

## Volvo, pour la vie

LIAM GILLICK / JUSQU'AU 27 MARS / PALAIS DE TOKYO, 13 AV. DU PRÉSIDENT-WILSON 75116 PARIS / WWW.PALAISDETOKYO.COM / «CDHABITATS» / JUSQU'AU 19 FÉVRIER / GALERIE GHISLAINE HUSSENOT, 5 BIS RUE DES HAUDRIETTES, 75003 PARIS.

Une institution française consacre enfin une exposition personnelle d'envergure à l'Anglais Liam Gillick, représenté chez Air de Paris depuis 1990. La raison de cette consécration tardive ? Peut-être la recherche schizo d'une immédiateté facile à consommer, qui semble marquer notre époque. Car les installations de Gillick, à première vue, rappellent l'esthétique de l'art minimal, avec toutefois un supplément de couleurs. Elles ne sont pas «faciles d'accès», comme diraient certains (comme si on accédait à une œuvre de la même manière qu'on rejoint une autoroute), d'autant que chacune de ses expositions s'accompagne toujours de récits ou d'un livre. Des scénarios mêlant science, industrie et politique, qui s'inspirent autant de la réalité, de faits sociaux et historiques, qu'ils se prolongent dans la fiction. Au tout début de sa carrière d'ailleurs, Gillick, aux côtés d'Henry Bond, menait un véritable travail d'investigation, revêtant le costume du journaliste de la BBC. Les commissaires d'expositions et les collectionneurs, eux, ont déjà saisi depuis longtemps l'importance de cet artiste et succombé à la magnifique précision et plastique de ses pièces. Pour le Palais de Tokyo, comme à son habitude, Gillick met en scène ses nouvelles œuvres comme si elles surgissaient de passages d'un



livre à paraître, «Construcción de Uno». Ce projet s'inspire de l'organisation novatrice et flexible du travail des usines Volvo à Kalmar, en 1974, alors appelée «modèle suédois», transcendant ainsi les techniques de production héritées du fordisme. L'usine mythique de Kalmar ferma ses portes au début des années 90 pour finir par être rachetée par... Ford. Gillick transpose ici en fiction ces événements majeurs de l'industrie automobile. Il y raconte l'aventure d'un groupe d'ouvriers se retrouvant sur leur ancien lieu de travail pour y produire non plus des voitures mais des idées de postproduction et atteindre une économie de l'équivalence, une économie où le travail physique mais aussi intellectuel des ouvriers seraient payés. Au programme: tests de nouveaux modèles d'assemblage, ajouts de nouvelles fenêtres dans la façade de l'usine, création d'un paysage de montagnes visible depuis ces fenêtres et le chemin entre le pub et leur maison. Le récit s'achève par la dissolution du groupe: l'énergie fournie par les ouvriers pour construire un idéal social compense en réalité leur manque de théorie. Leur réflexion influen-

cera cependant durablement d'autres personnes. A suivre, donc.

CH. B

Liam Gillick, «Texte court sur la possibilité de créer une économie de l'équivalence», 2004. Courtesy Palais de Tokyo.