

## Inter

### Art actuel

## Une entrevue à la rencontre de Philippe Côté

Bernard Schütze

---

Espace public  
Number 111, Spring 2012

URI: [id.erudit.org/iderudit/66660ac](http://id.erudit.org/iderudit/66660ac)

[See table of contents](#)

---

Publisher(s)

Intervention

ISSN 0825-8708 (print)  
1923-2764 (digital)

[Explore this journal](#)

---

Cite this article

Schütze, B. (2012). Une entrevue à la rencontre de Philippe Côté .  
*Inter*, (111), 92–95.

---

Tous droits réservés © Les Éditions Intervention, 2012

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online. [<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>]

---



This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research. [www.erudit.org](http://www.erudit.org)



Cette entrevue a été dirigée et réalisée par Bernard Schütze en plusieurs séances au printemps 2011, alors que la maladie avait atteint Philippe Côté. Cet extrait porte sur sa vie et ses projets qui ont suivi la dissolution lente et diffuse du groupe. (La Société de Conservation du Présent) vers 1994.

Philippe Côté, *Tomba le verglas*, Roxton Pond (Québec), 1998. Œuvre réalisée dans le contexte d'une résidence de coproduction au 3<sup>e</sup> impérial, centre d'essai en art actuel. Photo : Paul Litherland.

## Une entrevue à la rencontre de Philippe Côté

PAR BERNARD SCHÜTZE

*Bernard Schütze : Donc, après (La Société de Conservation du Présent), tu continues ?*

Philippe Côté : Ah, personnellement ?

*Plus précisément, tu prends plusieurs routes là, si on veut. La carte de plastique comme véhicule, ça continue ?*

Non, ce qui est arrivé, c'est que les cartes de plastique avec lesquelles j'ai œuvré ont été délaissées, car je commençais à avoir des problèmes de vision. À ce moment-là, j'aurais pu continuer, mais j'ai un peu abandonné. Mais enfin, il y avait la (SCP) qui faisait toujours de l'encadrement semi-public, si je puis dire. Tant que le projet était de démontrer qu'on ne dira rien de nouveau, il y avait un intérêt à vouloir découper la recherche, sinon j'étais pris un peu devant la multitude de mes intérêts. Par exemple, pourquoi ne pas se renseigner davantage sur la société contemporaine et comment la bourse fonctionne ? Donc trop de champs d'intérêt pour arriver à fournir et faire des cartes de plastique : c'était trop laborieux, puis s'en est suivi aussi que j'ai déménagé plusieurs fois, et ressortir le matériel pour produire des cartes de plastique, l'exacto, les petits collants, à chaque nouvel endroit... J'ai donc failli à la tâche, n'étant pas suffisamment stable dans mon quotidien. Et puis, je me suis retrouvé à développer d'autres intérêts qui, à ce moment-

là, ne rentraient justement pas dans une carte de plastique. J'ai plutôt décidé que je devais réaliser des plaques de granit commémoratives. Je craignais aussi que, si j'allais vers un autre médium, il n'y aurait pas de continuité, c'est-à-dire en termes de poids et de médium, même si, dans les faits, les plaques commémoratives sont aussi des supports à textes, à images et icônes.

*Alors, tu voulais occuper l'espace autrement ?*

Oui, l'idée, c'était d'aller intervenir dans l'espace public et d'aller marquer mon intérêt pour certaines choses dans l'espace pour les transformer dans cette sphère publique. Donc, j'ai réalisé trois plaques de granit, finalement. J'aurais aimé en produire plus, mais c'était onéreux et toujours assez compliqué d'avoir les permissions pour œuvrer dans l'espace public. Enfin, je n'en ai pas produit autant que j'aurais voulu. C'est resté au stade de notes, ce travail-là.

*Tu as développé des esquisses ?*

Des idées que, le plus souvent, je n'ai pas pu mener à terme. Je me suis plutôt tourné, vers les années 1994, non, plutôt en 1992... J'ai été sensibilisé à l'histoire de Montréal parce que c'était le 350<sup>e</sup> anniversaire de la ville. Puis, en 1994, j'ai décidé de me concentrer plus spécifiquement et géographiquement sur les abords du pont Jacques-Cartier puisque que

j'étais retourné habiter ce quartier, le Centre-Sud de Montréal, mon quartier natal, qui comporte notamment le pont Jacques-Cartier puis l'autoroute Ville-Marie. Aussi, aujourd'hui, la place Radio-Canada, qui n'existait pas dans ma jeunesse.

*Et la station de pompage aussi, non ?*

La station de pompage Craig, oui. Donc, pour finir, en abandonnant la réalisation de cartographie, de faire de l'atelier à la maison, de miniaturiser tout pour que ça soit portable, finalement je suis plutôt allé voir du côté des monuments-documents parce qu'à l'époque, les abords du pont Jacques-Cartier sont encore parsemés de bâtiments. C'était encore l'époque industrielle que fut celle du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin des années quatre-vingt-dix. Tous les bâtiments qui étaient là, en attente d'on ne sait trop quoi, ont été brûlés, démolis, bref ont disparu.

Il reste un paysage de cheminées, c'est-à-dire un paysage en hauteur où, parce que tout avait été fait à la vapeur, tout avait été fait avec le charbonnage, on avait sa cheminée pour sortir sa fumée de charbon. C'était donc le paysage industriel de l'est. On sait que la désindustrialisation de Montréal dans les années quatre-vingt, quatre-vingt-dix, c'était le projet de l'autoroute Ville-Marie dans l'est. Ils ont justement démoli une grande partie du quartier industriel qui était situé le long du fleuve pour laisser

le passage à l'espace de l'autoroute. Et puisque que l'autoroute n'a pas été réalisée, ça a laissé un espace d'un vide immense. Un corridor de transport encore en attente de sa réalisation. Donc, la désindustrialisation fut féroce, et les multiples annonces de construction de l'autoroute ont toujours poussé à la destruction des bâtiments, la muraille même, d'une certaine façon, qui fermait l'est.

Et à travers tout cela, le petit bâtiment de la station de pompage Craig, qui restait sur le terre-plein de l'autoroute, m'a intéressé, et j'ai voulu en connaître davantage. Je suis allé voir sur place ce qui en restait. À partir de ce travail, je me suis surnommé « ami des ruines ». Ce bâtiment-là plus particulièrement s'inscrivait dans la lignée d'une recherche qui avait été initiée avec. (La Société de Conservation du Présent). On se demandait : « Quelles sont les infrastructures qui changent à ce point-là nos vies ? », tandis qu'était annoncée vraiment l'autoroute électronique, enfin le continent numérique qui ferait que nos vies ne seraient plus jamais pareilles et que même le genre humain serait changé. Je me suis alors dit : « À défaut que cela arrive, étant donné que j'ai accès à l'Internet (vers 1994, 1995), je veux plutôt voir ailleurs sur le terrain. » Les infrastructures qui avaient changé, entre nos vies antérieures et les abords du pont Jacques-Cartier, sont justement un nœud d'infrastructures qui a marqué.

*Donc, on en arrive aux monuments-documents.*

Oui, les monuments-documents qui ont marqué l'histoire et qui ont changé l'histoire de Montréal. Ils ont même changé l'histoire du continent américain dans la mesure où la voie maritime du fleuve Saint-Laurent, achevée en 1959, débute sous le pont Jacques-Cartier, au pied du courant. Donc ce qui a déconnecté Montréal en tant que tête de pont du réseau des chemins de fer continentaux faisait que les bateaux déchargeaient leurs marchandises à Montréal, et puis cela repartait sur les chemins de fer. Là, il était possible que les navires océaniques puissent continuer en ligne droite jusqu'aux Grands Lacs. La voie maritime a surtout permis que les produits de base qui coûtent cher, qui sont lourds, qui sont encombrants et qui sont nombreux, comme le minerai de fer ou le grain, et qui étaient en transit à Montréal pour transbordement, puissent passer du ferroviaire vers le navire. Tout à coup, la voie maritime a permis que le port pour les produits céréaliers soit à Baie-Comeau et non plus à Montréal. Donc, autrement dit, les navires qui transportent les récoltes de tout le Midwest américain et de tout l'Ouest canadien pour le vendre sur le marché international se rendaient jusqu'à Port-Cartier. Les navires océaniques allaient chercher le grain là-bas.

*Ah, d'accord ! Si je comprends bien, c'est plus facile pour eux de se rendre par là.*

De s'arrêter là, oui, puisque c'est un port en eau profonde ; parce que le Saint-Laurent en soi, c'est un fleuve. Comme tout fleuve en terre intérieure, c'est capricieux. Il y a des courants, c'est hasardeux, jamais très clair et profond ou pas, et il y a des écueils.

*Et puis l'hiver...*

Oui, tu as des glaces. Faut faire plus attention.

*Il y a des écluses aussi.*

Puis les écluses, ça suppose des retards. Les écluses, ça peut prendre autour de dix jours entre Montréal et le lac Supérieur, en passant à travers toute la voie maritime, avec la baisse des niveaux de l'eau. La dénivellation de l'eau, quoi. Là, plus lent qu'en navigation ouverte. Donc, autrement dit, tu as aussi le pont Jacques-Cartier qui, un peu ironiquement, serait une des Montérégiennes. Il y a une dizaine de Montérégiennes dans la région même de Montréal, qui est un site, semble-t-il, unique au point de vue géographique. En ce sens, les Montérégiennes, c'est le mont Saint-Bruno, le mont Royal, le mont Orford, et on pourrait ajouter aussi le mont Jacques-Cartier.

*Attends, il y a aussi le mont Rougemont et le mont Saint-Hilaire parmi les Montérégiennes, d'accord. Et là, il faudrait rajouter le mont Jacques-Cartier ? Mais c'est où, ça ?*

C'est le pont Jacques-Cartier...

*Ah, le pont... ah oui, c'est une montagne !*

Si on naturalise.

*Ah oui, parce qu'il entre dans la ligne des Montérégiennes.*

C'est ça, les infrastructures.

*Et le pont de la Concorde pour accéder à l'île... Mais enfin, c'est une bonne proposition, de faire du pont « Jean-Jacques Cartier » un pic. Oui, il est presque plus haut que les autres. Il reste juste à planter des pommiers en haut, là.*

Ah oui, mettre un verger... Oui, c'est ça, comme le mont d'Abbotsford.

*Oui, le mont Saint-Grégoire ; il pourrait aussi y faire partie. Ils sont à peu près une dizaine. Elles sont curieuses, ces montagnes-là. C'est un peu comme des montagnes-îles. Bon, on parlait des vieux documents...*

Oui, j'ai fait un virage vers l'histoire de Montréal. Donc, le passage, le pont pour le dire comme ça, c'est que, les derniers travaux de. (La Société de Conservation du Présent) portaient sur la réalisation d'une infrastructure de communication générique qui était l'autoroute numérique. Cela s'appelait le « Walter Benjamin Franklin Roosevelt Bridge ». Cet intérêt-là s'est transposé sur les infrastructures de la voie maritime, le pont Jacques-Cartier lui-même, et puis la lecture du paysage. Je me suis aussi intéressé aux chemins de fer. Mais c'est la lecture du paysage qui peu à peu m'a confirmé mon intérêt, mais mon intuition qui est devenue mon intérêt et ce qui était au début un simple intérêt personnel. Je me suis laissé prendre au jeu de vouloir réaliser certaines choses pour de vrai et sur le terrain. Ce qui était au départ une simple lecture de paysage est devenu en partie l'action d'aller cultiver dans un grand jardin urbain, en passant par des programmes susceptibles de financer un projet, en me disant que cet intérêt pourrait devenir des événements ou des œuvres d'art publiques.

En même temps, et peu à peu, mon intérêt pour le terrain a fait que j'ai attiré l'intérêt des autres sur le bâtiment de la station de pompage Craig qui

était à l'abandon. Étant encore fonctionnel, il avait résisté aux démolitions de l'autoroute Ville-Marie. La station de pompage Craig servait à contrôler les eaux d'inondation au printemps et a été opérationnel jusqu'en 1978. Quant aux grandes démolitions qui font le vide actuel, elles se sont produites en 1975. En 1983, au moment où on décidait de faire les dernières démolitions, un artiste s'est manifesté pour faire un centre d'art. Pour ce, il a été conservé. Son projet ne s'est pas concrétisé, mais la partie du bâtiment qui se situe à côté de la prison des Patriotes est un site classé monument historique au Canada et au Québec.

Ce qui nous est donné à voir actuellement est tributaire des années quatre-vingt : un boulevard urbain avec des feux de circulation aux intersections pour permettent aux passants de traverser. Cela donne un look d'enfer autoroutier mais, en réalité, c'est aménagé comme un boulevard. À vrai dire, on vit l'échec du concept de « boulevard urbain ». Devant le fleuve, on se retrouve avec un boulevard urbain sur une longueur de deux kilomètres. Devant ce constat, j'ai plongé là-dedans. À ce sujet, en 1995, j'ai publié un texte dans la revue *Le temps fou* exposant mon programme de travail pour les prochaines années<sup>1</sup>.

Puis, en 1999, le projet de l'autoroute Ville-Marie est annoncé, et je saute dans la bagarre, sachant que sa réalisation serait un échec urbain monumental. Les divergences d'opinion reposaient sur la conception du ministère des Transports et d'une partie des professionnels en aménagement, privilégiant que l'autoroute devrait être complétée, et de ceux comme moi, qui vivaient dans le quartier et y voyaient le champ de ruine perpétué.

*C'est donc là que tu as commencé à t'impliquer dans des comités et conseils ?*

Oui, avec des groupes de citoyens et des comités paritaires, ce qui a eu pour effet que, parmi les 19 clauses mentionnées lors du décret gouvernemental encadrant la réalisation de l'autoroute Ville-Marie publié à l'automne 2002, une neuvième clause impliquant un pôle culturel et urbain, le site Pied-du-Courant comportant justement la station de pompage Craig, a été incluse. Donc, on pourra dire que les efforts de mes travaux, de mon art et de mon engagement activiste auront servi à inscrire un pôle culturel et patrimonial dans la réalisation de l'autoroute et, de surcroît, avec consensus.

Ce qui me paraît en même temps paradoxal, c'est qu'il y a déjà un échangeur virtuel et qu'on tenait à réaliser un échangeur réel, d'environ une trentaine de voies autoroutières. Le projet sera donc bloqué. Ils ne peuvent pas réaliser une trentaine de voies autoroutières dans un secteur désigné comme patrimoine et qui implique la conservation de la petite station de pompage Craig et celle évidemment de la prison des Patriotes ; celle qui ne doit pas être encerclée de bretelles et qui doit demeurer accessible au public.

Donc, c'est ce que j'ai réussi aussi à faire à l'époque où la Société des alcools du Québec (SAQ) prévoyait agrandir la cave des vins et en même temps développer une section de celliers privés pour des collectionneurs ou même pour



des restaurateurs, et ce, dans la partie historique de la prison des Patriotes. Ils le voulaient, en parlant de la partie historique de la prison des Patriotes. Donc, quand ils s'agrandirent, en évoquant que les vieilles pierres, c'était bien pour les bouteilles de vin chères, avec Louis La Rochelle, on avait fait venir la Commission des biens culturels du Québec pour statuer sur la nature de cet agrandissement. On avait revendiqué le fait que la partie ancienne devrait plutôt être désignée comme un centre d'histoire des Patriotes, d'histoire de la prison et surtout de son moment le plus important et le plus connu : les Patriotes. Et en plus, que cela puisse être indépendant des activités de la SAQ et que ce soit le siège social de la SAQ. Donc ce projet, cette revendication-là, a abouti et a été retenu par la Commission. C'est maintenant ouvert au public, et ce sont des étudiants en histoire qui font l'animation et le gardiennage.

Faut dire que nous, on avait soumis le grand projet : de complètement relocaliser les bureaux de la SAQ hors de la vieille prison parce qu'il y avait beaucoup de terrains vagues et que la SAQ s'apprêtait à construire un nouveau bâtiment administratif pour rameuter tous ses bureaux qui étaient un peu partout éparpillés dans la ville.

Ça libérait donc la vieille prison de sa fonction de siège social pour aller vers celle d'un musée, que j'ai appelé musée des libertés : civiles et politiques. Donc, en fin de compte, le projet était beaucoup plus vaste. On se disait : « Si le gouvernement du Québec est prêt à trouver 200, 300 millions de dollars pour faire 30 voies autoroutières, pour qu'il y ait des boutons, des bretelles et puis des ceintures, pour qu'il n'y ait jamais de voitures qui s'arrêtent plus de deux huitièmes de seconde, eh bien ça serait bien qu'il trouve aussi 30 à 60 millions de dollars pour ouvrir un musée. Quitte à trouver de l'argent pour couler du béton, autant que ça serve à quelque chose... » C'était donc l'idée d'ouvrir un musée des libertés qui dans sa collection aurait justement la lutte des Patriotes, donc plus juste un musée des Patriotes, mais plutôt un musée d'histoire politique, qui inclut le moment de la collection qui est celle des Patriotes, avec l'ensemble des autres droits, comme la Charte québécoise des droits qui permettait d'avoir des activités tenant compte aussi bien des luttes des femmes que du village gai adjacent au même quartier.

*Des luttes ouvrières aussi, puisque c'est un vieux quartier ouvrier et que la CSN est juste à côté...*

Oui, ça permettait d'avoir des droits politiques, des droits collectifs et des droits individuels. Au même moment, Ottawa est en train de développer un musée des libertés à Winnipeg, à la demande de la famille Asper qui avait son réseau de télévision (CanWest) qui avait fait faillite. Ils ont initié l'idée d'un musée des libertés, avec un concept pour mettre en valeur la Charte des droits et libertés de Trudeau. Donc, si le Canada fait un musée en l'honneur de Trudeau, ça serait bien que nous, au Québec, on fasse un musée en l'honneur des Patriotes et des prisonniers politiques pour dire que, si le Canada est un grand pays, c'est parce qu'il y a toujours eu des gens en prison. Le Parti québécois ne l'a pas trouvé drôle et a tout au plus mis dans le décret qu'il voulait conserver la prison.

Enfin, tout ça, c'est pour dire que j'ai fait une lecture du paysage aux abords du pont Jacques-Cartier. Pour résumer : je m'intéresse à Montréal ! Et puis je poursuis sur ce terrain-là encore maintenant parce que Montréal va en consultation publique pour un programme d'urbanisme dans le quartier Sainte-Marie. Les quartiers situés entre les voies ferrées à l'est, le pont Jacques-Cartier, la rue Papineau à l'ouest, le fleuve et la rue Sherbrooke. Donc, au mois de mai prochain, je vais être encore là. Il ne faut pas juste lire les infrastructures, mais voir aussi la nature qui est approchable. On peut accéder au fleuve, avoir des pratiques vis-à-vis le fleuve, et non pas se dire qu'il y a une autoroute qui bloque.

Actuellement, les urbanistes ont tendance à dire : « On va mettre toutes les infrastructures, on va toutes les corder, on va les empiler, on va toutes les mettre à la même place et on va libérer un territoire qui n'aura pas les nuisances de ces infrastructures-là. » Mais ça fait quand même un territoire enclavé.

Ils sont bien fiers actuellement, les « aménagistes », et surtout les urbanistes qui ne changent pas ce que les aménagistes énoncent. Ils prétendent qu'il y a une autoroute, donc on la laisse ; il y a un chemin de fer, donc on le laisse là ; et il y a un port, donc on le laisse là. Ça tombe bien : les trois sont cordés. Il y a un fleuve, mais là, ce n'est plus un fleuve, c'est un port. Tout semble parfait. Donc, le quartier Sainte-Marie, ce développement qui est proposé à l'est du centre-ville, pour eux, c'est juste un quartier qui est adjacent au centre-ville et non pas un quartier qui est ouvert sur le fleuve.

Et l'ouverture afin de soulever les infrastructures, c'est soit des projets mégalos de style exposition aux Jeux olympiques puisque, si on prend l'exemple de Toronto, ils se sont donné la permission d'accéder au lac Ontario en soulevant toutes les autoroutes, toutes les barrières de zones industrielles, d'autoroutes, pour 2008. Ils ont amorcé le projet à la fin des années quatre-vingt-dix pour avoir les Jeux olympiques de 2008 et, finalement, c'est Pékin qui les a reçus.

Quand je parle d'un projet mégalomanie, je veux dire un projet où tous les acteurs se sentent appelés à réaliser quelque chose pour leur ville, en fait. Et il y a ici un accès au fleuve. Il faut soulever les projets d'autoroute, tasser des chemins de fer. C'est ce qu'il faut demander. Mais je ne crois pas que Montréal soit une ville assez friable, assez poreuse, autrement dit restée sur son quant-à-soi. Il n'arrivera probablement rien, et on va plutôt protéger l'intérieur d'un quartier et le garder enclavé de bord en bord en se disant que c'est encore l'est, même s'il n'y a plus aucune industrie, que c'est vraiment une reconversion vers le culturel, en ce sens qu'il y a environ 300 entreprises culturelles et près de 20 000 personnes qui travaillent dans le milieu culturel, si on compte les stations de radio et Télé-Québec qui sont situés là. Ce sont de grandes institutions et ça en fait, du monde ! C'est donc déjà un quartier de type centre-ville avec ses industries de la culture et de la communication. L'ancien tissu industriel a brûlé, a disparu et a été rasé. Il reste des grandes friches. C'est ça. On peut dire : « Montréal, ce n'est pas très beau, et c'est la paix ; la sainte paix là-dedans. Et il y a bien de l'espace. »

La suite a été mon atelier de travail 24 heures, pendant une vingtaine d'années, aux abords du pont. Je me suis permis à ce moment-là de faire des résidences d'artistes à l'extérieur, par exemple à Québec, ou d'intervenir comme dernièrement dans le sud-ouest de la ville avec la reconstruction de l'échangeur Turcot.

Je me suis impliqué aussi dans les centres d'artistes, dont en tant que membre au 3<sup>e</sup> impérial à Granby, qui offrait des résidences en lien avec la notion de territoire, et/ou de la communauté, et/ou des communautés d'intérêts. J'ai été président du conseil d'administration et membre actif une dizaine d'années. J'ai aussi été sur le conseil d'administration du Regroupement des centres d'artistes autogérés du Québec (RCAAQ) pendant cinq ans. J'ai quitté quand j'étais vice-président. Le RCAAQ regroupe à peu près une soixantaine d'organismes, dont l'Agence Topo est membre, et où j'ai aidé un peu ; cet organisme était un mal connu, quand j'ai soutenu qu'un grand programmeur, un artiste, Alain Bergeron<sup>2</sup>, était sur le conseil d'administration. Tout le monde a demandé : « C'est qui, ça, Alain Bergeron ? » J'ai dit : « Mais je le connais très bien, "stun" très grand "tartiste" ! »

C'est un peu ironique, mais il faut que les conseils d'administration des centres d'artistes soient constitués majoritairement d'artistes. Le conseil d'administration du Regroupement des centres d'artistes, lui, n'est pas obligatoirement constitué à majorité d'artistes. C'est en partie parce qu'il faut être disponible, car il y a des réunions qui durent une journée et qui ont lieu dans l'ensemble du Québec.

Autrement dit, comme un atelier, c'est aussi un espace pour se ressourcer et méditer autant que pour œuvrer et réaliser. Mon intérêt pour le territoire a fait que les abords du pont sont devenus mon atelier de plein air, un atelier 24 heures. Et comme cet intérêt pour le territoire était dans l'air du paysage artistique du Québec, j'ai été approché par le 3<sup>e</sup> impérial, où j'ai été le deuxième artiste à faire une résidence, dans le but d'œuvrer sur le concept. Je me suis associé à ce groupe, car c'était les seuls au Québec qui s'intéressaient au concept de territoire à l'époque. Maintenant, c'est commun, il est même dit que chaque politicien doit avoir son artiste. Même les politiciens municipaux doivent avoir, chacun, leur artiste.

À Québec, c'est l'échangeur Dufferin-Montmorency qui est démolit. Autrement dit, ce qui était un monument de la modernité a été abattu pour le 400<sup>e</sup> de Québec. Alors, c'est ça qui est étonnant en ce moment au Québec. À Montréal, il faut tout conserver nos infrastructures autoroutières, en augmenter la dose, si je peux dire, l'immensité. Puis, si tu oses toucher à une bretelle, c'est le scandale, l'infamie. Pendant ce temps, à Québec, ils ont été capables pour leur 400<sup>e</sup> anniversaire de démolir de l'infrastructure, ce qui bloquait le développement de la ville.

Ici, l'échangeur Turcot a actuellement huit voies, et ils veulent l'augmenter jusqu'à douze voies. Tout le monde parle qu'il faut un virage vers Kyoto, mais qu'est-ce qu'on voit ? Une planification qui augmente de 50 % la capacité autoroutière. Il n'y a pas de fonds du fédéral cette fois-ci. C'est à



Sonia Robertson, *Évocation d'un territoire perdu, à la mémoire de Philippe Côté*, Maison de la culture Notre-Dame-de-Grâce, Montréal, 2011. Une évocation du sentier des Mohawks, s'appelant aujourd'hui Côte Saint-Antoine, qui traversait autrefois l'île de Montréal. Cette œuvre ramène la mémoire de la nature et des grands arbres...

même les fonds du Québec. Mais peut-être qu'il y a de l'argent d'Ottawa.

Montréal veut se vendre comme avant-gardiste, en compétition avec New York et Toronto pour les touristes du Midwest, mais l'argent disponible au développement se retrouve monopolisé par la construction d'une infrastructure autoroutière qui n'aura aucun impact sur le tourisme. Une fois débarqué de son avion, le touriste d'origine rurale se tient dans le centre-ville, il ne va pas en banlieue et, même si l'autoroute a coûté 300 millions de dollars, il a la même chose chez lui ; ce qu'il recherche, c'est de l'original, du mémorable.

Donc, habituellement dans la zone du centre-ville de Montréal, Québec annonce des centaines de millions pour augmenter les capacités autoroutières, pour aboutir à des effets de surdose. C'est ce que dit mon mentor, Pierre Brisset. Ce gigantisme-là a pour conséquence que l'autoroute Décarie n'est pas assez grosse pour absorber le gros trafic qui vient de Ville-Marie. C'est dire que, pour eux, comme Décarie est à six voies, il va falloir qu'ils fassent un huit à dix voies pour contrebalancer le fait que Turcot sera à douze voies. Bref, ils sont prêts à faire des autoroutes pendant un siècle.

En plus, cela donne du travail à qui, tu penses ? Il n'y a pas beaucoup de femmes qui travaillent dans ce milieu-là, ça veut dire une personne sur deux n'aura pas de *job* dans ces magouilles-là. Et puis, le fait que Montréal veut se positionner comme une ville de design, donc de produits évolutifs, eh bien ce n'est pas le béton qui va aider. Il faudrait dire à ceux qui font la planification municipale qu'ils n'ont pas tenu compte que c'est la MTQ qui allait entreprendre le chantier de la reconstruction ; que, oui, il y a de l'*overdesign* ; que ça n'a pas de sens mais que, si le maire Tremblay dit que c'est beau et parfait,

qu'est-ce que vous voulez qu'on dise ? Par contre, ça serait bien que certaines choses soient intégrées, comme des requêtes partielles. Moi, je suggère un peu – à l'exemple de ce qui s'est passé à Québec – peut-être un escalier monumental en lieu et place des deux bretelles d'entrée/sortie qui sont situées de chaque côté du Centre canadien d'architecture sur la rue Dufort, à l'angle de la rue Saint-Marc. Ce sont aussi des couloirs qui vont vers le sud de la falaise, en bas de celle-ci. Arracher tout ça et faire un escalier monumental qui surplomberait justement le réseau de chemin de fer qui va de toute façon être agrandi puisque c'est le corridor du Canadien Pacifique, et c'est lui qui va accueillir fort probablement la navette aéroportuaire en partance de Dorval. De toute façon, l'autoroute, qu'elle soit petite, qu'elle soit étroite comme on le souhaiterait ou grosse, il faut passer par-dessus et non en dessous. Et puis, tu arrives à la station de métro Georges-Vanier, une station un peu oubliée. On connaît la valeur d'une station de métro maintenant. À Laval, le prix est de 300 millions. Donc, quand t'en as une à Montréal, on peut penser de se dire : j'ai 300 millions que j'ai déjà dépensés une fois, faudrait peut-être que je m'en serve maintenant.

*C'est donc dans ce cadre que tu veux développer ton projet d'installation urbaine, celui que tu nommes Les escaliers monumentaux ?*

Oui. Ce dernier projet, imaginez : l'escalier monumental qui sort de la falaise plutôt que deux tunnels avec des voitures, puis les femmes qui n'osent pas passer parce c'est tout en courbes, et personne ne peut te voir, sans compter qu'il y en a qui s'amuse et klaxonne. C'est ce que Brisset me disait : il y a des

chauffeurs qui s'amuse à klaxonner les piétons pour les faire sursauter. Bref, des niaiseries, des incivilités. C'est donc ce projet que je vais proposer. Que l'autoroute soit grande ou petite, on va de toute façon s'offusquer sur le fait qu'il y en a une. Mais comme ils ont des centaines de millions à dépenser – et on ne sait pas d'où vient cet argent-là –, c'est le temps d'en demander parce que, si je suis raisonnable – je ne demande pas un musée –, j'aimerais juste un escalier monumental pour aller à un musée.

*C'est un bien beau projet. Donc, un peu d'infrastructure culturelle, finalement ? Pas d'autoroutes ? Moins d'autoroutes, et on prend les millions, et on les change de place. C'est ça que je me dis que je fais dans la vie : essayer de changer les millions de place.* ◀

Extrait d'une entrevue réalisée avec Philippe Côté par Bernard Schütze (avril 2011). Transcription par Philippe Bézy. Transposition libre par Sonia Pelletier.

#### NOTES

- 1 Cf. Philippe Côté, « Station de pompage : centre d'interprétation d'un pilier du pont Jacques-Cartier », *Le temps fou*, n° 5, septembre 1995.
- 2 Alain Bergeron était aussi membre fondateur avec Joseph Jean Rolland Dubé de (La Société de Conservation du Présent).

BERNARD SCHÜTZE est critique d'art, théoricien de la communication et traducteur. Auteur de nombreux essais publiés dans différentes revues d'art, il a aussi produit des opuscules, des textes de catalogues et des monographies d'artistes. Il a en outre présenté des communications dans le cadre de plusieurs manifestations artistiques et expositions au Canada et en Europe. Ses recherches actuelles portent sur la temporalité comme modalité et matière en art contemporain. Il vit et travaille à Montréal.