

■ L E S A M I S D E ■
l'École de Paris

<http://www.ecole.org>

Séminaire Création

organisé avec le soutien de la direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (ministère de l'Industrie) et du ministère de la Culture et grâce aux parrains de l'École de Paris :

Algoé²
ANRT
CEA
Chaire "management de l'innovation"
de l'École polytechnique
Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
CNES
Conseil Supérieur de l'Ordre
des Experts Comptables
Crédit Agricole SA
Danone
EADS
École des mines de Paris
Erdyn
ESCP Europe
ESSILOR
Fondation Charles Léopold Mayer
pour le Progrès de l'Homme
Fondation Crédit Coopératif
Fondation Roger Godino
France Télécom
FVA Management
Groupe ESSEC
HRA Pharma
HR VALLEY²
IDRH
IdVectoR¹
Institut de l'entreprise
Kurt Salmon
La Fabrique de l'industrie
La Poste
Lafarge
Mairie de Paris
Ministère de la Culture
Ministère du Redressement productif,
direction générale de la compétitivité,
de l'industrie et des services
OCP SA
Reims Management School
Renault
Saint-Gobain
Schneider Electric Industries
SNCF
Thales
Total
UIMM
Unicancer
Ylios

¹ pour le séminaire
Ressources technologiques et innovation
² pour le séminaire Vie des affaires

(Liste au 1^{er} juin 2013)

L'ART ET LA COMMANDE PUBLIQUE : MARIER LA CARPE ET LE LAPIN

par

Sylvie VEYRAC

Directrice du projet Œuvre d'art
Prolongement de la ligne A et de la ligne B du métro de Toulouse

Séance du 19 mars 2013

Compte rendu rédigé par Sophie Jacolin

En bref

L'art a toute sa place dans l'espace public, et la commande publique a toute sa place dans l'économie de l'art... Ce mariage qui relève de l'évidence tient pourtant du défi dans sa réalisation. Au-delà de l'opposition structurelle entre le fonctionnement bureaucratique de la sphère publique et celui, plus transgressif, de la création artistique, ce sont des logiques différentes qu'il s'agit de concilier pour accueillir l'art dans l'espace public. Directrice d'un projet de commande de vingt-trois œuvres d'art pour le métro de Toulouse, Sylvie Veyrac a pu, huit années durant, éprouver la réalité de ce mariage périlleux. Plus encore, elle a constaté que son rôle était celui de mettre en relation constructive des logiques et des univers dont les objectifs sont divergents voire contradictoires, comprendre et préserver l'intention initiale, le geste de l'artiste, l'acte de création, à travers un dédale de contraintes de tous ordres.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restent de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

EXPOSÉ de Sylvie VEYRAC

Après avoir suivi une formation artistique à l'École des beaux-arts de Toulouse, j'ai travaillé dans différentes institutions, comme le Centre régional d'art contemporain Midi-Pyrénées à Labège. Je m'y suis toujours efforcée d'accorder des mondes qui relevaient de logiques divergentes : les artistes, l'institution, l'Administration et le public. J'ai fait le choix d'abandonner mon activité de sculpteur sans regret, pour me mettre au service d'artistes dont je défends les œuvres et la vision.

L'art sur appel d'offres

Lorsque j'ai rejoint le projet toulousain, la ville comptait déjà une première ligne de métro, la ligne A, inaugurée en 1993 et dont les stations avaient accueilli quinze œuvres d'artistes contemporains. L'initiative avait été portée par une société privée, MT Développement, dont le directeur Patrick Vandevoorde, un polytechnicien éclairé, avait souhaité enrichir les stations de propositions artistiques. Il avait su en convaincre Dominique Baudis, alors maire de Toulouse. Quelque temps plus tard, une société d'économie mixte s'est substituée à cet opérateur privé, la Société du métro de l'agglomération toulousaine (SMAT) aujourd'hui Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine. Elle est le maître d'ouvrage mandataire pour le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (SMTC), instance regroupant 99 communes où les élus traitent l'ensemble des commandes - notamment artistiques - en commissions d'appels d'offres.

L'apprentissage de procédures d'achat publiques

La SMAT a dirigé le prolongement de la ligne A puis la création d'une ligne B pour le compte du SMTC. Elle m'a appelée en 2004, alors que les concours liés au prolongement de la ligne A avaient été lancés, pour dépouiller les dossiers artistiques et organiser les jurys. Relevant depuis peu d'une gestion publique puisqu'il était passé sous l'égide d'une société d'économie mixte, le métro devait appliquer les procédures de marchés publics. L'expérience de la première ligne de métro nous a été d'une grande aide pour mettre en œuvre la seconde. Il était par exemple apparu que les œuvres d'art étaient intervenues trop tard dans le projet, alors que l'architecture des stations était déjà bien avancée. Aussi avons-nous lancé les concours artistiques au tout début de l'opération pour la ligne B, de sorte que les artistes puissent travailler sur la base des plans des architectes et intégrer au mieux leurs propositions dans les stations. Autre enseignement, le fait que les artistes aient été chargés de la réalisation de leurs œuvres avait soulevé un certain nombre de difficultés, concernant notamment l'organisation des artistes et la livraison des œuvres en temps et en heure. C'est pourquoi la SMAT a choisi, pour la ligne B, d'assurer elle-même cette réalisation – non sans complications, comme nous le verrons.

Quand un marché public s'adresse aux artistes

Lorsqu'une instance publique commande des œuvres à des artistes, elle doit se plier strictement, comme pour tout autre achat, au code des marchés publics. Tout l'enjeu est alors de coordonner une logique administrative extrêmement procédurale avec une approche créative parfois en marge du système, sans jamais empiéter sur la liberté artistique. Cette complexité se présente à tous les stades du projet.

L'une de mes premières tâches fut de traduire les pièces administratives du concours dans une langue qui soit compréhensible par les artistes. Malgré ce premier effort, nous avons dû en aider un bon nombre à rendre un dossier de marché complet en vue de la signature d'un futur contrat. Comment, par exemple, renseigner un cadre de réponse financier sur la base d'un tarif unitaire jour ou horaire, aucunement adapté à une démarche artistique ?

Les ambiguïtés du jury de concours

Le jury du concours artistique a été dans une certaine mesure composé, reconnaissons-le, en fonction de l'orientation artistique que nous visions : des œuvres éclectiques représentant une diversité de tendances de l'art contemporain, proposées par des jeunes artistes comme par des plus renommés. C'est pourquoi, outre les membres de la commission d'appel d'offres, nous avons choisi les membres dits "compétents" parmi des personnalités du monde des arts plastiques qui défendaient des points de vue divergents : Olivier Kaepelin, alors directeur de Radio France (futur directeur des arts plastiques), Françoise Guichon du Centre international de recherche sur le verre et les arts plastiques de Marseille (l'architecte conseil ayant préconisé la présence du verre et de la transparence dans les stations), le directeur du Musée d'art contemporain de Lyon, Thierry Raspail, ou encore la directrice de la Fondation Cartier, Marie-Thérèse Perrin.

Ce jury a dû présider vingt concours, pour lesquels il a reçu quelque 380 dossiers dans lesquels les artistes présentaient leurs travaux passés. Soixante d'entre eux ont été retenus à l'issue d'une première sélection. Le principe était ensuite que trois candidats soient affectés à chaque station (chacune dessinée par un architecte différent) et qu'ils remettent des esquisses de leurs projets sous couvert d'anonymat. Cette répartition fut un véritable casse-tête pour le jury, qui a dû tenir compte d'une multitude de paramètres : ne pas positionner un artiste aux œuvres généralement discrètes dans un espace démesuré, ne pas mettre en concurrence un "poids lourd" de l'art contemporain et un novice... Une fois les artistes affectés, nous les avons reçus trois par trois à Toulouse pour qu'ils rencontrent l'architecte de leur station. C'est sur cette base qu'ils ont remis des esquisses anonymes, parmi lesquelles nous avons sélectionné les lauréats. L'anonymat qui devait prévaloir à cet exercice était quelque peu biaisé, car les membres compétents du jury ont reconnu les auteurs de toutes les propositions. Impossible de ne pas identifier, par exemple, une sculpture de Bernar Venet ! Ils ont joué le jeu, pour ne pas influencer les non-spécialistes de la commission d'appel d'offres – élus, représentants de la direction de la répression des fraudes ou de la direction départementale de l'équipement – pour qui les projets étaient effectivement anonymes.

Protéger l'œuvre face à un déluge de contraintes

Nous avons signé avec les artistes retenus des marchés de conception et de suivi de réalisation comprenant deux phases d'étude : une première phase de reprise des esquisses puis de plans et spécifications détaillés devant prendre en compte les contraintes techniques et architecturales, puis une phase de plans d'exécution devant permettre la passation des marchés de réalisation. Nous assumions également la maîtrise d'œuvre de la réalisation des œuvres, afin de nous assurer qu'elles s'intègrent pleinement aux lieux et répondent aux multiples normes propres à tout espace public.

La réalisation des œuvres a soulevé de nombreuses difficultés techniques mettant en contradiction, là encore, les normes administratives et les intentions créatives. Pour y répondre, nous avons toujours recherché des solutions qui servaient la vision artistique. Prenons l'exemple de la station Compans Caffarelli où Ange Leccia voulait créer un mur de lumière en néons fins animés de variations permanentes et évoquant le coucher du soleil. Il s'est trouvé que le néon n'était pas autorisé dans le métro. La proposition initiale a donc été refusée par les bureaux d'études techniques. L'artiste ne connaissant aucun autre moyen de traduire son intention, nous avons initié un projet de recherche-développement pour trouver un matériau adapté. C'est finalement une entreprise de fibre optique située à Riom, près de Clermont-Ferrand, qui a trouvé la solution. Passionnée et créative, elle nous a aidés à mettre au point le projet et à rédiger tous les documents d'étude, et ceci sans percevoir un centime puisque, n'ayant pas passé le marché de réalisation, nous ne pouvions débloquer aucun crédit à ce stade. Tout n'était pas pour autant résolu, car, pour passer le marché de réalisation de l'œuvre, nous devons lancer un avis à concurrence. Comment faire, puisque nous ne

pouvions travailler qu'avec cette entreprise précise qui avait élaboré une solution ad hoc ? Il a fallu investiguer le code des marchés pour trouver une issue. Il est apparu qu'une disposition permettait de passer une commande sans mise en concurrence lorsque la personne désignée était la seule au monde capable de réaliser le travail. Nous avons donc commandé à l'artiste la réalisation de son œuvre – ce dont il est, par définition, le seul capable – en lui demandant de se déclarer en groupement solidaire avec l'entreprise. Encore fallait-il passer un avenant négatif sur le marché initial pour en retirer le suivi de réalisation – puisque la réalisation et son suivi ne peuvent pas être confiés à la même personne... Les vingt œuvres ont présenté des complexités de cet ordre !

La gymnastique fut encore plus compliquée pour la station Canal du Midi qui présente une sculpture de Daniel Pommereulle, extrêmement lourde et complexe à réaliser. L'artiste est décédé en cours de projet. Bien qu'il fût très malade, il a pu nous accompagner au terme de la seconde phase d'étude, avec l'aide des architectes de la station qui ont réalisé des simulations d'après ses esquisses originales. L'artiste a validé les plans et spécifications détaillées sur son lit d'hôpital. Son décès ayant entraîné de facto une rupture du contrat, sa fille a accepté d'assurer la suite du marché. Pour garantir que l'œuvre soit réalisée conformément aux souhaits de l'artiste, j'ai composé un comité de suivi intellectuel de l'œuvre comprenant certains de ses amis proches. Ce comité a su prendre les bonnes décisions tout au long de la réalisation. À titre d'exemple, Daniel Pommereulle aurait-il accepté que les plaques d'ardoise qu'il avait prévues initialement, mais dont le bureau de contrôle avait refusé l'usage, soient remplacées par des moulages en résine ?

Autre cas particulièrement difficile, la voûte de la station Carmes que Jean-Paul Marcheschi souhaitait tapisser de feuillets A4 – manuscrits originaux traités au noir de fumée et à la cire. L'œuvre originale devait être installée entre deux plaques de verre pour constituer la voûte de verre prévue par les architectes. Or la commission technique incendie a refusé l'usage du papier et exigé une tenue au feu de deux heures, tandis que le bureau de contrôle a refusé, pour des raisons de stabilité de l'ouvrage, le poids que représentait la double épaisseur de verre. Avis négatif en tous points. Là encore, nous avons sollicité des professionnels pour trouver une solution technique. La voûte a pu être réalisée en polycarbonate, matériau léger et résistant au feu. Restait à résoudre le problème de l'œuvre. Nous avons retenu une société située à Angoulême ayant mis au point un procédé breveté permettant d'injecter une image dans un film polyester, avec une définition extrêmement précise, ce film étant ensuite appliqué sur des vitrages ou des polycarbonates. Jean-Paul Marcheschi a entièrement réalisé son œuvre sur papier, après quoi elle a été photographiée, numérisée et transcrite sur des films, lesquels ont été appliqués sur les plaques de polycarbonate. L'ensemble est supporté par une structure métallique en plafond.

Aux difficultés techniques dont vous venez d'avoir un aperçu se sont ajoutées moult contraintes d'installation : les œuvres devaient arriver en fin de travaux pour ne pas être endommagées par la poussière et les salissures, ne devaient pas gêner le bon déroulement du chantier...

Une vision pour préserver l'essence du projet

Huit ans se sont déroulés entre la réalisation des premières esquisses par les artistes et l'installation des œuvres. Les études, à elles seules, ont couru sur trois à cinq ans, évoluant sous le coup des contraintes techniques, administratives et architecturales. Durant tout ce temps, il a fallu s'adapter en permanence, tout en respectant coûte que coûte l'intention initiale du projet afin d'éviter toute déperdition artistique. Pour faire aboutir un projet d'une telle complexité malgré les innombrables péripéties qu'il rencontre, il faut en avoir une vision claire au départ et la projeter tout au long de l'aventure, en s'y tenant. C'est une condition absolue. C'est à l'aune de cette vision – qui, dans notre cas, privilégiait avant tout le concept initial de l'artiste – que les choix doivent être pris. Nous devons être capables de projeter

chaque œuvre dans le temps, mais aussi le projet dans son ensemble. Il n'était pas question, par exemple, de négliger une œuvre au profit d'une autre au motif qu'elle était trop complexe à réaliser.

Dans le cas de l'œuvre de Didier Mencoboni par exemple, il nous a fallu défendre le choix de l'artiste contre les ingénieurs. Nous avons en effet constaté avec une certaine stupéfaction, mais trop tard, que la paroi sur laquelle il devait placer son œuvre – des boules colorées jouant avec la lumière provenant de l'oculus – à la station Faculté de Pharmacie n'avait pas été prévue au gros œuvre par l'architecte, qui attendait que l'artiste définisse la nature de cette paroi. L'artiste désirait une paroi blanche qui, vu sa hauteur, ne pouvait être réalisée qu'en béton banché. Les ingénieurs ne souhaitant pas modifier les plans de gros œuvre, et la paroi devant être installée avant que soit posée la toiture de la station, nous avons commandé une paroi en résine, matériau composite, qui puisse être réalisée le plus vite possible. Restait à convaincre les ingénieurs, sachant que les matériaux composites ne figurent pas encore dans les nomenclatures utilisées par les bureaux de contrôle. L'une des solutions était de commanditer des tests de résistance et de stabilité au feu longs et coûteux, dont nous aurions eu les résultats trop tard. Nous avons dû prévoir une structure métallique surdimensionnée seule solution acceptable par les ingénieurs. Ce faisant, nous avons préservé la vision de l'artiste.

La dimension humaine fut déterminante pour maintenir cette vision et assurer la pérennité du projet. Sans l'implication personnelle et la volonté de chacun, la plupart des œuvres n'auraient pas vu le jour. Nous n'avons pas mobilisé des compétences, mais des hommes animés d'une conviction intime et avec qui nous avons noué des relations de grande valeur. Ce fut primordial. J'ai travaillé récemment avec des ingénieurs nouvellement formés qui, aussi compétents fussent-ils, ne partageaient pas cet état d'esprit. Je crains que cette évolution des mentalités, si elle devait se généraliser, desserve à l'avenir la cohérence des projets.

Création et communication, un couple ambigu

Quelle est la motivation des pouvoirs publics à inscrire des œuvres dans l'espace public ? Le paradoxe est que la création est constamment menacée dans ce type de projet urbain, mais que c'est finalement l'aspect artistique qui fait l'objet de la communication la plus soutenue. Tout au long de l'aventure, nous avons dû nous battre pour que les œuvres puissent exister, pour passer chaque commande de réalisation... Si une chose doit être remise en cause, c'est toujours en priorité le projet artistique. Les élus craignent la réaction des administrés face à la création, mais y voient un vecteur de communication une fois l'œuvre en place. C'est pourquoi il est essentiel d'assurer une continuité dans la direction de projet, au-delà des attermoissements politiques. C'est ce qui a sauvé l'œuvre proposée par le groupe slovène Irwin à la station Palais de Justice. Les esquisses initiales faisaient apparaître, sur une toile de fond reproduisant un tapis, le slogan *Liberté, Égalité, Fraternité, Palais de Justice*. Lorsque l'œuvre a été présentée aux élus, la présidence (qui alterne tous les trois ans entre majorité et opposition) venait de changer. Le président a refusé les esquisses, trouvant trop ironique qu'à la devise républicaine soit accolée la mention *Palais de Justice*. Sommés de soumettre d'autres propositions, les artistes en ont fait des plus provocatrices encore. Le temps passant, la présidence tournant, la polémique s'est étouffée et l'idée initiale a pu être maintenue.

La vie des œuvres dans l'espace public

Une fois installées dans l'espace public les œuvres sont confrontées au public, celui-ci étant multiple. Certains usagers du métro par exemple, passent devant le mur orange surmonté d'un plafond bleu imaginé par Olivier Mosset et Damien Aspe à la station Minimes sans savoir qu'il s'agit d'une œuvre d'art. Dans quelle mesure faut-il souligner ou expliquer les intentions artistiques ? À cet égard, les pratiques ont évolué. Dans les années 1980, les professionnels de l'art étaient pour la plupart hostiles à la médiation culturelle car les œuvres étaient censées parler d'elles-mêmes et auraient été dénaturées par tout commentaire. Ce débat est

aujourd'hui dépassé. Il est admis que l'inscription d'œuvres dans l'espace public doit s'accompagner d'un effort pédagogique. Pour la ligne A, les artistes avaient refusé que des notices d'intention accompagnent leur œuvre. Pour la ligne B, tous l'ont accepté... de même, finalement, que ceux de la première ligne. L'office du tourisme de Toulouse organise aujourd'hui des visites guidées dans le métro.

Les enquêtes menées auprès des usagers ont montré leur grande satisfaction quant à la présence des œuvres sur les lignes. D'ailleurs, elles ont subi très peu de détériorations par vandalisme. En revanche, elles se sont considérablement dégradées par manque d'entretien. Nombre d'entre elles, en effet, utilisent la lumière et nécessitent une maintenance. C'est là un sujet éminemment problématique. La volonté politique de placer des œuvres d'art dans l'espace public n'est pas suivie par la volonté de les maintenir. On conçoit parfaitement l'utilité des services d'entretien des jardins et des espaces verts, mais pas des œuvres ! Bien que nous nous soyons mobilisés pour que soit instauré un dispositif de maintenance, rien n'a été fait. C'est la régie des transports de Toulouse, en charge de l'entretien du métro, qui assure aussi celui des œuvres. Or, elle n'en a ni les compétences ni les moyens financiers. L'œuvre de Sophie Calle par exemple, *Transport amoureux*, est un dispositif interactif grâce auquel les usagers peuvent diffuser des annonces sur des écrans, l'objectif étant que la station devienne un lieu de rencontre. Cette œuvre a besoin d'une maintenance non seulement technique (les écrans tombent en panne, la connexion internet est parfois inopérante...), mais aussi intellectuelle, puisqu'il faut trier les messages destinés à être affichés dans l'espace public.

Cette dernière mission avait d'abord été confiée à la galerie de l'artiste, mais il faut maintenant renouveler ce contrat. Nous verrons ce qu'il en sera. Par ailleurs, le contrat de maintenance technique initial s'est avéré insuffisant. Il faut aujourd'hui reprendre l'œuvre à zéro, avec les coûts que cela implique. Il est pourtant bien plus complexe et coûteux d'entretenir un système billettique dans le métro qu'une œuvre interactive de Sophie Calle !

Aujourd'hui, un certain nombre d'œuvres lumineuses sont tout bonnement éteintes. Une mission d'expertise m'a été confiée il y a deux ans par le SMTC sur les remises en état nécessaires. Le programme va être lancé cette année. Il faudra organiser de nouveaux appels d'offres pour recruter une maîtrise d'œuvre et des entreprises capables d'assurer les différentes prestations. Un programme de maintenance doit également être mis en place. D'où l'intérêt d'anticiper la maintenance des œuvres dès leur installation. Il est très difficile de faire passer ce message.

DÉBAT

L'art en cahier des charges

Un intervenant : *Le parti pris artistique de votre projet, résolument contemporain, semble donner la part belle aux œuvres minimalistes. Dans quelle mesure le cahier des charges soumis aux artistes entraine-t-il dans des considérations créatives et artistiques ?*

Sylvie Veyrac : Nous avons rédigé le programme de concours, qui faisait office de cahier des charges, avec le cabinet d'architecture conseil qui travaillait sur l'ensemble des stations. Il préconisait notamment d'amener le plus de transparence et de lumière possible dans l'espace souterrain du métro. C'est pourquoi il y a tant d'œuvres lumineuses. Le programme précisait par ailleurs que les œuvres auraient un parti pris résolument contemporain. C'est dans cette optique que nous avons choisi les membres du jury. En revanche, nous ne souhaitions pas une prédominance d'œuvres minimales. Il y en a tout au plus trois ou quatre, sur les vingt stations. Alors que le cahier des charges spécifiait que la Société du métro voulait éviter les œuvres interactives pour des questions de maintenance, le jury – y compris les élus – n'a pas pu résister au dossier d'une star internationale comme Sophie Calle, qui serait un grand vecteur de communication et dont le projet était extrêmement séduisant, ni à celui de Pierrick Sorrin dans lequel les usagers peuvent incruster leur visage dans des vidéos. Le tout était d'avoir la volonté d'en assurer l'entretien...

Int. : *Que motive un artiste pour répondre à une commande publique, notamment s'il est en marge de l'institution ?*

S. V. : Parmi les 380 candidatures que nous avons reçues, certaines étaient entièrement spontanées mais d'autres étaient encouragées par un membre du jury ou une institution. Nous avons en effet largement diffusé l'appel à projets. Daniel Pommereulle, artiste reconnu et personnalité atypique, n'aurait certainement pas envisagé de répondre au concours s'il n'y avait pas été incité, tout simplement parce qu'il n'en aurait pas eu connaissance. Je l'ai vu arriver dans mon bureau à Toulouse à l'échéance de la remise des projets, se plaignant d'avoir dû faire le trajet lui-même depuis Paris : il s'était rendu à l'aéroport et avait demandé à des passagers du vol de remettre son colis à la SMAT en temps et en heure, mais personne n'avait accepté...

Int. : *Les artistes se sont-ils pliés de bonne grâce aux contraintes architecturales, techniques et administratives, ou ont-elles entraîné des tensions ?*

S. V. : J'ai beaucoup accompagné les artistes, en toute complicité, pour alléger le poids des procédures. Ce ne sont d'ailleurs pas les contraintes administratives qui les rebutent le plus car elles sont certes agaçantes, mais peuvent se résoudre avec un peu d'aide. La réelle difficulté intervient quand les contraintes techniques remettent en cause les projets. Dans ce cas, il faut trouver des solutions qui dénaturent le moins possible les intentions artistiques.

À sa première rencontre avec l'architecte de la station Université Paul Sabatier, Roman Opalka est parti en claquant la porte ! Alors qu'il proposait une œuvre lumineuse, l'architecte refusait de supprimer le puits de jour de la station. L'œuvre ne pouvait dès lors pas fonctionner ! Il faut dire que c'était une gageure que d'inscrire une œuvre de Roman Opalka dans l'espace public. Voilà un artiste qui, après s'être adonné à la peinture abstraite, définit dans les années 1965 un concept concernant l'image du temps irréversible de la durée d'une existence visualisée par la suite des nombres de 1 à l'infini qu'il peint depuis cette date. Il commence en posant le premier chiffre, le 1 (d'une taille de 5 mm environ) à la peinture blanche sur un fond noir à l'extrême bord en haut à gauche de la toile et continue jusqu'à l'extrême bord en bas à droite. Et ainsi de suite de toiles en toiles qu'il appelle *Détails* (comme partie d'un tout). Il éclaircit le fond de chaque toile suivante en lui ajoutant 1 % de blanc supplémentaire de sorte que les *Détails* peints sont passés du noir au gris puis au presque blanc. Pour le métro, il a proposé une œuvre entièrement lumineuse : la pyramide des

nombres en projection soulignée par un rai de lumière puissant, cette ligne énigmatique de *l'horizon de l'espace temps d'une existence* (se situant au milieu de la ligne des 7777777). Roman Opalka est décédé il y a deux ans laissant à la station Université Paul Sabatier, lieu des sciences et des mathématiques, la pyramide des nombres dans sa dimension métaphysique.

Ma relation avec les artistes est naturelle, car j'ai toujours évolué dans ce milieu. Nous étions en quelque sorte entre pairs. Mon travail a principalement constitué à assurer la charnière entre plusieurs mondes : celui des artistes, celui des ingénieurs et celui de l'Administration. J'ai assuré un interprétariat en permanence entre les uns et les autres.

Int. : *Au vu des péripéties que vous décrivez, ce projet semble avoir été un puits sans fond. Le budget prévu au cahier des charges a-t-il pu être contenu ?*

S. V. : Nous disposions d'une enveloppe de quelque 150 000 euros par œuvre et par station, dont environ 30 % d'honoraires pour les artistes. Pour les plus réputés, ce n'était pas suffisant. Nous avons négocié dans certains cas, mais tous ont accepté de rester dans une fourchette raisonnable. Ensuite, nous avons pu procéder à des réajustements dans le cadre des marchés de réalisation : si une œuvre avait pour base un mur peint par exemple, les travaux de peinture étaient inscrits dans le budget de second œuvre et non dans celui du projet artistique. Cela libérait des fonds pour la création.

L'installation de l'œuvre de Bernar Venet, une sculpture monumentale en extérieur, a induit un surcoût qui a été intégré au budget de gros œuvre. D'autres projets en revanche représentaient des coûts de réalisation très légers. Globalement, en équilibrant les budgets des différents projets, nous avons pu respecter l'enveloppe.

Comment l'art dialogue-t-il avec les usagers ?

Int. : *Les usagers et les habitants ont-ils été impliqués dans la conception du projet et le choix des artistes ? Comment le public a-t-il réagi aux propositions plastiques ?*

S. V. : Le service de la communication du syndicat mixte a mené une enquête publique en amont pour chaque station, par quartier, en présentant les projets architecturaux et artistiques. Les usagers ont été informés des choix. Cela dit, face à des projets d'aménagement, les riverains s'inquiètent surtout de l'impact du chantier sur leur environnement, des éventuelles nuisances sonores, du tracé des lignes de tramway... Les réticences sont moindres pour un métro où tout se passe en souterrain.

Une démarche participative aurait été difficilement conciliable avec la procédure de concours. Je ne suis d'ailleurs pas certaine qu'en matière artistique, il soit très pertinent d'opérer des choix avec l'intervention des usagers : la vision du projet d'ensemble s'en serait certainement trouvée diluée. En revanche, nous avons fait tout notre possible pour communiquer envers le public très en amont et pour l'accompagner dans la réception des œuvres. Avec la direction de la communication du SMTC, nous avons organisé une exposition au Musée des Abattoirs où les artistes ont présenté un autre aspect de leur travail, résultant de leur atelier.

Int. : *Les artistes ont-ils pu s'imprégner de l'environnement pour intégrer au mieux leurs œuvres dans l'espace public, en particulier pour les œuvres placées en extérieur ?*

S. V. : Cette question se pose surtout pour le tramway, dont la première ligne a été ouverte en 2010 et dont la seconde verra le jour en 2014. Pour des raisons pratiques et par souci de simplification, il a été décidé de procéder à des achats sur catalogue pour choisir les œuvres qui émailleraient son parcours. Les œuvres n'ont donc pas été conçues en fonction d'un cahier des charges mais ont été retenues sur la proposition des artistes sélectionnés. Un certain nombre d'entre elles sont placées sur des ronds-points, environnement difficile qui ne favorise pas leur appropriation par les riverains. Ainsi positionnée, une œuvre doit constituer un signal fort dans la ville. En outre, une œuvre qui cohabite mal avec son milieu subit sans doute

d'avantage de dommages volontaires. C'est d'ailleurs le cas de l'une d'entre elles, plusieurs fois vandalisée.

La volonté politique comme condition absolue

Int. : *Ce projet dégage une réelle force de caractère. Pourtant, lorsqu'une multitude d'intervenants participent à une initiative de ce type, cela donne le plus souvent lieu à des réalisations consensuelles et insipides. Il semble que votre aventure ait été portée par une formidable volonté politique, balayant les tentations de médiocrité que la dynamique de groupe ne manque pas de susciter.*

S. V. : Tout est parti, en effet, de la volonté des élus d'inscrire des œuvres dans l'espace public. Cette volonté a été portée de façon continue et opiniâtre par le Syndicat mixte des transports en commun, autorité compétente en matière de déplacement urbain dans l'agglomération toulousaine. Tout au long du projet, il a validé en commission d'appels d'offres les projets, les commandes et les marchés sur la base des dossiers montés par les techniciens et les ingénieurs, en préservant l'ambition artistique initiale. C'est pourquoi, malgré les changements de présidence, le projet n'a pas connu d'inflexion ni de rupture. C'est grâce à cela qu'il a pu aboutir. Certes, le président du syndicat aurait pu décider de mettre fin aux investissements artistiques, mais cela ne s'est pas produit.

Int. : *De nombreux projets catastrophiques n'ont jamais pu être arrêtés par une nouvelle majorité politique parce que la machine des appels d'offres était lancée. Dans votre cas, cet engrenage a profité à un projet de grande valeur.*

S. V. : Il est coûteux et complexe, pour des raisons contractuelles, de revenir sur un marché lorsqu'il est engagé. C'est toutefois arrivé, mais pas dans le cas des œuvres d'art. Il était prévu de couvrir par une verrière le puits de la station Jean Jaurès, qui accueille un centre commercial. De crainte que cette future verrière ne prive les toulousains de la perspective sur la médiathèque, autre grande réalisation de la ville, la suppression de la toiture de verre a été décidée. Le marché avait pourtant été validé et signé. Il a fallu se plier à cette décision aux conséquences coûteuses et difficiles à gérer techniquement. Ce type de revirement coûte très cher, mais ne peut pas toujours être évité.

Présentation de l'oratrice :

Sylvie Veyrac : diplômée des Beaux-Arts (DNSEP – diplôme national supérieur d'expression plastique) et de la Sorbonne (Master 2 Projets culturels dans l'espace public), elle a plus de vingt-cinq ans d'expérience en gestion de projets culturels et dans l'art contemporain ; elle a dirigé le projet des interventions artistiques dans les stations de la ligne B du métro de Toulouse.

Diffusion juin 2013