Je me suis rendu compte de cette dualité lors de mes promenades pendant la période Covid. En poursuivant mon chemin, je suis tombé sur ces bandeaux de signalisation, m'imposant à chaque fois des limites. Peu à peu, j'ai pris conscience du changement énorme qu'imposent ces bandeaux subtils et ainsi de la stagnation qui s'est silencieusement installée dans notre vie.

Comment voyez-vous la mobilité, un artiste est-il par définition mobile ? L'artiste voyageur a-t-il perdu en singularité ? Ou son art reste-t-il attaché à sa ou ses culture(s) d'origine ?

Pour moi, un artiste doit être mobile afin de pouvoir accorder un maximum de visibilité à son art. Même si son lieu de travail se limite temporairement à un endroit, sa conception artistique doit évoluer. Il faut être artiste voyageur dans le sens où un artiste doit être ouvert à toutes les cultures tout en restant fidèle à ses propres origines. L'un n'exclut pas l'autre.

Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure ou une vigie, un éveilleur de conscience ?

Je trouve qu'il est difficile de définir le rôle de l'artiste en général. Chacun vit et représente son art comme il l'entend. Cette série particulière est, pour moi, clairement un miroir de la société même si d'autres peuvent avoir des concepts plus abstraits.

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

Actuellement, je ne peux pas dire que j'ai un thème de prédilection, mais souvent, je remarque que j'ai privilégié davantage un sujet en passant en revue mes photos. En revanche, il y a des sujets auxquels je porte toujours plus d'intérêt qu'à d'autres, par exemple des symétries architecturales.

MIKE ZENARI
Untitled
Production 2020
60 × 40 cm, édition de 7 exemplaires
308 gsm, sur papier Hahnemühle
Photo Rag

Untitled
Production 2020
59,4 × 84,1 cm, édition de 2 exemplaires
308 gsm, sur papier Hahnemühle
Photo Rag

Roland Quetsch

Né en 1979, vit et travaille au Luxembourg.

« L'HOMME N'EST PAS FAIT POUR RESTER IMMOBILE. »

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

Le terme « immobilité/mobilité » m'interpelle surtout par son contraste dans le mouvement. Aller, rester et revenir. Cela parle d'un mouvement à travers l'espace ou le temps. Qu'il soit physique, par le regard ou par l'imagination. L'homme n'est pas fait pour rester immobile.

Plusieurs de vos œuvres ont été sélectionnées pour l'exposition IM-MOBILITY, quels sont vos messages ?

Je n'ai pas de message explicite. Je choisis de créer parce que cela m'anime. Aujourd'hui, je crée parce que c'est ce que je suis et je veux pouvoir laisser quelque chose en héritage, quelque chose qui est à moi. J'aime travailler, voir comment mes idées se développent, jouer avec les matières et voir à quoi cela aboutit. En fin de compte, je suis qui je suis et je fais ce que je fais. Et cela me suffit. Et bien sûr, je suis heureux si quelqu'un s'intéresse à mon travail artistique.

Comment voyez-vous la mobilité, un artiste doit-il être mobile par définition ?

Non, un artiste ne doit pas être mobile par définition. Je pense que cela aide, mais ce n'est pas nécessaire.

L'artiste voyageur a-t-il perdu en singularité ?

Non, cela existe toujours, l'artiste singulier. Mais c'est devenu plus rare. On vit dans un temps où tout se brouille dans cette grande bulle cosmopolite, sociale, médiatisée et très orientée sur le moment. Je pense qu'en tant qu'artiste, on doit trouver sa façon d'être soi-même, ouvert et honnête. À mon avis, c'est peut-être ça le plus important. Mais chaque personne, aussi l'artiste, reste toujours liée à sa culture, car c'est elle qui a façonné sa manière de voir le monde, qui lui a donné ses repères, ses références par rapport auxquelles elle « regarde », interprète le monde. C'est par rapport à ses références que l'artiste travaille et s'exprime.

Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure ou un éveilleur de conscience ?

Je pense qu'il n'est ni l'un, ni l'autre. Mais un artiste est un être de son temps, il le transpose dans son art sans effort spécifique.

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

La liberté à tous les niveaux.

ROLAND QUETSCH
LP 202 X X 9 panels, 2018
Wood, metal, canvas, carbon fiber, glass fiber, epoxy resin, lacquer
Variable dimensions depending on installation
Courtesy Ceysson & Bénétière
Roland Quetsch, ADAGP, Paris 2021
Photo : Studio Rémi Villaggi

LES TALENTS DE LA NATURE

LA NATURE EST UNE SOURCE D'INSPIRATION À L'ÉTAT PUR.

Qui regarde attentivement peut apprendre énormément d'elle et développer de nouvelles idées. La perfection se cache dans chaque flocon de neige, dans chaque toile d'araignée ou dans les ailes délicates d'une libellule. Les structures, les formes et les fonctions naturelles ont toujours constitué des modèles pour les esprits créatifs. Le langage de la nature se traduit dans les domaines de la haute technologie, de l'architecture et du design. Feu vert pour l'innovation – *made in Luxembourg* !

PARTENAIRE INNOVATION | Goodyear

RENCONTRE AVEC SÉBASTIEN FONTAINE, DESIGNER INDUSTRIEL CHEZ GOODYEAR

***Sébastien Fontaine est* Lead Designer *au sein de l'*Advanced Design Studio*, au centre d'innovation Goodyear Luxembourg. Entouré de designers et d'ingénieurs, il réfléchit à la mobilité de demain, à des concepts de pneus qui tiennent compte des enjeux d'avenir. Ces enjeux, ce sont notamment la réduction de l'empreinte carbone, l'emploi de matériaux durables et recyclables pour des pneus-concept qui prennent en considération les évolutions technologiques d'un monde de plus en plus connecté. Participer à l'exposition IM-MOBILITY était pour Goodyear l'occasion de rappeler combien la mobilité se réinvente chaque jour au Luxembourg, plus précisément à Colmar-Berg, au sein de l'*Advanced Design Studio.**

Des pneus-concept : de quoi s'agit-il ?

Les pneus que nous avons présentés lors de l'exposition IM-MOBILITY, Oxygene et reCharge, ont été imaginés et développés par Goodyear à Colmar-Berg. Ces innovations n'ont pas vocation à être commercialisées, il s'agit de présenter une vision d'avenir qui pourrait répondre aux enjeux sociétaux et ouvrir le débat avec les acteurs de la mobilité de demain. Au sein de l'*Advanced Design Studio*, la seule limite en matière d'innovation est la créativité ! Nous envisageons tout ce qui est possible pour le futur, même si cela peut paraître difficile à réaliser avec les technologies actuelles. Nous partons du principe que même si les technologies utilisées dans nos concepts ne sont pas toutes prêtes à l'industrialisation, elles évoluent et nous permettent aussi de nourrir nos stratégies et nos recherches à long terme. Goodyear vise la production de pneus 100 % durables d'ici 2030. Cet objectif ambitieux, annoncé en 2020, s'est déjà traduit par la présentation début 2022 d'un pneumatique de démonstration, composé de 70 % de matériaux renouvelables.

Parlez-nous de reCharge…

reCharge a été présenté lors de la première partie de l'exposition IM-MOBILITY, au printemps 2021. Il s'agit d'un pneu qui répond totalement au principe de l'économie circulaire puisqu'il n'a pas besoin d'être remplacé. reCharge intégrerait des capsules interchangeables qui seraient remplies d'une gomme à base de matériaux recyclés et biosourcés qui « rechargeraient » la bande de roulement alors qu'elle s'use au fur et à mesure de son utilisation. reCharge, c'est aussi un pneu connecté : ces capsules peuvent être personnalisées selon le type de parcours le plus souvent emprunté, qu'il soit humide, lisse ou moins lisse, etc. et selon le style de conduite de l'usager et les saisons.
Comme Oxygene, reCharge est également un pneu dit Airless increvable et sans maintenance liée au contrôle de pression. L'enjeu des flottes de véhicules en autopartage est de réduire au minimum les temps d'immobilisation pour une utilisation et une rentabilité optimales. reCharge peut également être personnalisé et changer de couleur selon les envies de son utilisateur.

Et l'autre modèle exposé, Oxygene ?

Ce modèle a été présenté pour la première fois au Salon de Genève en 2018 et exposé à la BIL, lors du second volet de l'exposition IM-MOBILITY entre février et juin 2022. Rempli de mousse végétale et doté

d'intelligence artificielle, il permettrait d'absorber du CO_2 et de rejeter de l'O_2. Oxygene a besoin de lumière et d'eau, en raison de sa composition en partie végétale et pour que la photosynthèse puisse se produire. La bande de roulement a donc été réalisée avec des petits canaux pour que l'eau de la route et l'humidité soient acheminées jusqu'à la mousse. Ce pneu n'a pas besoin d'air sous pression. Sa structure porterait le véhicule. Increvable, sa durée de vie serait multipliée par trois ou quatre pour réduire au maximum le temps de maintenance du vehicule qui serait en autopartage. D'ailleurs, deux ans après avoir imaginé Oxygene, Goodyear a créé le pneu Efficientgrip Performance 2, un modèle commercialisé sur le marché qui permet de parcourir beaucoup plus de kilomètres que les autres modèles. Ce qui est imaginé pour des concepts sert aussi aux modèles de production. Doté d'intelligence artificielle grâce à la technologie Li-Fi*, beaucoup plus rapide que le WiFi, Oxygene offrirait une gestion optimisée de la sécurité en détectant l'eau sur la chaussée par exemple, et en communiquant avec les autres modèles en circulation. L'intelligence artificielle pourrait aussi faciliter la gestion d'une flotte de véhicules en autopartage, par exemple.

Comment voyez-vous la mobilité du futur ?

Elle ne peut pas se résumer à une seule solution. La mobilité du futur dépend des besoins et des lieux de vie. Beaucoup de gens aujourd'hui s'orientent vers le véhicule électrique, mais le moteur à hydrogène arrive aussi. Une multitude de solutions va pouvoir nous amener à un écosystème des possibles. Le véhicule autonome va sûrement s'imposer peu à peu. Enfin, nous voyons que le service prend de plus en plus d'importance aujourd'hui : on n'achète plus de CD, on écoute de la musique en ligne, pareil pour les films, on y accède *via* des plateformes en ligne. L'accès à un service de qualité prime sur le principe de possession. Goodyear se positionne aussi de plus en plus en tant que fournisseur de services de mobilité, en adéquation avec le principe de l'économie circulaire : nous proposons déjà la location de pneus pour les poids-lourds. Le principe de location de pneus facilite également le contrôle des pneus en fin de vie. Quand ils sont usés, nos services les rechapent et lorsqu'ils sont hors d'usage, ils sont recyclés.

Goodyear en bref

Un employeur majeur au Luxembourg à la pointe de l'innovation

Implantée au Luxembourg depuis 1951, la société américaine Goodyear emploie aujourd'hui plus de 3 500 personnes sur son site de Colmar-Berg. Goodyear a célébré ses 70 ans au Grand-Duché en 2021 et a inauguré un site de production de pneus hautement automatisé à Dudelange, une industrie 4.0, en mai 2022 – un investissement de 77 millions d'euros, 90 employés actuellement et 20 recrutements à venir. Grâce à un *process* de pointe, cette usine peut fabriquer des pneus quatre fois plus rapidement qu'un site de production standard.

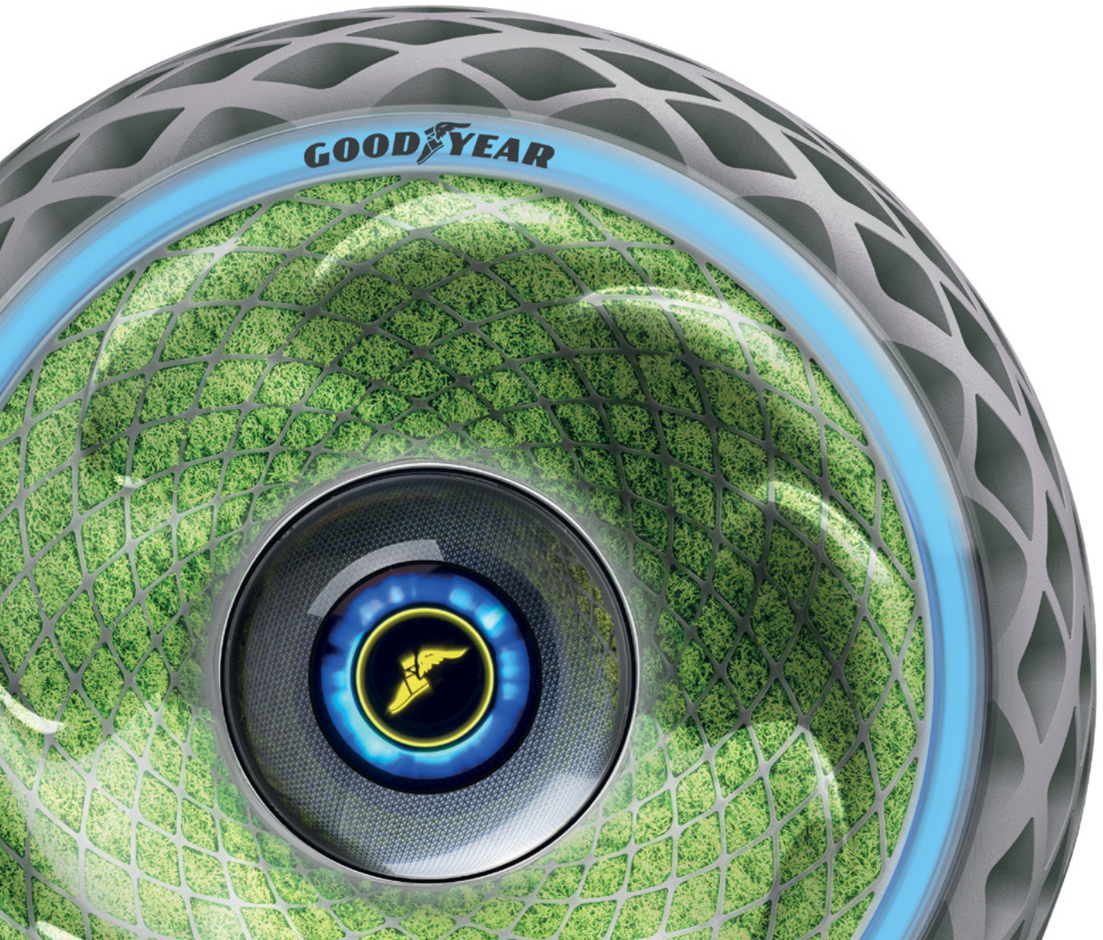
Goodyear Tire & Rubber Company est l'un des plus grands fabriquants de pneus au monde. Présent dans 23 pays, il emploie 72 000 personnes sur 55 sites. Ses deux centres d'innovation sont à Colmar-Berg, au Luxembourg et à Akron, dans l'Ohio (États-Unis d'Amérique), où se trouve également son siège social.

*communication de données par la lumière

RECHARGE, AUTO-RÉGÉNÉRANT

Le pneu-concept reCharge équipe un véhicule à vie. Connecté, il est composé de gomme biodégradable et équipé de capsules. Celles-ci sont remplies d'un liquide spécifique permettant à la bande de roulement de se régénérer. Doté d'intelligence artificielle, reCharge peut s'adapter à la fois aux conditions climatiques et au style de conduite de chacun et grâce à la programmation, un profil de conducteur peut être créé pour personnaliser le mélange de gomme adapté à chaque personne. Sa structure biodégradable est inspirée de la soie d'araignée, particulièrement robuste. Non pneumatique, il ne craint donc pas les crevaisons.

OXYGENE ET MOUSSE VÉGÉTALE



Le pneu-concept Oxygene est composé d'une structure unique à base de mousse végétale vivante qui peut absorber du CO_2 grâce à l'action de la photosynthèse. Dans une ville de la taille de Paris et sa région, si les quelque 2,5 millions de véhicules étaient équipés de pneus Oxygene, ils pourraient produire, selon Goodyear, 3 000 tonnes d'oxygène et absorber environ 4 000 tonnes de dioxyde de carbone par an. Inspiré des principes de l'économie circulaire, Oxygene est imprimé en 3D à partir de poudre de pneus recyclés et sa structure *airless* légère offre une adhérence optimale dans toutes les conditions. Oxygene génère sa propre électricité grâce à la photosynthèse pour le fonctionnement de ses composants électroniques. Connecté, doté de capteurs et d'un processeur d'intelligence artificielle, il est aussi équipé du LiFi* dont les capacités de connexion sont bien plus performantes que la technologie WiFi actuellement utilisée.

*communication de données par la lumière

Franck Miltgen

Né en 1981, vit et travaille au Luxembourg.

RAPPROCHER LE TEMPS LONG, GÉOLOGIQUE, DU TEMPS INFINIMENT PLUS COURT DE L'HUMAIN

Franck Miltgen met en place un dispositif visuel capable d'aborder le double état de l'objet entre l'état physique et l'état virtuel. Son travail est ancré dans l'art minimal des années 1960 et 1970 et témoigne d'un intérêt prononcé pour la forme archaïque et le temps immémorial. L'artiste crée des images qui deviennent objets en négociant leur apparition à travers le contact direct avec l'espace. Il revient sur le processus de création de la série* Traces *présentée dans le cadre de l'exposition IM-MOBILITY entre septembre 2021 et janvier 2022.

La série *Traces* a débuté dans le Müllerthal en 2018, un lieu où j'ai travaillé auparavant. Le point de départ des *Traces* est toujours l'empreinte, alors réalisée sur tôle en aluminium, puis aiguisée par un néon ou adoucie par une surface veloutée, ce qui accentue le caractère fictif de l'entreprise et place l'objet comme pivot. Le projet *Apeiron* que j'ai réalisé en 2019 au cours de mon séjour de résidence au Youkobo Art Space à Tokyo consistait en large partie à créer des empreintes sur roches volcaniques, les *Izu Traces*. En choisissant un tissu en coton local comme matériau de base, j'ai abandonné la rigidité des matériaux que j'utilisais auparavant, par exemple la tôle alu soumise à un processus de torsion, pour réaliser la série *Distorsions*. *MT Trace Landscape* et *Galaxy* reprennent le procédé développé au Japon avec ce matériau dont la forme n'est ni rigide, ni fixe, ni stable. Ce sont justement ces propriétés polymorphes qui m'ont permis de fixer le tissu sur la roche — à l'aide d'une colle à base d'amidon de riz — pour en tirer une image, empreinte de la forme rocheuse. Les *Izu Traces* ont été réalisées sur le littoral de la péninsule d'Izu, près de Tokyo, une région d'une grande richesse géologique, où la roche volcanique se découvre de sa végétation uniquement au contact de la mer. Bien que le procédé soit proche du monotype, l'apparition de l'image devient ici motif en soi, car l'agression de la javel sur son support laisse flotter l'image entre la présence et la dissolution. Il y a là une tension de maintien, comme si l'image se battait pour continuer d'exister et d'affirmer sa présence.
C'est aussi au réel que l'image s'accroche, de façon très directe comme le *gyotaku* — technique japonaise qui

IL Y A LÀ UNE TENSION DE MAINTIEN, COMME SI L'IMAGE SE BATTAIT POUR CONTINUER D'EXISTER ET D'AFFIRMER SA PRÉSENCE.

FRANCK MILTGEN
MT Trace curry, 2020
57,5 × 44 × 14,5 cm

MT Trace cola, 2020
57,5 × 94 × 9 cm

Flocage et pyrite sur aluminium, mélange de résine et fibre de verre
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

consiste à réaliser une empreinte à l'encre de chine d'une belle prise de poisson — sans pour autant pouvoir se défaire de son statut reliquaire qui évoque le linceul chrétien. Le statut double de ce processus d'enregistrement-restitution s'inscrit dans une phénoménologie de la trace, qui fait bien sûr référence à la photographie, comme un phénomène de conservation, non d'une information symbolique, mais d'une trace substantielle.

Dans le cas des *Izu* et *MT Traces*, le procédé est long, physiquement intense, tactile et sensuel. D'abord l'application minutieuse de la colle sur la paroi rocheuse, puis la toile qui est marouflée sur le relief rocheux pour ensuite réaliser l'image en un bref instant. Quelques pulvérisations de javel dirigées dans un moment de vents favorables suffisent pour que le motif apparaisse. Le choix de l'instant précis pour stopper le processus de décoloration est crucial afin d'atteindre cet équilibre entre apparition et évanouissement de l'image.

C'est en badigeonnant une javel à la consistance plus épaisse plutôt que de la pulvériser que *MT Trace Landscape* et *Galaxy* ont été réalisées pendant la période des *lockdowns* de 2020 dans le Müllerthal luxembourgeois. Deux séries distinctes de *Traces* ont été crées à ce moment ; des reliefs « empreinte » de petit format, recouverts d'une matière veloutée, le flock, et parsemés de pyrites — ce crystal aux formes étonnamment géométriques — pour matérialiser le caractère à la fois privilégié et surréaliste de la situation. La deuxième série de *Traces* a été réalisée sur différents tissus et toiles, dont des tissus japonais (comme *MT Trace Galaxy*, *Landscape*), puis mis en rapport avec le plan vertical, lisse et industriel de l'aluminium brut. Cette série se compose de cinq pièces : *MT Trace Galaxy*, *Landscape*, *Drape*, *Pink Graffiti* et *T2021-A5*. Le caractère minéral et paysager de la série, plus évident, se rapproche du caractère physique et charnel plus ou moins sous-jacent. Le processus d'encollage et de marouflage très physique ainsi que les gestes expansifs de badigeonnage placent ces empreintes dans une gestuelle qui marque, au travers de l'omniprésence du corps, l'expression de l'inconscient. Les graffitis gravés dans la roche pour certains centenaires, la résistance du lieu et de la roche ainsi que la force employée pour les réaliser ajoutent à cette inscription du corps dans le paysage. Les *MT Traces* donnent ainsi à voir l'enregistrement d'une manifestation d'une forme d'inconscient collectif.

L'IMAGE DEVIENT ALORS FLOTTANTE DANS LE TEMPS, OSCILLANT ENTRE FICTION ET RÉALITÉ, PERSONNEL ET COLLECTIF.

La proximité du tissu au corps humain — au travers de l'habillage — entre occulter et suggérer est ici articulée avec son support lisse, le panneau métallique. Cette surface lisse, industrielle, à la fois triviale et *high tech*, réfléchissante mais sans produire une image précisément reflétée fait référence, avec ses coins arrondis, à l'écran. L'image devient alors flottante dans le temps, oscillant entre fiction et réalité, personnel et collectif. Elle fonctionne alors comme un pivot et un lien, toujours en relation avec le lieu, car aujourd'hui, toute projection dans le temps est rattrapée par le fait qu'il faut également définir le lieu dans lequel nous allons avoir un futur. Cela transforme notre perception du progrès de l'émancipation et de l'espoir.

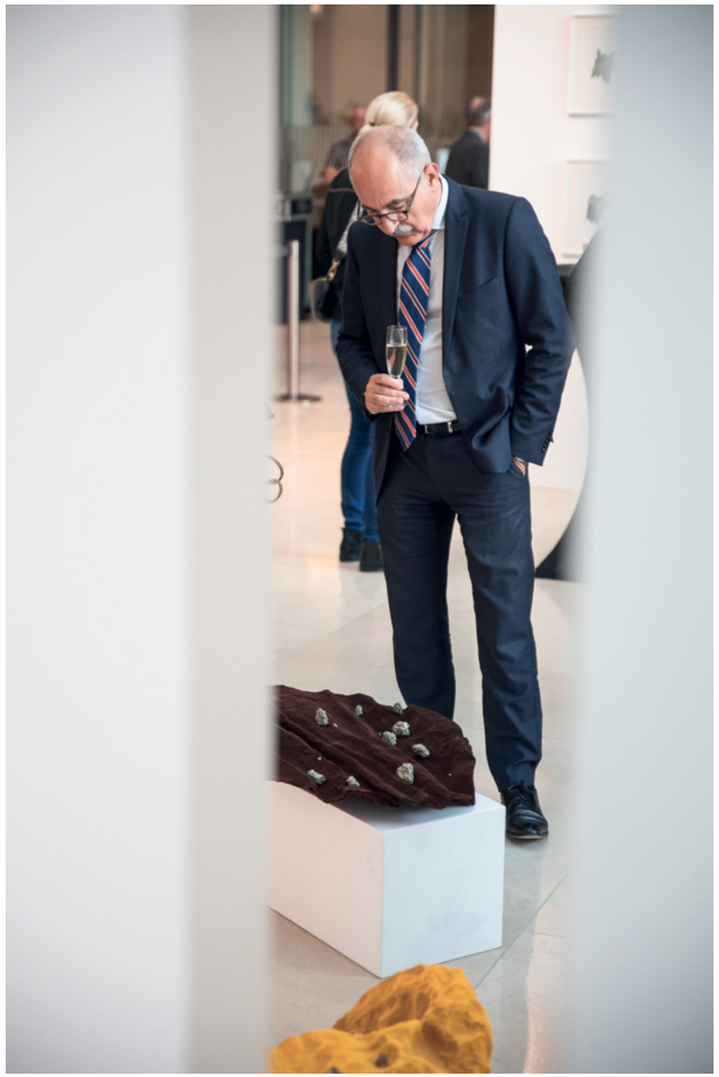
FRANCK MILTGEN
MT Trace blue, 2020
64 × 38 × 16 cm

Flocage et pyrite sur aluminium, mélange de résine et fibre de verre
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

FRANCK MILTGEN
MT Trace Galaxy, 2020
150 × 150 cm

MT Trace Landscape, 2020
148 × 148 cm

Tissu de coton non teint sur panneau
en aluminium
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery



FRANCK MILTGEN
MT Trace curry, 2020
57,5 × 44 × 14,5 cm

MT Trace cola, 2020
57,5 × 94 × 9 cm

Flocage et pyrite sur aluminium,
mélange de résine et fibre de verre
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

Gilles Pegel

Né en 1981 à Esch-sur-Alzette (Luxembourg), vit et travaille au Luxembourg.

"I SEE MOBILITY NOT LIMITED TO PHYSICAL MOVEMENT."

One or more of your works have been selected for the IM-MOBILITY exhibition, what messages are being conveyed?

Timesink #1, 2018
The creation of this painting took about 8 years, the time the sun needed to discolour the fabric and leave a trace of time.
8 years of crystallized exposure. It invokes time passing and reminds us that we are in constant mobility (movement of the Earth) even when one seems physically immobile.
It has also something to do with deliberately giving away control to go beyond one's limits of artistic action.

Hardfork (PCBR), 2020
The series of *Hardfork* sculptures takes up the theme of the helix, an archetypal form that runs through my work.
The regular movement of the helix gets interrupted by a curious symmetrical structure first documented in a scientific paper by Charles Darwin in 1865.
This "perversion" inverts the twist of the helix so both ends turn in opposite directions.
Similar to events like the pandemic that seemed to pause the world, the perversion in the helix acts like a turning point.
The seemingly constant suddenly gets interrupted, opening a different view on the historic moment we are living in.

How do you see mobility? Is an artist by definition mobile? Has the traveling artist lost his/her singular nature? Or does his/her art remain attached to his/her own culture(s)?

I see mobility not limited to physical movement or displacement, but also in a sense of mental mobility through reflection.
Our connected world opens a sheer unlimited space to explore other cultures, science, technology or in a wider sense knowledge.

Is an artist a mirror of the society around him/her or a look-out, an awakener of conscience?

Maybe it should be both. Regarding my personal practice, the works function as a sort of "bookmarks" of my thoughts. For the viewer, however, the works act as a reminder or starting point.
Perception of artworks also depends on context, time, culture, or education. So, the role or significance of an artist is rather fluid then static.

GILLES PEGEL
(En haut)
Timesink #1, 2018
121 × 181 cm
Tissu déteint au soleil, châssis, cadres en aluminium

Hardfork (PCBR), 2020
Approx. 160 × 30 × 35 cm
Bronze cast, sandblasted

Roger Wagner

Né en 1962 à Dudelange (Luxembourg), vit et travaille au Grand-Duché.

BEFLÜGELT

Der Blick schweift über die Aufnahmen von Roger Wagner, verweilt im satten Grün von Baumkronen und Wiesen. Ruhepole für das Auge, in denen sich das Lebendige versteckt. Kaum sichtbar zwischen dichten Zweigen lassen sich Grünspecht, Elster oder Distelfink entdecken. Fast beiläufig fotografiert, wird das Selbstverständliche in der Serie „Birdscapes“ zum Besonderen. Die Tiere muten als selten gewordene Kunstwerke an. Die Bilder sind das Ergebnis von Geduld und Geschick. Der Fotograf wartet oft tagelang auf den perfekten Moment – und komponiert seine Aufnahmen mit technischer Rafinesse. Dabei bewegt er sich in den Grenzzonen zwischen Urbanität und Natur. Die Faszination für Ornithologie begleitet Roger Wagner bereits seit seiner Jugend. Kein Wunder, denn die Tiere sind von Natur aus Überflieger. Besonders das Phänomen Vogelzug birgt bis heute Geheimnisse – und ist ein Paradebeispiel für Bewegung in der Natur. Die V-Formation am Himmel ist ein Sehnsuchtsmotiv, das Kunst und Wissenschaft gleichermaßen fasziniert. Der innere Kompass der Zugvögel orientiert sich dabei am Magnetfeld der Erde, führt sie sicher in ihre Brut- und Winterquartiere. Auch der Sonnenstand und markante Landmarken vermögen ihnen den Weg zu weisen. Besonders eindrucksvoll ist der Flugplan der Küstenseeschwalbe. Mehr als 20.000 Kilometer legen die Tiere auf ihrer Reise zurück. One way. Unzählige Wanderbewegungen auf unsichtbaren Luftstraßen.

ROGER WAGNER
Carduelis Carduelis IV, 2021
Inkjet print on Hahnemühle FineArt Baryta Satin
141 × 110 × 4 cm
Frame: Natural Walnut
Ed. 3 + 1AP

À LA CROISÉE DES CHEMINS

D'INNOMBRABLES TRAJECTOIRES DE VIE SE CROISENT CHAQUE JOUR. OUTRE LA FAMILLE, LES AMIS ET LES COLLÈGUES, NOMBREUSES SONT LES COÏNCIDENCES FORTUITES QUI NOUS ENTOURENT.

De courts épisodes de la vie quotidienne qui mènent à des contacts entre de parfaits inconnus. En attendant le bus, ou en courant dans un parc, ces rencontres sont généralement anonymes et vite oubliées. Les vrais échanges surviennent seulement si l'on construit des ponts : par des gestes et des paroles. À moins que la sphère digitale ne soit devenue la nouvelle place du village – et l'autoroute de l'information la véritable voie de communication de notre époque ?

Patrick Galbats

Photographe, né au Luxembourg en 1978.

« UN ARTISTE SE DOIT DE CHERCHER LES BONNES QUESTIONS. »

Comment voyez-vous la mobilité, un artiste est-il par définition mobile ? Ou son art reste-t-il attaché à sa ou ses culture(s) d'origine ?

D'abord, je pense qu'il ne peut y avoir de définition pour savoir qui est un artiste ou de quelle manière un artiste doit vivre pour enrichir sa créativité. Personnellement, je ne me sens plus capable de vivre en permanence au Luxembourg. J'ai l'impression que dans ce pays, tout tourne autour de la question de l 'argent. Le prix de l'immobilier, l'énorme écart entre les différentes réalités économiques des habitants (frontaliers inclus), la présence d'un racisme latent et, malheureusement aussi, une certaine pauvreté culturelle m'angoissent beaucoup trop pour pouvoir y rester vivre en permanence.
Mais peu importe où je me trouve, mes créations, c'est-à-dire mes photographies et leurs sujets, ne peuvent être séparés de ma personne et sont forcément liés à mes origines ou à tout ce qui a pu forger mon caractère.

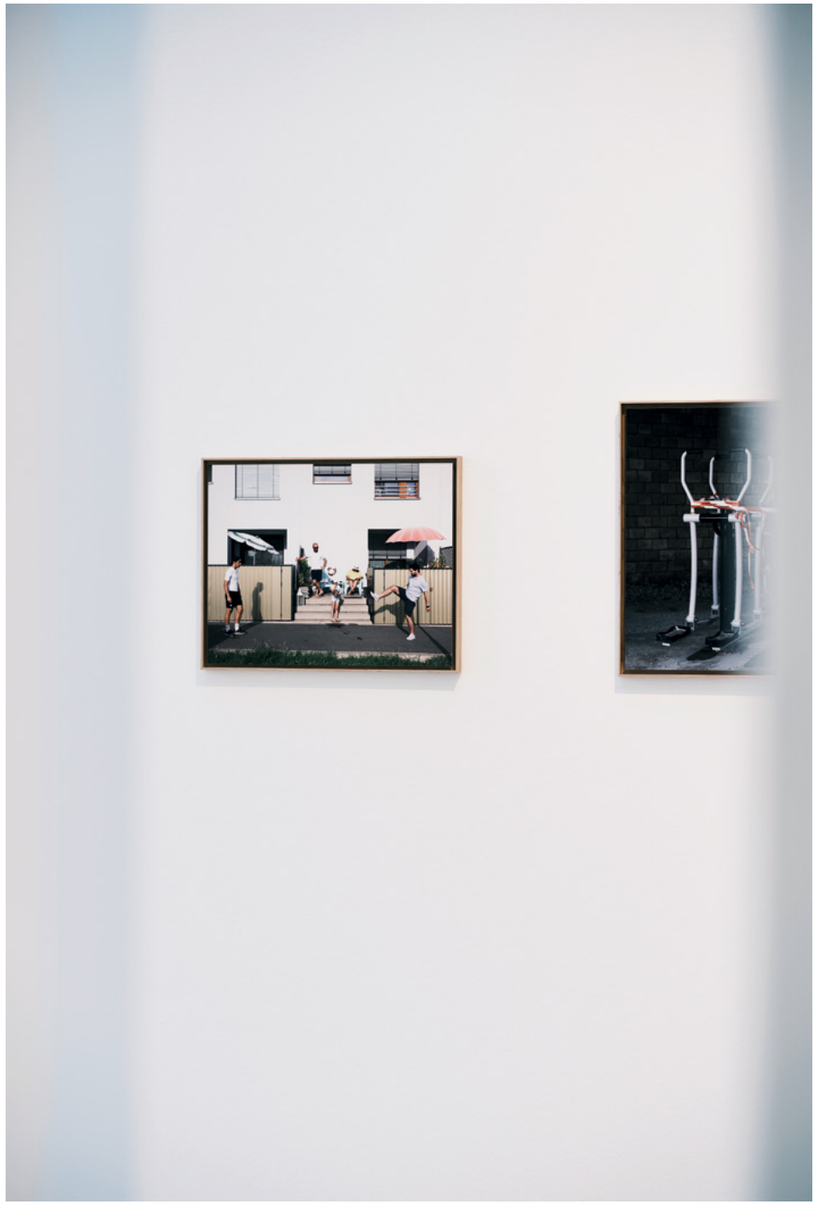
Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure ou une vigie, un éveilleur de conscience ?

Effectivement, pour moi, un artiste se doit de chercher les bonnes questions autour de la société dans laquelle il vit. L'éveil de la conscience chez l'individu peut seulement arriver quand l'artiste choisit un langage assez compréhensible ou que son public a les capacités suffisantes pour comprendre ce qui lui est présenté. Dans les deux cas, l'éducation de l'un et de l'autre joue un rôle central pour qu'une population puisse s'autocritiquer.

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

Mes sujets parlent du développement de la société, de la manière dont nous accaparons l'espace public (ou privé) qui nous est mis à disposition et puis aussi de la lutte contre l'oubli.

PATRICK GALBATS
L'amour au temps du Covid, 2020
53,4 × 40 cm
Série de photographies
Réalisées pour le Centre national de l'audiovisuel, Luxembourg



PATRICK GALBATS
L'amour au temps du Covid, 2020
53,4 × 40 cm
Série de photographies
Réalisées pour le Centre national de l'audiovisuel, Luxembourg

Thibaud Latour

Né à Namur (Belgique), mène de front activités scientifiques et artistiques au Luxembourg.

« L'IMMOBILITÉ N'EST PAS LE CONTRAIRE DE LA MOBILITÉ. »

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

Les notions de mobilité et d'immobilité peuvent prendre des sens très différents selon la nature du mouvement que l'on considère. Ainsi, la mobilité est le caractère de ce qui peut se mouvoir, c'est-à-dire être modifié au cours du temps. Si le changement de lieu en constitue l'acception principale, il ne s'agit cependant pas seulement de la position de quelque chose dans l'espace, mais aussi, de manière figurée, de toute transformation de toute chose. La mobilité ne peut se concevoir sans référentiel. On ne se meut pas isolément, on ne se meut que par rapport à autre chose.
Les différents aspects d'une chose peuvent être affectés de mouvements différentiels. La pensée peut être mobile, tout comme l'information quand l'objet physique qui y est attaché ne l'est pas. Je projette ma pensée dans un lieu sans m'y rendre physiquement quand l'information qui en émane se rend ailleurs.
Sont mobiles à la fois ce qui se meut et ce qui pousse au mouvement. Ainsi, le mobile de la mobilité est-il lui-même susceptible d'être mobile.
L'immobilité n'est pas le contraire de la mobilité. Elle n'en est qu'un cas limite. Une absence de mobilité ne signifie pas nécessairement l'absence délibérée, fortuite ou imposée de changement, mais peut également résulter d'un changement tellement lent qu'il échappe à notre perception du temps.
Entre mobilité et immobilité, l'écart ne tient que par la fraction finie qui sépare les instants de ce que l'on désire ignorer ou contempler dans le cours infini du temps. Car ce qui finalement nous parle, c'est toujours le changement, fût-il infiniment lent.

Une de vos œuvres a été sélectionnée pour l'exposition IM-MOBILITY, quel est votre message ?

Dans la vidéo *Traces* issue d'une simulation numérique, j'ai voulu illustrer comment l'information sur nos déplacements, les traces de notre passage, non pas ce que l'on laisse sur place, mais le simple fait d'y être passé, peut agir comme un ensemble de phéromones digitales. De cette information, combinée avec les lieux immobiles où nous fûmes, l'on peut inférer ce que nous sommes et ce que ne savons pas encore nous-mêmes que nous serons. Les rapports à la mobilité sont multiples. Tout part d'une mobilité physique, de nos déplacements réels dans des lieux concrets et s'achève dans la mobilité virtuelle de nos descendants dans ces mêmes lieux, descendants traduisant eux-mêmes la mobilité de nos gènes au travers de notre devenir. La mobilité de l'information est également présente puisque le système procède par une adaptation constante de l'information au gré de nos déplacements.
En analysant dans quel ordre, où sont allées, et combien de temps sont restées individuellement et collectivement des personnes réelles dans divers lieux, le système élabore la probabilité que des personnes se rencontrent et puissent générer un nouveau visiteur par croisement génétique de leurs profils. Ces nouveaux visiteurs vont alors virtuellement visiter les lieux selon leurs affinités personnelles dérivées de celles

de leurs parents et virtuellement se rencontrer pour potentiellement engendrer une nouvelle génération de visiteurs virtuels.
Il y a là quelque chose d'effrayant, car que nous nous mouvions ou que nous restions délibérément immobiles, il est impossible d'échapper au système dès lors que nous sommes présents dans le monde puisque ce sont les intervalles de mobilité et d'immobilité qui sont analysés, l'immobilité en soi restant une information tout aussi féconde que le mouvement.

Un artiste est-il par définition mobile ? Son art reste-t-il attaché à sa ou ses cultures d'origine ?

Je ne pense pas que ce soit essentiellement une question de culture propre de l'artiste. Bien sûr, il est plongé, voire déterminé par celle dans laquelle il est né, et celles où il s'est forgé. Mais c'est dans la rencontre des autres cultures, dans la confrontation constructive ou dans la controverse que l'intuition créative pourra pleinement s'exprimer. Une culture ne peut vivre en isolation. C'est parce qu'il y a les autres qu'elle peut s'épanouir.
La mobilité d'un artiste est celle de la curiosité, de la recherche toujours inassouvie de l'intention esthétique qui fera sens, pour l'artiste lui-même, pour le monde et finalement pour ceux qui la reçoivent. S'il peut être physique, le voyage est essentiellement mental. En ce sens, c'est le sens qui voyage d'un être à l'autre plus que l'artiste lui-même.
La mobilité d'un artiste est également disciplinaire. J'ai le sentiment que l'histoire de l'art n'a finalement consisté qu'en un accroissement continuel de l'espace des possibles, à sortir de son confort immédiat pour risquer l'inconfort : d'abord en explorant sa propre chambre (à l'intérieur du paradigme de sa discipline), puis en en rêvant et en en concevant une nouvelle (par la déconstruction et la reconstruction d'un paradigme nouveau révolutionnant sa discipline), ensuite en sortant de celle-ci afin d'embrasser du regard et de reconcevoir la maison entière (par le croisement fertile entre disciplines) avant de finalement défricher de vastes terres encore inexplorées aux confins des limites de ce qui est art et de ce qui ne l'est pas encore. C'est cette mobilité-là qui est essentielle à mes yeux.

Des thèmes tels que la préservation de l'environnement, la durabilité irriguent-ils votre travail ?

Ce sont des thèmes fondamentaux. Ce qui intéresse mon travail, son objet central, l'objet de toutes mes obsessions, c'est la notion de système et de complexité, le chaos déterministe, l'ordre partiel dans le désordre, la stabilité et les bifurcations, la nouveauté jaillissant d'une combinatoire contrariée. J'essaie de faire naître de ma pensée systémique, au travers de mon travail, tout ce qui peut éveiller cette même pensée chez qui le reçoit, qu'il l'adopte ou le rejette. L'environnement et la durabilité n'étant en fin de compte qu'affaire de systèmes dynamiques complexes, mon travail abstrait vise à faire émerger les mécanismes, eux-mêmes abstraits, sous-jacents à ces thèmes. Ce que je cherche, ce n'est pas de donner à voir des objets directement associés au fonctionnement de notre société, au développement galopant des inégalités, à la destruction de notre écosystème, bref à notre suicide collectif, mais de susciter la compréhension des phénomènes et des principes de notre écosystème qui génèrent ces problématiques, sans en faire un discours didactique, mais en laissant travailler l'imaginaire, plus puissant que n'importe quelle théorie pour l'intérioriser et en faire jaillir des comportements plus judicieux. Ces principes ne sont ni le fait d'individus indépendants, ni celui d'un collectif assimilable à un corps unique, mais régissent un système d'individus dont les actions

individuelles ont des effets collectifs émergents dont aucun de ceux-ci n'est conscient *a priori*. Tenter humblement d'éveiller cette conscience est tout le sens de mon travail esthétique. Car comprendre comment le monde fonctionne est une condition première à la solution si nous ne voulons pas sans cesse réparer très localement ici sans s'apercevoir que l'on aggrave plus globalement là-bas, et que ce là-bas deviendra tôt ou tard ici.

Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure, un éveilleur de conscience ?

Bien évidemment, il est les deux. Plus il est détaché des contingences matérielles de la survie, meilleure est son acuité. Meilleure est son acuité, plus profonde sera son œuvre. Plus profonde sera l'œuvre, plus marquante sera-t-elle pour qui la reçoit. L'artiste ainsi fait appel à la profondeur de la conviction intime et indicible du public, et non à la raison de celui-ci. C'est parce qu'il a la capacité de voir et de montrer ce que les autres ne voient pas qu'il inspire le monde à mieux voir. De plus en plus proche de la science, il offre aujourd'hui au public une intériorisation personnelle de la raison, portant en germe une part d'universalité par l'adhésion ou le rejet qu'il suscite, en traduisant en expérience esthétique pour tous ce que la science énonce de manière absconse pour quelques-uns.
Il n'esthétise pas la science pour la rendre accessible et didactique, il l'intériorise pour partager ensuite son intérieur. Il pratique ainsi une saine et inspirante subjectivisation du rationnel propre à combattre toute fallacieuse et aliénante objectivisation de l'irrationnel.
En ce sens, tout penseur honnête et libre est un artiste dès lors que le discours formulé par son œuvre, dont l'esthétique est le vecteur central du sens, laisse la liberté au public d'être lui-même un penseur libre et honnête.

THIBAUD LATOUR
Traces, 2018
15 min
Vidéo, simulation informatique

Roger Dornseiffer

Artiste peintre et sculpteur né en 1936 au Luxembourg.

BRÜCKENSCHLÄGE

Eine Brücke zu bauen ist ein Unterfangen, für das es eine gewisse Weitsicht braucht. Man muss Verbindungen erspüren, die noch nicht existieren. Im luftleeren Raum Bedeutung konstruieren. Es ist eine Architektur des Zusammenführens, die Wege schafft, die noch nie begangen wurden. Fortschritt in seiner reinsten Form. Der Künstler Roger Dornseiffer hat 1964 in seinem Ölgemälde einen Moment eingefangen, der eine Zeitenwende für Luxemburgs Mobilität bedeutete. Der Bau der Pont Grande-Duchesse Charlotte: Grundpfeiler einer neuen Ära. Die „Rout Bréck“ gehört mit ihrer markanten Farbe untrennbar zum Stadtbild Luxemburgs; tief verankert im Felsen und hoch über dem Pfaffenthal thronend. Sie verbindet den Kirchberg mit dem Zentrum. Durch das 355 Meter lange Bauwerk verschoben sich die Dimensionen. Die Welt rückte näher heran; eine Achse in Richtung Flughafen entstand. Die Konstruktion wurde zum Symbol für Luxemburgs Entwicklung: den europäischen Aufbruch, die internationale Relevanz, den Brückenschlag ins Morgen. Heute ist sie in ein modernes urbanes Konzept eingebettet, das von Tram über Standseilbahn bis Fahrradweg unterschiedliche Mobilitätsformen vereint.

ROGER DORNSEIFFER
Pont G-D Charlotte en construction, 1964
Öl auf Leinwand
Aus der Sammlung der BIL

PARTENAIRE INNOVATION | Luxembourg Air Rescue

LA MOBILITÉ POUR SAUVER DES VIES

Luxembourg Air Rescue a deux activités principales : sauver des vies et assurer le rapatriement de ses membres en cas d'urgence médicale à l'étranger. À ce jour, elle est l'unique organisation de sauvetage aérien au Grand-Duché, capable d'intervenir en 10 minutes dans tout le pays.

Première condition pour sauver une vie : la rapidité d'intervention des secours. L'histoire de Luxembourg Air Rescue, LAR, repose depuis le début sur une capacité de mobilité. Or, en se penchant sur son histoire, ce qui semble si évident aujourd'hui a été un vrai combat à mener pour une poignée de pompiers, dans les années 80.

Le sauvetage aérien n'existait pas au Luxembourg et ces pompiers revendiquaient le besoin d'un service de sauvetage aérien permettant d'amener le médecin urgentiste le plus rapidement possible auprès du patient. Ils se sont heurtés à des résistances diverses, notamment politiques et financières. Ces pompiers ne se sont pas découragés et c'est ainsi qu'après bien des déconvenues naît Luxembourg Air Rescue, sous la forme d'une a.s.b.l., reconnue d'utilité publique en 1989. Il faudra encore attendre deux ans avant que l'organisation soit intégrée au système de gestion des urgences, le SAMU. L'équipe de LAR ne relâche pas ses efforts et se lance dans la location d'un second hélicoptère, afin d'avoir la capacité de répondre à une urgence vitale si le premier appareil est occupé. Les dettes s'accumulent, le stress avec. Mais ces efforts ont porté leurs fruits et l'organisation compte aujourd'hui 180 000 membres, dont les cotisations contribuent en grande partie à financer les activités de LAR.

Réagir vite et s'adapter

Sans mobilité, point de salut… Fort de 190 collaborateurs, LAR intervient 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 au Luxembourg et à l'étranger. Y compris durant la pandémie. Grâce à des équipements spécifiques, des patients infectés par la Covid-19 ont pu être transportés par avion, en jet ambulance, avec un système d'isolement adapté pour préserver l'équipe médicale accompagnante. Durant les premiers confinements, la fermeture de certains aéroports et l'obtention des autorisations d'atterrir pour se ravitailler ont parfois compliqué la mission des équipes. Mais il semble que rien n'arrête les sauveteurs luxembourgeois ! Il a fallu s'adapter. LAR investit régulièrement dans ce qui se fait de mieux en matériel et équipements médicaux afin d'avoir des capacités de réaction en toute situation. Les investissements concernent aussi la flotte, puisque la décision a été prise de vendre trois jets ambulances de type Learjet 45XR, dont l'autonomie de vol est d'environ quatre heures, afin d'acquérir un Challenger 605 médicalisé qui permettra des vols de plus longue distance.
Luxembourg Air Rescue a participé à l'exposition IM-MOBILITY en exposant un modèle réduit d'hélicoptère du type MD 902, dont l'une des particularités est de ne pas avoir d'hélice arrière. Ses dimensions compactes, son système de rotor à cinq pales à très faibles vibrations et surtout, son système NOTAR (qui signifie *No Tail Rotor*, littéralement : sans rotor de queue) font de cet appareil l'un des hélicoptères de sauvetage les plus sûrs et les plus fiables. La participation de Luxembourg Air Rescue à cette exposition sur le thème de la mobilité et de l'immobilité était une évidence. LAR est un partenaire de la BIL, qui le soutient depuis de nombreuses années en affiliant systématiquement tous ses collaborateurs, qui sont au nombre de 1 800. « Sans nos membres, qui nous ont fait confiance dès le départ et nous ont soutenus avec leurs cotisations et leurs dons, Luxembourg Air Rescue n'existerait pas aujourd'hui », souligne René Closter, fondateur, *CEO* de longue date et président de l'organisation humanitaire.

Les véhicules d'intervention

- 6 hélicoptères de sauvetage de type MD902
- 3 jets ambulances de type Learjet 45XR
- 1 jet ambulance long-courrier de type Bombardier Challenger 605

Les équipes

LAR compte 190 collaborateurs hautement spécialisés. Les pilotes d'hélicoptères sont nécessairement des pilotes expérimentés, capables d'intervenir dans diverses conditions sur des terrains inconnus. 35 médecins libéraux sont rattachés à LAR, un médecin anesthésiste et des infirmiers urgentistes y sont en permanence. Des ingénieurs et techniciens veillent à la maintenance de la flotte aérienne. Enfin, les experts LAR de la centrale d'alerte garantissent à chaque instant une assistance médicale rapide et compétente à ses membres. En cas d'urgence médicale à l'étranger, LAR rapatrie ses membres en toute sécurité et sans frais supplémentaires vers leur pays de résidence.

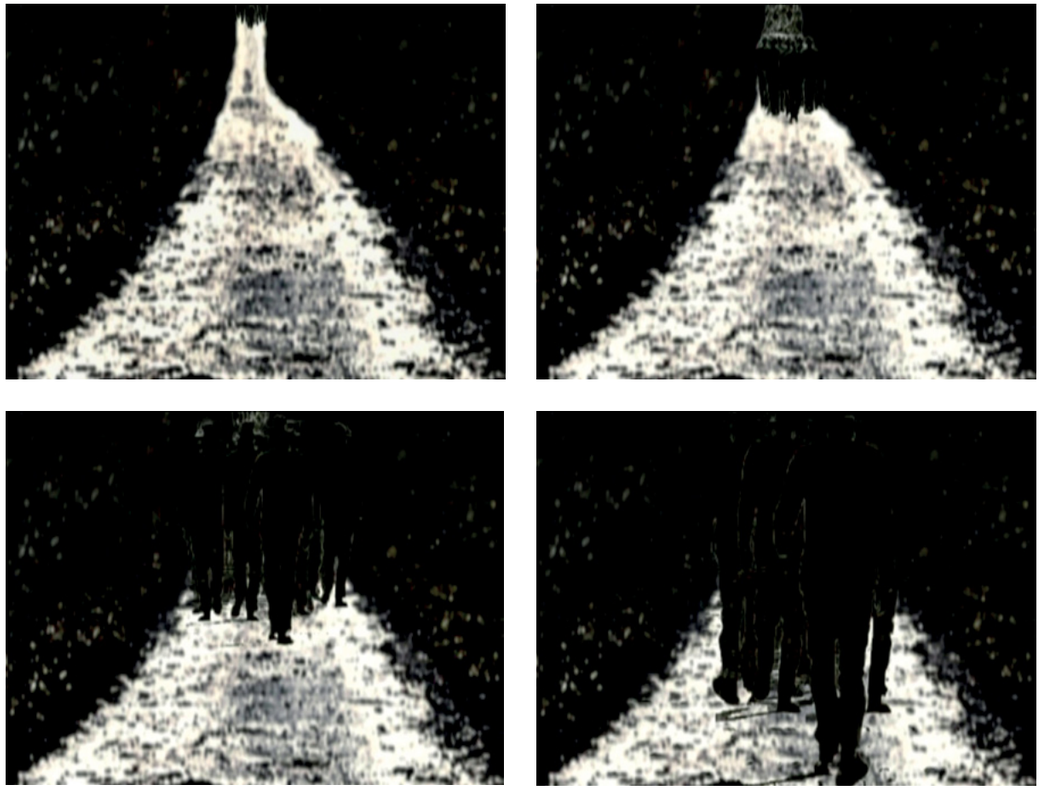
Le choix de Marie-Noëlle Farcy, curatrice au Mudam : *Sans Titre* de Marc Scozzai

IMMOBILITÉ RÉFLEXIVE

Le Mudam – Musée d'Art Moderne Grand-Duc Jean a prêté une pièce de sa collection dans le cadre de l'exposition IM-MOBILITY. Il s'agit d'une œuvre de Marc Scozzai, qui interroge notre perception des images en mouvement. Responsable de collection au musée, Marie-Noëlle Farcy explique pourquoi elle a sélectionné cette œuvre.

Le choix de cette pièce de Marc Scozzai s'est naturellement imposé à Marie-Noëlle Farcy, responsable de collection au Mudam. Dans le cadre de l'exposition IM-MOBILITY, il s'agissait de mettre en avant les artistes du Luxembourg impliqués dans la thématique de la mobilité et de l'immobilité. Dans ce contexte, l'œuvre vidéo de Marc Scozzai, intitulée *Sans Titre*, offre une perspective inédite.

« La pièce de Marc Scozzai s'insère parfaitement dans ce projet. *Sans Titre* a été filmée en plan fixe, la vidéo se détache sur le mur à la manière d'un tableau animé. » C'est une image en noir et blanc, très contrastée, au rendu pixellisé, qui semble avoir été tournée en négatif. Les effets ne permettent pas d'identifier immédiatement le motif. Il faut laisser le temps à l'œil de s'habituer, de trouver des repères avant de pouvoir interpréter l'image. Un lent mouvement devient alors perceptible. Une forme noire apparaît peu à peu et l'on comprend qu'elle s'avance dans le champ de l'image. D'une composition à première vue immobile, notre perception évolue au fil de la vidéo : « C'est une pièce de prime abord abstraite dans sa forme, qui offre une réflexion sur la notion d'espace et de temps. Le mouvement insuffle l'idée de l'écoulement du temps et de déplacement. Il ajoute une dimension narrative à l'ensemble », conclut Marie-Noëlle Farcy. « En général, après l'avoir découverte une première fois, les visiteurs l'expérimentent une seconde fois car ils ne voient pas alors les mêmes choses. »



MARC SCOZZAI
Sans titre, 2004
Projection vidéo noir et blanc, son
3 min 57 sec
Ed. 1/4 + 1 EA
Collection Mudam Luxembourg, Musée d'Art Moderne Grand-Duc Jean
Acquisition 2007
© Photogramme : Marc Scozzai

IM-MO-BIL-ITY

FAIRE BOUGER LES LIGNES

DU 21.09.2021 AU 14.01.2022
& DU 6.02 AU 3.06.2022

Rétrospective des œuvres sélectionnées par la curatrice Séverine Zimmer et exposées dans la Galerie Indépendance de la Banque Internationale à Luxembourg et le Heentze Park

MARCO GODINHO
From Gesture to Gesture (Erasing Sky) #1-56,
2020
24 × 30 cm chaque
Acrylique sur MDF, temps, marche
Présentation variable
Courtesy de l'artiste

GILLES PEGEL
Hardfork (PCBR), 2020
Approx. 160 × 30 × 35 cm
Bronze cast, sandblasted

PATRICK GALBATS
L'amour au temps du Covid, 2020
53,4 × 40 cm
Série de photographies
Réalisées pour le Centre national de l'audiovisuel, Luxembourg

L'amour au temps du Covid, 2020
120 × 90 cm
Série de photographies
Réalisées pour le Centre national de l'audiovisuel, Luxembourg

CLAUDIA PASSERI
Saracinesca, 2014
200 × 150 cm, 80 kg
Grille en acier laqué
Production Mudam Luxembourg

ROGER WAGNER
Glandarius_I, 2021
80 × 62 × 3 cm
Inkjet print on Hahnemühle FineArt Baryta Satin
Frame: Natural Walnut
Ed. 3 + 1AP

MARCO GODINHO
Le monde nomade #2, 2006-2010
12 cartes du monde politique plastifiées
et découpées chacune en 24 bandes
60 × 40 cm par carte

ANDRÉS LEJONA
Aéroport, 2011
120,4 × 97,5 cm
Imprimée sur papier Fuji Crystal Archive
et cadre en caisse américaine
Édition de 3 exemplaires + 1 e.a.

ANDRÉS LEJONA
Le Container, 2019
90,4 × 76,2 cm
Imprimée sur papier Fuji Crystal Archive
et cadre en caisse américaine
Édition de 3 exemplaires + 1 e.a.

ROLAND QUETSCH
(Ci-dessus)
LP 160 1X × 4 Panels (The King, The Queen And 2 Astronauts), 2019
200 × 150 cm, 80 kg
Wood, metal, canvas, carbon fiber, glass fiber, epoxy resin, lacquer
Variable dimensions depending on installation

(Page de droite)
LP 202 X X 9 panels, 2018
Wood, metal, canvas, carbon fiber, glass fiber, epoxy resin, lacquer
Variable dimensions depending on installation

Courtesy Ceysson & Bénétière
Roland Quetsch, ADAGP, Paris 2021
Photo : Studio Rémi Villaggi

ROGER WAGNER
Pica Pica_I, 2021
Inkjet print on Hahnemühle FineArt Baryta Satin
141 × 110 × 4 cm
Frame : Natural Walnut
Ed. 3 + 1AP

GILLES PEGEL
Timesink #1, 2018
121 × 181 cm
Tissu déteint au soleil, châssis, cadres en aluminium

Hardfork (PCBR), 2020
Approx. 160 × 30 × 35 cm
Bronze cast, sandblasted

LAURENT TURPING
Montée des Eaux, 2021
90 × 110 × 31 cm
Bois local
Personnage : bois chêne
Barque : bois tilleul
Roues : bois hêtre
Couleur : acrylique

FRANCK MILTGEN
MT Trace Galaxy, 2020
150 × 150 cm
Tissu de coton non teint sur
panneau en aluminium
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

MT Trace Landscape, 2020
148 × 148 cm
Tissu de coton non teint sur
panneau en aluminium
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

THIBAUD LATOUR
Traces, 2018
Approx. 160 × 30 × 35 cm
15 min
Vidéo, simulation informatique

SPIKE & STICK
Keep on moving, 2021
Heentze Park, Luxembourg-Ville

ROLAND QUETSCH
Untitled, 2019
Wood, metal, canvas, carbon fiber, glass fiber, epoxy resin, lacquer
Variable dimensions depending on installation
Courtesy Ceysson & Bénétière
Roland Quetsch, ADAGP, Paris 2021
Photo : Studio Rémi Villaggi

NINA MAMBOURG
Functional Wear, 2018
71 × 91 × 2,5 cm
Huile sur toile

FRANCK MILTGEN
MT Trace curry, 2020
57,5 × 44 × 14,5 cm

MT Trace blue, 2020
64 × 38 × 16 cm

MT Trace cola, 2020
57,5 × 94 × 9 cm

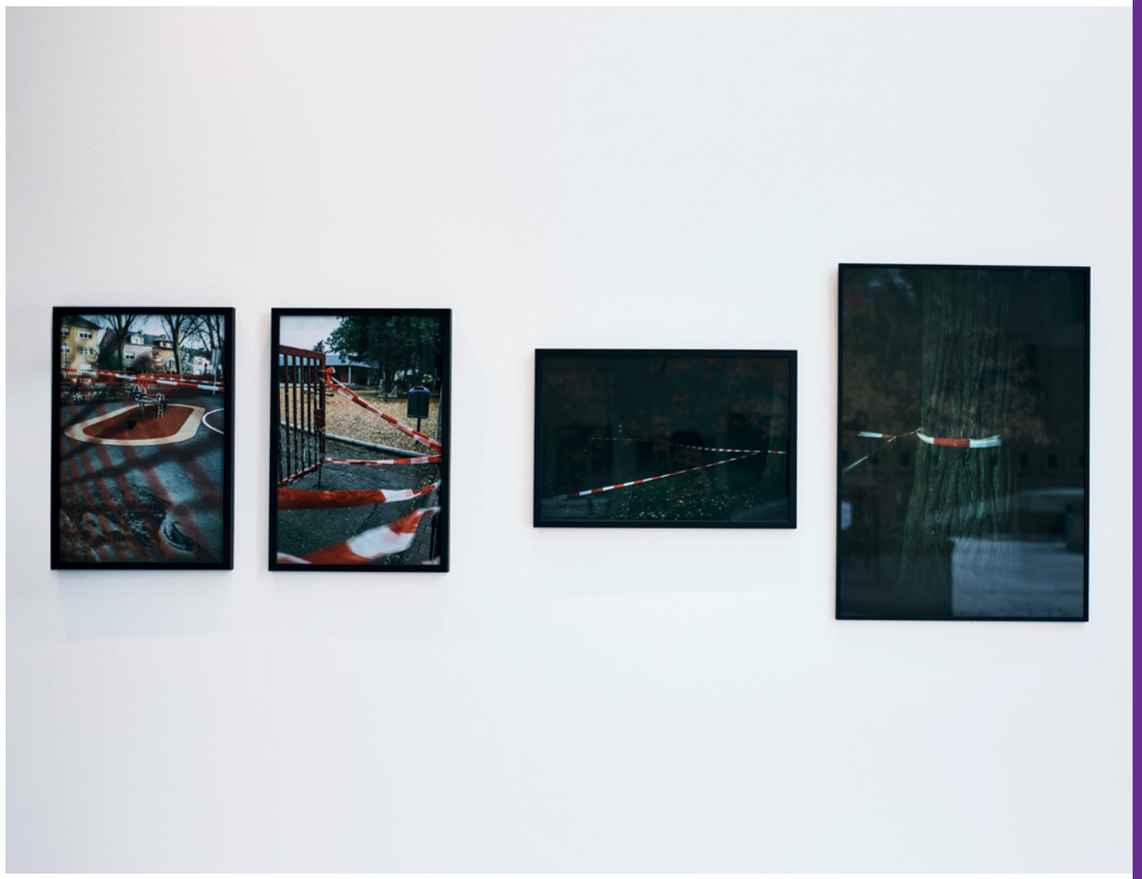
Flocage et pyrite sur aluminium, mélange de résine et fibre de verre
Courtesy Zidoun-Bossuyt Gallery

CLAUDIA PASSERI
Landscape 1-5, 2015
130 × 86 cm
Impressions pigmentaires sur papier Hahnemühle
Production centre d'art Nei Liicht, Dudelange (LU)

FRANK JONS
An easy way, 2021
140 × 150 cm
Acrylique sur toile

STÉPHANIE UHRES
Wasserspiel / Im Morgenlicht, 2019
125 × 100 cm
Acrylique sur toile

CHRISTIAN ASCHMAN
Luxembourg, Centre Hamilius
Arrêts des autobus, 2012
90 × 60 cm
Photographie



MIKE ZENARI
Untitled
Production 2020
60 × 40 cm, édition de 10 exemplaires
285 gsm, sur papier Hahnemühle
Fine Art Pearl

LE MOUVEMENT

QU'EST-CE QUI FAIT BOUGER LE MONDE ? DANS LES MANUELS DE PHYSIQUE, LA RÉPONSE EST ASSEZ CLAIRE : IL EST QUESTION DE DYNAMIQUE ET D'IMPULSIONS.

Mais peut-être que derrière se cachent des principes intangibles. Le mouvement parle toujours de liberté, de progrès et d'ouverture. La flexibilité est un art qui commence souvent dans l'esprit. Assembler le familier d'une nouvelle manière, briser les modes de pensée rigides, explorer le monde avec curiosité : voici la recette du mouvement !

FACILITER LA MOBILITÉ AU QUOTIDIEN

© Christof Weber

La BIL a mis en place de nombreuses mesures pour inciter ses 1 800 salariés à se déplacer autrement pour réduire leur empreinte carbone. Des initiatives qui facilitent le quotidien.

En 2019, la BIL a mis en place un plan d'action « Mobilité » sur une durée de quatre ans. Il englobe plusieurs initiatives, mais les incitations à privilégier les transports en commun ou le covoiturage ont été suspendues en raison de la crise sanitaire. D'autres mesures ont pu être mises en place. Le principe étant de « proposer de nouveaux services aux employés qui vont changer leurs habitudes de mobilité », explique Olivier Kormann, *Head of People Care, Benefits and Solutions*. Ce sont les suivantes :

- **Gestion des places de parking :** parmi les 1 800 employés de la BIL, une majorité se rend au travail en voiture. Or, le parking comprend 700 places. Pour trouver facilement à se garer, une application a été adoptée avec succès au sein de la banque en septembre 2020, afin de libérer ou réserver sa place facilement. Nommée *Fairpark*, cette application permet aux titulaires d'une place de la proposer s'ils ne l'utilisent pas et à ceux qui ont besoin d'un emplacement de le réserver rapidement. « Un stress en moins pour les salariés qui évitent de perdre du temps et de l'énergie pour chercher à se garer », note Olivier Kormann.

- **Incitation au covoiturage :** la BIL encourage le covoiturage et incite ses employés à se regrouper en équipe de minimum trois personnes ayant un trajet et des horaires similaires. Des places de parking leur sont réservées et ils sont prioritaires sur l'application *Fairpark* .

- **Des voitures moins polluantes :** depuis 2020, la politique d'attribution de véhicules a été revue et intègre un plafond d'émission de CO_2 à ne pas dépasser pour les voitures de fonction. « La moyenne des émissions est ainsi passée de 116g/km en 2020 à 65g/km en 2021 avec une flotte principalement électrique ou hybride à présent. »

- **Un parking à vélos :** l'équipe Corporate Real Estate a aménagé un parking dédié aux vélos en 2021. Il sera doublé d'ici peu. Ce parking est équipé de bornes de recharge pour les vélos et autres trottinettes à assistance électrique.

- **Autopartage :** la BIL a pour projet de mettre à disposition des véhicules en autopartage. L'idée est de mettre quelques véhicules à la disposition du personnel qui peut les utiliser gratuitement et ponctuellement pour convenance personnelle ou professionnelle. Ce service sera destiné aux employés qui privilégient la mobilité douce ou les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. La réservation du véhicule se fera grâce à une application spécifique.

- **Bee Mob :** un projet porté par un groupe d'employés de la banque, qui souhaite développer une offre de mobilité multimodale et flexible. (lire article page 102).

- **Green Miles :** une « communauté » qui aide à faire le premier pas vers un *commuting* vert (lire article page 103).

De g. à dr. :
Laëtitia Centonze (Bee Mob),
Jörg Moberg (Green Miles),
Pamela Nasrallah (Green Miles),
Fabian Collas (Bee Mob),
Gwennaël Godot (Bee Mob),
Clara Collard Bonomelli (Bee Mob) et
Andres Corro (Bee Mob)

DÉPASSER LA VOITURE

Proposer une offre étendue de mobilité : le projet Bee Mob a été retenu par le jury de la *BIL Challenge Cup*. Ce concept innovant veut adapter la mobilité aux enjeux actuels en proposant davantage de flexibilité aux employés de la banque.

Comment réduire efficacement ses émissions de CO_2 ? Un groupe de six collègues s'investit dans une initiative qui permettrait, en plus de réduire son empreinte carbone, davantage de flexibilité en matière de mobilité. Leur concept, Bee Mob, a été sélectionné lors de la *BIL Challenge Cup* au printemps 2022 dans la catégorie *The World around us*. La première édition de ce concours interne, lancée en 2021, avait pour thème la responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise. Parmi la centaine d'initiatives participantes, une quinzaine a été sélectionnée par les 1 800 employés, dont Bee Mob.

Le projet Bee Mob souhaite transformer l'offre de mobilité actuelle en un concept flexible et multimodal. L'idée : faire évoluer l'avantage du *leasing*, la *car allowance*, en *mobility allowance* avec une offre de services. « Nous avons commencé par lister tout ce qui existe déjà à la BIL en matière de mobilité pour envisager un service global », expliquent Clara Collard Bonomelli et Gwennaël Godot, deux des six membres du groupe. Ils ont ensuite imaginé ce qu'il serait possible d'optimiser et d'ajouter afin de compléter l'offre de mobilité de la BIL, « déjà très fournie et qui mériterait une meilleure visibilité », estime Gwennaël Godot.

Bee Mob proposerait la possibilité d'utiliser son budget de *car allowance* dans d'autres solutions de mobilité : opter par exemple pour une voiture de fonction électrique plus petite, une offre à laquelle pourraient s'ajouter des options telles que l'installation d'une borne de recharge à domicile et l'acquisition d'un vélo électrique.
La flexibilité reste centrale dans le projet Bee Mob. Une analyse est en cours afin de valider l'étendue de l'offre – qui pourrait inclure les transports en commun – et le budget nécessaire à sa mise en œuvre.

Clara Collard Bonomelli travaille au service Wealth Management *et Gwennaël Godot vient de rejoindre le service* Sustainability.

KLEINE SCHRITTE, GROSSE WIRKUNG

Ein Gespräch mit Jörg Moberg, Head of Corporate Communications der BIL

Herr Moberg, Sie waren Teil eines Mitarbeiterteams der BIL, das die Initiative „Green Miles" entwickelt hat: eine interne Community rund um Mobilität. Wie ist das Projekt entstanden?

Zusammen innovative Ideen entwickeln: das war das Ziel des internen „BIL Challenge Cup", der dieses Jahr zum ersten Mal organisiert wurde. Dabei fanden sich Teams aus unterschiedlichen Abteilungen zusammen – und tüftelten noch lange nach Feierabend an ihren Vorschlägen und Präsentationen. Die Resonanz war mit über 100 Einreichungen fantastisch. Eine der Kategorien hieß „world around us". Hier ging es darum, konkrete Ideen zu finden, wie wir positiv auf unsere Umwelt einwirken können. In diesem Rahmen entstand „Green Miles", das den Spezialpreis der Jury erhielt – und nun umgesetzt wird. Das sechsköpfige Team hat dabei eine Mobilitäts-Community für das Intranet der BIL entwickelt. Unsere Kernthese war: Jede Hin- und Rückfahrt ist anders. Letztendlich würde ja jeder gerne mehr für den Klimaschutz tun; nur oft weiß man nicht so richtig, wo man anfangen soll. Das Thema bleibt abstrakt und Gewohnheiten werden kaum hinterfragt. Hier setzt die Plattform „Green Miles" an, die dazu ermutigen soll – im wahrsten Sinne des Wortes – neue Wege zu gehen.

Wie funktioniert „Green Miles" konkret?

Dabei geht es darum, kleine, persönliche Initiativen aus dem Alltag zu teilen. Zum Beispiel: „Heute bin ich mit dem Zug gekommen" oder „Ich habe ein P&R-Angebot genutzt". Es ist eine Art digitales Tagebuch, das inspirieren kann. Unser Intranet ist sehr stark an Social Media angelehnt. Es lassen sich Fotos hochladen, Beiträge teilen und kommentieren. Auch Wissen und Tipps rund um das Thema Mobilität sollen dabei ihren Platz finden. Wer kennt den schönsten Wanderweg in Luxemburg? Oder: Wie viel kostet ein Bahnticket für Grenzgänger? Das Tool führt dabei ganz nebenbei zusammen. Vielleicht entstehen so Fahrgemeinschaften, Jogging-Gruppen, ein Zusammenschluss von Fahrradbegeisterten? Gemeinsam unterwegs zu sein weist immer auch eine starke soziale Komponente auf. Es soll ganz einfach Spaß machen. Wir verstehen das Angebot als komplett unverbindliche Einladung ohne Druck. Es ist eine Initiative von Mitarbeitern für Mitarbeiter.

Wie blicken Sie auf diese Zeit nach der Pandemie? Hat sie uns und unsere Mobilität verändert?

Nach diesen zwei Jahren stellt sich für uns alle die zentrale Frage: Machen wir einfach weiter wie vorher? Oder wurde etwas angestoßen und aufgebrochen, an das wir sinnvoll anknüpfen können? Die Krisenzeit war sicherlich nicht immer einfach. Das wollen wir auch nicht ausblenden. Wir sagen aber letztendlich: Wir sind daran gewachsen. In Umbruchphasen liegen immer auch Chancen, denen wir mit einem offenen Geist begegnen möchten. „Green Miles" ist ein Teil dieser Philosophie. Wir glauben an die Kraft der kleinen Schritte!

Spike et Stick

Graffeurs actifs depuis les années 90, vivent et travaillent au Luxembourg.

« NOUS NOUS TROUVONS AUTOMATIQUEMENT DANS LE RÔLE D'ARTISTES VOYAGEURS. »

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

C'est un thème d'actualité, nous pensons que la banque se sent concernée, touchée comme beaucoup de personnes, dans un pays où la population augmente, où le trafic augmente, l'infrastructure et les habitudes changent.

Vous avez réalisé une fresque dans les jardins de la BIL, pourriez-vous nous en dire plus ?

Toute œuvre, mis à part le *video art*, la performance et les installations, sont statiques, voire immobiles. Étant donné que notre support est le mur, immobile, nous avons réfléchi à une manière de rendre notre œuvre dynamique et mobile, par rapport à sa mise en œuvre en différentes étapes pour devenir une animation GIF. Pour cela, nous avons repeint le mur à plusieurs reprises tout en jouant avec les couleurs et les formes (voir code QR sous la photo).

Selon vous, un artiste est-il par définition mobile ?

Pour nous, graffeurs, *writers*, le fait de travailler *in situ* sur des murs, nous nous trouvons automatiquement dans le rôle d'artistes voyageurs. Nous peignons dans différents endroits aux quatre coins du pays et hors des frontières. Nos œuvres se trouvent souvent dans des endroits insolites et deviennent aussi visibles, d'une certaine façon, à travers leur documentation sur les réseaux sociaux.

Des thèmes tels que la préservation de l'environnement, la durabilité irriguent-ils votre travail ?

Par rapport à ces thèmes, nos approches sont différentes. Spike travaille graphiquement en s'adaptant aux lieux. Son esthétique simple et minimaliste ne lui permet pas d'y intégrer un message concret. En revanche, Stick est assez sensible à ces sujets et il lui arrive de les intégrer dans certaines de ses fresques quand le lieu s'y prête. Dans sa façon de procéder, il peint avec pas mal de matériel de récupération, que ce soient des bombes de peinture ou de la peinture pour façade. Dans son atelier, Stick travaille sur des supports de récupération sur lesquels il peint pour en créer des œuvres.

Un artiste est-il un miroir de la société ?

Le graffiti est dans sa nature un reflet de la société, une expression visuelle et écrite, reprenant les codes de visibilité de la publicité, de la BD, des logos, etc. et aussi la stratégie de placement pour être visible et remarqué. Le fait de s'approprier un espace, de s'exprimer à sa façon peut plaire, déplaire, éveiller ou stimuler des réflexions.

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

Pour tous les deux, le thème du graffiti est un thème de prédilection. Il est un langage en soi avec ses codes, sa façon de jouer avec les lieux et les supports. Stick est aussi sensible aux thèmes de la surconsommation, de l'écologie, du gaspillage, qu'il reprend de temps à autre dans ses fresques, mais pas systématiquement. Même si le fait de utiliser de la bombe aérosol est contradictoire.

SPIKE AND STICK
Keep on moving, 2021
Heentze Park, Luxembourg-Ville

PARTENAIRE INNOVATION | Losch Luxembourg

„MOBILITÄT NEU DENKEN BEI DER LOSCH GRUPPE“

Losch Luxembourg ist ein seit 1948 im Großherzogtum verwurzeltes Unternehmen mit den unterschiedlichsten Aktivitäten in den Bereichen Automobil, Mobilitätslösungen und Services. Im Rahmen der IM-MOBILITY-Ausstellung hat Losch als Innovationspartner der BIL einen Elektroroller der Marke Silence präsentiert. Zum einen, um zu zeigen: Die wendigen und umweltfreundlichen E-Scooter sind gerade im Stadtverkehr eine interessante Option. Zum anderen steht der Roller stellvertretend für die Aktivitäten der Losch Gruppe im Bereich neuer und alternativer Mobilität. Dahinter verbirgt sich der 2018 gegründete Innovationshub des Unternehmens bestehend aus Cube 4T8 (dem Think Tank der Gruppe) und Losch Digital Lab (verantwortlich für Softwareentwicklung und Beratung). Er hat zum Ziel, die Zusammenarbeit und Partnerschaft mit luxemburgischen und internationalen Institutionen, Start-ups sowie Technologiepartnern zu fördern. Losch Digital Lab setzt dabei den Fokus auf die Entwicklung neuer Softwareprodukte im Bereich Automotive und Mobility-as-a-Service. Das internationale Team verteilt sich auf die beiden Entwicklungsstandorte Porto und Luxemburg.

Ein konkretes Beispiel der Entwicklungsarbeit: die Plattform Savvy Mobility. Sie richtet sich an private und öffentliche Mobilitätsanbieter, die mithilfe der Software ihre Kapazitäten an Fahrern und Fahrzeugen optimal an die aktuelle Nachfrage anpassen können. Der Algorithmus synchronisiert in Echtzeit die Wünsche von Fahrgästen mit dem vorhandenen Angebot an Fahrzeugen. Savvy erleichtert somit das Flottenmanagement – und ermöglicht durch die koordinierte Fahrzeugbelegung eine deutliche CO_2-Einsparung. Ein Beispiel für moderne On-Demand-Mobilität, die auf effizienter Informationsnutzung fußt.

WENDIGE UND UMWELTFREUNDLICHE E-SCOOTER SIND GERADE IM STADTVERKEHR EINE INTERESSANTE ALTERNATIVE.

Marc Zago, BIL Classic Team

« NOUS ROULONS PEU, MAIS NOUS ROULONS BIEN ! »

Marc Zago est un féru d'automobiles, il collectionne même les miniatures. Membre du BIL Classic Team depuis sa fondation, avant d'en devenir le président, il a apporté sa pierre à l'édifice pour le projet d'exposition IM-MOBILITY avec l'un des véhicules de sa collection personnelle : la Fiat 500 A Trasformabile. Vieilles voitures et mobilité douce, une équation compatible ? Absolument. Rencontre avec un passionné.

Comment s'est nouée cette collaboration avec la BIL pour IM-MOBILITY ?

Je fais partie des collaborateurs de la banque. À la BIL, nous avons plusieurs associations sportives, dont le BIL Classics, qui a été fondé il y a 16 ans. J'en ai été le secrétaire pendant 14 ans, et, depuis deux ans, j'en suis le président. Alors que le comité organisationnel d'IM-MOBILITY était en train de travailler sur l'exposition, ses tenants et aboutissants, l'un des organisateurs m'a contacté pour me demander si l'un des membres de notre club était d'accord pour exposer sa voiture ancienne. La plupart d'entre eux étaient frileux, car, même si nous étions encore en hiver, se séparer de son véhicule quelque temps demande de se priver de plusieurs rallyes et excursions ! J'ai alors décidé d'exposer l'une de mes voitures, qui a une histoire pour le moins hors du commun !

Pouvez-vous justement nous parler un peu de votre véhicule, la Fiat 500 A Trasformabile, à voir dans la galerie de l'Indépendance ?

La Fiat 500 A Trasformabile appartient aux toutes premières séries produites. Pour la petite histoire, la Fiat 500 a été créée dans les années 30, avec pour objectif de relancer l'économie italienne, grâce à des voitures accessibles financièrement pour le peuple. Leur prix ne devait pas dépasser 5 000 lires : même les ouvriers qui travaillaient sur les chaînes de production Fiat devaient pouvoir s'en offrir une ! La toute première génération, conçue par l'ingénieur italien Dante Giacosa, a d'ailleurs très vite été surnommée *topolino*, qui signifie « petite souris » en italien, car, de face, elle ressemblait à une petite souris. Ma voiture a ceci de particulier qu'elle fait partie des 22 véhicules à avoir été commandés par le Vatican. Elle a été mise en circulation le 1er septembre 1939, avec la plaque d'immatriculation SCV539, et a donc conduit le Pape Pius XI, élu 258e pape en 1939.

Et comment est-elle ensuite arrivée jusqu'à vous ?

Dans les années 50, elle a été vendue à Rome, puis à Naples, à Riccione, et enfin à Fano, où son propriétaire d'alors l'avait entièrement restaurée. J'étais très intéressé par les premiers modèles de Fiat 500 et j'en recherchais activement. Je me suis donc rendu en Italie pour la voir. J'ai été d'autant plus fasciné quand j'ai appris son histoire. La voiture possède une carte

Fiat 500 A Trasformabile

d'identité FIVA, qui atteste qu'il s'agit bien du modèle original : rien n'a bougé depuis sa sortie d'usine ! Je l'ai donc fait transférer au Luxembourg. J'ai tout de même ajouté une jauge pour la pression d'huile, car ça n'existait pas, et, soyons honnêtes, ça peut éviter pas mal d'ennuis ! J'ai aussi changé les pneus, trop poreux, et elle et moi sommes partis à l'assaut des routes du Grand-Duché !

Diriez-vous que conduire des voitures historiques est compatible avec la préservation de l'environnement ?

Je pense oui. La plupart de ces véhicules ne parcourent que 500 à 1 000 kilomètres par an ! Beaucoup disent que les voitures anciennes émettent trop de CO_2, ce qui n'est pas faux en soi, mais ramené au nombre de kilomètres parcourus, je suis convaincu qu'on reste largement dans les limites autorisées. Nous roulons peu, mais nous roulons bien !

BEAUCOUP DISENT QUE LES VOITURES ANCIENNES ÉMETTENT TROP DE CO_2, CE QUI N'EST PAS FAUX EN SOI, MAIS RAMENÉ AU NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS, JE SUIS CONVAINCU QU'ON RESTE LARGEMENT DANS LES LIMITES AUTORISÉES.

Fiat 500 A Trasformabile

Les partenaires de l'exposition sont actifs dans la recherche et le développement : qu'est-ce que l'innovation peut apporter aux véhicules de collection ?

Le plus gros souci, quand on conduit ce genre d'automobiles, est de trouver des pièces originales quand il faut les remplacer. Plus la voiture est vieille, moins vous avez de chances d'en trouver, et si, par la plus grande des chances, vous y parvenez, les prix seront exorbitants ! Dès lors, dans un avenir proche, les imprimantes 3D pourront, j'en suis sûr, nous aider à y remédier.

Pouvez-vous, enfin, nous parler de BIL Classics ?

À ce jour, nous comptons 45 membres : seule la moitié d'entre nous possède une ou plusieurs voitures anciennes. Ce n'est pas obligatoire pour adhérer. Il suffit d'être passionné ! Chaque année, nous organisons un rallye dont le départ se situe au siège de la BIL, route d'Esch. Le *roadbook* change à chaque fois, ce serait dommage de se priver de l'opportunité d'être aux trois frontières et de voir du pays. Le nombre maximum d'inscrits pour le rallye est 130 véhicules : il nous suffit de moins d'un mois pour être complets.

Frank Jons

Né en 1964 à Boulogne-Billancourt (France), vit et travaille au Luxembourg.

« IL EST ABSOLUMENT NÉCESSAIRE POUR MOI D'ÊTRE EN MOUVEMENT. »

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

En tant qu'artiste, je crois que nous avons une sorte d'extra-sensibilité au moment où nous créons. Pour ma part, ma peinture est indissociable de mes sentiments, de l'environnement dans lequel j'évolue, et de ce que je vis en tant qu'individu.
Il est indéniable que la pandémie du Covid-19 a complètement bouleversé nos comportements et notre manière d'envisager la vie. Mais ce temps de pause obligatoire a eu aussi son côté positif ! Certes, il nous a obligés à nous interroger sur nous-mêmes, sur nos relations à l'autre, sur ce qui est vraiment essentiel mais aussi sur notre manière en tant qu'artiste de communiquer et de nous mettre en scène autrement. J'ai cette phrase du Chevalier de Lagardère en tête : « Si tu ne viens pas à Lagardère,
Lagardère ira à toi. » Donc 1 000 fois oui, il faut être mobile, ne pas attendre que l'on vienne à vous mais se débrouiller pour que l'on vienne vers vous et aller vers les autres. C'est oser les synergies et les passerelles que peuvent être la mode, la musique, l'architecture. Être mobile, c'est aussi ne pas être sclérosé par la peur, c'est oser prendre plus d'espace, c'est embrasser davantage la vie, c'est s'ouvrir à autre chose, c'est aller vers la liberté de peindre sans pour autant perdre son identité, sa singularité.
Ma peinture s'est davantage émancipée depuis 2019. Elle déborde du cadre, explose par son énergie et sa gourmandise.

Deux de vos œuvres ont été sélectionnées pour l'exposition IM-MOBILITY, quels sont vos messages ?

Ma peinture n'est pas véritablement et visuellement une peinture à messages à proprement parler. La seule chose que j'essaye de transmettre est mon énergie et ma gourmandise dans l'utilisation de la couleur, qui sont indéniablement le reflet de ma positivité dans la vie. Mais il est important pour moi de rattacher chaque œuvre à un titre qui correspond toujours à mon état d'âme du moment. Il est certain que les deux toiles exposées à la BIL marquent un changement dans mon désir de débrider mon esprit et mon geste dans l'acte de peindre.

Comment voyez-vous la mobilité, un artiste est-il par définition mobile ? L'artiste voyageur a-t-il perdu en singularité ? Ou son art reste-t-il attaché à sa ou ses culture(s) d'origine ?

L'immobilisme n'est pas vraiment ma marque de fabrique. Récemment d'ailleurs, après avoir travaillé 3 mois en tant que chauffeur-livreur au sein de l'entreprise Cocottes, je me suis aperçu qu'il était absolument nécessaire pour moi d'être en mouvement. Cela nourrit mon esprit et mon corps et me permet de créer cette peinture quelque peu éruptive. Celle-ci est un acte physique. Il faut donc que je sois en forme. C'est la raison pour laquelle je m'inscris régulièrement, depuis un certain nombre d'années, à des courses de trail en montagne, pour aller chercher l'énergie qui va par la suite nourrir ma peinture.
Chez certains artistes (Van Gogh, Matisse, Gauguin entre autres), les voyages ont nourri de façon exceptionnelle leur singularité et transcendé leur créativité. Les voyages nourrissent ma peinture, mais ne sont en aucun cas une occasion pour moi de créer sur place.

Au contraire, je me mets en pause et laisse mon esprit libre et ouvert pour accueillir les ambiances, les couleurs, les paysages, qui finiront par mon interprétation toute personnelle à être figés un jour sur une toile. Dans ce monde où tout va vite, nous attachons beaucoup trop d'importance à la singularité de l'artiste et nous oublions parfois qu'être artiste, c'est avant tout créer avec son cœur. Que l'artiste soit voyageur ou sédentaire, il est essentiel qu'il apporte avec sincérité sa propre vision des choses. Cela peut être lié à sa culture ou non, à son environnement, à son vécu. Dans mon cas, j'ai décidé un jour de faire sortir ce qu'il y avait au fond de moi car c'était une nécessité absolue. Comme une catharsis. Je ne me pose pas de questions quant à la portée de mon message.

Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure ou une vigie, un éveilleur de conscience ?

Effectivement, l'artiste peut-être tout cela à la fois. Je pense notamment au travail de l'artiste français JR. Mais ce n'est pas mon cas. « Je suis, donc je crée. » J'essaye juste de faire ressortir ce qu'il y a au plus profond de moi-même. C'est purement un acte interne. La peinture est une manière de figer mon vécu de façon toute personnelle. Cela pourrait s'apparenter à une sorte de journal intime. Je ne me pose pas du tout comme un miroir de la société, une vigie ou un éveilleur de conscience. Mais je sais que l'utilisation tout à fait singulière que je fais de la couleur fait du bien aux gens. C'est purement égoïste, mais je trace ma route, c'est tout.

FRANK JONS
L'impermanence des choses, 2021
150 × 140 cm
Acrylique sur toile

An easy way, 2021
150 × 120 cm
Acrylique sur toile

Laurent Turping

Artiste sculpteur en bois, travaille au Luxembourg.

« DES MILLIONS D'ÊTRES HUMAINS SONT CONTRAINTS À UNE AUTRE MOBILITÉ. »

Une de vos œuvres a été sélectionnée, quel est votre message ?

En additionnant nos habitudes égoïstes de consommation par individu, par pays et par continent, on obtient le réchauffement climatique. Ce n'est hélas qu'un vœu pieux d'espérer que le fantasme d'un progrès technologique nous dispenserait de toute évolution de nos modes de vie et nous permettrait de conserver entre autres cette icône qu'est la voiture individuelle. Même en réduisant la consommation par unité, vu le nombre d'utilisateurs, il serait illusoire d'espérer entrer en transition sans rien changer de nos habitudes de vie.
Il faudra bien trouver une forme de sobriété. Pour ces nombreux citadins pour qui l'alternative est possible, il pourra être inconfortable de passer du SUV au véhicule partagé, voire au vélo. Pour les partisans du moindre effort, faire entrer dans l'équation le chaos climatique mondial vers lequel nos modes de vie nous dirigent pourrait être une bonne façon de relativiser l'ampleur du sacrifice demandé.
En attendant, la montée de eaux continue inlassablement. Des millions d'êtres humains sont contraints à une tout autre « mobilité ».

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

Je reste fidèle à ma démarche, exprime ma créativité dans le bois (que du local), accessible et garde l'humain au centre de mes créations.
Je me nourris tout aussi bien de mon rapport et de mes échanges aux autres que de ma déférence envers les éléments naturels, la forêt, le végétal. Je respecte au plus haut point ma matière de prédilection en me laissant souvent guider par la forme naturelle d'un tronc, en appréciant son épiderme et la beauté des différentes essences locales. Par le fait, mes sculptures nous laissent entrevoir le caractère unique de chaque arbre se révélant dans les nœuds, ondes ou autres fissures naturelles.
Nature et humain : toucher du doigt à l'universalité et fixer dans le bois le caractère éphémère et transitoire de l'existence humaine. Par conséquent, mes œuvres incitent l'observateur à s'interroger sur son identité, sur sa place et son rôle dans l'existence, notre rapport aux autres. Ces sculptures ne peuvent que nous interpeller par cette familiarité, cette presque intimité qui se nouent entre elles et le spectateur. Mes personnages sont indubitablement des reflets à la fois accorts et caustiques de nous-mêmes. Ils nous scrutent autant que nous les regardons et ont encore, sans aucun doute, beaucoup de choses à nous livrer sur nous-mêmes et le monde.

LAURENT TURPING
Montée des Eaux, 2021
90 × 110 × 31 cm
Bois local
Personnage : bois chêne
Barque : bois tilleul
Roues : bois hêtre
Couleur : acrylique

UNE NOUVELLE VOIE

« OÙ VA-T-ON ? » UNE QUESTION EN APPARENCE ANODINE, MAIS PLUS COMPLIQUÉE QU'ELLE EN A L'AIR.

Il y a les chemins bien tracés qui mènent à des destinations déjà connues. La volonté d'innover est l'affaire des braves. Pour eux, il n'existe toujours pas d'appareil de navigation qui, à un moment donné, annonce d'une voix sonore : « Vous êtes arrivé à destination ! » Comment poser aujourd'hui les jalons de la mobilité de demain ? Dans une alternance constante de vitesse, d'esprit novateur, de décélération et de réflexion. Il est temps de changer de direction.

PARTENAIRE INNOVATION | MOOVEE

« NOUS APPORTONS DES SOLUTIONS MUTUALISÉES POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ. »

Dire que la mobilité est au cœur des réflexions de Sébastien Berthelot est un euphémisme. Depuis 2018, il est le fondateur et* CEO *de Moovee, première entreprise de mobilité multimodale à Luxembourg. C'est donc naturellement que sa* start-up *a trouvé sa place dans l'exposition IM-MOBILITY de la BIL, avec laquelle il partage de nombreuses valeurs. Entretien.

Comment est née cette collaboration avec la BIL pour IM-MOBILITY ?

Depuis 2019, Moovee propose aux collaborateurs de la BIL un service automobile sur site, c'est-à-dire une plateforme qui leur permet de réserver tous les services automobiles en ligne (contrôle technique, entretien, nettoyage). En 2022, nous allons franchir une étape supplémentaire avec le développement de notre solution de *carsharing*. Quand la BIL m'a parlé de ce projet, j'ai tout de suite été séduit par l'idée. C'était une façon différente de prolonger notre collaboration.

Justement, qu'est-ce qui vous a séduit dans ce projet d'exposition ?

Cette exposition a un sérieux atout : celui de donner une vision très large de toutes les solutions et de tout ce qui va arriver dans l'avenir de la mobilité, à plus ou moins long terme. En outre, la dimension artistique qui venait croiser nos métiers qui, somme toute, ne sont pas toujours très glamour et ne bénéficient pas d'une grande exposition au public. Ce judicieux mélange d'industries automotives et d'art ajoutait résolument une touche d'originalité et de peps franchement très intéressante. Enfin, la visibilité et l'opportunité d'être exposés dans l'une des plus belles galeries de Luxembourg-Ville durant toute une année.

Avez-vous eu des retours du public ?

J'ai surtout pu échanger avec des collaborateurs de la BIL, venus assister à plusieurs conférences données en interne dans le cadre de l'exposition. C'est un thème qui intéresse et concerne beaucoup de monde. Plusieurs ont pris conscience du relatif non-sens de certaines de leurs habitudes. Ils me disaient : « J'ai une voiture de société, mon mari ou ma femme en possède une aussi, mais nous n'avons pas de parking. Nous nous retrouvons avec deux voitures sans en avoir forcément le besoin. Un véhicule à la demande serait une meilleure alternative pour nous au quotidien. » L'objectif de cette exposition était d'éveiller les consciences, je pense que nous y sommes parvenus.

Les mentalités sont-elles prêtes à changer ?

Je le pense. Je l'ai constaté dans les autres sociétés avec lesquelles je travaille à Luxembourg et en Belgique. En règle générale, dès le lancement, il y a un effet d'euphorie, avec des gens qui testent sans avoir forcément besoin du service. Ensuite, c'est le bouche-à-oreille qui fait que, dans l'entreprise, les collaborateurs se conseillent le service, en parlent et

Sébastien Berthelot, fondateur et *CEO* de Moovee

À L'HEURE ACTUELLE, IL EXISTE DEUX ACTEURS CLÉS QUI ONT LES CARTES EN MAIN POUR FAIRE CHANGER LA MOBILITÉ DES CITOYENS : LES POUVOIRS PUBLICS, QUI METTENT À DISPOSITION UNE OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS (TRAINS, TRAM, BUS, CARSHARING PUBLIC), ET PUIS IL Y A LES ENTREPRISES.

créent ainsi une émulation positive. On fonctionne vraiment en cercle vertueux.
Après, on constate également que les personnes les plus sensibles à nos solutions de mobilité sont les jeunes de moins de 35 ans. Mais cela va clairement dans le bon sens !

Pouvez-vous nous parler un peu plus de Moovee : comment est née cette *start-up* ?

À l'heure actuelle, il existe deux acteurs clés qui ont les cartes en main pour faire changer la mobilité des citoyens : les pouvoirs publics, qui mettent à disposition une offre de transports publics (trains, tram, bus, *carsharing* public), et puis il y a les entreprises.
Si nous avons fait le choix de nous attaquer à ce marché, c'est parce que les entreprises sont un émetteur de CO_2 et un générateur de bouchons incroyables.
Et ce, d'autant plus au Luxembourg, où à peu près 70 % des employés utilisent leur voiture tous les jours, et où le trafic est encore plus perturbé par les frontaliers. Luxembourg est véritablement un marché très particulier en ce qui concerne la mobilité car 250 000 frontaliers viennent y travailler chaque jour.
Forcément, on a un taux d'occupation important.
Ce qui est intéressant, en revanche, c'est de savoir que, globalement, une voiture est immobile à 95 % de son temps.
Aussi, l'idée initiale était de se dire : plutôt que de continuer à donner des voitures de société à tout le monde, essayons de rendre ces véhicules, tout du moins leur attribution, un peu plus intelligente en mutualisant les besoins d'un maximum de collaborateurs et d'y répondre par des flottes de véhicules partagés.

Comment se compose votre flotte ?

Dans l'ordre : voiture, vélo, trottinette. La voiture reste le véhicule le plus utilisé car – c'est notre analyse en interne – les infrastructures de vélos ne sont pas encore formidables. C'est encore un frein qui empêche de nombreuses personnes de passer le cap.

Votre parc automobile est-il 100 % électrique ?

Pas encore, mais c'est notre volonté. Pour l'heure, nous travaillons avec 85 % de véhicules électrifiés. Là encore, notre frein réside dans les sociétés qui sont dans l'incapacité ou l'impossibilité d'installer des structures de recharge.

Selon vous, la mobilité multimodale est donc la mobilité du futur ?

Je pense que c'est en effet une des briques de mobilité. On ne peut pas répondre à tout avec du *carsharing*, mais on est sur la bonne voie. L'avenir de la mobilité, finalement, c'est que chacun puisse avoir un portefeuille de solutions pour piocher dedans en fonction de ses besoins. Notre idée est bel et bien d'apporter des solutions mutualisées pour améliorer la mobilité. Un des leviers est également d'apporter des services sur site, plutôt que les gens doivent se déplacer pour ça.
La mobilité du futur est un ensemble de solutions qui ont vocation à simplifier la vie d'un collaborateur au quotidien.

PARTENAIRE INNOVATION | MDI

AIRPOD 2.0, LA PETITE CITADINE QUI CARBURE À L'AIR

Cette petite voiture à deux places pèse moins de 400 kg et son moteur n'émet pas de CO_2. Il fonctionne grâce à de l'air comprimé et répond aux défis actuels : un gain de place en milieu urbain et une source d'énergie non polluante.

Avec son autonomie d'une centaine de kilomètres, AirPod 2.0 mesure à peine plus de deux mètres de long. Pratique et fonctionnel, c'est aussi un véhicule connecté qui permet une gestion facile de ses déplacements au quotidien. « Le moteur à air comprimé est le fruit d'une lente évolution de la technologie. Son histoire, notre histoire, remonte à une trentaine d'années. Au départ, les moteurs étaient plus imposants », récapitule Monique Bertho, directrice générale de MDI (Motor Development International) Group. Mise au point par cette entreprise basée au Grand-Duché, l'AirPod 2.0 est un concept de petite citadine propulsée grâce à de l'air comprimé : une source d'énergie qui ne nécessite pas d'extraction coûteuse aux méfaits certains sur l'environnement, ni de transport, comme c'est le cas pour les énergies fossiles.

C'est l'évolution technologique qui a permis la mise au point de ce moteur à air comprimé de plus petite taille que les premiers modèles. « L'électronique permet de manœuvrer les valves d'admission d'air dans le moteur, avec une poussée d'une très grande précision, au tour près. C'est un principe similaire au ralenti, mais avec une précision encore plus fine », poursuit Monique Bertho. Le moteur à air comprimé mis au point par MDI Group comporte plusieurs avantages :

AirPod 1.0
2009
Le premier véhicule urbain à moteur à air comprimé garantissant zéro émission de CO_2, en matériaux composites et réservoirs en fibre d'une durée de vie de 15 ans.
Lors du développement de l'AirPod 1.0, l'aéroport de KLM a effectué un essai dans ses installations de l'aéroport de Schiphol. Pendant près de 18 mois, deux AirPod (une version standard et une version Cargo) ont été testés.
Les retours reçus de ces tests ont été pris en considération afin d'améliorer le véhicule, et de développer la nouvelle version AirPod 2.0., qui a été présentée dans les locaux de la BIL en décembre 2021.

UNE SOURCE D'ÉNERGIE QUI NE NÉCESSITE PAS D'EXTRACTION COÛTEUSE AUX MÉFAITS CERTAINS SUR L'ENVIRONNEMENT.

il n'émet pas de CO_2 et, comme il est réversible, il peut être employé comme compresseur, pour comprimer de l'air grâce à une alimentation électrique, issue des énergies renouvelables de préférence, afin de rester cohérent. Le véhicule peut aussi être rechargé grâce à un compresseur externe. « Nous n'avons pas de problème de stockage avec l'air comprimé : il se présente comme solution à l'intermittence des énergies renouvelables, qui doivent être utilisées immédiatement. L'air comprimé peut aisément être conservé », avec l'avantage d'une ressource que l'on trouve partout, puisqu'il s'agit de l'air ambiant. Les réservoirs d'air comprimé qui alimentent le moteur sont composés de fibres de carbone et ne nécessitent pas le recours à des matériaux rares. Enfin, cette technologie n'engendre pas de risque d'incendie, d'explosion ou de fuite chimique.

MDI était présente à l'Exposition universelle 2020 de Dubaï, à qui elle a vendu plusieurs trains touristiques propulsés par un moteur à air comprimé, destinés au transport des visiteurs. Cette technologie est déjà employée par des véhicules de transport au sein d'un site industriel ou pour d'autres véhicules légers comme les tricycles ou quadricycles. L'AirPod 2.0 est quant à lui en voie d'homologation. Conçu à base de matériaux composites, il pèse moins de 400 kg et rentre dans la catégorie des quadricycles à moteur.
Il se déclinera aussi en version cargo pour les livraisons en milieu urbain. Le prototype AirPod 2.0 a été exposé pour la première fois au Luxembourg lors de l'exposition IM-MOBILITY à la BIL. Il avait été présenté à l'ONU en 2016 sous la forme de maquette. « Être parmi les partenaires innovation de la BIL est une opportunité supplémentaire de nous faire connaître au Luxembourg », se réjouit Monique Bertho.

MDI étudie actuellement la conception d'autres véhicules au fonctionnement similaire, comme la Green'Air, petit buggy pour deux ou quatre personnes, ou le Scoot'Air, adapté aux personnes à mobilité réduite, monoplace ou biplace.

CONÇU À BASE DE MATÉRIAUX COMPOSITES, IL PÈSE MOINS DE 400 KG ET RENTRE DANS LA CATÉGORIE DES QUADRICYCLES À MOTEUR. IL SE DÉCLINERA AUSSI EN VERSION CARGO POUR LES LIVRAISONS EN MILIEU URBAIN.

Une histoire familiale

L'histoire débute en 1991, lorsque Guy Nègre, patron de MDI jusqu'à sa disparition en 2016, met au point le moteur à air comprimé. Son fils Cyril, ingénieur motoriste, le rejoint en 1994 pour développer la partie Recherche et Développement. Il lui a succédé en 2014. La société Motor Development International, dont le siège se trouve à Luxembourg-Ville, compte aujourd'hui une trentaine de salariés répartis sur deux sites, dans le sud de la France : un pôle Recherche et Développement et un site pour la fabrication de prototypes et d'outillage.

Andrés Lejona
Photographe, établi au Luxembourg.

RÉFLEXION DURABLE

L'exposition de la BIL est fondée sur la dualité « immobilité/mobilité », qu'est-ce que cela évoque pour vous ?

Dans l'union de ces deux mots, je vois l'aspect cyclique qui prend en compte le fait que pour obtenir un mouvement quelconque, il faudrait une alternance. Également dans le fait d'une action (mobilité), il faut un moment antérieur de réflexion (immobilité).

Plusieurs de vos œuvres ont été sélectionnées pour l'exposition IM-MOBILITY, quels sont vos messages ?

Il s'agit d'un appel à la conscience à propos de l'avancement d'une société à travers des objets qu'elle crée, mais qui ont une caducité : le monde de l'informatique, le monde industriel… Ces objets ont collaboré au développement d'une mobilité ; après, ils ne seront plus des objets valables, sauf pour un recyclage. Une de mes images est beaucoup plus proche de notre quotidien, il s'agit d'une simple chemise, mais qui a été utilisée jusqu'à la limite. Nous remplaçons beaucoup trop d'objets qui n'ont pas tout donné de soi, c'est une réflexion à faire…

Comment voyez-vous la mobilité, un artiste est-il par définition mobile ?

La mobilité est absolument nécessaire dans le travail de l'artiste. Au plus large sens : mobilité physique, déplacement, connaissance d'autres cultures, mobilité à travers la lecture, la pensée, l'imagination, recherche de nouvelles expériences qui aident à enrichir sa propre culture d'origine. Également importante me semble la mobilité de ses propres idées, une certaine souplesse, pas une rigidité.

Des thèmes tels que la préservation de l'environnement et la durabilité irriguent-ils votre travail ?

Oui, dans certaines de mes œuvres, d'une façon très directe. D'autres fois, d'une façon plus subtile.
J'ai eu l'opportunité de connaître un peuple, les Kogi, où cette préservation les mène jusqu'à de vraies limites. C'est une référence pour voir comment nous faisons tellement peu en Occident. En fin de compte, la planète saura s'adapter à une nouvelle condition, mais pour l'être humain, cette adaptation va être plus difficile.

Un artiste est-il un miroir de la société qui l'entoure ou une vigie, un éveilleur de conscience ?

L'art devrait nous proposer de nouvelles réalités. Chaque personne, artiste ou pas, a reçu une éducation et certaines expériences de vie. Dans le cas des artistes, une opinion sur cette éducation reçue, sur la société, sur la réalité, s'impose. Du coup, il va créer une œuvre qui, au-delà d'une qualification esthétique, montrera des aspects parfois critiques, parfois éveilleurs qu'un tel spectateur peut s'approprier ou auxquels il peut donner un sens « à la carte », qui vont lui servir pour réaliser sa propre découverte. L'artiste crée, mais c'est le spectateur qui doit utiliser ou pas le sens le plus profond de l'œuvre.

ANDRÉS LEJONA
La chemise, 2020
109,4 × 133,2 cm
Imprimée sur papier Ilford B&W et cadre en caisse américaine
Édition de 3 exemplaires + 1 e.a.

Quel est votre thème de prédilection en ce moment dans vos créations ?

Dans mon travail personnel, comme auteur, j'essaie de transmettre certaines idées que je considère importantes, et sans tomber dans la moralisation. Je peux le faire à travers le portrait, les objets, et les lieux, aussi avec une légère touche d'ironie. Ces idées et la façon de les réaliser ont été réfléchies à l'avance.

LA FLEXIBILITÉ COMME MAÎTRE-MOT

Nous ne portons plus le même regard sur la mobilité depuis que nous avons conçu l'exposition IM-MOBILITY. Ce projet constitue une étape importante pour nous car il marque aussi un nouveau cap pour notre galerie Indépendance, qui s'ouvre davantage sur le monde.

Nous avons la chance de disposer de cette galerie d'art, réputée pour être l'une des plus belles du pays. Nous souhaitions faire évoluer notre offre d'exposition et avons donc réfléchi à un nouveau concept : organiser chaque année une exposition sur un thème universel qui suscite des discussions entre nous, employés de la BIL, mais aussi avec nos clients. IM-MOBILITY a réussi le pari de rassembler les gens : artistes, *business partners*, employés de la banque.

Au départ, le thème que nous avions choisi pour l'exposition était la mobilité. Or, la pandémie est survenue et a changé notre approche puisque nous avons connu ce paradoxe d'être immobiles, mais aussi de nous adapter, d'être plus flexibles afin de gagner en mobilité. Nous avons donc choisi de compléter ce thème, puisqu'il nous concerne tous, avec ce que nous avons vécu lors des confinements. Cette exposition relie aussi les artistes à nos clients et crée des liens entre création et innovation. Nous avons pu rassembler des artistes du Luxembourg, une partie de nos meilleurs clients et certains de nos collègues ont aussi participé. Je pense à ce véhicule de collection exposé, une Fiat 500 A Trasformabile de 1936 qui a appartenu au Vatican et dont l'heureux propriétaire est l'un de nos collègues.

Cet éclectisme a créé une ambiance vraiment singulière et des échanges fort intéressants entre les artistes et nos clients à propos de la création et de l'innovation. La difficulté que nous avons rencontrée avec cette exposition, c'est qu'elle a dû être fermée au public en raison du contexte sanitaire. Cela a été dur pour tout le monde, pour les artistes, *business partners* et pour nous aussi… une immense frustration. Mais cela nous a incités une fois de plus à nous adapter, à être flexibles.

D'autres œuvres d'art font écho au thème IM-MOBILITY dans les locaux de la BIL, mais aussi dans le parc. Elles sont là en permanence et créent un lien avec la Galerie Indépendance. Enfin, nous avons aussi fait en sorte que la galerie soit davantage intégrée dans la banque. En créant un environnement plus accueillant grâce à de nouveaux aménagements et éléments de décoration tout en facilitant l'accès : les employés comme les clients peuvent désormais y organiser un rendez-vous, y prendre un café ou simplement traverser la galerie pour accéder au bâtiment principal. C'est un vrai lieu de vie où l'on peut discuter, travailler, admirer des œuvres d'art ou les dernières innovations de nos clients.

C'est l'un des plus grands avantages que l'exposition IM-MOBILITY ait apportés. Dans le même esprit, le hall d'accueil de la galerie va lui aussi être réaménagé pour devenir plus chaleureux.

En choisissant le thème IM-MOBILITY, nous avons fait tomber des barrières dans l'esprit de nombreuses personnes et cela nous a permis d'aller plus loin, puisque nous avons réussi à transformer la Galerie Indépendance en un lieu de vie. Notre comité exécutif s'est montré très favorable et notre Président Marcel Leyers a été notre meilleur soutien car il pense aussi qu'une banque n'est pas une institution fermée et doit s'ouvrir à la communauté.

Ce qui est important à nos yeux, c'est de connecter davantage notre galerie à la banque, mais aussi à l'extérieur de la banque.

Pour l'avenir ? Tout est ouvert !

Marcel Mathieu
Sustainability Officer

Jörg Moberg
Head of Corporate Communications

LX – BIL

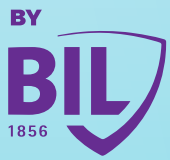
Avril 1982

Parfois, cela vaut la peine de s'élever et de regarder le monde d'en haut. La montgolfière est l'un des moyens de transport les plus anciens au monde. Portée par le feu et la flamme vers les hauteurs, elle suit le vent. Un symbole de l'alliance entre immobilité et mobilité depuis 1783 et le premier voyage des frères Montgolfier. L'innovation est aussi présente dans ce domaine : matériaux plus légers, consommation réduite et un retour de l'hydrogène. Ainsi, l'ancien et le nouveau s'associent sans cesse et de nouvelles perspectives s'ouvrent pour ceux qui les recherchent avec un esprit ouvert.

IMPRESSUM

Éditeur :
Banque Internationale à Luxembourg
Stéphanie Tosato et Jörg Moberg
Conseillère artistique :
Séverine Zimmer
Conception éditoriale, coordination, rédaction et traduction :
binsfeld (Amélie Bihay, Sarah Braun, Anne Fourney, Stan Marchal, Sabrina Notka, Nadine Pirrung, Filippa Tiago)
Conception graphique et mise en page :
Sophie Châtellier pour MONOGRAM
Crédits photographiques :
© Steve Ginepri
(sauf indication contraire près des photos)
Imprimé au Luxembourg

© Banque Internationale à Luxembourg
Tous droits réservés
Juin 2022


BY
BIL
1856