Document generated on 04/16/2024 6:52 a.m.

Liaison

Robert Saucier, le temps des manoeuvres

François Chalifour

Number 125, Winter 2004–2005

Le jardin d'hiver

URI: https://id.erudit.org/iderudit/41186ac

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions l'Interligne

ISSN

0227-227X (print)
1923-2381 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Chalifour, F. (2004). Robert Saucier, le temps des manoeuvres. *Liaison*, (125), 34–37.

Tous droits réservés © Les Éditions l'Interligne, 2004

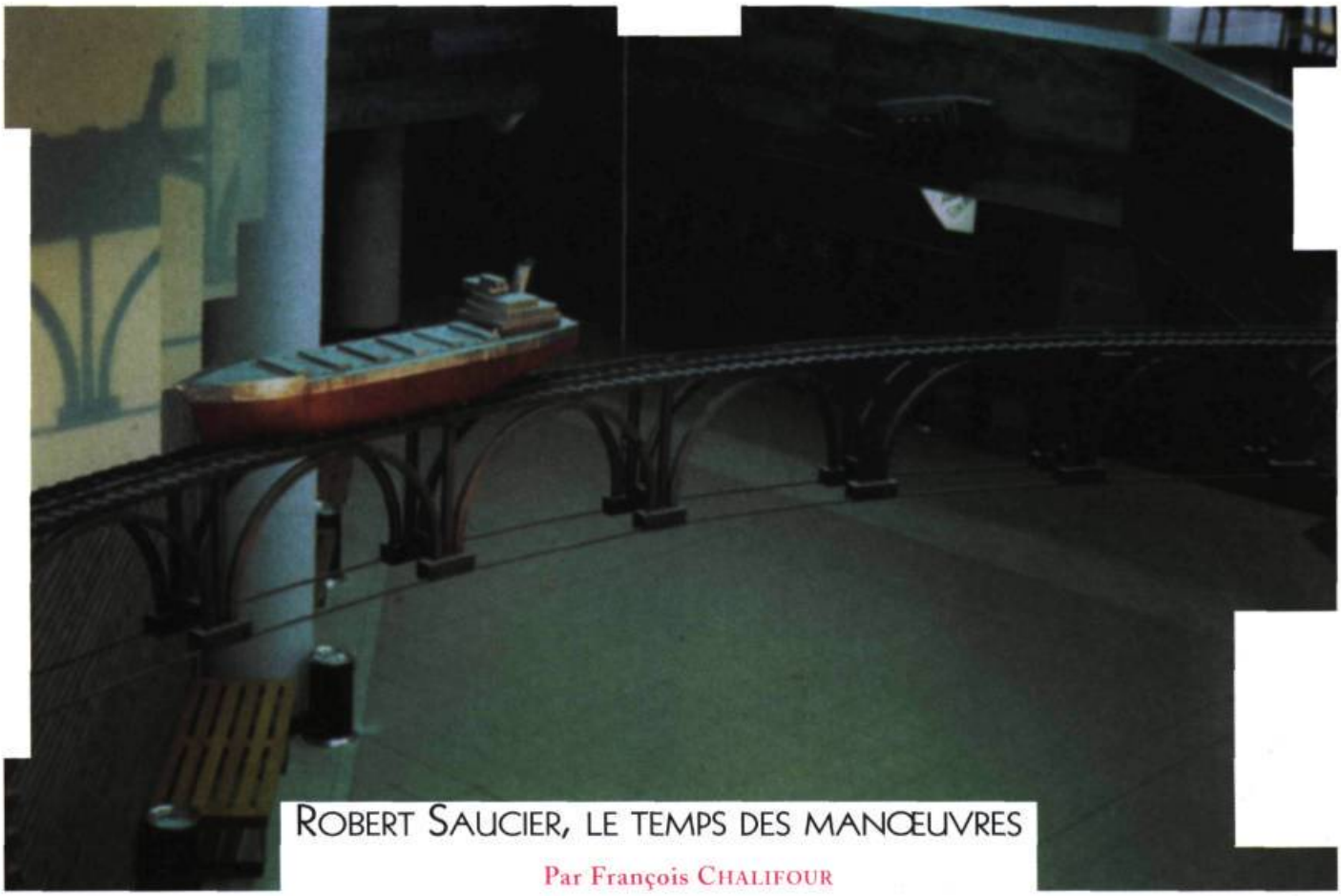
This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

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.

https://www.erudit.org/en/



Robert Saucier, le temps des manœuvres

Par François Chalifour

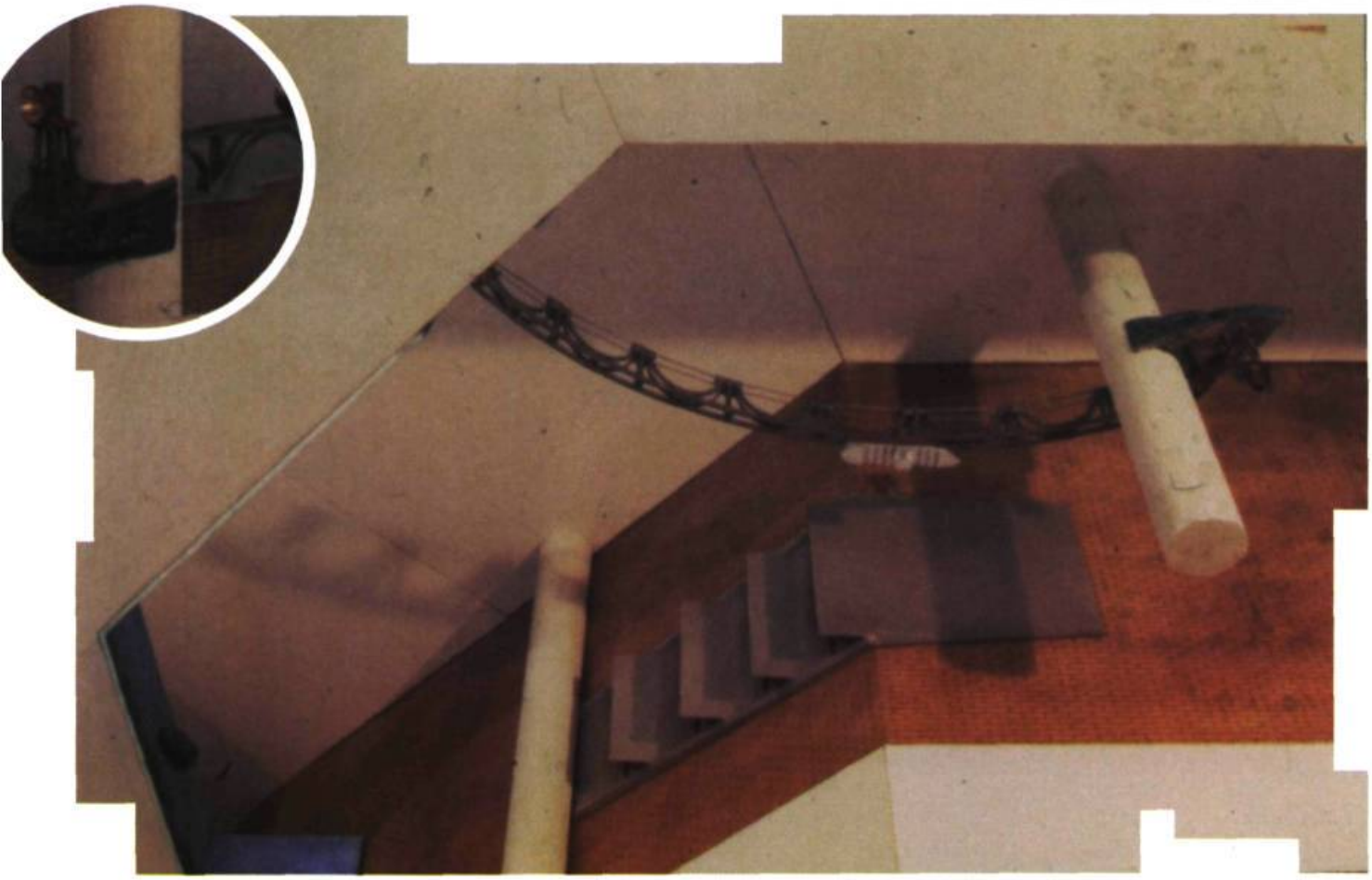
Robert Saucier est un sculpteur originaire d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. Il vit et travaille à Montréal depuis 1974. Sa sculpture est imprégnée des indices de la technologie : moteurs, piles photovoltaïques et détecteurs de présence composent souvent des parties importantes de ses œuvres. Jean-Pierre Latour situe avec à propos les sculptures de Robert Saucier dans la mouvance de Dada et du constructivisme[i]. Il suffirait de penser aux demi-sphères rotatives et autres machines de Duchamp pour s'en convaincre. Aussi l'artiste adopte-t-il certaines pratiques dadaïstes et surréalistes comme agent perturbateur dans sa création. Selon lui, « ses installations sculpturales amplifient la magie des technologies sous-jacentes mais en exposent aussi la futilité de certaines utilisations. »[ii]

Depuis le début des années 90, l'artiste a réalisé un certain nombre de projets dans le cadre du programme d'intégration d'œuvres à l'architecture instauré et financé par le gouvernement québécois. Bien que moins conviviales[iii], sans doute, que son corpus présenté en galerie, les pièces qu'il a produites dans ce contexte recèlent néanmoins et indubitablement la marque de leur auteur. C'est justement l'une de ces créations qui fera l'objet de la présente analyse.

Le Cégep du Vieux-Montréal ne frappe pas par ses qualités architecturales. Espèce de grotte d'acier et de briques en plein cœur du Quartier latin, il apparaît plutôt comme une désolation brune et terne que seule la vigueur de la masse estudiantine arrive à animer un tant soit peu. L'intérieur n'est guère plus réjouissant : le thème structurant de l'aménagement semble s'être développé autour du système d'escaliers mécaniques qui mènent, d'un étage à l'autre, à un carrefour giratoire opaque, répétitif et refermé sur lui-même.

Dans cet environnement, l'agora, surplombée d'une cafétéria en mezzanine, présente quand même un minimum d'ouverture sur l'extérieur grâce à son unique fenêtre en verrière située à l'étage et qui éclaire le centre de l'espace commun. C'est là que Robert Saucier a installé son dispositif sculptural complexe et polymorphe, *Manœuvres à l'estime*[iv], daté de 1991.

Trois parties distinctes se dégagent assez facilement de l'installation. D'abord, sur le bandeau du tablier de la mezzanine, on remarque un relief cartographique qui dessine une rive fluviale aux abords de laquelle flotte un bateau. Ensuite, une large arcade en plein cintre et à claire-voie traverse, à mi-hauteur, l'étendue de la salle jusqu'à une colonne centrale. Sur cette structure ferroviaire est déposé, à la manière d'une locomotive,



un navire. La troisième subdivision de l'œuvre se dresse devant la haute ouverture vitrée au fond de la salle. Six bâtiments de marine marchande y sont suspendus sur des fils de fer. Un septième repose sur un chemin de fer courant entre les deux murs qui jouxtent et encastrent la charpente vitrée. Par l'usage répété des vaisseaux ainsi que par une sorte d'alignement visuel entre plancher et plafond, les trois zones de l'installation forment un tout cohérent, tant par la thématique exploitée que par l'intégration plastique des éléments et des matériaux.

Cependant, chacune d'elles reste fondamentalement différente des deux autres. La facture, avant tout, mais aussi les sous-thèmes qu'elles exploitent les définissent comme trois moments séparés d'une action globale. Reprenons, point par point, la description plus détaillée de l'œuvre, en commençant par la fraction médiane de l'ensemble.

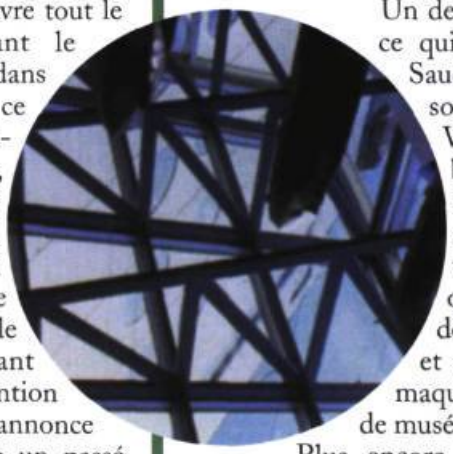
Le pont ferroviaire bute, d'une part, sur la mezzanine et, d'autre part, sur la colonne en béton de l'agora. Sur les rails, le vraquier à la coque rouge brique et à la superstructure gris métallique s'y meut avec une extrême lenteur. Il effectue un aller-retour perpétuel le long d'une bonne fraction de l'arc de cercle que forme la parcelle de chemin de fer. Dans le prolongement de cette courbe et de l'autre côté de la colonne, un module d'aggloméré stratifié figure la proue d'un navire. Une tourelle, comme un mirador coiffé d'un projecteur massif, la surmonte. Pourtant, vu dans l'autre sens, c'est-à-dire la tête en bas, il pourrait rappeler une falaise de schiste argileux telle qu'on en voit le long du Saint-Laurent, dans la région de Québec, par exemple. En effet, les strates, les bosselures et quelques encavements de la configuration suggèrent ce type de parois géologiques avec une certaine évidence.

Ainsi, ce morceau de l'œuvre se trouve riche en double sens du fait de la métonymie, de la mise en abîme et de la connotation paradigmatique de la réunion des composants retenus. Considérons, par exemple, le « bateau-locomotive ». Il circule sur une armature pouvant rappeler le pont d'un grand pétrolier. Le modèle réduit qui s'y trouve – le transporteur transporté – évoque à lui seul l'industrie de l'import-export des matières premières et de marchandises lourdes. Ce commerce trouve son lieu de jonction là où la mer touche le rail, dans tous les ports importants du monde et particulièrement dans celui de Montréal, à quelques kilomètres à peine au sud du cégep.

L'idée du transport maritime avait déjà été mise de l'avant dans la première partie de l'installation mais sous un autre angle, plus romantique peut-être : celui des partances. Ici, le dispositif tout de bois stratifié est beaucoup plus simple et sans doute plus proche de la maquette sculptée. Un navire glisse à quelques encablures d'un rivage paresseusement ondulé. L'angle du bâtiment par rapport à la berge indique un départ :

le paquebot prend le large avec sa charge de passagers.

Or, l'immobilité factuelle du transatlantique, doublé de son ombre imposante, donne à cette vision un aspect immémorial qui s'incruste dans l'imaginaire du voyage, depuis Ulysse jusqu'à nos jours. D'ailleurs, la curieuse coloration verte résultant d'une teinture bleue appliquée sur un bois jaunâtre et qui recouvre tout le matériau de la sculpture fige d'autant le mouvement, par son effet d'unification, dans une sorte de vernis nostalgique. De plus, ce segment de l'œuvre situé perpendiculairement au sol provoque un effet de vertige, soit par rapport à son orientation inclinée soit par rapport au point de vue « à vol d'oiseau » qu'il laisse supposer, ce qui accentue considérablement la dérive temporelle qu'il propose. À cheval entre le souvenir et l'anticipation, cet incessant balancement entre la rétention et la protention qui, au dire de Derrida, définit le présent[v], annonce un futur en même temps qu'il remémore un passé. Dans ce sens, il interpelle déjà le déplacement en va-et-vient mécanique qui actionne le corps central de l'œuvre.



L'autre portion du montage proposé par l'artiste agit tout différemment en un genre de prolongement du sens des deux autres. L'activité maritime et ferroviaire est ici abordée sous un double point de vue. D'abord, celui de l'abondance : six cargos sillonnent côte à côte l'espace qui leur est dévolu. Le vitrage, qui force un contre-jour dramatique, devient un immense bassin portuaire, ou un canal-de-suez-ou-de-panama. Cette image constitue en soi une belle analogie du trafic naval qui régularise une bonne quantité de nos échanges et approvisionnements internationaux.

Toutefois, la relation la plus forte semble plutôt se situer du côté de la mesure du temps, du chronomètre. Les bateaux, pendus comme des animaux sacrifiés, montent et descendent le long de leur fil de fer à la manière des poids d'une horloge grand-père. Le temps semble se dérouler devant nous, s'organiser et se réorganiser à tout moment, dépendamment de la configuration des unités mouvantes, échafaudant une sorte de clepsydre où l'écoulement de l'eau a été remplacé par le déplacement des modèles de navires. L'ironie, c'est que l'autre bâtiment, celui qui glisse sur les rails, paraît engagé dans une lente et longue course dérisoire, sans objet et sans fin.

Trois manières de représenter le mouvement se dégagent donc des trois volets de *Manœuvres à l'estime*. Le mouvement suggéré, comme saisi à la manière d'un instantané dans le premier tableau, transporte le regardant dans un « musement [vi]», dans une errance de la pensée et de la mémoire. C'est le temps flou, imperméable au calcul et à la mesure, le moment qui s'inscrit dans l'épaisseur plutôt que dans l'intervalle. Dans la deuxième section, le mouvement compose une cadence très lente et mesure, en définitive, le temps de réponse du regardant. Son propre rythme s'y trouve mis à l'épreuve et révèle, pourrait-on dire, le temps du travail, cycle journalier, vital. Le troisième fragment compare et tient compte de facteurs sociaux. C'est le temps du groupe et des larges ensembles. Ici, la mesure ne suffit pas, il faut en plus calibrer, coordonner et sûrement obtempérer.

Un dernier point reste à souligner en ce qui a trait à l'œuvre de Robert Saucier, et particulièrement dans son installation du Cégep du Vieux-Montréal. Les navires, bien que modernes, apparaissent comme les instruments d'une ancienne civilisation, des vestiges d'un autre âge : celui où il fallait du temps. Au siècle des communications électroniques et des transactions virtuelles, ces maquettes ont des allures de pièces de musée, de spécimens archéologiques. Plus encore, elles ont l'aspect de jouets anciens. Les trains électriques et les bateaux de tôle émaillée ne faisaient-ils pas rêver les enfants d'une autre époque ? Aujourd'hui remplacés par des combats virtuels sur écran plat à cristaux liquides, les jeux d'autrefois deviennent des marqueurs du temps, des références à un monde dépassé. Or, cette civilisation – pourtant encore très proche – portait dans son projet même, celui du progrès, les germes de sa propre déchéance. La société contemporaine, technologique et instantanée, suivra-t-elle un parcours similaire ? Serions-nous, à la réflexion, engagés dans des manœuvres à l'estime ? ■

François Chalifour possède une maîtrise en arts plastiques et un doctorat en sémiologie. Il enseigne les arts à l'UQAM, à l'UQO et au Cégep de l'Outaouais, en plus de mener une pratique artistique multidisciplinaire. Il est auteur pour la revue NUMÉRO *ainsi que pour des publications de centres d'artistes, conférencier et commissaire d'exposition.*

i Jean-Pierre Latour, « La machine mise à nu par ses spectateurs, même », *Espace*, n° 36, juin-juillet-août 1996, p. 9 à 11.

ii Robert Saucier, *École des arts visuels et médiatiques*, Université du Québec à Montréal, [http://eavm.uqam/enseignants/saucier/], site consulté le 10 octobre 2004.

iii Dans le sens où l'entend Jean-Pierre Latour, *op. cit.*, p. 10.

iv Dans le jargon maritime, les manœuvres à l'estime sont celles que l'on effectue sans le secours des instruments.

v Jacques Derrida, *De la grammatologie*, Paris, Les Éditions de Minuit, collection « Critique », 1967, p. 97.

vi Le mot est de C. S. Peirce.