

ETC



Stations... de métro

Métro d'art, une exposition de douze artistes dans sept stations de la ligne numéro deux du métro de Montréal. Événement organisé par la galerie Powerhouse du 2 décembre 1989 au 14 janvier 1990

Pascale Beaudet

Number 11, Spring–Summer 1990

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/36283ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Revue d'art contemporain ETC inc.

ISSN

0835-7641 (print)

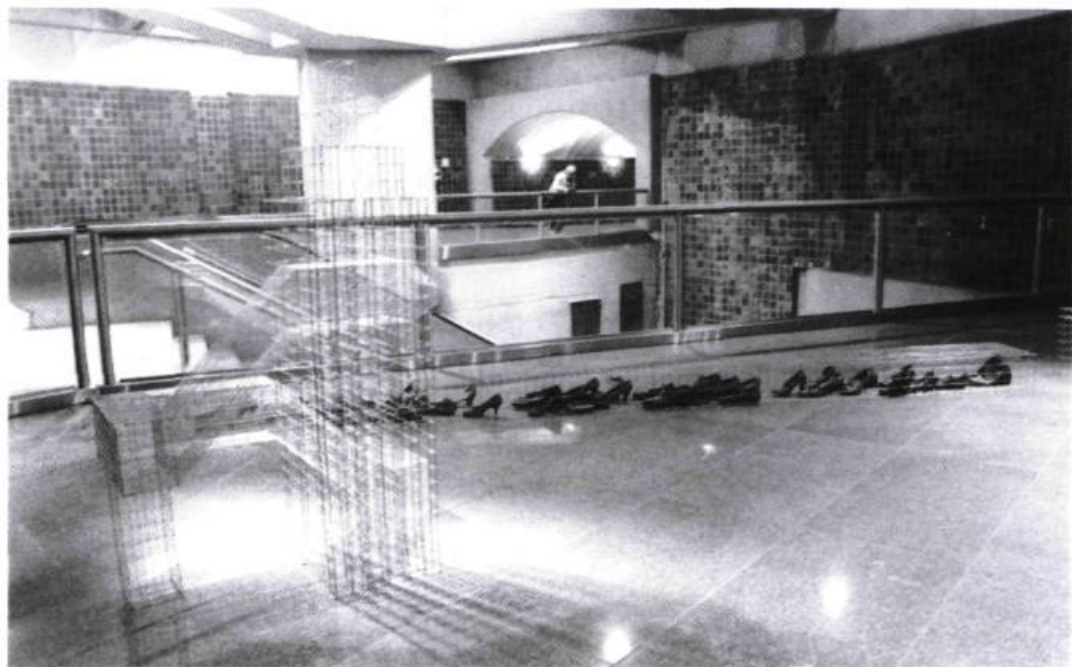
1923-3205 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Beaudet, P. (1990). Review of [Stations... de métro / *Métro d'art*, une exposition de douze artistes dans sept stations de la ligne numéro deux du métro de Montréal. Événement organisé par la galerie Powerhouse du 2 décembre 1989 au 14 janvier 1990]. *ETC*, (11), 42–43.

Stations...de métro



Christina Horeau, *Dodo, Métro, Boulot*, 1989. Grillage et fils métallique, objets trouvés peints.
Photo : Suzanne Paquet, GracieuSeté de la galerie Powerhouse

Métro d'art, une exposition de douze artistes dans sept stations de la ligne numéro deux du métro de Montréal. Événement organisé par la galerie Powerhouse du 2 décembre 1989 au 14 janvier 1990 —

Sept stations du métro montréalais ont été récemment investies par douze femmes artistes, qui y présentaient des œuvres aux factures et aux approches différenciées. Bien que le texte de présentation souligne que les artistes ont aménagé des œuvres *in situ*, il me semble plus juste de dire que la moitié d'entre elles ont exploité à fond les ressources de l'espace qu'elles choisissaient, alors que l'autre moitié se contentait d'en tenir compte.

Cette exposition procure l'occasion d'aborder la question de la diffusion de l'art contemporain à Montréal. Aux lieux spécifiquement consacrés, galeries, musées, centres autogérés par des artistes, viennent s'ajouter sporadiquement des espaces peu orthodoxes : anciennes manufactures, maisons vouées à la démolition, magasins, aéroports... Powerhouse vise apparemment le même objectif, c'est-à-dire élargir le public de l'art; et son entreprise, dégage plutôt une saveur *marketing*, étant donné qu'elle n'exploite qu'un objectif de diffusion; elle ne se charge pas de véhiculer une idéologie particulière, sinon celle de «vendre» l'art

contemporain — le fait que les artistes soient des femmes n'est souligné en aucune manière. Voici de l'art «d'avant-garde», nous dit le communiqué de la STCUM, placé dans un lieu autre afin de conquérir le grand public. Mais quelle est la fonction attribuée à l'art, selon la STCUM? Essentiellement, il consiste à distraire les voyageurs (et j'ajouterais, surtout au moment des pannes). Cette conception anodine de l'art ne semble pas près de changer.

L'investissement d'un réseau de transport public n'est pas nouveau. Il y a quelques années, la galerie Dazibao avait utilisé des espaces publicitaires dans les autobus de la STCUM. L'expérience avait déjà été tentée ailleurs, notamment en France, dans les années 60, mais la bannière idéologique sous laquelle les œuvres se plaçaient, se situait alors aux antipodes. Le G.R.A.V. (Groupe de Recherche d'Art Visuel), par exemple, prônait l'art pour tous, refusant la distance créée entre le spectateur et l'œuvre, et intervenait à l'extérieur des lieux institutionnels, souvent dans la rue. Les célèbres rayures de Daniel Buren ont «décoré» le métro parisien à deux reprises dans les années 70, toujours dans les espaces réservés à la publicité; il ne s'agissait pas de promouvoir l'art contemporain, mais de questionner le statut et la fonction de l'œuvre d'art réduite à un pur signifiant en-dehors de ses lieux privilégiés. On mesure alors l'écart entre une telle



Carole Beaulieu, *Sans titre*, 1989. Granit et cuivre.
Photo : Suzanne Paquet. Gracieuseté de la galerie Powerhouse

démarche et celle que nous observons aujourd'hui. *Métro d'art* se lit comme une exposition thématique, les artistes «interrogeant le rôle et la fonction de l'art confronté au mouvement des foules, à la rapidité du regard, au temps de passage».

En 1987, à New York, Alfredo Jaar occupait les espaces publicitaires d'une station de métro de SoHo avec des images de chercheurs d'or modernes au Brésil. Les usagers pouvaient alors comparer cette quête incessante du métal précieux et leur propre poursuite de la réussite. Sur un mode plus léger, Christina Horeau (station Jean-Talon) proposait une métaphore de la circulation quotidienne dans les souterrains montréalais par l'intermédiaire d'une structure grillagée en forme de couloir dans laquelle des souliers s'entassaient. *Dodo, Métro, Boulot* se complétait d'une imitation de tour à bureaux réalisée dans le même matériau que le grillage à cages. Le coin dans lequel l'œuvre était placée, avait la neutralité d'une galerie et ne permettait pas de la qualifier d'*in situ*; mais plutôt d'œuvre sculpturale.

Rien d'étonnant à ce que le grand dessin de Raymonde Jodoin (station Crémazie) ait suscité la hargne d'un passant, exprimée par des tomates sur la feuille d'oléfine thermoliée... Le dessin a bien résisté; il représente l'artiste en train de grimacer. Ce qui, pour l'artiste, était sans doute une taquinerie amicale s'est transformé en geste ambigu, interprété, dans ce cas, comme un signe de mépris. Le réalisme clinique et le gigantisme du visage contribuaient à provoquer cette réaction. Cette œuvre est un bel exemple de la distance qui se creuse parfois entre elle et l'artiste et entre elle et le public.

La vie commune de Renée Lavaillante (station Snowdon) s'adaptait remarquablement aux conditions matérielles du métro; paradoxalement, c'était le travail qui s'écartait le plus de la réalité montréalaise. Des dessins de formes irrégulières, exécutés à la craie et à l'encre sur papier, étaient placés dans les panneaux indicateurs des stations du réseau; ils représentaient des relevés topographiques de lopins de terre de Crête. Sur les dessins était inscrit : «Les gens vont et viennent tout le jour entre les parcelles». L'adéquation entre les allées et venues des paysans crétois à travers leurs lopins morcelés et les trajets interminables du banlieusard montréalais s'accomplissait sans heurts. L'image du lopin, qui aurait pu être illisible sans l'écriture, établissait le lien nécessaire avec le passant.

La discrétion de l'image et surtout son intégration parfaite au décor rendaient cette œuvre presque

invisible, au contraire de celle de Loly Darcel (station Sherbrooke), la seule qui ait provoqué de petits attroupements à cause d'un dispositif ressemblant à une lunette d'approche, pointé vers les quais. Mais le spectacle qui s'offrait alors concernait tout autre chose : une bande vidéo montrait le mouvement incessant des vagues à l'image du flux et du reflux continuels des voyageurs. Le paysage, l'absent par excellence du métro, réapparaissait de façon inattendue.

À la station Snowdon, Carole Beaulieu choisissait le minuscule jardin situé au niveau des guichets pour placer une installation sinieuse de pierres de granit en forme de colonne vertébrale. Cet ensemble anthropomorphe se lisait d'en haut, c'est-à-dire de l'extérieur (le jardin se trouve sous le niveau de la rue); des guichets, les pierres dressées évoquaient un alignement de menhirs de petite taille. L'arc de cercle ajouté sur les fenestrations n'ajoutait rien à l'ensemble et pouvait passer pour un élément de la structure du mur vitré; l'allusion anthropomorphe était suffisamment claire, vue d'en haut, pour qu'on puisse avoir une lecture différente à partir d'un point de vue autre. Le paysage du lopin se matérialisait alors, écho du travail antérieur de Lavaillante.

Les œuvres de Josée Pellerin et de Cécile Baird, à la station Lionel-Groulx, dérogeaient au critère commun de cette exposition, l'*in situ*. Au-dessus des quais s'affichait un mot-valise, conscience, qui ne permettait aucunement de détecter les intentions de l'artiste et pouvait permettre une infinité de gloses. Le *Portrait de famille* de Josée Pellerin, coincé sous le plafond de béton, figurait un homme et un chien.

Après m'être renseignée auprès des personnes responsables à la STCUM, j'ai appris que la société avait très peu publicisé cette exposition (le service de presse plus une petite affiche à l'intérieur de certains wagons). Des milliers de gens sont sans doute passés à côté des œuvres sans même les voir et sans que rien ne soit fait pour les désigner. Dans l'optique d'une ouverture au grand public, la logique aurait voulu qu'un minimum d'éclat leur soit donné.

De plus, des initiatives comme celles-là, partant d'une bonne intention, peuvent peut-être contribuer à diffuser l'art contemporain, mais elles sont ponctuelles, isolées dans le temps. Des actions aussi peu concertées peuvent-elles prétendre changer l'attitude du public ? On me permettra d'en douter.