



HAL
open science

L'art dans le métro de Toulouse, un dispositif de médiation

Michele Ginoulhiac

► **To cite this version:**

Michele Ginoulhiac. L'art dans le métro de Toulouse, un dispositif de médiation. *Figures de l'art - Revue d'études esthétiques*, 2016, 31, pp.209-223. hal-04859086

HAL Id: hal-04859086

<https://hal.science/hal-04859086v1>

Submitted on 8 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Michèle Ginouliac

L'art dans le métro de Toulouse, un dispositif de médiation

RÉSUMÉ/ABSTRACT

L'ART DANS LE MÉTRO DE TOULOUSE, UN DISPOSITIF DE MÉDIATION

Le métro de Toulouse présente deux dispositifs intriqués, l'un artistique, l'autre politique. Choies par un comité d'experts, les 38 œuvres enrichissent un imaginaire du territoire dans chaque station. En quoi la dimension communicationnelle de cette exposition permanente sert-elle les objectifs citoyens des politiques urbaines ? L'usager empruntant quotidiennement ce moyen de transport effectue un parcours éclairé d'œuvres et devient tour à tour spectateur, figurant ou acteur d'une scène publique. Notre hypothèse propose donc de nommer ce dispositif socio – symbolique, dispositif de médiation.

ART IN THE TOULOUSE SUBWAY, A MEDIATION DEVICE¹

The organization of the Toulouse subway translates two interrelated conceptions: an artistic one and a political one. 38 works of art chosen by a committee of art specialists, enrich an imaginative vision of the territory at every station.

To what extent does the communicative dimension of this permanent exhibition contribute to the civic objectives of the several urban planning policies? The everyday passengers take a commute enlightened by the works of art and are in turn members of the audience, walk-on roles or actors on a public stage. The present article suggests to call this social and symbolical device a mediation device

¹ Il n'y a pas de traduction anglaise exacte. Eric Méchoulan traduit « dispositif » par « contrivance » qui est plus proche du grec « oikonomia », mais nous avons choisi pour ce résumé la traduction la plus commune.

L'ART DANS LE MÉTRO DE TOULOUSE, UN DISPOSITIF DE MÉDIATION

Rapide, peu cher, incontournable pour le citoyen, le métro de Toulouse enregistre chaque jour une moyenne de 280 626 validations² sur ses deux lignes A et B, pour une ville qui compte 450 000 habitants. Ce taux de fréquentation représente un enjeu majeur pour toute forme de communication. La commande publique des 38 œuvres, conçues spécifiquement pour les 38 stations, qui viennent enrichir la trajectoire fonctionnelle, confère à ce réseau urbain un caractère particulier qu'il nous faut interroger. Cette empreinte artistique dans un lieu de statut public « non dédié » pose le cadre de notre réflexion. En effet, les objectifs techniques et politiques qui sous-tendent cette commande vont se trouver étroitement intriqués aux enjeux artistiques proprement dits. Ainsi, de ce faisceau d'intentions hétérogènes, souligné par Christian Ruby comme étant « une manière spécifique aux arts publics de faire de la politique »³, émerge un ensemble singulier et complexe que nous nommerons dispositif de médiation.

Selon Michel Foucault, un dispositif est un réseau qui s'établit entre des éléments hétérogènes qu'ils soient d'ordre matériel, l'architecture, ou d'ordre immatériel, les discours, voire même du non-dit⁴ : « le dispositif, donc, est toujours inscrit dans un jeu de pouvoir, mais toujours lié aussi à une ou à des bornes de savoir, qui en naissent mais, tout autant, le conditionnent. »⁵ Philippe Ortel affine l'économie du concept structuraliste en décrivant un fonctionnement tripartite. Selon lui, des composants à la fois d'ordre technique, pragmatique et symbolique interagissent dans le dispositif⁶. À notre sens, cette dernière définition présente des liens évidents avec la notion d'installation *in situ* qui se dessine dans les pratiques des plasticiens dès les années 60.

Voyons préalablement comment cette question du dispositif, qui naît dans le champ linguistique dans les années 70, croise celle d'installation. Il s'agit d'un concept artistique dans le projet duquel le spectateur, l'objet et l'espace coexistent, formant un tout indissociable. Une installation *in situ* prend en compte, dans sa forme même, la complexité du lieu qu'elle investit, sa dimension spatiale, sociale et historique. Attachons-nous plus

² Selon les chiffres de 2011.

³ Christian Ruby, "L'art public dans la ville", dans EspacesTemps.net, Actuel, 01.05.2002, (<http://www.espacestems.net/document282.html>), page consultée le 29 septembre 2012, p. 1.

⁴ « ...c'est un ensemble résolument hétérogène comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques ; bref, du dit aussi bien que du non-dit, voilà les éléments du dispositif. Le dispositif lui-même c'est le réseau qu'on établit entre ces éléments. », Michel Foucault, *Dits et écrits 1954-1988*, vol.III, Paris, Éditions Gallimard, 1994, p. 299.

⁵ *Ibid.*, p.299.

⁶ "Sous sa forme la plus élémentaire, un dispositif peut-être uniquement *technique* (...) mais la vie sociale associe généralement à ce soubassement physique deux autres composantes, l'une *pragmatique*, fondée sur un échange entre actants, qui peut relever de la communication, mais aussi plus largement des affaires humaines, l'autre *symbolique*, correspond à l'ensemble des valeurs sémantiques ou axiologiques s'y attachant.", Philippe Ortel, « Vers une poétique des dispositifs », *Discours, Image, Dispositif*, Paris, L'Harmattan, « Champs visuels », 2008, p. 39.

précisément aux réflexions sur le site du plasticien théoricien californien Robert Irwin. Son expérience de l'espace est d'ordre phénoménologique ce qui l'amène à se poser la question suivante : « Comment se fait-il qu'un espace puisse être considéré comme vide alors qu'il est rempli d'évènements réels et tactiles ? »⁷. Dès 1985, partant de l'expérience perceptive du spectateur, il élargit la notion de sculpture à l'articulation de plusieurs espaces dimensionnels (être, lieu, relation, ordre) et non plus seulement à une question de style, matériau, forme. La sculpture non seulement peut interagir avec le lieu dans lequel elle est posée, elle est nommée alors « spécifique au site », mais être aussi ce lieu même, « adhérente au site »⁸. Ces deux catégories se distinguent des deux autres types qu'il nomme : « œuvres dominant le site » et « œuvres ajustées au site ». Ces dernières restent des objets posés dont le lien au site est de l'ordre de l'échelle sans contenu de situation. L'installation *in situ* est aussi le propre du travail plastique de Daniel Buren, sa conception du terme rejoint celle nommée par Irwin de *Specific site*. « Pour moi, une œuvre sans emplacement n'existe pas. L'endroit débouche sur la forme spécifique de l'œuvre... »⁹, précise-t-il. Renversant l'autonomie traditionnelle de l'œuvre, Buren s'attache au contexte, aux relations humaines dans l'espace public et aux échanges.¹⁰ Cette articulation des espaces dimensionnels dont parlent Irwin ou Buren se superpose donc bien au concept de dispositif considéré comme le réseau qui s'établit entre des éléments hétérogènes, dont l'opérativité est de différents ordres : techniques, pragmatiques et symboliques. Ainsi peut-on dire qu'une installation *in situ* est un dispositif artistique.

Pour en revenir au cas du métro Toulousain, les œuvres placées tout au long de ses deux lignes recouvrent des réalités différentes. Toutes n'ont pas l'ambition d'être des installations, certaines correspondent plutôt aux deux dernières catégories désignées par Irwin s'inscrivant comme objet dans l'espace vacant. Installées et non « installation », exposées comme au musée ou seulement décoratives, elles sont néanmoins prises dans un tout cohérent qui forme un dispositif. Car, s'il n'y a pas de système artistique uniforme dans ce parcours, nous verrons qu'une logique se dégage de l'ensemble. Elle s'appuie sur une volonté politique et un système de commande légitimé et légitimant qui semble correspondre à l'inscription même du pouvoir, doublé d'un savoir, comme désignés dans le dispositif foucauldien. Néanmoins, le potentiel symbolique propre aux œuvres qu'elles soient ou non *in situ*, leur travail d'un espace-temps à la fois matériel, poétique et social, et la plasticité des limites qu'elles opèrent, vont agir ensemble et détourner ce qui pourrait n'être qu'un dispositif politique de la commande publique.

Fig.1 – Plan du réseau du métro toulousain

La première ligne du métro Toulousain, la ligne A, fut inaugurée en juin 1993. Dans un premier temps, elle relie Basso Cambo au sud-ouest à Jolimont au nord-est où elle sera rapidement prolongée de trois stations jusqu'à Balma-Gramont en 2003. La seconde ligne B fut, quant à elle, inaugurée en juin 2007, elle rejoint Ramonville au sud à Borderouge au nord. Sur cette trajectoire d'une trentaine de kilomètres, trente huit œuvres ont pris place dans chacune des trente huit stations. Cette commande publique de la ville est spécifique, ces

⁷ Robert Irwin, *Double Diamond, 1997-1998*, Musée Art Contemporain de Lyon, Seuil Skira, 1999, p. 101.

⁸ Les œuvres sont « déterminées par le site », elles émanent proprement d'une observation minutieuse du lieu ; réaction sculpturale à une situation, à des circonstances et non plus signature d'artiste. Robert Irwin, *op.cit.*, p.101-103.

⁹ Daniel Buren, *Les Écrits (1965-1990)*, tome III, CAPC Musée d'art contemporain, Bordeaux, 1991, Entretien avec Phyllis Rosenzweig, p. 357-359 .

¹⁰ Daniel Buren, *Au sujet de ...*, Flammarion, 1998, p185-186.

œuvres n'ont pas été rapportées en ce lieu, elles ont été commandées et réalisées en même temps que les stations. Elles sont le fait de différents artistes, aux pratiques diverses dont l'horizon géographique est majoritairement européen. Le maître d'ouvrage est Tisséo-SMTC syndicat mixte composé de 20 élus essentiellement du Grand Toulouse qui a délégué à MTDéveloppement la conception et la réalisation¹¹. Fait notable, c'est MTD, société concessionnaire qui initie l'apport de l'art, *a posteriori* pour la première ligne A, c'est-à-dire 3 ans après le début des travaux, mais dès l'origine du projet pour l'extension et la ligne B. François Barré, alors Délégué aux Arts Plastiques, explique l'origine de cette décision ainsi : « Le cahier des charges de design, qui par son caractère drastique, faisait courir le risque d'une uniformisation, mettait à mal la volonté de diversité. Les responsables du projet songèrent alors au recours des artistes... »¹². Plus précisément, l'appel aux artistes est l'initiative de l'ingénieur Patrick Vandevorde et non des représentants de l'État, ceci est une spécificité à souligner. Enfin, pour finir de brosser le tableau, l'idée est reprise non sans appréhension par les représentants de la ville, ce qui fait dire à François Barré : « L'art, ce don fait à l'inutilité, ne serait-il pas, dans ce contexte d'embarras et de débats, perçu comme une incongruité et un ajout imposé ? »¹³ Les craintes levées ou non, l'initiative sera relayée par les maires successifs : Dominique Baudis, Maire de Toulouse jusqu'en 2001 - qui est à l'origine de l'ensemble du Plan de Déplacement Urbain dont font parties les deux lignes A et B -, puis Philippe Douste Blazy qui poursuit le projet de l'extension incluant une commande artistique en amont (elle sera thématique «Le paysage, le jardin»). Il inaugure les trois stations supplémentaires en 2003 et initie la ligne B avec la même orientation artistique ; celle-ci est inaugurée en 2007 par Jean-Luc Moudenc. L'expérience acquise avec la ligne A permet la poursuite et l'affirmation de cette politique culturelle pour la ligne B : architectes et artistes vont être amenés à travailler ensemble en amont de la réalisation.

Il est important de noter, dans ce contexte toulousain, que l'apport d'art dans le métro est désigné comme « une aventure »¹⁴ - terme précisant bien le caractère risqué d'une telle décision. Effectivement, un rapport ministériel de Gilbert Smadja faisant le point sur la démarche urbaine de commandes et évaluant les possibilités d'existence concrètes (juridiques, financières, techniques) de l'art dans l'espace public montre que le projet de l'artiste n'en perd pas pour autant son statut d'œuvre. La commande aujourd'hui n'est plus la même qu'au XIX^e siècle, elle n'est plus directive mais ouverte. Selon Daniel Buren, l'artiste est plus libre aujourd'hui par rapport au pouvoir : « Le sujet de l'œuvre, si sujet il y a, est décidé par l'artiste lui-même. Par conséquent, la forme de l'objet qui en sortira est totalement inconnue à l'avance. Même par le biais d'un concours, le risque pris par ceux qui décident reste complet quand à l'exécution finale. »¹⁵ Tout le paradoxe de cette entreprise culturelle pour le métro, d'autant plus qu'il s'agit d'art contemporain, transparaît alors dans les apparentes contradictions que l'on peut relever entre les discours techniques et politiques et ceux des représentants de l'art. Un document de MTDéveloppement précise dès 1992, qu'il fallait associer « l'évidence technique d'une ligne de métro ... à la vitalité de la cité et à la sociabilité artistique ». Cette aventure est clairement tentée « au nom d'une modernité recherchée et d'un bénéfice d'image »¹⁶. Pierre Rey, écrivain, journaliste spécialiste d'histoire de l'art, intervient ainsi : « Le choix de l'art contemporain, pour réaliser ce lien (entre la cité et ses citoyens), invite les commanditaires à la modestie en refusant toute facilité et tout discours

¹¹ Au départ, le métro de Toulouse est donné en concession à MTDéveloppement qui, racheté par le syndicat devient la SMAT. Tandis que la SEMVAT, société exploitante, est baptisée Tisséo Régie – Entretien Guy Claverie.

¹² François Barré, *Joindre et rejoindre. L'art et le métro de Toulouse*, Paris, Editions du Panama, 2007, p. 19.

¹³ François Barré, *op.cit.*, p. 20.

¹⁴ *Ibid.*, p. 20.

¹⁵ Buren, 1998, *op.cit.*, p. 188.

¹⁶ François Barré, *op.cit.*, p. 20.

recupérateur ». Il ajoute « ...les œuvres d'art du futur métro toulousain n'ont pas été pensées comme un décor du projet, ni comme l'expression d'une politique de communication institutionnelle du maître d'ouvrage. »¹⁷ Est soulignée ici la difficulté de la prise de décision, louée la prise de risque, d'autant plus que celle-ci est présentée comme une pure action évergétique. De fait, l'installation des œuvres dans le métro de Toulouse a lieu dans un contexte de doute car, la commande publique d'art contemporain s'accroît en France depuis, seulement, une dizaine d'années, ce n'est pas encore un aménagement urbain éprouvé et rassurant pour les dirigeants. Un exemple éloquent de l'engagement des pouvoirs publics est celui des Villes Nouvelles et en premier lieu sur la dalle piétonne à La Défense à Paris qui accueille la première vague d'œuvres dès 1976 avec « L'araignée » de Calder et « Les deux personnages fantastiques » de Miro. L'apport d'art, sur l'artère principale de circulation, qui humanise le site architectural de verre et de béton donne à ce haut lieu de la finance un « supplément d'âme ».¹⁸ L'espace du métro est, de même, un lieu de passage obligé où l'œil est contraint de percevoir le message proposé. D'ailleurs, Métrobus Publicité, société de régie des supports des transports parisiens a pour devise « La communication par les transports ». La validité de tous les emplacements du réseau métro-bus que ce soit sur les quais, sur les portes, sur les rampes ou dans les couloirs et selon les catégories d'âge, de sexe, de provenance ou les catégories socio-professionnelles est démontrée, de même l'efficacité de leur couplage avec un autre média : magazine, radio ou télévision. La réalité de cet espace est effectivement la diffusion, Média Transport qui prend la suite de Métrobus, le vante sur son site, chiffres à l'appui¹⁹. Le métro ouvre donc les possibilités d'une économie singulière où l'apport de l'art peut faire office de stratégie politique car vont s'imbriquer deux niveaux, pragmatique - le dispositif de communication, et symbolique - le dispositif artistique. L'installation des œuvres dans le métro procède en effet d'un agencement de formes issues des contraintes techniques de la station, actualisé par une trame symbolique choisie par le plasticien dans une mémoire collective en vue d'informer le corps du récepteur et usager, citoyen de la *Polis*.

Fig.2 - Bernar Venet, station Barrière de Paris, 2007, Métro de Toulouse
 Fig.3 - Beate Honsell-Weiss, station Basso Cambou, 1993, Métro de Toulouse

De fait, la ville de Toulouse cristallise l'orientation pragmatique du dispositif. Le choix d'œuvres visant à valoriser l'image de la ville circonscrit ce sur quoi on agit. Cinquième ville de France, elle a vocation de métropole - littéralement « ville mère », capitale d'une Région ; les politiques urbaines travaillent en ce sens. Ainsi, les œuvres vont aller vers des formes de monumentalité, ou vers celles qui valorisent l'histoire de la ville, légitimant ainsi la démarche de la commande publique. Effectivement, les dimensions de certaines propositions ne sont pas sans rappeler cette sculpture monumentale qui depuis la Rome antique porte la mémoire des puissants, notamment à l'entrée des villes. Dans le métro, le monumental est un ajustement de l'œuvre à l'échelle du lieu mais elle est aussi un parti pris urbanistique de la politique de la ville. Prenons pour exemple les œuvres marquant les stations aux entrées de ville comme celle de Bernar Venet, Barrière de Paris au nord ou Beate Honsell-Weiss à Basso

¹⁷ Pierre Rey (dir.), *Toulouse: quinze artistes dans le métro*, Toulouse, MTDéveloppement, 1993, p. 13.

¹⁸ Jean-Luc Daval, *Paris - La Défense, l'Art contemporain et l'Axe historique*. Abakanowicz - Kowalski - Raynaud - Sonfist, Genève, Skira /EPAD, 1992.

¹⁹ « L'étude commandée à l'I.R.E.P. par Métro Bus Publicité permet de montrer que, d'un média « commun » (le transport en commun), on peut tirer des résultats affinés et performants par support, tout comme par rubrique dans l'espace du magazine. » David Genzel. « La publicité dans le métro », dans *Communication et langage* n°29, 1976, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/colan_0336_1500_1976_num_29_1_4279), consultée le 13 décembre 2013, p. 98.

Cambo au sud. Bernar Venet, artiste connu internationalement, dont l'œuvre est largement représentée dans les achats publics, implante en extérieur deux quart d'arcs en acier Corten, dessinés selon un modèle mathématique, qui font partie de son vocabulaire habituel. Cette station lui est proposée parce que l'espace extérieur est assez vaste pour accueillir sa haute sculpture de 25 m, mais surtout parce qu'« elle fera appel et marquera avec force l'entrée nord de la ville »²⁰. À Basso Cambo, dans le quartier du Mirail fortement métissé, Beate Honsell-Weiss la Berlinoise réalise une œuvre discrète et monumentale à la fois. Cette œuvre extérieure se compose de trois fines colonnes d'acier Corten, l'une droite, les deux autres courbes, portant des signes géométriques (rectangle vert, triangle rouge, ovale doré). Elles sont installées à côté de la voie aérienne, juste à la sortie de la station. Les signaux, ou plutôt symboles²¹, sont lumineux la nuit. Le Grand Mirail, « miroir » en occitan, qui comprend 40 000 habitants en périphérie sud ouest de la ville, est un enjeu urbanistique fondamental pour la politique du Grand Toulouse. Quartier où, petit à petit, se sont ghettoïsés depuis les années 70 les émigrés dans des barres sans âme²², il est aujourd'hui non plus une banlieue mais presque un centre ville. Pierre Rey précise : « Il faut doter le quartier des fonctions économiques insuffisamment assurées par les premières tranches ; le hisser progressivement au rang de « centre complémentaire » auquel le destine le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1982. »²³ Formellement, cette esplanade trop étale pour être urbaine est un *non-lieu*²⁴, l'ensemble structuré par la grande horizontale du viaduc appelait donc des verticales, repères symboliques.

Fig.4 - Jean-Paul Chambas, *Fresque Station Mermoz*, 1992, Toulouse, Tisséo SMTC,  Tisséo, Toulouse
 Fig.5 - Patrick Corillon, *Les Mallandiers*, 2007, Station François Verdier, Toulouse, Tisséo SMTC,  Tisséo, Toulouse 

Si la monumentalité évoque pour l'usager de grandioses destins, de même l'histoire de la ville est valorisée par des œuvres qui inscrivent sa mémoire de manière lisible dans ses murs. L'intervention de Chambas à la station Mermoz en est l'exemple type. La fresque monumentale fait émerger ces strates de mémoires. Dans la veine de la figuration narrative, elle rappelle, par un collage de scènes aux diverses échelles tantôt colorées, tantôt traitées en noir et blanc, l'épopée de l'Aéropostale portée par la figure de l'aviateur Jean Mermoz²⁵. Il s'y côtoie des figures de l'Antique et des représentations évoquant la conquête spatiale ou l'industrie de l'aérospatiale. Le mur de la salle des contrôles fonctionne alors comme un rideau de scène. L'image principale trouve un écho par deux reprises du motif sur les murettes basses, accompagnant l'usager dans son parcours. L'ensemble exacerbe, dans les profondeurs de la station, une identité régionale, fait résonner le nom de Toulouse comme un creuset où s'invente l'avenir, une capitale du progrès à la conquête du ciel !

Les œuvres rappellent aussi de Toulouse son passé résistant, la présentant comme une ville humaniste. À la station François Verdier, l'histoire de ce résistant toulousain mise en fiction par Patrick Corillon, plasticien Belge, rejoint un imaginaire lié aux profondeurs. À partir de la dernière salle souterraine du métro, il propose une installation sur trois niveaux : une mise en scène faisant référence à la guerre. Il précise son projet ainsi : «on (est) amené à

²⁰ Souligne François Barré, *Joindre et rejoindre. L'art et le métro de Toulouse*, Paris, Editions du Panama, 2007, p. 48.

²¹ Ils « focalisent sur une spiritualité primitive, mais réduite à l'universel » dit Pierre Rey (dir.), *op.cit.*, p. 26.

²² Logements sociaux bâtis par l'architecte Candilis entre autre.

²³ Explique Pierre Rey, *Ibid.*, p. 26.

²⁴ Dans le sens que lui donne Marc Augé in *Le métro revisité*, La librairie du XXI^e siècle, Paris, Édition du Seuil, 2008.

²⁵ Jean Mermoz, surnommé l'Archange (1901- 1936), était affecté en qualité de pilote sur la ligne Toulouse - Barcelone en 1924 puis Toulouse - Saint Louis au Sénégal en 1927.

descendre sous terre, à y retrouver ses racines ; à quitter la lumière du jour pour le noir, mais cet acte même nous permet de retrouver cette obscure clarté qui éclaire les grandes questions de l'humanité. »²⁶ L'installation est constituée de moulages et de frottages sous verres accrochés sur les murs montant vers la salle des billets, ainsi que d'une sculpture, tronc d'arbre en céramique noire brillante, placée sous l'escalator au niveau des quais. Un banc est aménagé dans le creux de l'arbre et cette histoire est gravée sur son tronc : « *Les Mallandiers sont des arbres qui naissent creux et que l'on retrouve essentiellement sur les champs de bataille. Une légende veut qu'ils poussent là où les soldats morts au combat ont rendu leur dernier souffle. En vieillissant, les Mallandiers mettent tout en œuvre pour se refermer sur leur creux. Mais cela ne se fait pas sans mal car les anciens combattants ne veulent pas perdre l'habitude d'y enfoncer la tête pour crier toutes les horreurs rencontrées à la guerre.* » Des dessins d'arbres de petit format jalonnent le parcours du voyageur dans le couloir d'accès aux quais. Les réalisations de Corillon convoquent habituellement l'imaginaire du spectateur et la mémoire du lieu. Il met en scène grâce à l'installation *in situ* ce « monde imaginaire ...aux contours flous » désigné par Davallon comme étant le véhicule propre à la médiation dans une exposition.

Il est inutile de multiplier les exemples démontrant une image humaniste ou engagée dans une préoccupation environnementale que la ville se forge par ce dispositif. C'est un véritable « chemin de mémoire » qui, emprunté régulièrement par l'usager, devient un parcours rituel laïque car y sont agencées des valeurs territoriales et citoyennes. L'espace et le temps sont les supports d'un chemin quasi initiatique que nous pourrions comparer au parcours du pèlerin tel que l'analyse Jean Davallon: « Tout d'abord, le chemin est jalonné de signes qui contribuent à dresser une véritable carte mentale (...) Le déroulement du pèlerinage se présente ainsi comme la traversée d'un univers de valeurs spatialisées. »²⁷ Nous pouvons alors nous demander si ces faits de langage que sont les œuvres légitiment un « jeu de pouvoir »²⁸ dans l'idée de Foucault. Autrement dit, si le dispositif artistique est purement un support institutionnel où les constituants symboliques seraient au service d'une pragmatique. Ou alors pourrions-nous vérifier notre hypothèse : ce dispositif serait moins de contrôle que de médiation ? Certes, cette commande artistique pour le métro toulousain s'inscrit dans une variété d'autres stratégies d'aménagement de réseau urbain et plus précisément d'aménagements à caractère artistique « expositoire » valorisant exclusivement le patrimoine, comme dans le métro de Paris, mais à Toulouse la commande publique est singulière car le dispositif procède à la fois de l'exposition et de l'installation.

Fig.6 - Gulio Paolini, *Early Dynastic (V)*, 1992-93, neuf éléments de granit gris du Tarn^[SEP],^[SEP] 270 x 42 x 42 cm chacun, Tisséo SMTC, Toulouse,^[SEP] © Tisséo, Toulouse

Fig.7 -Daniel Dezeuze, *Six échelles lumineuses*, 2007, néons de couleur, Station Empalot

Par nature, la pratique de l'installation *in situ* est une véritable *oikonomia*, organisant l'espace - ici de la station de métro où la logique structurelle pourrait n'être que technique - à partir de plusieurs autres dimensions. La particularité des projets toulousains provient de la mise en relation de l'œuvre à la structure des espaces architecturaux tout autant qu'à l'histoire archéologique, sociologique et économique de la ville ou des quartiers. Le plus souvent les

²⁶ François Barré, op. cit., p. 89.

²⁷ Jean Davallon, op. cit., p. 147.

²⁸ Michel Foucault, *Dits et écrits 1954-1988*, vol.III, Paris, Éditions Gallimard, 1994, p. 299.

installations sont *spécifiques au site* ou même *adhérentes au site*. Elles s'inscrivent dans des espaces vides mais l'espace et le lieu y sont toujours le sujet. Par exemple, les sculptures de Giulio Paolini, à la station du Capitole, prolongent la mémoire du centre religieux et de pouvoir de la Toulouse antique et réinventent les colonnes dans une salle hypogée. Elles exacerberaient une sensation d'écrasement si un plafond en miroir ne venait prolonger l'espace. Cette perception physique de la verticalité a un ancrage diachronique dans la mémoire de la ville mise à jour par les fouilles archéologiques lors du creusement de la station. Daniel Dezeuze, à la station Empalot qui est la plus profonde, suspend dans le vide entre les deux escalators, comme des paravents, des structures légères, lumineuses et colorées évoquant des échelles ADN. Elles entraînent le regard vers un abîme que l'on voudrait oublier. Elles évoquent aussi l'enfoui, notre mémoire génétique.

Fig.8 - Michel Verjux, *Cônes de lumière dans un cône de matière*, 2007, Station Saint- Michel/Marcel-Langer, Toulouse, Tisséo SMTC^{CL}_{SÉP}

Fig.9 - Felice Varini, *Cercle rouge*, 1993, acrylique, Station Jean Jaurès, Toulouse

Type même d'œuvre *adhérente au site*, celle de Michel Verjux à la station Saint Michel souligne discrètement les structures par la lumière. Cette dernière est le sujet de sa réflexion artistique, elle révèle l'espace, la matière du lieu investi, elle est aussi événement, acte et signe d'exposition. Les projecteurs de poursuite mettent en effet en relief les volumes de béton brut de la station et proposent aussi à l'usager d'entrer dans un rond de lumière blanche projeté au sol qui fait exister l'espace du métro tel une scène. La posture artistique de Michel Verjux fait écho aux propos de Christian Ruby : « L'art public est aussi un art en public, instaurant les lieux publics...comme moments potentiels d'extension des rapports aux autres, dans et par la médiation de l'œuvre d'art.»²⁹ La lumière est dispositif de médiation en ce qu'elle théâtralise discrètement un espace, qui pourrait rester des plus communs s'il n'était investi que d'une simple fonctionnalité. Elle éveille également à la prouesse architectonique qui pourrait rester méconnue en ce XXI^e siècle souvent blasé.

Felice Varini, quant à lui, va plus loin dans le dispositif de médiation. Il convie le voyageur à une lecture active. À la station Jean Jaurès, il laisse à nu les structures de bétons et les poutres IPN afin d'inscrire son tracé graphique au cœur de la structure architecturale. L'image fait ainsi partiellement écran au mur brut, au réel. La forme circulaire rouge, symbole universel, apparaît à l'usager selon un certain point de vue lorsque ce dernier prend le temps de se retourner sur lui-même, au propre et au figuré. De ce fait, comme dans ses nombreuses réalisations où l'image se reconstruit dans le miroir, Varini suggère à l'individu-voyageur une interrogation proprement lacanienne. Ce dernier, pressé, peut-il s'en saisir ou l'image à jamais déconstruite reste-t-elle une belle intention ? Bien qu'importante, nous ne pourrions traiter ici cette question de la qualité du regard sur les œuvres dans l'espace public.

Enfin, évoquons l'œuvre de Sophie Calle « www.transport-amoureux.vu » à la station Jeanne d'Arc car elle travaille l'immatériel. Elle met en perspective le lien social, celui qui touche à l'intime. Les rencontres manquées sont rendues publiques, de vrais messages émanant des usagers du métro toulousain sont mêlés à d'anciens messages sélectionnés dans divers journaux. L'ensemble reste une fiction. L'installation se compose de 4 écrans placés au niveau intermédiaire entre la salle des billets et les quais et d'un téléviseur dans chacun d'entre eux, ils retransmettent les messages. L'adresse du site, tracée en lettres de lumière par un néon rose, s'affiche de manière monumentale au rez-de-chaussée de la station. Le site

²⁹Christian Ruby, op. cit., p. 2.

donne les règles du jeu en insistant sur la courtoisie nécessaire à la rencontre et il enregistre les nouveaux messages. Dans cette installation, les voix de Jeanne la Pucelle se font interactives et sont relayées par une installation multimédia !

Le choix d'œuvres *in situ* est, comme par le passé, la solution pour un art public pérenne, intégré à l'espace architectural, utilisant des matériaux propres à l'architecture de son temps qu'il soit marbre ou mosaïque, vitrail ou éclairage au néon. Mais cet art propose à la fois une expérience et sert un discours. Le déplacement du voyageur prend alors, non plus une direction mais un sens, il devient un parcours semé de signes qui s'apparente à une exposition permanente comme au musée. L'œuvre y est aussi bien le médiateur de la ville que le révélateur des volumes des stations pris en tant qu'éléments plastiques. Elle est bien en ce sens un dispositif de médiation.

Nous pouvons trouver un cadre de réflexion à la question du choix des œuvres pour le métro de Toulouse grâce au renouvellement de la définition de média ouverte par Jean Davallon qui l'étend aux situations de médiations : « La définition courante des médias comme technologie de communication d'information occulte tout un versant de la fonction sociale et du fonctionnement des médias ...il faut appréhender les médias à partir de leur opérativité symbolique, ...comme des dispositifs sociaux dont la particularité est de relier des acteurs sociaux à des situations sociales. »³⁰ Ainsi le dispositif politique de la commande publique artistique qui peut s'apparenter à un processus de mise en exposition à forte valeur symbolique ajoutée doit agir comme un opérateur symbolique. Il a, de ce fait, tout du dispositif de médiation à caractère social dont parle Davallon. D'ailleurs, les œuvres *opèrent* par des chemins qui leurs sont propres puisqu'elles relèvent d'un langage non discursif, de l'ordre du sensible. Ce dispositif d'exposition permanente sous forme de parcours est donc conçu comme un instrument de langage qui peut être regardé comme un dispositif de médiatisation dont la dimension communicationnelle sert les objectifs citoyens des politiques urbaines mais tout autant comme un dispositif socio – symbolique de médiation. « Le dispositif et son espace social, qui sont à la fois produits et producteurs de langage et de lien social, sont évidemment un enjeu de pouvoir et donc potentiellement le lieu de développement de stratégies de pouvoir »³¹, analyse néanmoins Jean Davallon à l'instar de Foucault. En effet, en multipliant les communications à visées éducatives et symboliques, ce dispositif de médiation est censé renforcer la cohésion sociale, donner du sens en installant un rituel qui participe à la construction de l'identité collective. Le programme artistique semble en ce sens le vecteur d'une « traversée d'un univers de valeurs spatialisées ». Les œuvres créent au sein du réel, en prise directe avec lui, un écran face aux réalités urbaines, une *oikonomia* sans dieu convoquant une spiritualité pragmatique et profane. L'utilisateur empruntant quotidiennement ce moyen de transport effectue ainsi un parcours éclairé d'œuvres où il devient tour à tour spectateur, figurant ou acteur d'une scène publique.

Nous pourrions nous demander si ce dispositif n'agit pas parfois à son insu. Mais ne peut-on pas penser aussi qu'il crée d'autres dimensions de l'être que celui de voyageur et de citoyen ? Si l'on en croit la définition de Giorgio Agamben dans « Qu'est ce que le contemporain ? »³², il faut convenir avec lui que l'art public nous place dans notre temporalité contemporaine : le dispositif artistique dans l'espace urbain, par sa présence et son propos utopiste pourrait alors faire advenir ce qui n'est pas encore.

³⁰Jean Davallon, op.cit., p. 232.

³¹ Jean Davallon, op. cit., p. 233.

³² Giorgio Agamben, *Qu'est-ce que le contemporain ?* Paris, Payot & Rivages, 2008.

BIBLIOGRAPHIE

- Agamben Giorgio, *Qu'est-ce qu'un dispositif?*, Paris, Payot&Rivages, 2007
- Agamben Giorgio, *Qu'est-ce que le contemporain?*, Paris, Payot&Rivages, 2008
- Augé Marc, *Le métro revisité*, La librairie du XXI^e siècle, Paris, Édition du Seuil, 2008
- Barré, François *Joindre et rejoindre. L'art et le métro de Toulouse*, Paris, Éditions du Panama, 2007
- Buren Daniel, *À force de descendre dans la rue l'art peut-il enfin y monter?*, Paris, Sens&Tonka éditeurs, 1998
- Buren Daniel, *Les Écrits (1965-1990)*, tome III, Bordeaux, CAPC Musée d'art contemporain, 1991
- Buren Daniel, *Au sujet de ... Entretien avec Jérôme Sans*, Paris, Flammarion, 1998
- Camus Renaud, *Commande publique*, Paris, P.O.L. Editeur, 2007
- Caune Jean, « Les territoires et les cartes de la médiation ou la médiation mise à nu par ses commentateurs », dans *Les Enjeux de l'information et de la communication*, Dossier 2010, (<http://www.cairn.info/revue-les-enjeux-de-l-information-et-de-la-communication-2010-2-p-1.htm>), page consultée le 29 juillet 2014.
- Claverie Guy, Vezin Luc, Cabanes Damien, Vieille Jacques, Othoniel Jean-Michel, *Ligne-Art, Damien Cabanes, Jacques Vieille, Jean-Michel Othoniel*, catalogue d'exposition, (Fondation pour l'art contemporain, Caisse d'Épargne de Midi Pyrénées), Toulouse, 2004, Edition Fondation pour l'art contemporain, Caisse d'Épargne de Midi Pyrénées
- Daval Jean-Luc, *Paris - La Défense, l'Art contemporain et l'Axe historique. Abakanowicz - Kowalski - Raynaud - Sonfist*, Genève, Skira /EPAD, 1992.
- Davallon Jean, *L'exposition à l'oeuvre. Stratégie de communication et médiation symbolique*, Paris, L'Harmattan, 1999
- Foucault Michel, *Dits et écrits 1954-1988*, vol.III, Paris, Éditions Gallimard, 1994
- Guyotat Pierre, Nuridsany Michel, *Daniel Buren au Palais Royal: les deux plateaux*, Villeurbanne, Art Édition, Le nouveau Musée/Institut, 1999
- Genzel David, « La publicité dans le métro », dans *Communication et langage* n°29, 1976, p.95-107, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/colan_0336_1500_1976_num_29_1_4279), consultée le 13 décembre 2013
- Irwin Robert, *Double Diamond, 1997-1998*, Musée Art Contemporain de Lyon, Milan, Seuil Skira, février 1999
- Nuridsany Michel, *La commande publique*, Plessis-Robinson, RMN, 1991
- Ortel Philippe, « Vers une poétique des dispositifs », dans *Discours, Image, Dispositif*, Paris, L'Harmattan, « Champs visuels », 2008, p.33-58.
- Rey Pierre (dir.), *Toulouse: quinze artistes dans le metro*, Toulouse, MTDéveloppement, 1993
- Richard Pierre, Vandevoorde Patrick, “L'exemple du métro de Toulouse : Colloque du GIFS : Développement économique et dimension territoriale”, dans *Revue d'économie financière*. Hors-série, Partenariat public-privé et développement territorial, p. 177-180, 1995, (http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ecofi_0987-3368_1995_hos_5_1_2573), consultée le 15 décembre 2013
- Ruby Christian, *L'état esthétique, essai sur l'instrumentalisation de la culture et des arts*, Bruxelles, Labor, 2000
- Ruby Christian, “L'art public dans la ville”, *EspacesTemps.net*, Actuel, 01.05.2002 (<http://www.espacestems.net/document282.html>), page consultée le 29 septembre 2012
- Smadja Gilbert, “Art et espace public: le point sur une démarche urbaine” dans *Rapports publics*, Conseil général des ponts et chaussée, Paris,

2003,(http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports_publics/054000281/index.shtml), page consultée le 10 octobre 2010.

