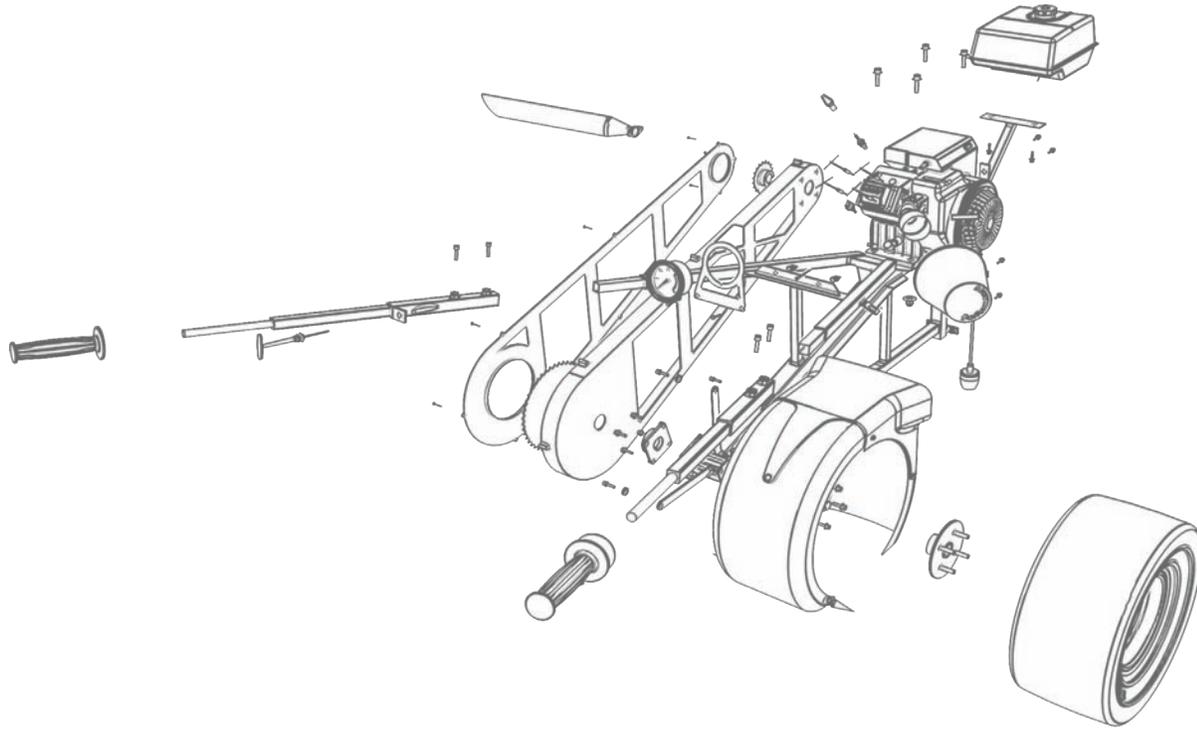


JACKED!

STEVEN LAURIE



Jacked! By Steven Laurie is presented by Hamilton Artists Inc. with the generous support of the Canada Council for the Arts, the Ontario Arts Council and the City of Hamilton.



Canada Council
for the Arts

Conseil des Arts
du Canada

Ontario
Trillium
Foundation



Fondation
Trillium
de l'Ontario



ONTARIO ARTS COUNCIL
CONSEIL DES ARTS DE L'ONTARIO



Canadian
Heritage

Patrimoine
canadien

FOREWORD

Irene Loughlin

2



SECTION 1

Dragstrip Courage

Chris Down

7



SECTION 2

I'm just here for the gasoline.

Ivan Jurakic

13



SECTION 3

Between Labour and Leisure

Stephanie Vegh

19



SECTION 4

Let it Burn

Suzanne and Wayne Carte

29



SECTION 5

Machine en Abyme

Kelly Wood

37



INDEX



MACHINES



PROTOTYPES



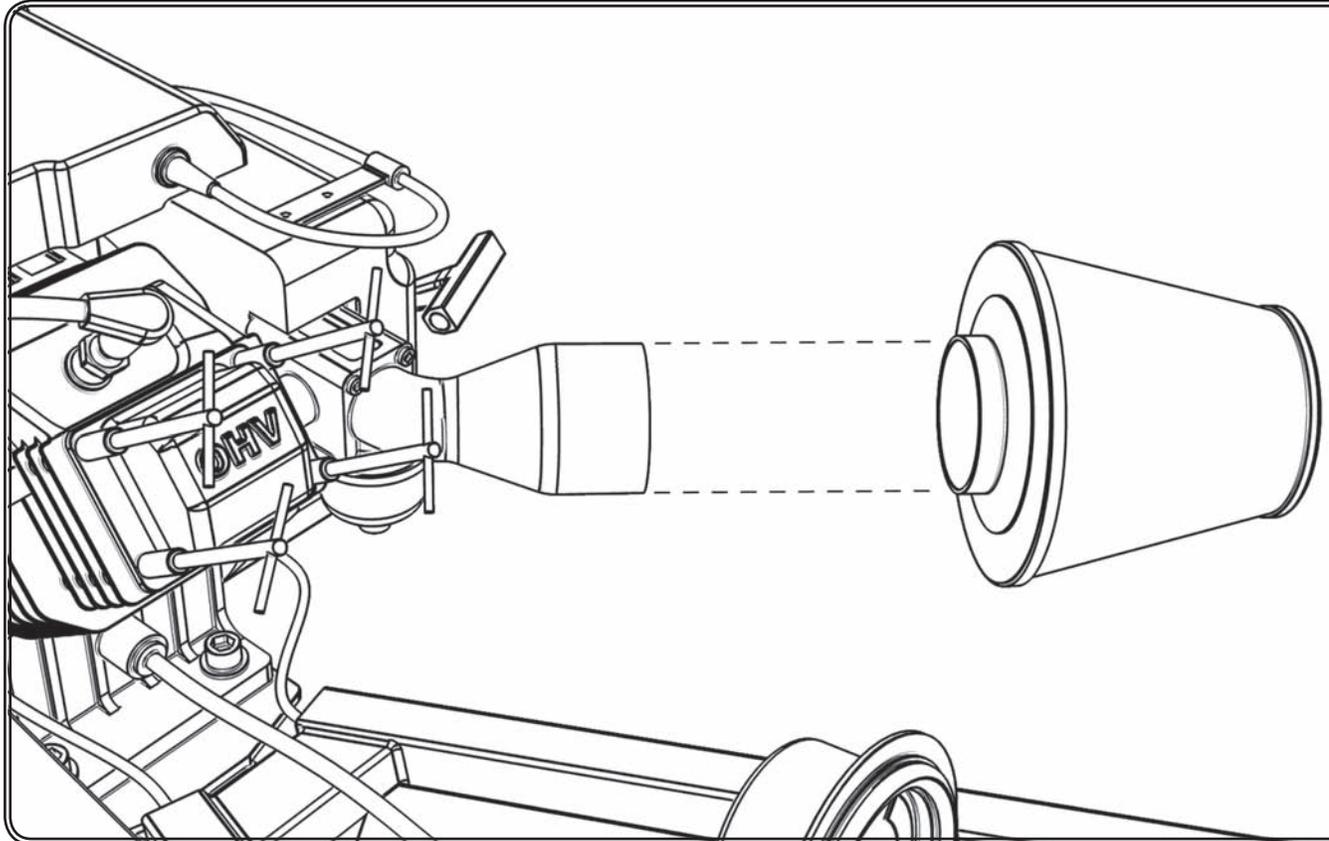
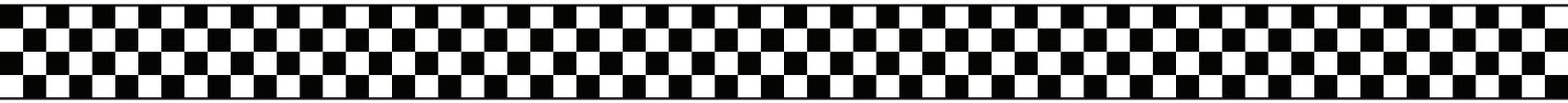
MUDFLAPS



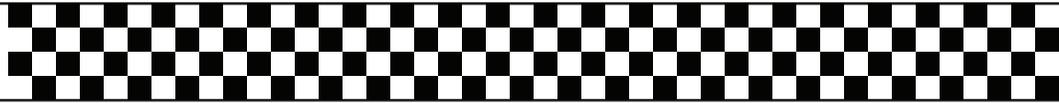
BIOGRAPHIES



MAINTENANCE LOG

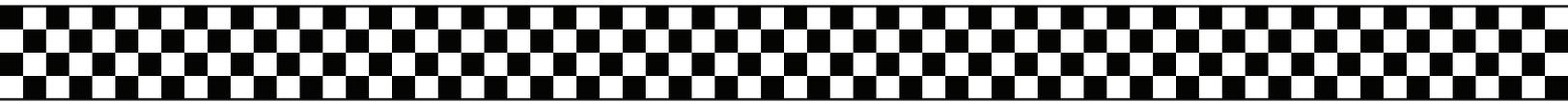


FOREWORD



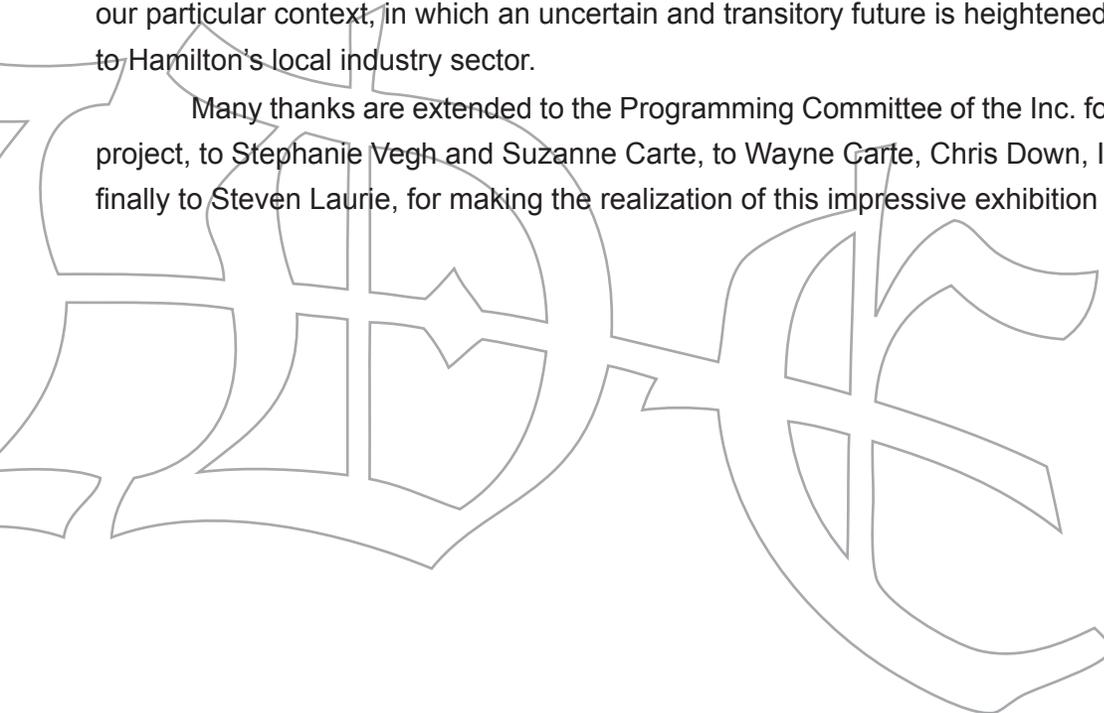
Hamilton Artists Inc. is pleased to present the exhibition Jacked! by Steven Laurie. My increasing familiarity with the artist's work occurred between 2008 to 2012, during which time Laurie's exhibition was delayed as the Inc. transitioned from a small, narrow heritage building to its current location. Since Laurie's work would not 'fit' in the smaller building, the aesthetic of his work in this exhibition became tied to an imagined and unfolding loci - the Inc's new facility - at the corner of James St North and Cannon.

Situated in the Jamesville community adjacent to Hamilton's industrial and historic north end, the Cannon St./James St. North intersection is one of the most heavily trafficked corners in Hamilton. Cannon Street is infamous as one of the last major inner city streets accessed by rumbling trucks, which now converge with the current blaring social interventions of the drive-by and pedestrian traffic of James St. North's emerging arts district and its historic Portuguese, Brazilian, Italian and Vietnamese communities. Metaphorically, this intersection of industry and culture is precisely where Laurie's work is situated. The performativity and humour of the activated sculptures are impressive and strangely welcoming despite the high decibel level and the fact that we are left to wonder if the sculptures themselves would pass a Drive Clean emissions test. Laurie's Burnout demo, bound to be a crowd pleaser at Supercrawl 2012, acts as a petulant grandchild to the grandeur and hope of Jackson Pollack's post-war action painting; by leaving the impression of burning rubber on James St North, Laurie's symbolic mark-making is in conversation with a culture necessarily moving away from total dependence on oil and monster vehicles. The nostalgia aspect of Laurie's actions is poignant, a kind of bittersweet intervention within

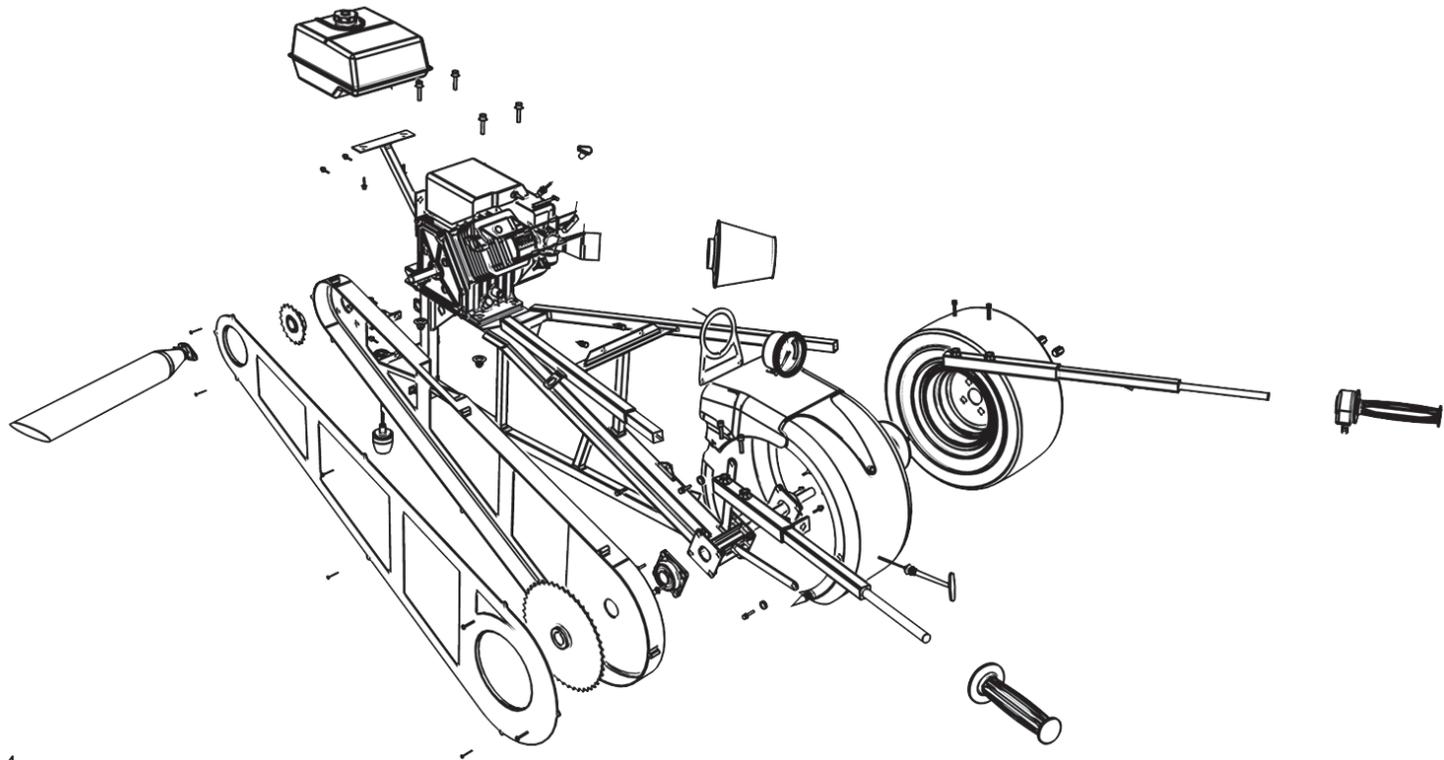
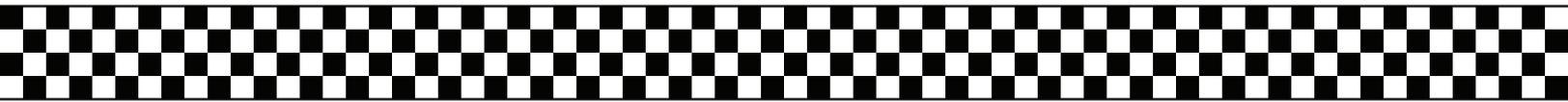


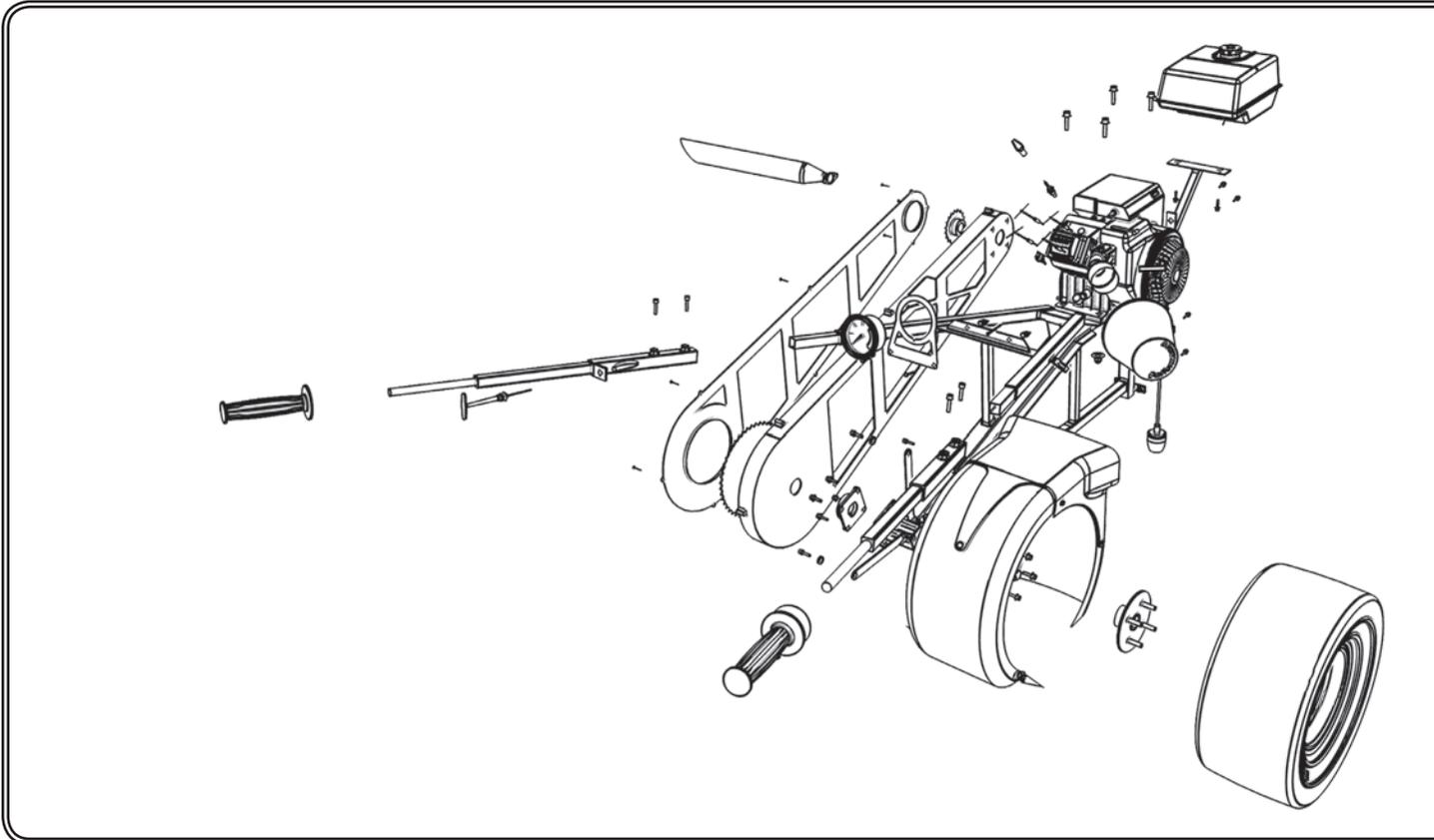
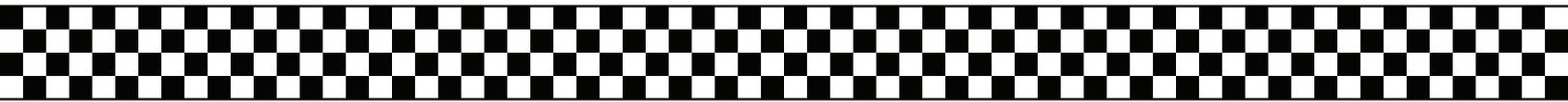
our particular context, in which an uncertain and transitory future is heightened through recent economic losses to Hamilton's local industry sector.

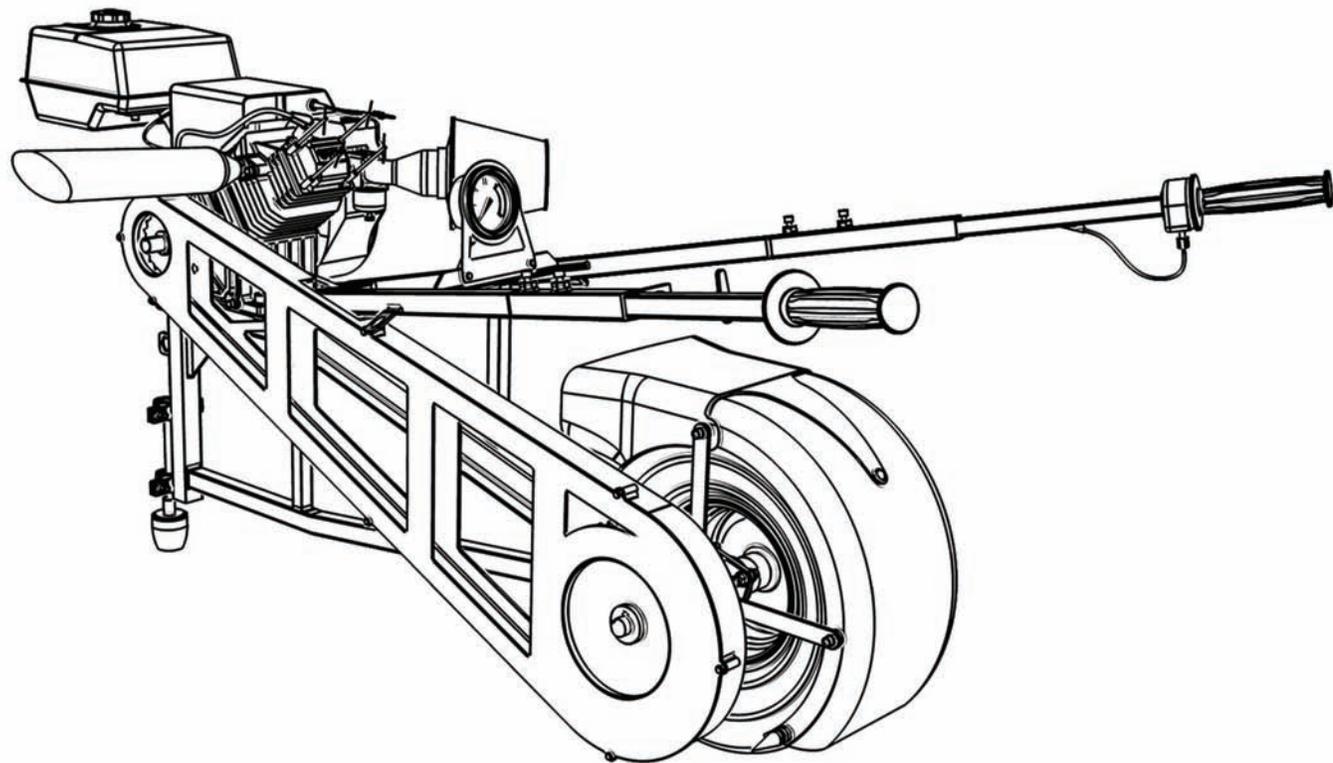
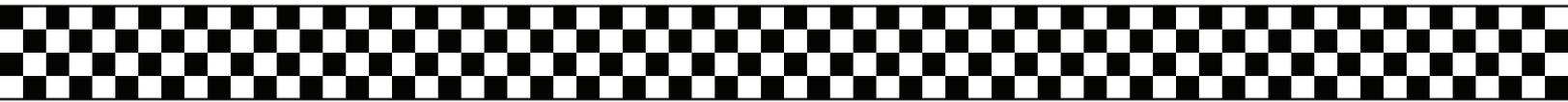
Many thanks are extended to the Programming Committee of the Inc. for initiating the early stages of this project, to Stephanie Vegh and Suzanne Carte, to Wayne Carte, Chris Down, Ivan Jurakic and Kelly Wood, and finally to Steven Laurie, for making the realization of this impressive exhibition and catalogue possible.



Irene Loughlin, Programming Director, Hamilton Artists Inc.





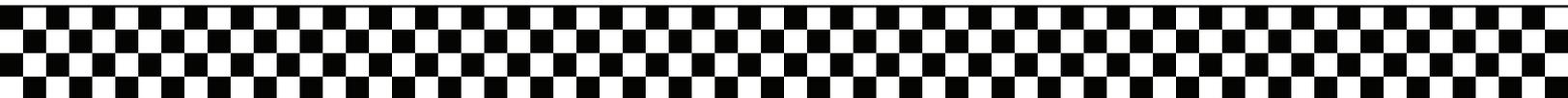


Dragstrip Courage

The object looks something like a cross between a recumbent rowing machine and a chopper. An engine mounted on a steel frame, a low-slung seat, chrome running boards, a cup holder, a tachometer, a forward facing muffler, a gas pedal. It is a machine that is meant to operate, to function. The utterly descriptive title of the work is *Stationary Revving Machine*: it is designed to let the engine rev while remaining stationary.

Like a dragster at the starting line or a 1976 Trans Am at a red light, this machine makes itself heard and seen and smelled, a wildly obnoxious and playful transgression of the often church-like atmosphere of an art viewing experience. When performed, the *Stationary Revving Machine* fills a space with the sounds of the engine, with smoke and fumes. As a sculptural object it sits as if ready to become active. Its metal surfaces gleaming, it evokes the same sense of power that leads car manufacturers to names like Barracuda, Mustang, or Firebird.

And yet, while the undoubtedly ecstatic activity of revving an engine brings to mind all of these images of car culture, there is something undeniably pathetic at work as well. The machine revs up to remain stationary, going nowhere, not unlike Wile E. Coyote mindlessly pumping his legs after he's followed the Roadrunner off the cliff. The *Stationary Revving Machine* is ludicrously phallic but without even the marginal utility of a muscle

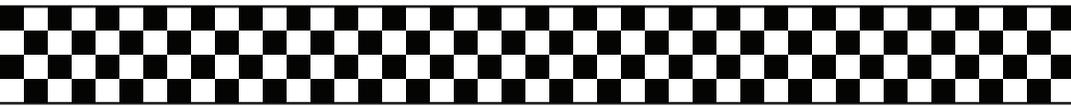


car – you can't use this machine to get groceries or go to work or drive to the campsite with a cooler full of beer in the trunk.

As with all of Steven Laurie's 'machine works', the *Stationary Revving Machine* is operational, but its operation is not productive of tangible results outside of the noise and smells of the revving engine. Although these objects are often based on commonplace tools of home maintenance, they don't function as tools in the expected way. They "work" when performed. That is, they rev or burn rubber or rip grass, but they don't mow the lawn, or tamp down dirt, or blow leaves. Most of the work that they do is through signification, so that even when they are idle, they are self-explanatory, they narrate themselves.

The machines are hybrids. They are assembled from various parts such as lawnmower engines and import car mufflers, and are cobbled together onto frames or chassis that Laurie welds in a particular configuration depending on his idea of how the machine should relate to his body when it is performed. They are modified ready-mades, but more in the tradition of custom dragsters than of Marcel Duchamp. They derive in part from the attention that Laurie pays to the culture around him, particularly that of street racing, of weekend mechanics and backyard tinkerers.

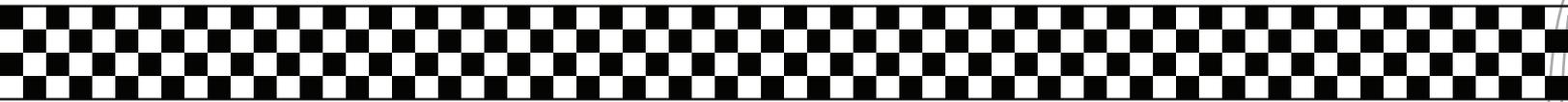
His relation to these activities is not merely that of a pop culture flaneur, although he is also that, but are



SECTION 1

rooted in his experiences growing up in Whitby, Ontario. He says of the impetus for the *Posi-track Rubber Burner* “My Mom’s boyfriend used to buy muscle cars and do them up, and I remember one time helping him make an SS Chevelle into a posi-track, so when you take off you don’t go to one side. All dragsters lock up the back wheels so that they turn at the same time, so you go straight when you take off. So the thing that’s nice about it is when you take off you leave these two big black patches rather than one. So, I just made this machine that allows you to do two parallel lines. It’s sort of like an overdone lawnmower, the two tires actually make a really nice squawking sound”.¹

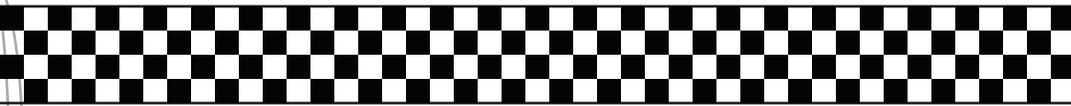
The machines “work” as in function, but don’t work as in “produce”. So what, exactly, is the nature of their working? They are on the threshold of practicality in that they strongly resemble tools like lawnmowers or rototillers, but their use has no productive consequences. The struggle to build the machines, which are all prototypes, is echoed in the struggle to operate them. There is an awkward way in which Laurie’s body relates to each machine as it is performed, and this awkwardness focuses attention on the activities themselves. Why would someone go to the trouble of building the *Donut Machine*, when all it does is go in circles, leaving a black patch behind it? Or the *Ape Hanger Rumbler*, which merely sends pleasurable vibrations through the user’s body? Each machine/performance isolates a particular action that has to do with showing off or blowing off steam in a very specifically masculine way.



On one hand the machines are aggressive, loud and obnoxious while on the other they are humorous; they resemble everyday tools from the world of work, but they are meant to be played with like toys. The crux of these dualities lies in our cultural constructs of masculinity. “Real” men work hard and play hard as we are told in beer commercials, truck commercials, movies, books, magazines, email spam, by our sports teams, our friends, our brothers and fathers. The archetypal “real man” in our culture is little more than a caricature, and Laurie’s machines are both critical and celebratory of this image. This is because while the caricature is damagingly reductive, it is also the truth, on some level, of our experience as men.

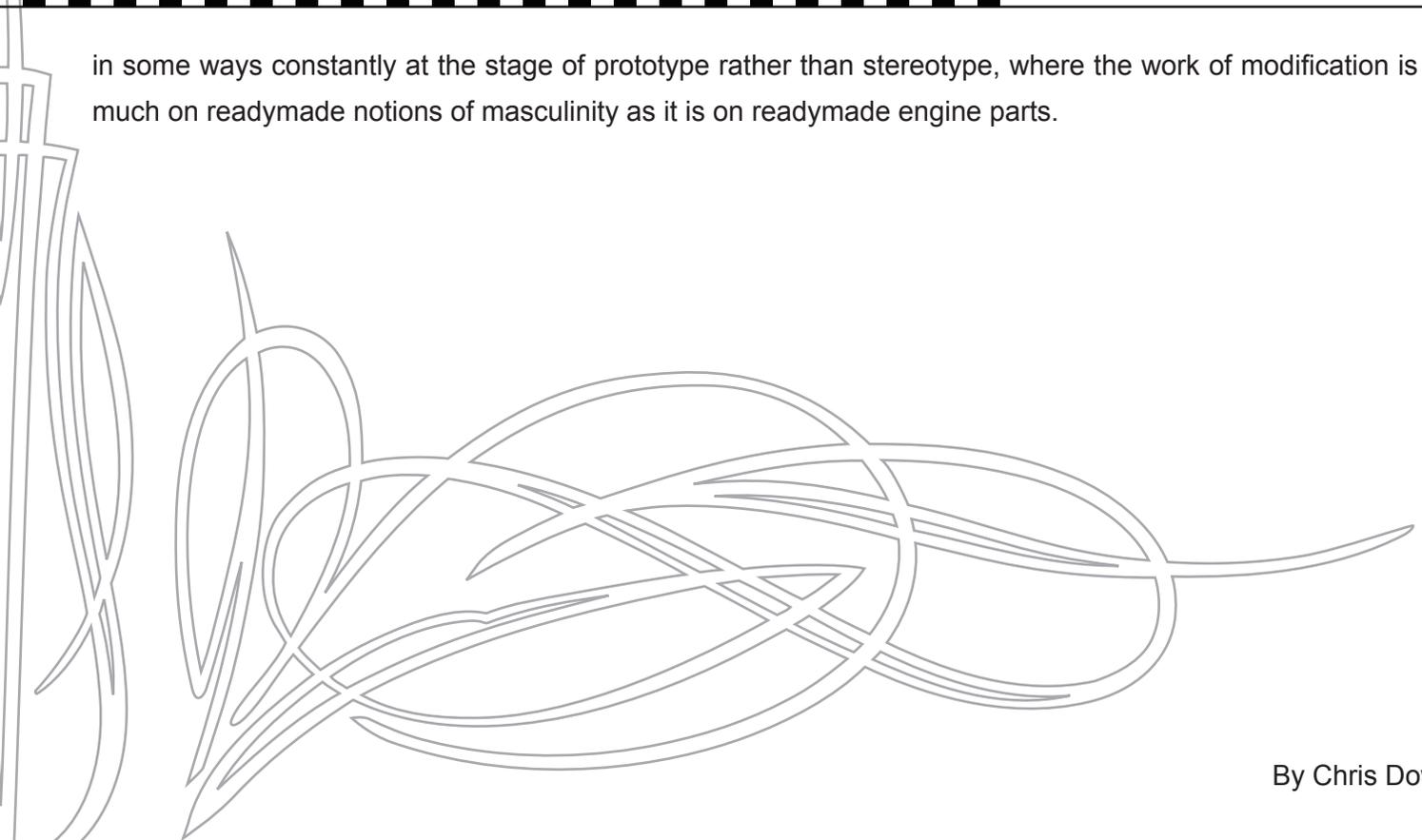
If this weren’t the case, the 1970’s disco group The Village People, wouldn’t have had such resonance as a lampoon. The butch characters in this group – Policeman, Construction Worker, Cowboy, Indian, Biker - are icons of heterosexual masculinity, and each is inhabited as a kind of drag by gay performers. Similarly, Steven Laurie’s machines and performances are a type of drag where the identity of masculinity with work and machismo is both highlighted and undermined. The longer one revs an engine while stationary, the more absurd and futile the action becomes.

Work and performance are two terms that bracket Laurie’s practice. The custom work that builds these machines is rooted not only in the reality of blue collar labour and mundane chores but also in an ethic that knows the world through the ability to use one’s hands, through skill. It involves a construction of gender that is

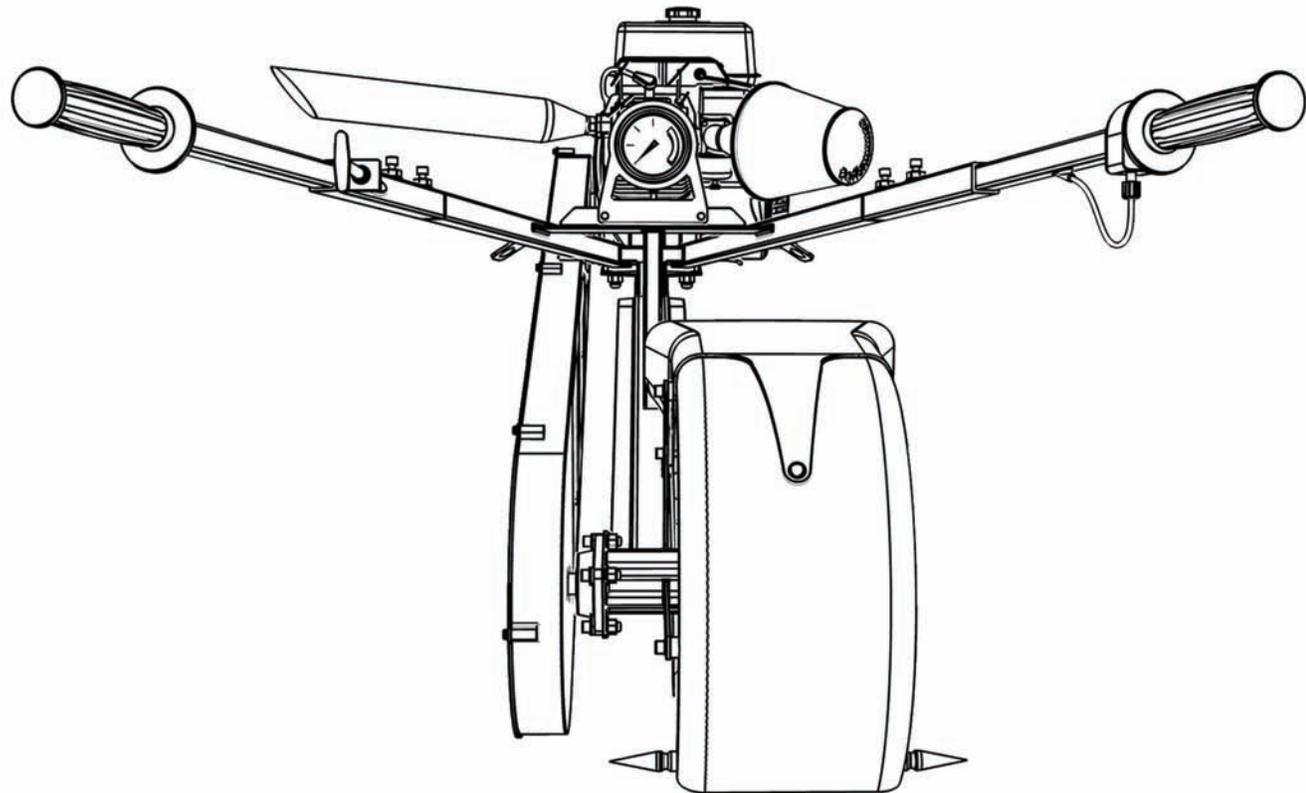
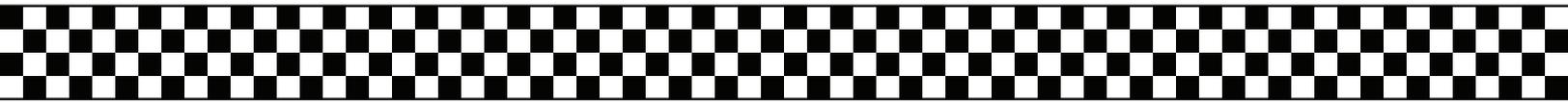


SECTION 1

in some ways constantly at the stage of prototype rather than stereotype, where the work of modification is as much on readymade notions of masculinity as it is on readymade engine parts.



By Chris Down

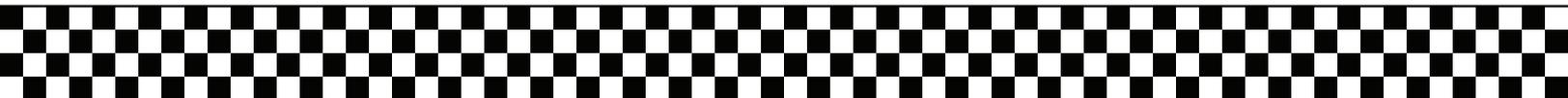


I'm just here for the gasoline.¹

Steven Laurie's flamboyant artworks reiterate the original appeal of Pop art in the 1960s, tapping into the vernacular of muscle cars and street racing as subject matter. Like a latter-day Robert Indiana, Laurie appropriates common elements from hot-rod decals to high gloss finishes to make his ersatz artifacts. Pop art came about during a halcyon period of unbridled wealth and prosperity, in which the economy was sound, well paying manufacturing jobs were secure, fossil fuels seemed limitless, and the promise of a classless society seemed well within sight. By contrast, Laurie's work follows in the wake of downsizing and the outsourcing of labour in the 1990s and the still lingering repercussions of the more recent recession and housing crisis of 2008. If the post-war period represented a boom time then Laurie's artworks suggest its antithesis: a palpable bust, the inevitable hangover from a promised utopia.

The automobile was emblematic of this promise. The Big 3 automakers—Ford, GM and Chrysler—represented the pinnacle of the post-war production boom. The factory floors of Detroit marked the zenith of North American economic dominance and by extension the livelihood and prosperity of workers and families from Windsor to St. Catharines. Since the 1980s however, the Rust Belt has inexorably fallen from grace; a once mighty economic engine reduced to a largely hollowed out shell. Regardless, muscle cars and motorcycles en-

1 Mad Max Rockatansky, Mad Max 2: The Road Warrior, Warner Bros., 1981. <http://www.imdb.com/title/tt0082694/>



ture as tangible objects of mass-produced efficiency and desire, and Laurie's work taps into the same well of ingenuity and showmanship that led young men to start modifying and customizing their vehicles in the first place.

Donut Machine (2007)—a refinement of Laurie's earlier *Handheld Rubber Burner* (2005)—celebrates the sound and fury of illegal street racing. Sporting a fat rubber tire powered by a 10 horsepower engine, the machine is a hand-operated contraption that looks more like a souped-up rototiller than a custom chopper. Despite its absurdity, Laurie has laboured to get the details right; from the stainless steel exhaust to chrome plated chain guards and a single fender painted Chevy engine block orange. Witnessing the artist wearing his signature T-shirt and ball cap wrestling with this device in the parking lot of an art gallery is an integral part of experiencing his work. Gamely revving the engine, the *Donut Machine* roars loudly while belching clouds of blue-grey smoke as the artist burns a circle of thick black rubber into the pavement. The heroic bravado of the performance is self-consciously undercut by the futility of the gesture and the effort involved in achieving it.

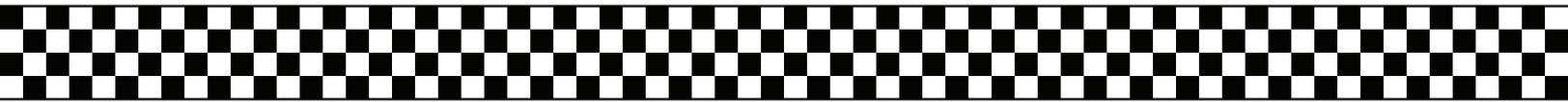
While Laurie's artworks gamely impersonate the performance and styling of customized motorcraft, they accomplish very little. Like the *Wild Thing Handheld Revver* (2005), a modified chainsaw sporting a flame-embossed chrome tailpipe, Laurie's take on customization is closely related to kitbashing, where model enthusiasts mix and match parts from various commercially available model kits to create their own hybrids.² While many of the components can be purchased straight off the shelf at Princess Auto, the artist consciously recombines them

so that form trumps function. Each contraption gleefully evokes our fascination with the unheralded innovations of amateur gearheads labouring away in basements and garages fabricating makeshift prototypes.

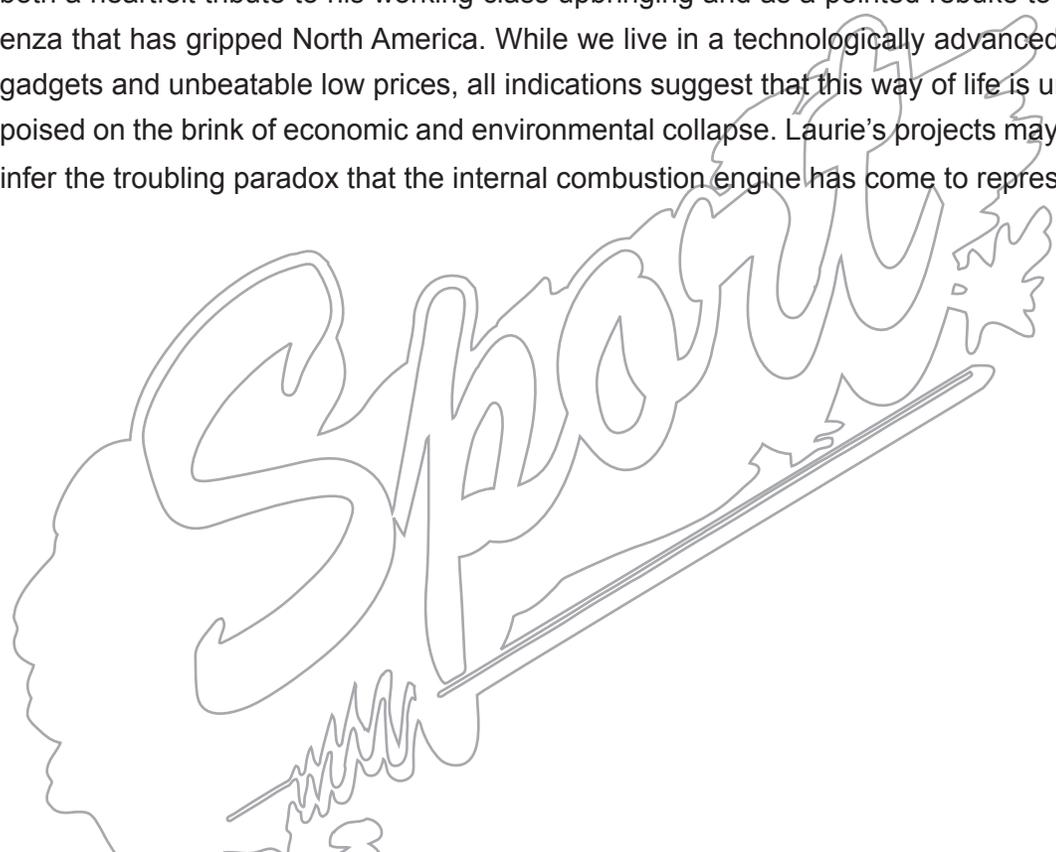
With the *Mud Flap Project* (2008-) Laurie takes his work on the road in a different way. The artist designed 55 pairs of custom rubber mud flaps proudly displaying his full name above polished stainless steel silhouettes featuring various emblems related to his art practice. At once satirical and self-aggrandizing this project is also a rather ingenious method of community outreach:

A friend of mine and I were sitting on the sidewalk one day, and wondering out loud what it would take for people who didn't typically talk about art to be compelled to come into a gallery or be interested in a contemporary art show.³

To accomplish this goal, Laurie made his mud flaps available for free to any legitimate driver or company with a truck or tractor-trailer that requested them, including the professional art movers PACART. His custom mud flaps are still travelling across North America and have likely been witnessed by thousands of motorists along highways and at truck stops located far from the nearest gallery. In this way, Laurie's work succeeds in connecting with a broad range of viewers ranging from visual artists to car customizers, heavy metal fans to truckers. Having been raised in the suburbs of Oshawa, Ontario—a city with first-hand experience of the boom-and-bust cycle of automotive manufacturing—Laurie's work is not just a pastiche of blue-collar values. It can be read as

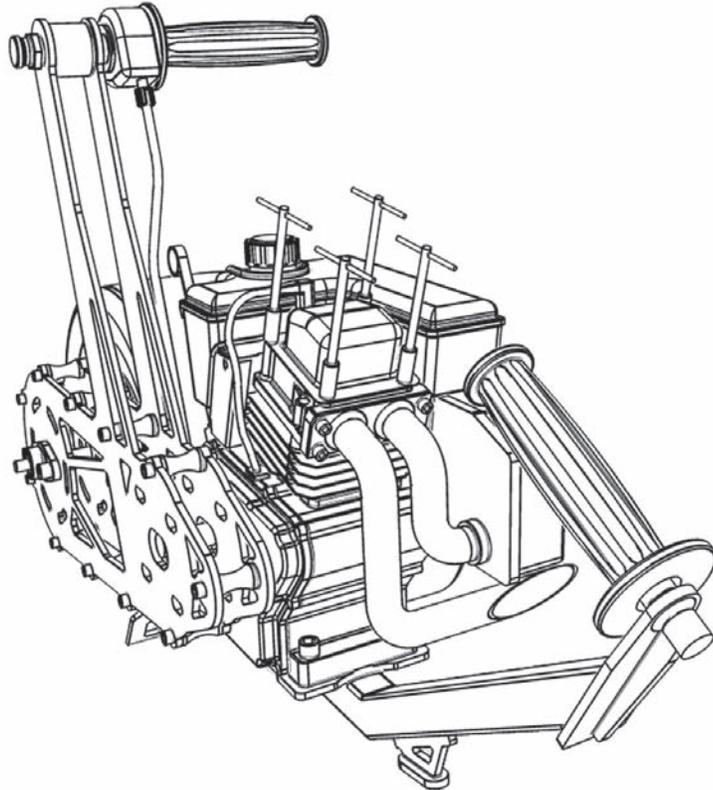


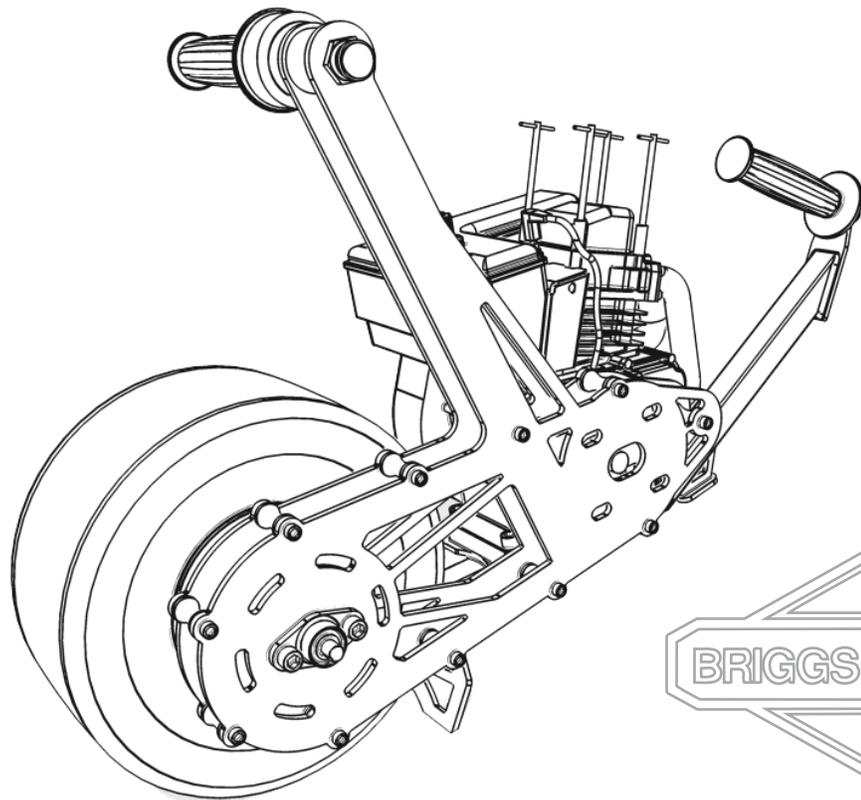
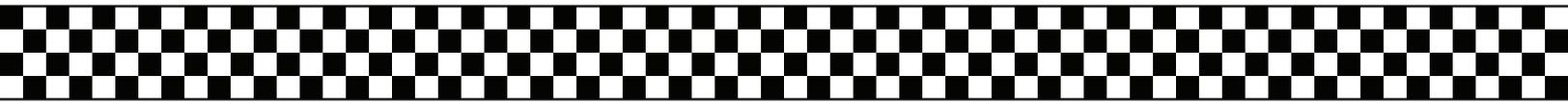
both a heartfelt tribute to his working class upbringing and as a pointed rebuke to the current epidemic of affluenza that has gripped North America. While we live in a technologically advanced society flush with innovative gadgets and unbeatable low prices, all indications suggest that this way of life is unsustainable, that we may be poised on the brink of economic and environmental collapse. Laurie's projects may evoke affection but they also infer the troubling paradox that the internal combustion engine has come to represent.



By Ivan Jurakic

SECTION 2



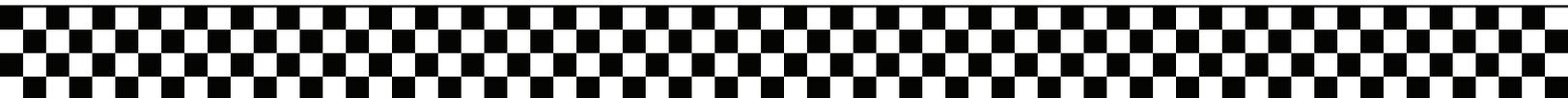


Between Labour and Leisure: Steven Laurie and the Working-Class Consciousness

From painting and sculpture to weaving and bricklaying, all crafts and trades were once equally recognized as acts of art, united by the common human need to make and counting among their number all forms of manufacture that could derive from the word's Latin root in "making by hand". As recently as the last century, the futurist engineer and inventor Buckminster Fuller was content to count Henry Ford among the greatest artists of his time on account of the mechanically perfected production and distribution through which 'the Ford automobile transcended full market penetration to become the world symbol for a car.'¹

The idea may, as Sol LeWitt famously declared, be the machine that makes art but a human hand still drives the machine in the execution of an idea, be it LeWitt's remote instructions for a wall drawing or a factory-made Model-T Ford. But where the quaver of a gallery assistant's pencil may lend its own evidence to the work's manufacture, the factory labourer's hand is symbolically severed by the machinery he serves. These horseless carriages bear no memory of the worker's touch; it is this loss that has separated manufacture from the realm of the arts, this lapse in labour's fulfillment that is reconciled in Steven Laurie's inventive reconfigurations of working-class machines.

¹ Laura Hoptman, 'Unmonumental: Going to Pieces in the 21st Century.' *Unmonumental: The Object in the 21st Century*. London & New York: Phaidon Press Inc., 2007.



Laurie's kinetic sculptures are appropriately situated in this current exhibition at Hamilton Artists Inc., in a city that is the "forward cleat" of the Golden Horseshoe, so coined by Westinghouse President Herbert H. Rogge in a speech to the Hamilton Chamber of Commerce in 1954. This arc of cities that follow Lake Ontario's shoreline from the artist's birthplace in Oshawa to the Niagara River takes Hamilton as its central crucible with a reputation for steel, shipping and cheap hydro electricity flowing west from St. Catharines via the Welland Canal. With the establishment of Stelco in 1910 and Dofasco in 1912 bolstering a period of dramatic population growth, Hamilton was soon producing sixty percent of Canada's steel and securing the working-class sensibility of its people. Drawn by the literal promise of cheap power, the first half of the twentieth century brought many manufacturing interests into Hamilton along with plentiful employment opportunities that, paradoxically, offered a scarcity of options through which the city's men and women were to earn their livelihood.

'The lines of work are as numberless as the hooks in the sea,' says Lewis H. Lapham in his preamble to Lapham Quarterly's historical survey of labour-themed writings, 'but they divide broadly into employments bent to one's own purpose and those bound to a purpose other than one's own.² It is this latter category that has shaped the manufacturing sector in the Golden Horseshoe and elsewhere since the Industrial Revolution; as demand rises with the world's population, the supply of things has been taken out of the hands of the individual who is trained instead in only the most specialized and minute parts of creation. This breakdown of work was ob-

served in the earliest stages of the Enlightenment by Scottish economist Adam Smith in *The Wealth of Nations*. His pivotal text speaks to the impossibility of a single man taking on the trade and identity of a pin maker when its manufacture has already been fractured into numerous sub-branches of ‘peculiar trades’:

One man draws out the wire, another straightens it, a third cuts it, a fourth points it, a fifth grinds it at the top for receiving the head; to make the head requires two or three distinct operations; to put it on is a peculiar business, to whiten the pins is another; it is even a trade by itself to put them into the paper. And the important business of making a pin is, in this manner, divided into about eighteen distinct operations, which, in some manufactories, are all performed by distinct hands, though in others the same man will sometimes perform two or three of them.³

This division of labour is neither new nor nearing obsolescence. An educated estimate assigns some 20,000 workers, whose compensations and freedoms remain a matter of dispute, to the building of the Pyramid of Khufu. The achievement of notable human ambitions still demands the collective labour of vast numbers of people who toil in obscurity at infinitesimal parts of a task: the 400,000 workers, for instance, who contributed to the Apollo 11 space launch.

Whether the unnamed angels who danced on the head of a rocket gained greater satisfaction from their work than those engaged in the making of pins is unnoted in the histories of human progress.



Aside from its return in trinkets and monuments, labour produces another civilizing effect in the meditative calm of the repetitive task. Humble monks and decadent intellectuals alike have attested to the spiritual benefit of manual labour, and its value as a sanctuary to the interior self remains well known today to those who seek refuge in gardening or knitting, making food and clothing out of pleasure rather than necessity. Norman Maclean, author of *A River Runs Through It*, recalls how in the repetitive labour of logging in Montana he found ‘something beautiful when you are working together – at times, you forget what you are doing and get lost in abstractions of motion and power.’⁴

In addressing the blue-collar origins of his work, Steven Laurie speaks of the mechanical hobbies that subsume the suburban Whitby garages and proverbial man-caves where he grew up, of shift labourers who commit their leisure hours to the fixing of old cars. When one’s livelihood is earned in the piecemeal division of labour, what becomes most desirable is not only the fantasy of working for one’s own purpose on the other side of Lapham’s dichotomy, but also for that purpose to rest and invest itself in the ownership of one’s craft as a whole, from concept to completion.

Like an old muscle car made to shine through loving labour, Steven Laurie’s performative machines bear the artist’s imprimatur through their design, creation and use; they harness the ‘abstractions of motion and power’ that predominate the work and play of the masculine labourer. The working engines at the core of his

4 Norman Maclean, ‘Logging and Pimping and ‘Your Pal, Jim.’ *The Norman Maclean Reader*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2008.

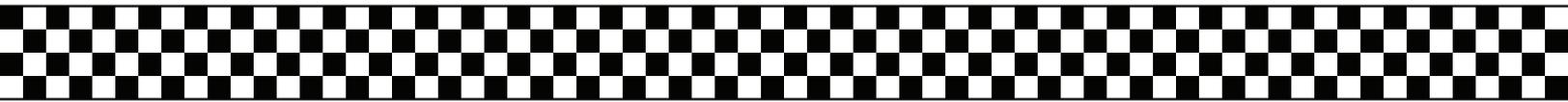
sculptures celebrate the pulsating thrum of machines, but more significantly they suspend the most sedentary moments of that machine's life. The steady drone of a Laurie engine has no destination in mind save to burn its rubber on the road, dragging out a race of constant braking. Laurie's machines are not inventions of productivity, but rather of downtime drawn out to roaring life.

Steven Laurie's objects draw their horsepower out of Ontario's dwindling golden age of industry while engaging an impoverished aesthetic of object-based installation art. The everyman informality made possible by taking sculpture down from the aggrandizing pedestal breeds familiarity and, in the case of Laurie's objects, menace in the mad-scientist whiff of destructive power hobbled together for a confounding, society-defying lack of purpose. Such chaotic play using the found materials of the suburban garage rather than the master's studio is a contemporary consequence of revolutions that have seen stone and bronze monuments toppled in the name of egalitarian ideals:

If we were to follow the signals that have accompanied the opening of this new century, we might conclude that we have come to live in an age that defines itself by the disappearance of monuments and the erasure of symbols – a headless century.⁵

The chainsaw that would decapitate the figureheads of soulless industry is, in Laurie's iteration, a bladeless impotence of fumes and noise that positions its power instead in the possibility of invention. Like the au-

5 Massimiliano Gioni, 'Ask the Dust.' *Unmonumental: The Object in the 21st Century*. London & New York: Phaidon Press Inc., 2007.



thority of kings and tyrants, the whorls of scorched rubber burned into concrete by his machines will fade as the engines grind out a lullaby of muted frustration playing on the car radio, but this joyride of the working class has yet to reach the end of the road.

Steven Laurie redeems the labour of the individual operating in a post-industrial twilight overrun with the mass-produced commodities of their efforts and the waste they produce. The threat posed by a legacy of material decadence is both exacerbated and remedied by Laurie's recycling of suburban tools into exhaust-spewing machines that defy the notion that the end of manufacturing in the Golden Horseshoe will signal an end to work, art, or life. As Hamilton's heavy industries have closed their doors in recent decades and the city has opened its mind towards an economy of education, health and the arts stripped bare of their manufacturing brethren, the idle impulse of invention will generate new possibilities for working and living, in this Canadian city and many others.

In her posthumously published autobiography, Agatha Christie shared her belief that invention comes from some place other than necessity – 'invention, in my opinion, arises directly from idleness, possibly also from laziness.'⁶ While the Victorian gentleman's collection of ancient relics and modern wonders locked away in his curios and wunderkammer presaged a society of excess, the tinkering of humbler men of leisure in their garages offer more productive and powerful forms of play. With indulgence and time, they may yet invent their

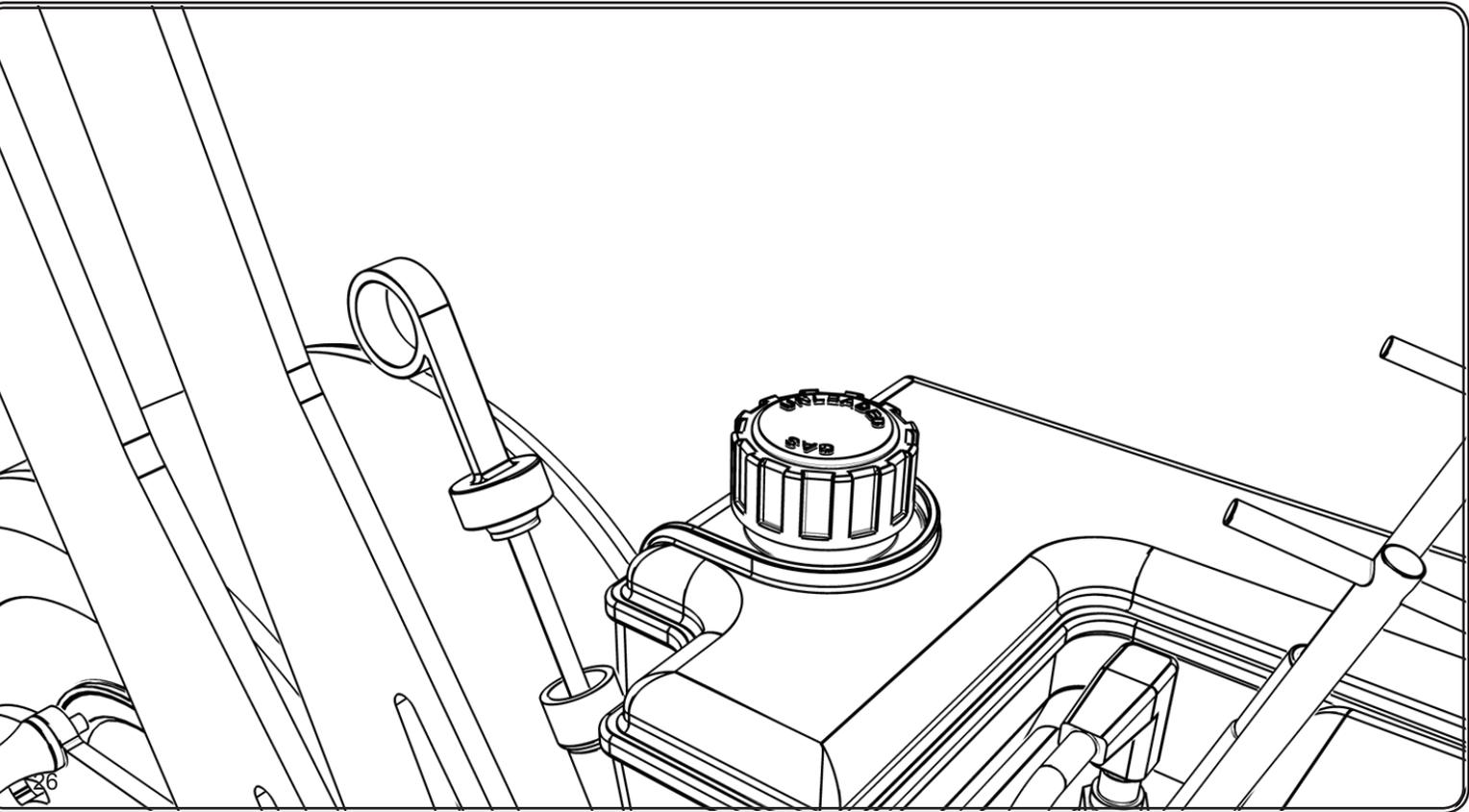
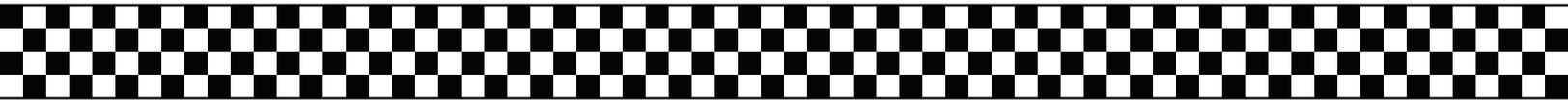
⁶ Agatha Christie, *An Autobiography*. London: Collins, 1977.

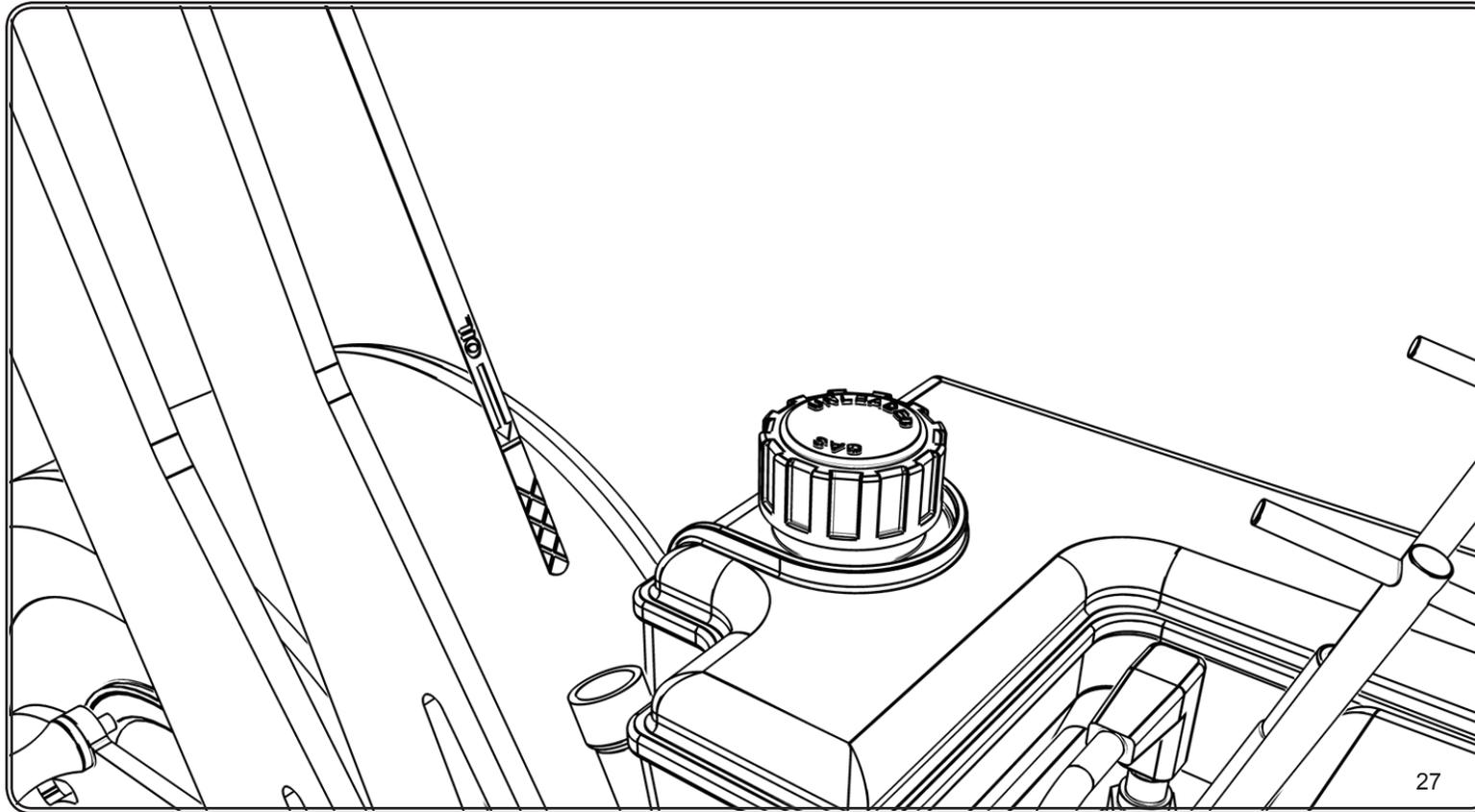
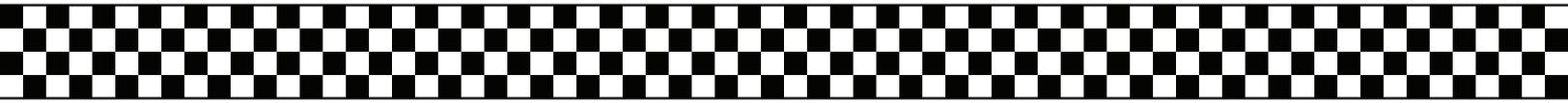
SECTION 3

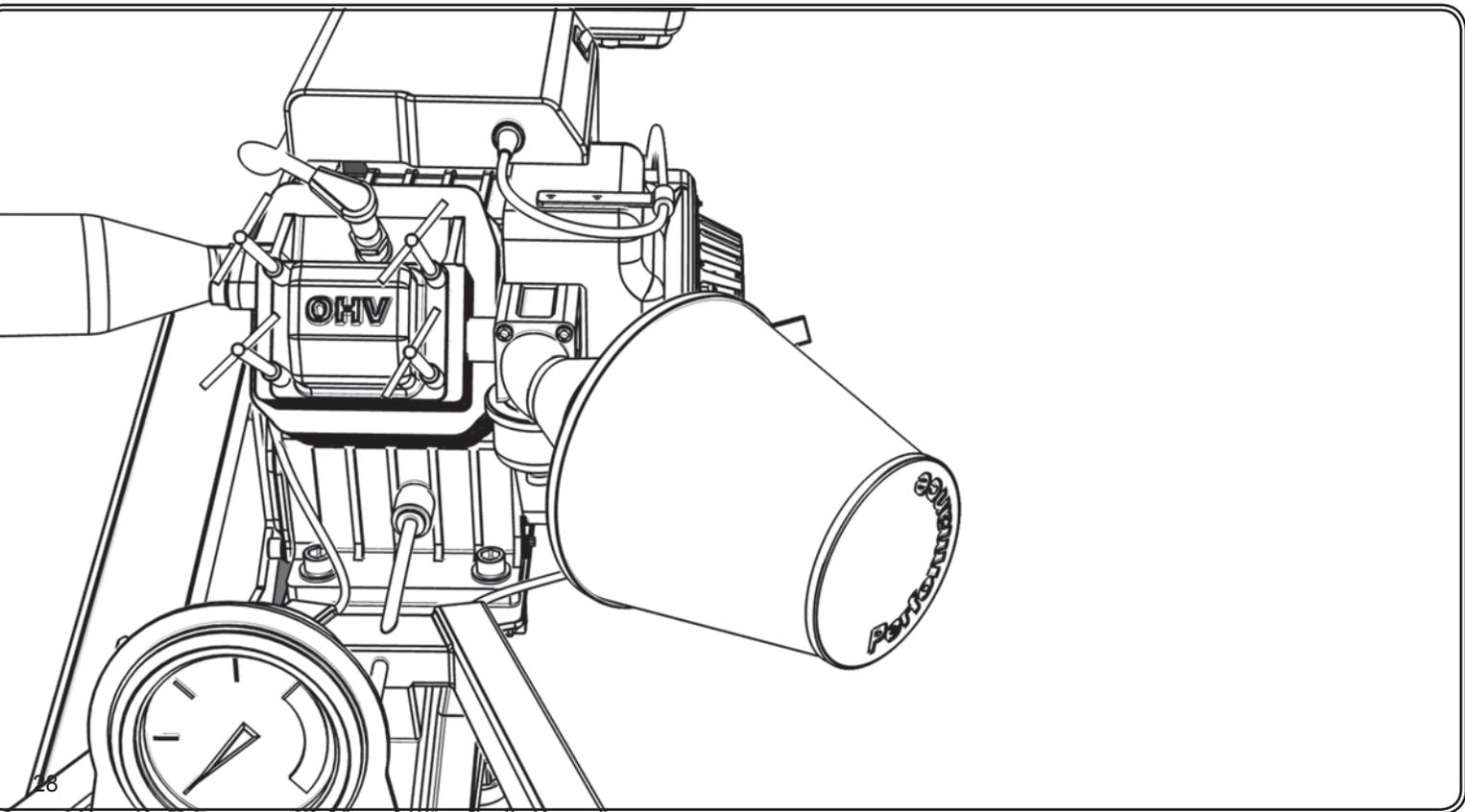
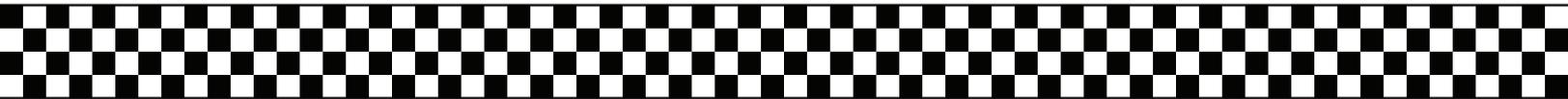
way out of our current crises of labours lost and pollutions gained for which Steven Laurie provides both fitting memorial and promise to the future in their sheer madness and joy.



Tecumseh By Stephanie Vegh







Let It Burn

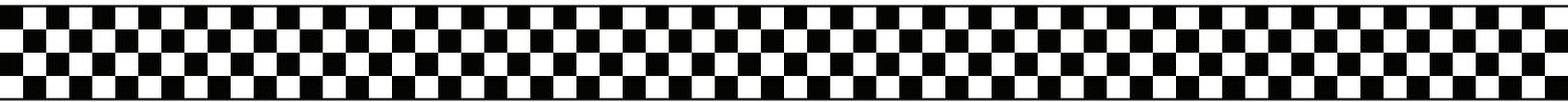
On Father's Day I sat down with my Dad to talk about the spectacle mechanics of Steven Laurie's work. Over a beer we discussed the moment where performance meets proformance and the art market meets the after-market.

Growing up in Hamilton did you ever do burnouts?

Yes, you used to do burnouts when you purchased a new or used muscle car.

If it was anything in the muscle range then it was a point of pride that you could go down in front of one of the drive-in fast food joints, where all the muscle cars hung out and the police officers would allow some flexibility and you could do a wicked burnout. So everyone, including the staff that were serving the hamburgers at A&W -when the girls were wearing roller skates- would serve you while still in your car. Everyone's head would be on a swivel as they turned and shuddered.

It got to a point where everyone could tell and feel whose car it was without looking. That was because you had a 400 cubic inch engine, a 360, or a hemi - super charged engine. Some of them had two four-barrels on them



and stuff like that, and when they burnt rubber they would lay a strip down as long as you like. They would allow around 30 to 40 feet of rubber... In the early 70s it became a sound factor. The neighbourhood started to get built up so you could not do that anymore. To a point where the police started monitoring the width of the tires. Therefore you could not have a slick on a car anymore. They would stop you and measure your tires, just like a hockey stick or the diameter of a football in sporting events...

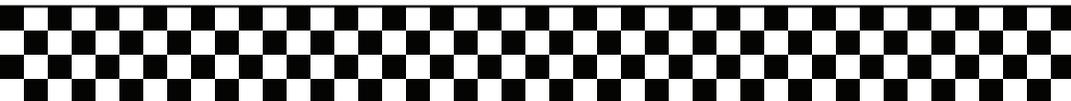
What is a slick?

A slick is a very wide tire and it doesn't have a tread on it. It is very, very soft so that when you burn it out; the air inside the tire expands, like a dragster. The tire then gets very sticky, and from then on you could burn as far and long as you have your foot on the gas. But it would pick up things, little stones and stuff.

Tires were a lot cheaper then. Tire today you have to pay a ton of money.

I guess you don't want to go through them that fast anymore. You choose your moments wisely.

What was interesting though was that you got so in tune with the sound and size of a certain cubic inch engine, especially in the part of town where these engines were prominent - like in front of A&W. You did not have to look you could tell that it was the '67 Chevell that just went by or the Nova Super Sport or the Impala Super Sport. You could tell what size of engine was in it based on the power and performance or how much torque it gave.



SECTION 4

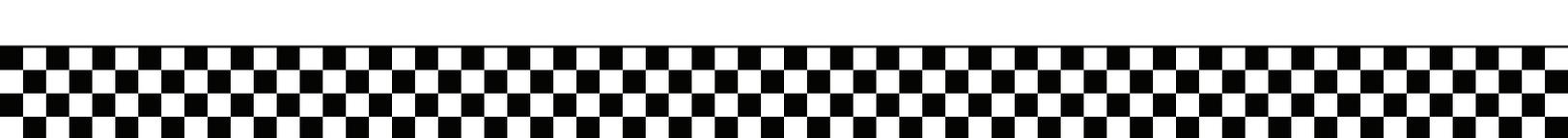
Of course you get a lot of amateurs behind the wheel. It can get away from you fast! And when it gets away you would see a lot of rookies getting banged up, their cars all banged up. It was a rite of passage, so to speak. As soon as I bought my car, my Duster, the first thing I did was burn the tires out in front of A&W, to let them know that there was a new player in town.

The smell of it is invigorating. The smell of rubber. Especially when it comes from a high performance engine. The blue smoke, the white smoke, you can get two different colours depending on how hot the tires are running, but you can smell it. It leaves a scent behind. Not only do you strut like a rooster but also, it lays its scent like a cat. You can smell the rubber and raw fuel because there is no emission controls. We didn't have any buffers. It was raw fuel going into those engines. Almost like what Steve is doing with his two-stroke engines. It is raw fuel going into a piston. They would take off any filtration systems and enrich the carburetors so that you could smell the fuel. The sound and smell was exhilarating.

So the goal of the game was who could lay the longest track or do the most circles?

That is two different things...

It was who could lay the longest track within the proper distance. There was a two-block radius in which you could do this. You had to start at one end and finish at the other end. That was the coup de grâce if you could



do it properly.

The donut only came in after. No one liked doing donuts because you could lose control of your car. We used to go to new shopping centres or large areas to do donuts. You could not do it in the streets because it was way too dangerous.

Burnouts are becoming very popular now in Formula 1 cars and Indie cars because again it is your rite of passage. It says, “I won this race. Watch me. I am going to burn these tires out by going around and around and you are going to smell my exhaust and you’re gonna like it. I am going to burn these tires to the rim.”

That is what Steve does. He burns his tires until they just fail.

Did you see his hand-held revving machines?

He likes his two-stroke engines.

Ya, I saw that one. He sits back on a lawn-chair and puts his feet on it. That one kinda spooked me. What else is it supposed to do other than make sound?! It is two-stroke or four-stroke engine sound with a muffler system attached to it. Again it is an audio thing, you know the sound even though you can’t see it. If he was out in a park and people on the side of the street could hear it, what would they be thinking? Everyone would have a different

WORLD
Outdoor Power Equipment

picture in his or her mind. One might think that it is a motorcycle, another a lawnmower, or a car. Yet here it is just a small rectangular device that is making sound.

What does the revving prove? Why do people do that?

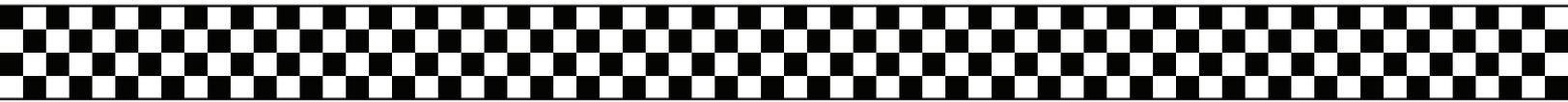
When you go to any event - a concert or a car race, a hockey game - if the promoter can make a noise that is recognizable it starts the event off. You know, "Lets get ready to rumble." Right. You know exactly what that is. You don't even need to be in the house. You know that it is a fight; you know that it is a boxing match, and you know that it is a big fight. It is like anything else. It is a signature. It gets you tingling. You know what is coming up.

The sound of the rubber is the beginning. It is the beginning of a Formula1 race or a drag race down on Jarvis Street. It is the beginning of an event. It makes the hair on the back of your neck stand up.

He is getting you revved up for the event.

But that is from a sound perspective, you cannot see the circles on the ground. You can make art drawing with a rubber tire. It can change from day to day, too. You can wash it off and draw another one.

It is all art. Art is in the eye of the beholder.



What do you think of these machines as being art? Do you see them functioning as sculptural forms?

The purpose of these is to stimulate the senses. If I was out standing on the sidewalk and he was doing his performance, I would go over to it regardless of who I knew. I would be exhilarated - for a short period of time - because it brings back memories. I can smell it. I can feel it in my bones and it takes me back to a point when I was behind the wheel and doing it.

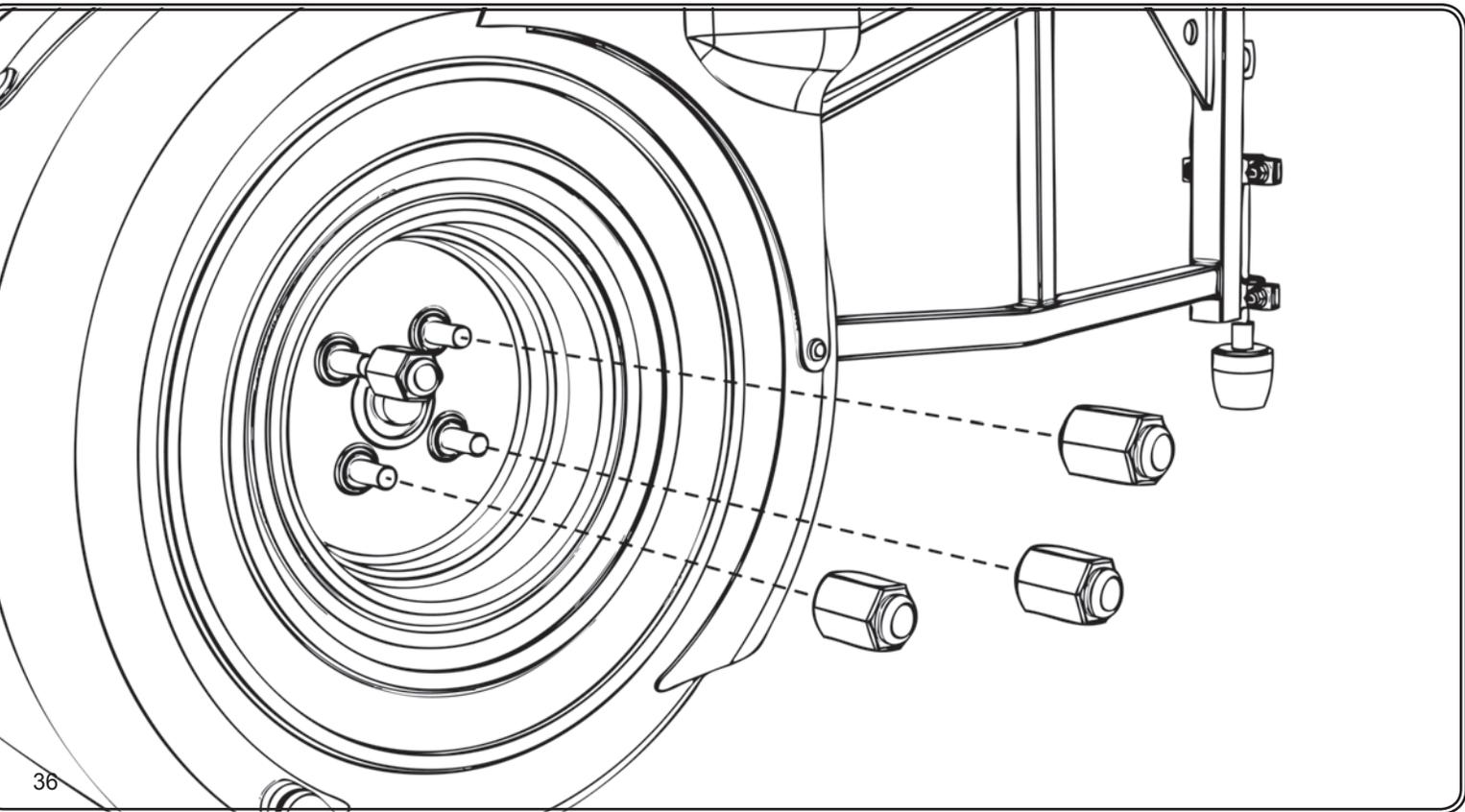
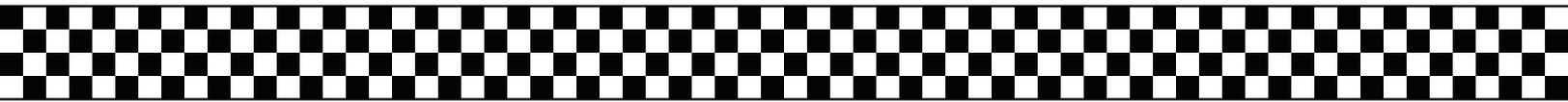
There is no better excitement than that.



SECTION 4



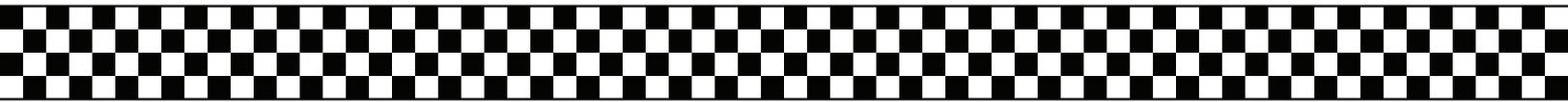
YEAR



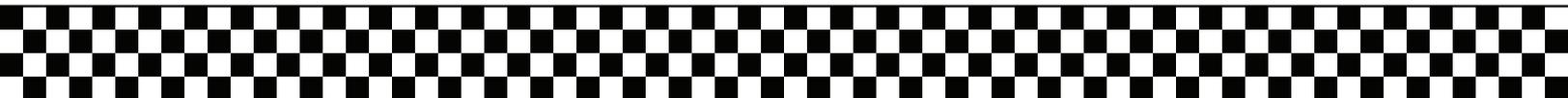
Machine *en Abyme*

by Kelly Wood

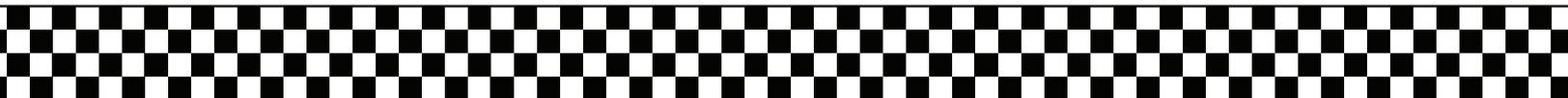
*Badass 1970's Digger doin' it in the dirt/tri-port fuel injection system /HEAVY METAL came from The Soft Machine/Imagine Machine Head's Highway Star at top volume and know that it was written on a bus/Jaguar's epic 3.4 liter, DOHC inline-six powered D-Types/customization in the capital goods environment/ renaissance of applied art is customization and the revenge of the crafter/Return of the Repressed: cultural diversity, regional peculiarity, individual influences and personal individualism/ They rode with a fine unwashed arrogance/street legal/retrofits/**DIRTY, DANGEROUS & DESTITUTE with** luggage rack added to the rear deck/A vestigial exhaust system/aggressive sidepipes/ **Highland Green Mustang GT** /1957 Jaguar D-type XK-SS/topped of with a six-pack of side-draft Weber carburetors and apparently 250-275 horsepower/ An impressive power-to-weight ratio of 1 hp per 8 lbs, and 0-60 mph in 5 seconds/Mulholland Drive high speed runs/**We are in serious danger of becoming emasculated/MID-***



ENGINE DUEL | PANTERA VS. AMX/3/ *A star among fast friends/Every smote down the back straight at 110mph/show us your gearbox/Pininfarina coachwork/dropped the oil sump; magnesium body; bushing the from the end/Twin turbo stainless headers \$189.38/Fuel injection Enhancer \$30.11/We cut the blank spoke to length with a small bolt cutter, ground the end round on the small grinder next to the vise, and then inserted the blank into the roller/Sonny Barger aboard his 80-inch Harley stoker with high bars and long tailpipes/Signal Orange/Ferrari redline at 8500rpm/Von Dutch chop cult/Husqvarna 400 motorcycle in the Mojave Desert/old school Bell helmet/**FLAT-OUT ON THE SALT FLATS**/Two Lane Blacktop/TransCanada/the freedom of machines on Daytona Beach/**Harley Davidson XR-750 flat track alloy XR**/the Husqvarna with its signature red and chrome glistening gas tank/sidecar/the V6 “Dino” engine/200hp/the iconic 156 F1– Ferrari lowered engine displacement from 2.5 to 1.5 liters/The early “**sharknose**” design was breathtaking/Injen Universal High Performance Air Filter X-1021-BR \$55.82/Oddballs:mOOneyes/Chopped CHP Harley Shovelhead/**rhetorical figures of***

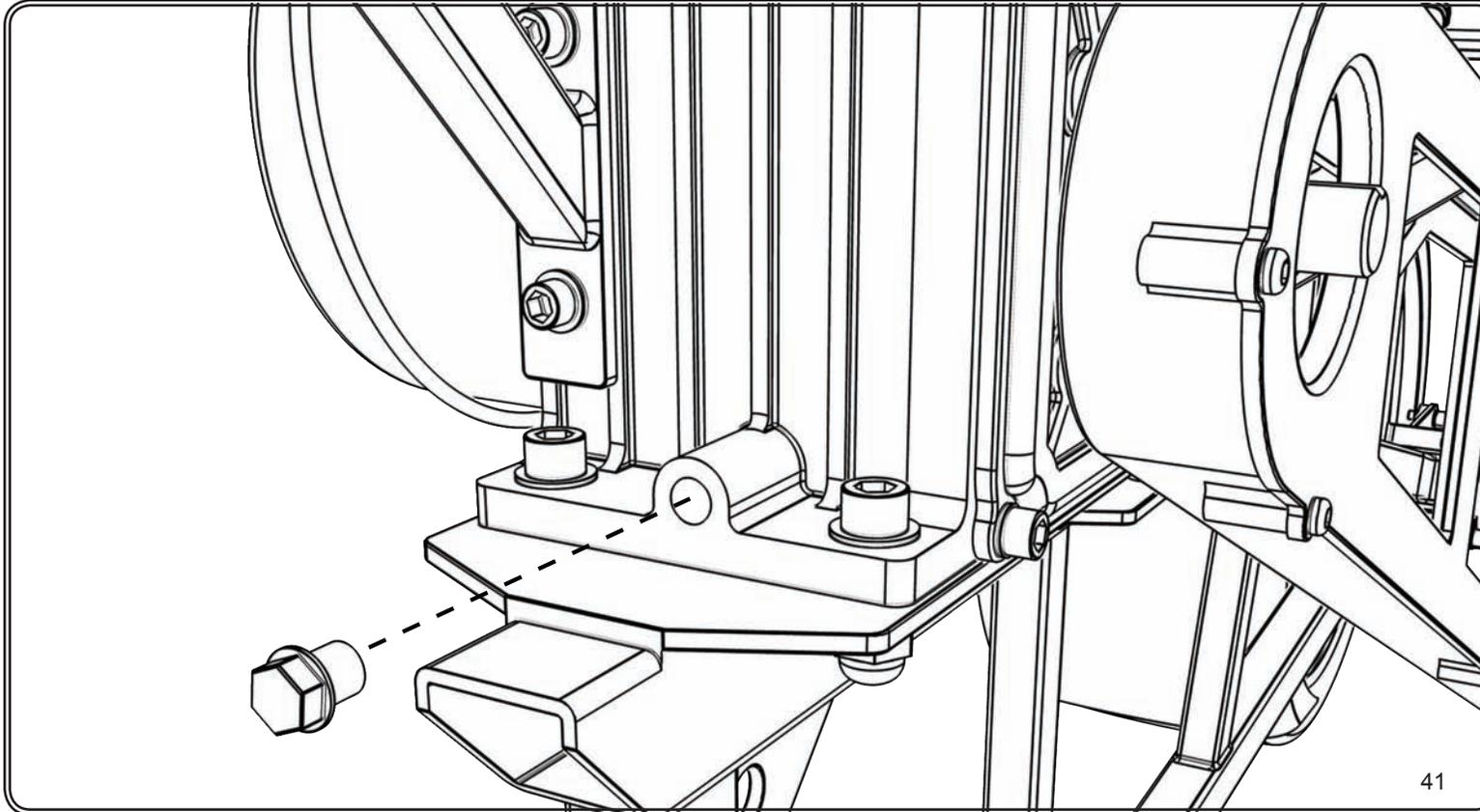


mechanical expression /Wally Booth & his Gremlin X/**ALL STYLE**1970
Lancia Bertone Stratos Concept Car/RIDIN' NEVER LOOKED BETTER. ROLLED, WORN
DENIM. ENGINEER BOOTS. LEATHERS AND GOGGLES AND CAPS– OH, MY/burning
rubber, engine revving and stereo thumping /**the ever-impressive Hydra of street-based
work/ BLUE SMOKE** /This was the hard part– fitting the 426 Hemi through the Barracuda's
front door/the mid-engine placement of the extremely powerful 426 Hemi caused the front
end to jerk up into the air quickly at acceleration/which became a huge hit with spectators,
so they embraced it and made it arguably the most iconic 1/4 mile wheel-stander of all
time/Another first credited to Dean Jeffries– the metalflake paint job – his masterpiece,
the Mantaray/sexy curves from no less than 86 sheets of metal/**AUTO
EROTICA | RED HOT SEX ON WHEELS**/the little red
wagon/ Customizers often "frenched" their cars by welding factory seams to create a
one-piece seamless look/ Door handles, latches and holes were filled for a smoother
look/there was no such thing as bondo in the 60's/**two-tone colors**

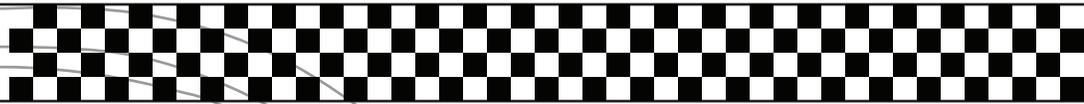


dominated the lowrider look/1956 Mercury "Jade Idol"/the "*engine-on-the-outside*" look/ REBEL ROUSERS/The real appeal of the Morgan is a sort of anti-appeal/1929 *Indian 101 Scout*/ **HAMMER OF THE GODS**/*the low rider is a little higher*/more elaborate lowrider customizations on such vehicles as the 1949 Mercury/Many tinkered with 1932 Ford coupes with versatile V-8 engines /\$28.88 for a set of spokes custom made and chromed to fit your application/No Haro, no Redline, no *Mongoose*//SNAKE vs MONGOOSE/Another *Kustom WTF*/another "rubber smoke drawing" in the back lot/Cosmetic touches included chrome valve covers, fans and air cleaners/exhaust headers/ 'Zero Style,' wabi sabi with outlandish names like *Peanut Fighter* or *Muscle Granddad*/*gaudy all-chrome, eye-achingly airbrushed American custom*/the smell of nitro, engine exhaust, gasoline and rubber/*choking on its baroque*/ **The Burnout, or, The Brakestand/ *the applied arts with industrialization and the birth of ornamentation rake forward for improved aerodynamics*** -----

SECTION 5

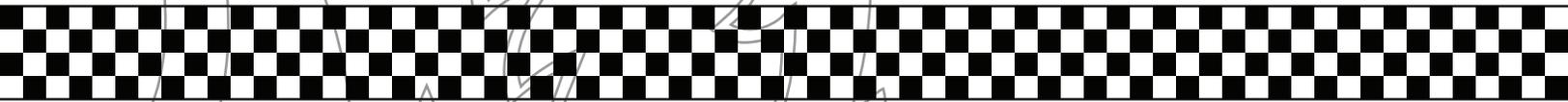


MACHINES



Donut Machine, 2008

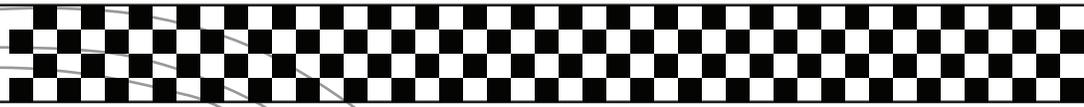




Posi-Track Burnout Machine, 2008



MACHINES



Stationary Revving Machine, 2005

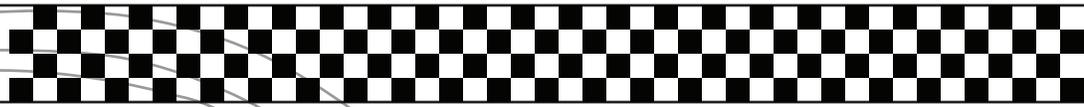




Stationary Rubber Burner, 2005

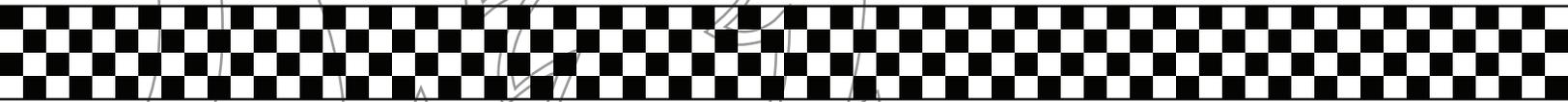


MACHINES

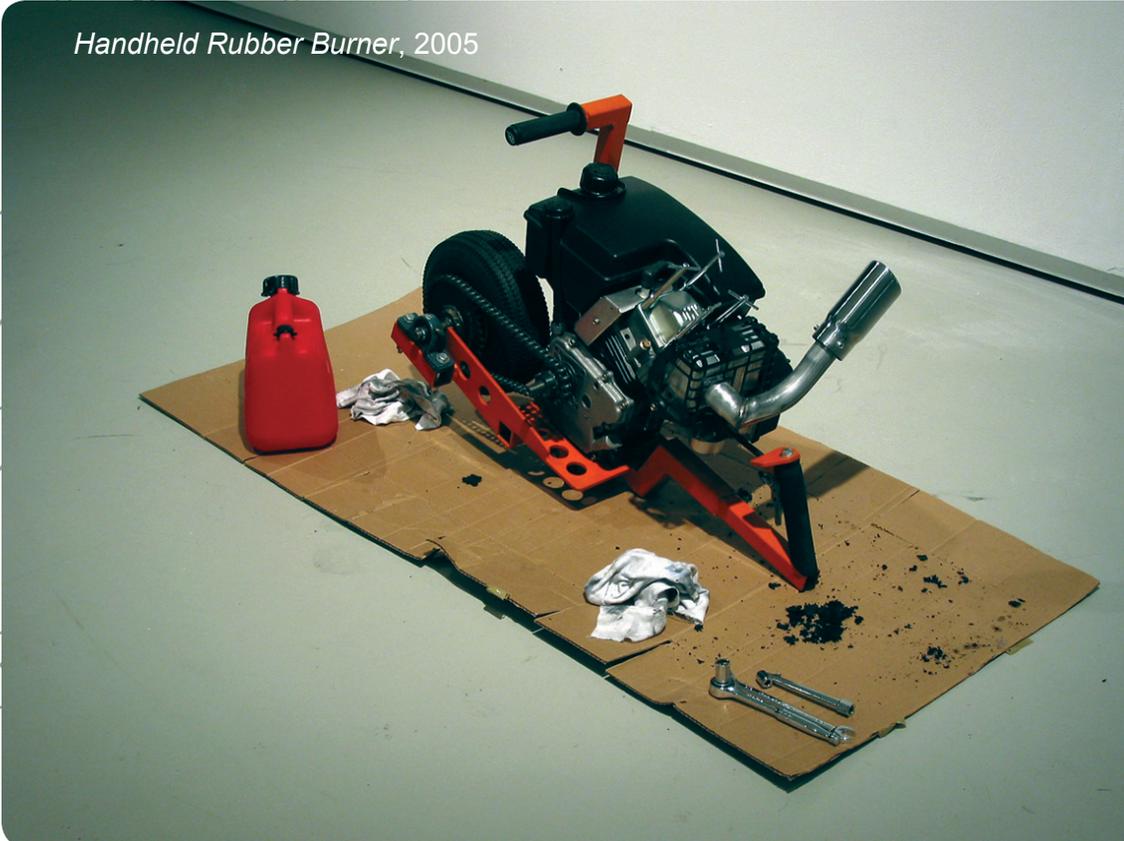


Wild Thing Handheld Revver, 2005

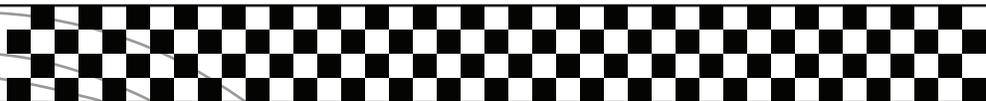




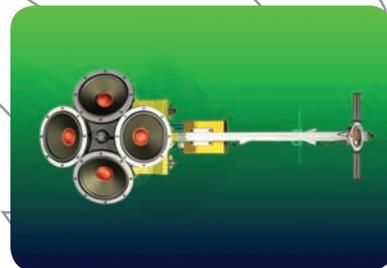
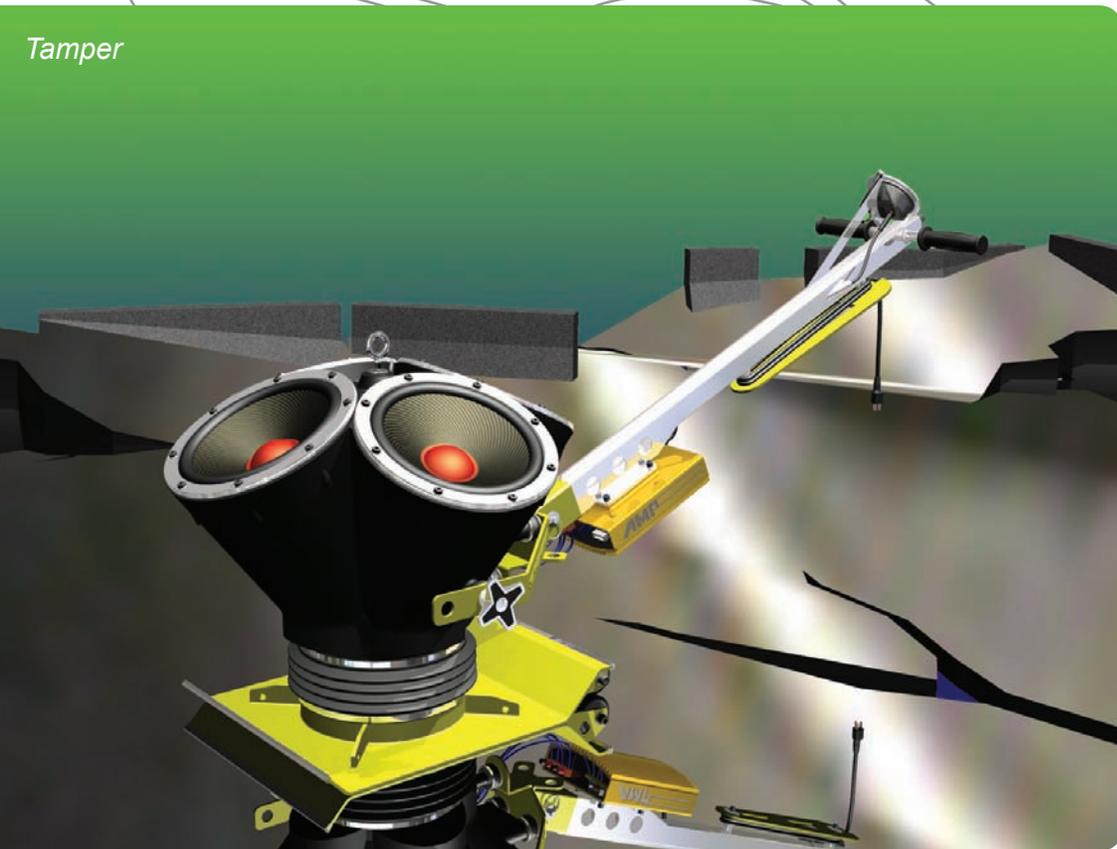
Handheld Rubber Burner, 2005

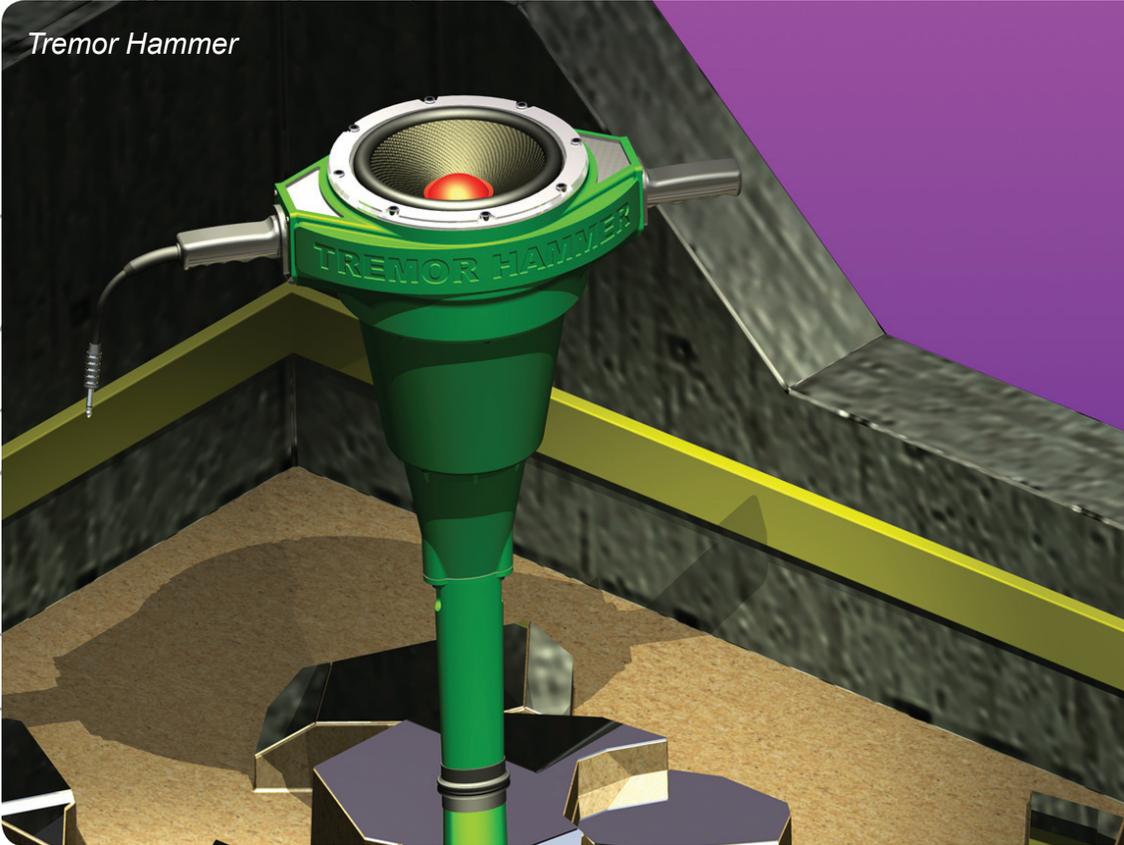
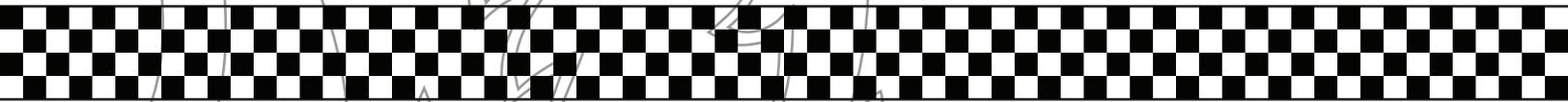


PROTOTYPES

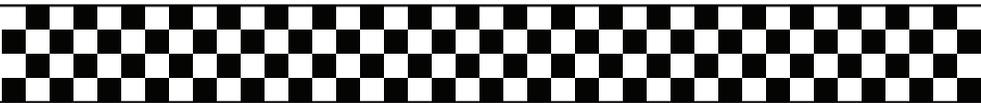


Tamper



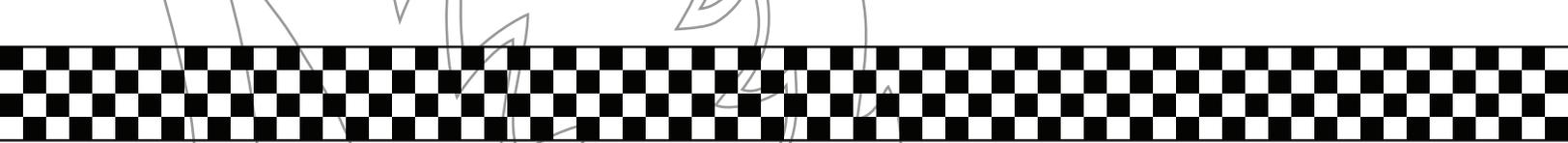


PROTOTYPES



Grave Digging Machine

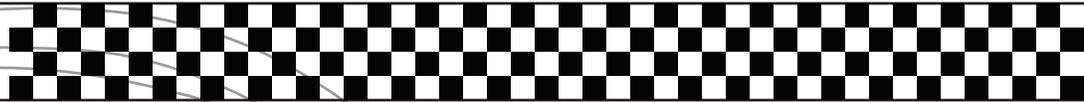




Rawking Chair

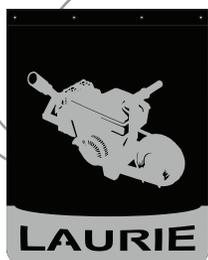
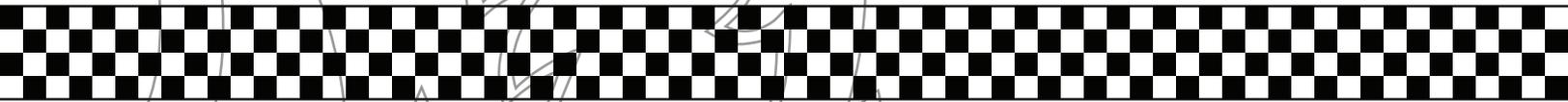


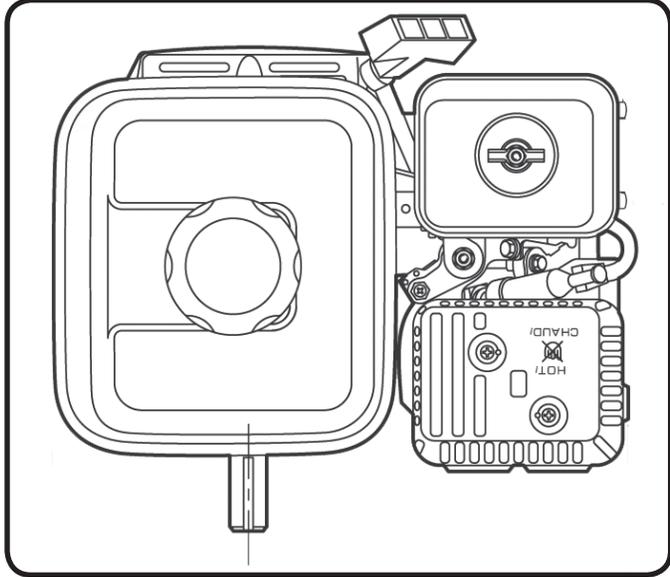
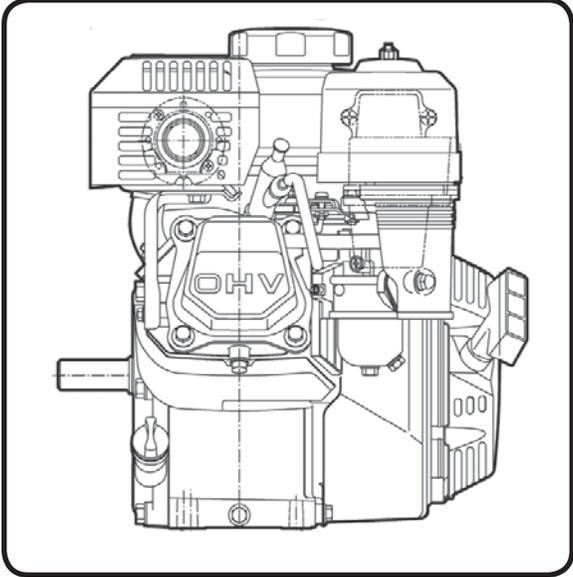
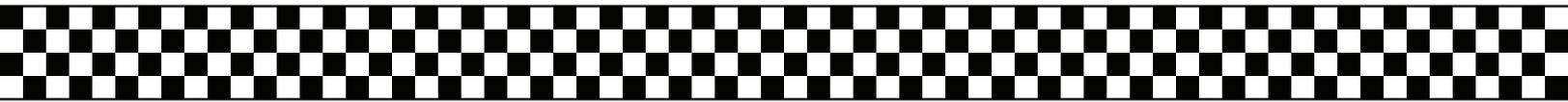
MUDFLAPS

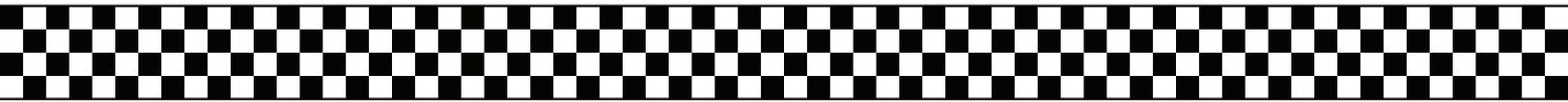


Mudflap Project, 2008-2012





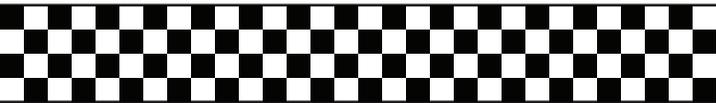




DATE: ___ / ___ / ___

Oil Change Tire Pressure Lubrication

Handwriting practice area with horizontal lines and a large stylized letter 'A' outline.



MAINTENANCE LOG

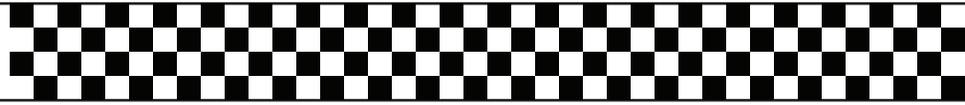
DATE: ____ / ____ / ____

Oil Change Tire Pressure Lubrication



Horizontal lines for writing maintenance notes.

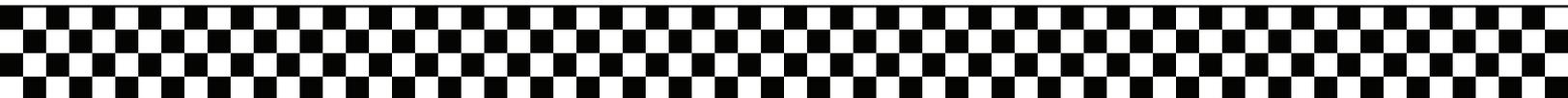
BIOGRAPHIES



Steven Laurie is a visual artist from Oshawa, ON who is now based in Toronto, ON. Laurie graduated from the Ontario College of Art and Design with honors in the discipline of sculpture/installation and completed a Masters degree in Visual Art at the University of Western Ontario. He is a recipient of Project Assistance Grants from the Canada Council for the Arts and the Ontario Arts Council. Steven Laurie is employed as a Project Manager at the Royal Ontario Museum and currently serves on the Board of Directors for Station Gallery in Whitby, Ontario.

Suzanne Carte is currently pursuing her Masters in Contemporary Art History at the Sotheby's Institute of Art in New York. She recently held the position of Assistant Curator at the Art Gallery of York University (AGYU) and has worked as outreach programmer for the Blackwood Gallery and the Art Gallery of Mississauga as well as professional development and public programmes coordinator at the Ontario Association of Art Galleries. She sits on the Board of Directors for C Magazine, is one half of the curatorial team Under New Management with Su-Ying Lee, and is the former undefeated Pillow Fight Champion of the World.

Chris Down holds an MFA from the University of Western Ontario and a BFA honours from the University of Victoria. He has exhibited his work across Canada in artist run centres and public galleries; most recently at the Art Gallery of Windsor and Ross Creek Art Centre, and has published essays and critical reviews of contemporary art for galleries, magazines and the internet. He is Assistant Professor of Painting and Drawing at Mt. Allison University and lives in Sackville, New Brunswick with his wife, two sons, a dog and a cat.

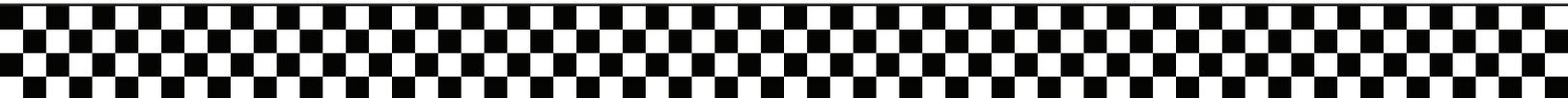


Ivan Jurakic is the Director / Curator of the University of Waterloo Art Gallery and a practicing visual artist. He completed his MFA at the State University of New York at Buffalo and his BA at the University of Guelph. As a principal of TH&B, a Hamilton-based artist collective, he has collaborated in the organization of numerous off-site exhibitions and recently participated in *Alternating Currents:* *Beyond In Western New York*. He lives in Hamilton.

Stephanie Vegh is a Hamilton-born visual artist and critical writer whose essays and reviews have been published in Canada, the United Kingdom and online. She completed her MFA at the Glasgow School of Art following her BA in Art and Comparative Literature at McMaster University and was Artist-in-Residence at England's Repton School, where she developed a great fondness for Top Gear and Repton alumnus Jeremy Clarkson. Since returning to Canada in 2007 she has been active in Hamilton's art community and currently serves as Chair of The Print Studio's Board of Directors.

Kelly Wood is an artist who lives in Vancouver (BC) and London (ON). She is an Associate Professor in the Visual Arts Department at the University of Western Ontario. She drives a 1974 BMW 1802 and enjoys the thrill of a smooth machine.

HOLLEY



Cover illustration by Steven Laurie

Design by Steven Laurie

Translation by Marine van Hoof

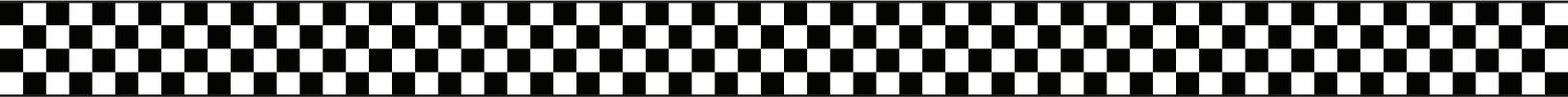
All illustrations and photographs by Steven Laurie with the exception of commercial logos and brands



HAMILTON ARTISTS INC
ARTIST RUN CENTRE

Hamilton Artists Inc. 155 James Street North,
Hamilton, Ontario 905 529 3355
www.theinc.ca

ISBN 1894861-62-0



Couverture: Steven Laurie

Conception graphique: Steven Laurie

Traduction française: Marine van Hoof

Toutes les illustrations et Photographes par Steven Laurie, à l'exception des logos et des marques commerciales



HAMILTON ARTISTS INC
ARTIST RUN CENTRE

HAMILTON Artists Inc. 155 James Street North,
Hamilton, Ontario 905 529 3355

www.theinc.ca

ISBN 1894861-62-0



Ivan Jurakic est directeur/conservateur de la University of Waterloo Art Gallery et pratique les arts visuels. Il a obtenu une maîtrise en arts à la State University of New York à Buffalo et un baccalauréat en arts à l'université de Guelph. Membre actif de TH&B, un collectif d'artistes basé à Hamilton, il a collaboré à l'organisation de nombreuses expositions hors site et participé récemment à l'évènement *Alternating Currents: *Beyond In Western New York*. Il vit à Hamilton.

Stephanie Vegh, née à Hamilton, est une artiste visuelle et une critique d'art, dont les essais et les articles ont été publiés au Canada, au Royaume-Uni et sur internet. Elle détient une maîtrise en arts de la Glasgow School of Art, subséquente à un baccalauréat en art et littérature comparée obtenu à la McMaster University. Elle a été artiste en résidence à la Repton School, Royaume-Uni, où elle s'est prise d'affection pour Top Gear et Jeremy Clarkson, un ancien de Repton. Depuis son retour au Canada en 2007, elle participe activement à la vie culturelle de la communauté artistique de Hamilton et préside actuellement le conseil d'administration de The Print Studio.

Kelly Wood est une artiste basée à Vancouver (BC) et London (Ontario) qui enseigne à titre de professeur adjointe au département des arts visuels à la University of Western Ontario. Au volant de sa BMW 1802 datant de 1974, elle apprécie la sensation que procure une machine bien réglée.

ARTISTES

Steven Laurie est un artiste visuel originaire de Oshawa, ON, aujourd'hui basé à Toronto. Après des études en sculpture/installation (réussies avec mention) à l'Ontario College of Art and Design, il a obtenu une maîtrise en arts visuels à la University of Western Ontario, London. Le Conseil des arts du Canada et le Conseil des arts de l'Ontario lui ont octroyé des subventions d'aide aux projets. Steven Laurie travaille comme directeur de projet au Musée royal de l'Ontario et siège également au Conseil d'administration de la Station Gallery à Whitby, Ontario. Ses œuvres ont été montrées à la Jack Shainman Gallery, NY, à la foire internationale de l'art de Toronto pour MOCCA 900 et au Museum London dans l'exposition Speed Demon.

Suzanne Carte poursuit actuellement une maîtrise en histoire de l'art contemporain au Sotheby's Institute of Art à New York. Elle a récemment travaillé comme conservatrice adjointe à la Art Gallery of York University (AGYU) et participé au développement de programmes de sensibilisation à la Blackwood Gallery et la Art Gallery of Mississauga, ainsi qu'à la coordination de programmes publics et de développement professionnel au sein de l'Ontario Association of Art Galleries. Elle siège au conseil d'administration de C Magazine et assure le co-commissariat de Under New Management avec Su-Ying Lee. Elle est aussi une ex-championne invaincue de la coupe mondiale du combat d'oreillers.

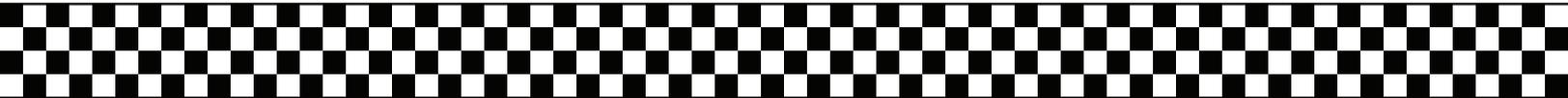
Chris Down détient une Maîtrise en arts visuels de la University of Western Ontario et un Baccalauréat en arts visuels de la University of Victoria. Son travail a été présenté à travers le Canada dans des centres d'art autogérés et des galeries publiques, entre autres récemment à la Art Gallery of Windsor et au Ross Creek Art Centre; auteur de plusieurs essais et critiques pour le compte de galeries, de magazines et pour le Net, Chris Down est aussi professeur de peinture et de dessin à la Mt.Allison University; il vit à Sackville, Nouveau Brunswick, avec sa conjointe, deux fils, un chien et un chat.



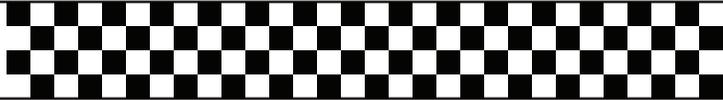
DATE: ____ / ____ / ____

Oil Change Tire Pressure Lubrication

The main body of the form consists of two sections of horizontal lines for writing, separated by a central gap. The lines are evenly spaced and extend across most of the page width.



MAINTENANCE LOG



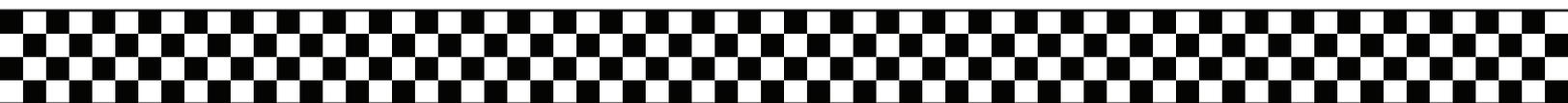
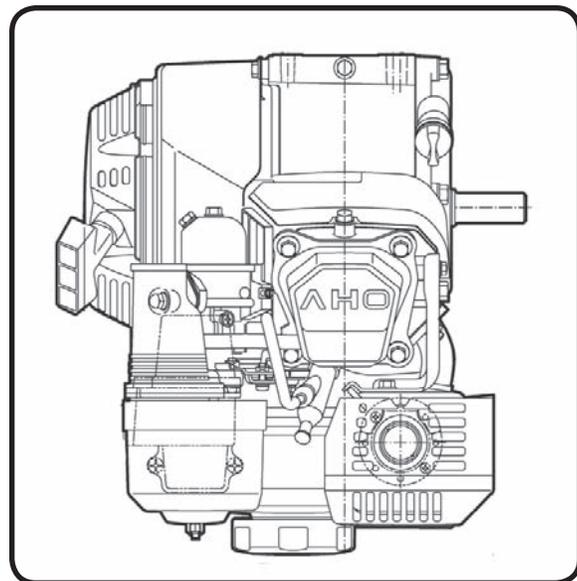
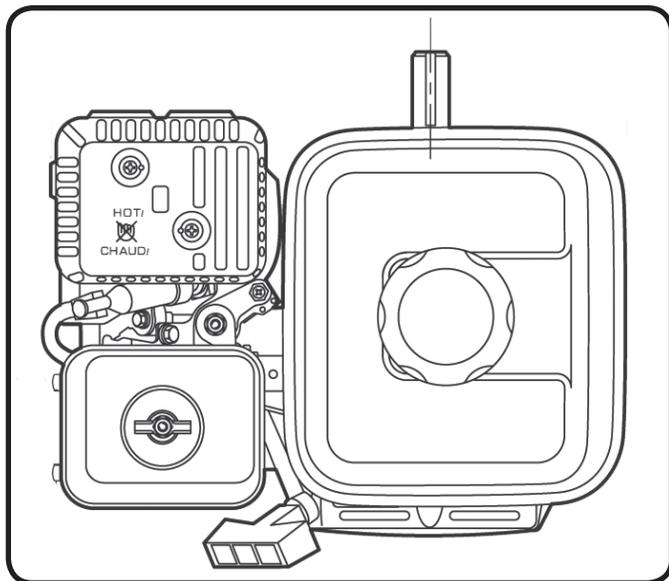
DATE: ____ / ____ / ____

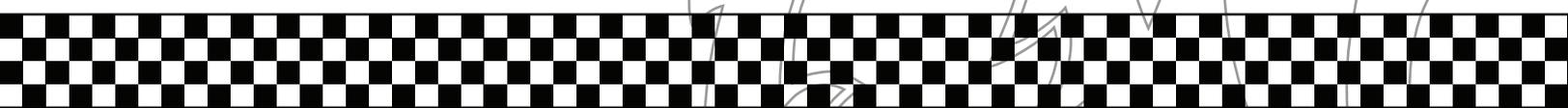
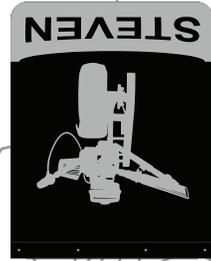
Oil Change Tire Pressure Lubrication

51

© R

70507

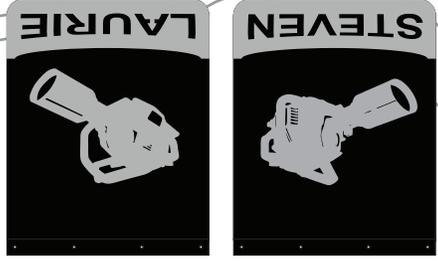




MUDFLAPS

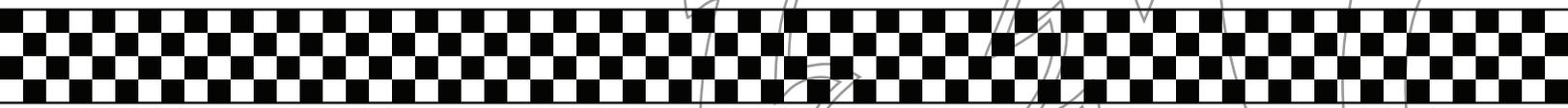


Mudflap Project, 2008-2012





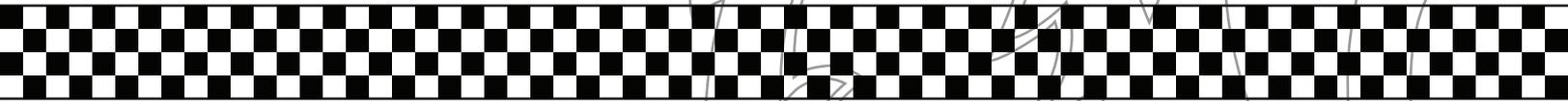
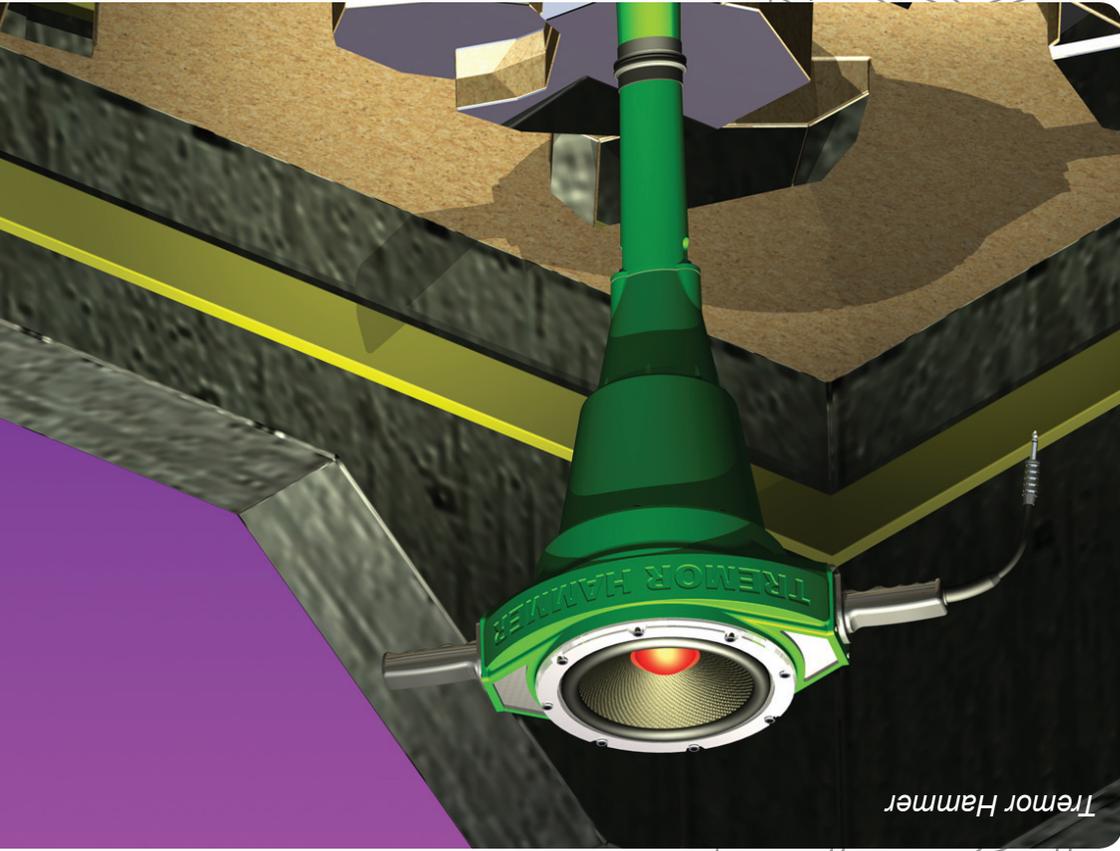
Rawking Chair



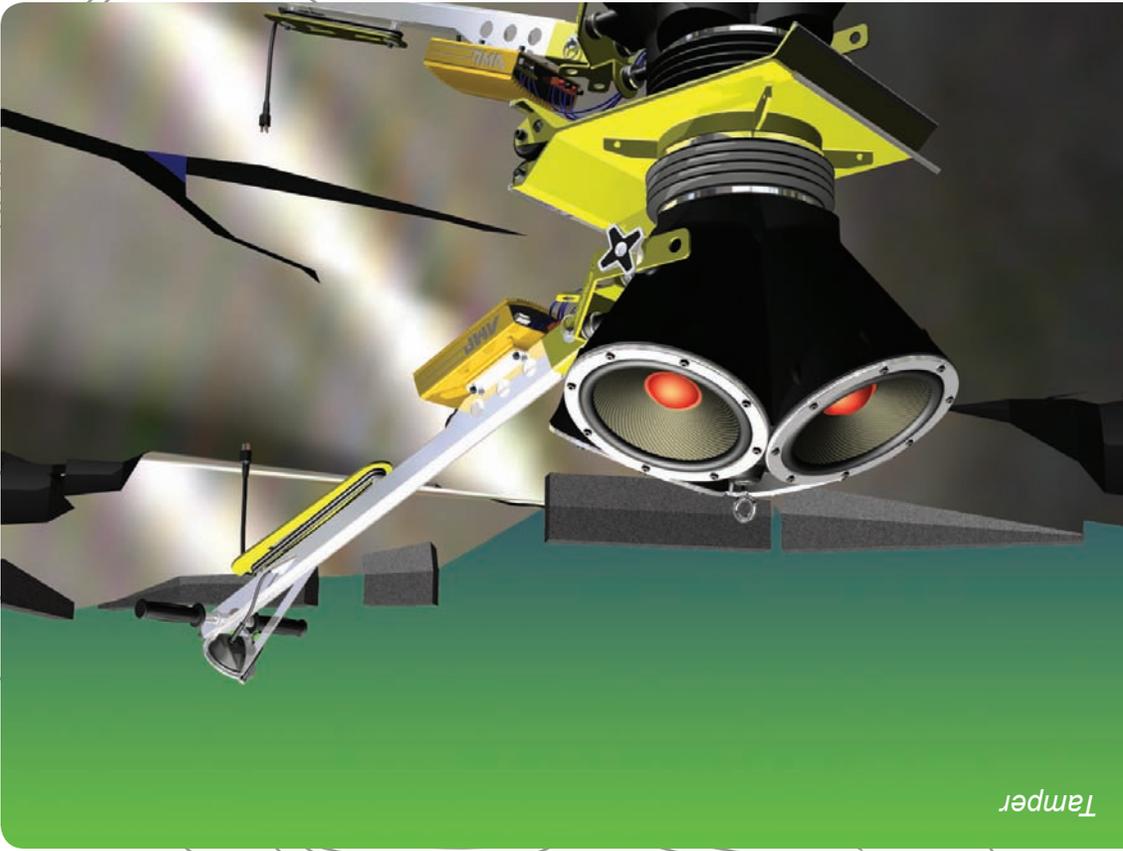
PROTOTYPES

Grave Digging Machine



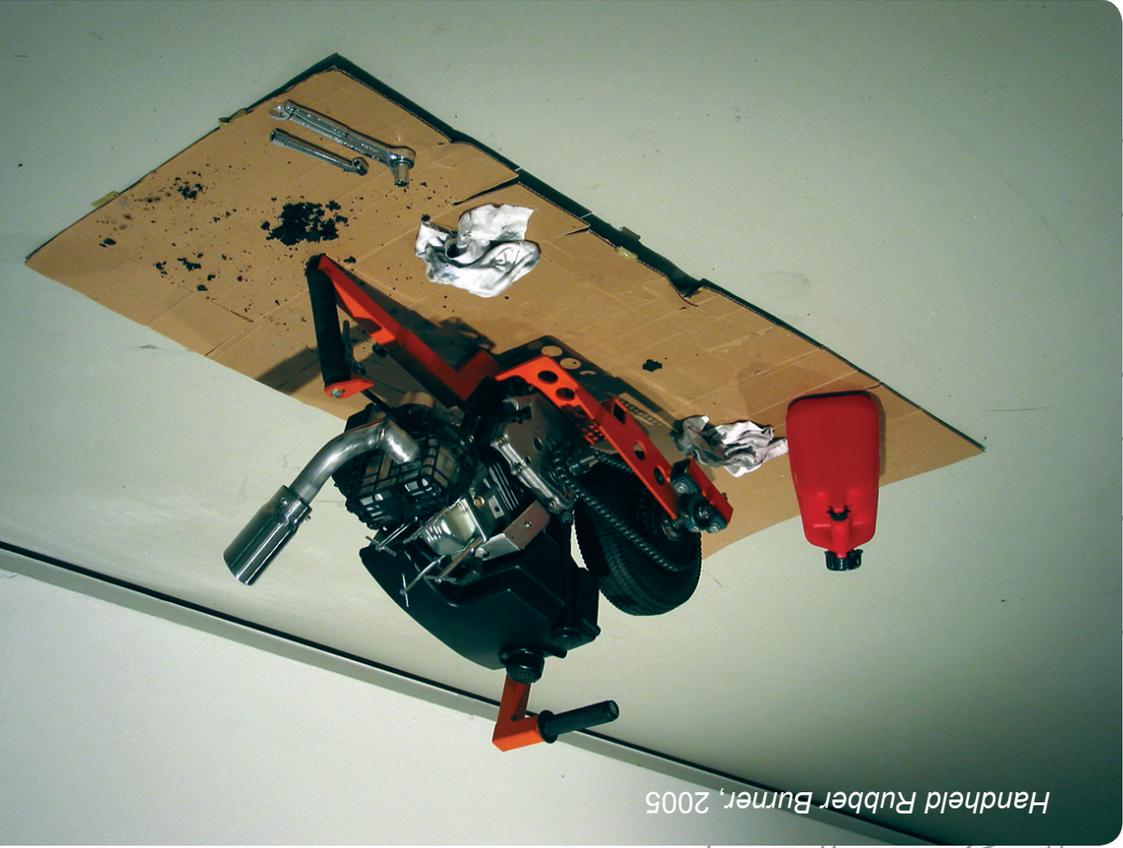


PROTOTYPES

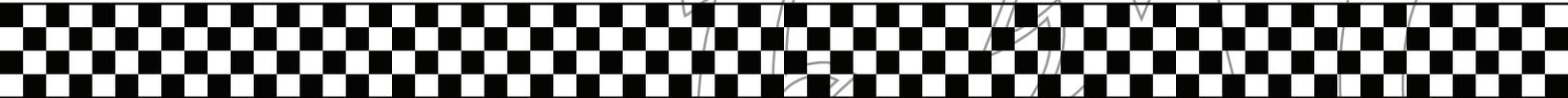


Tamper





Handheld Rubber Burner, 2005



MACHINES

Wild Thing Handheld Reverb, 2005



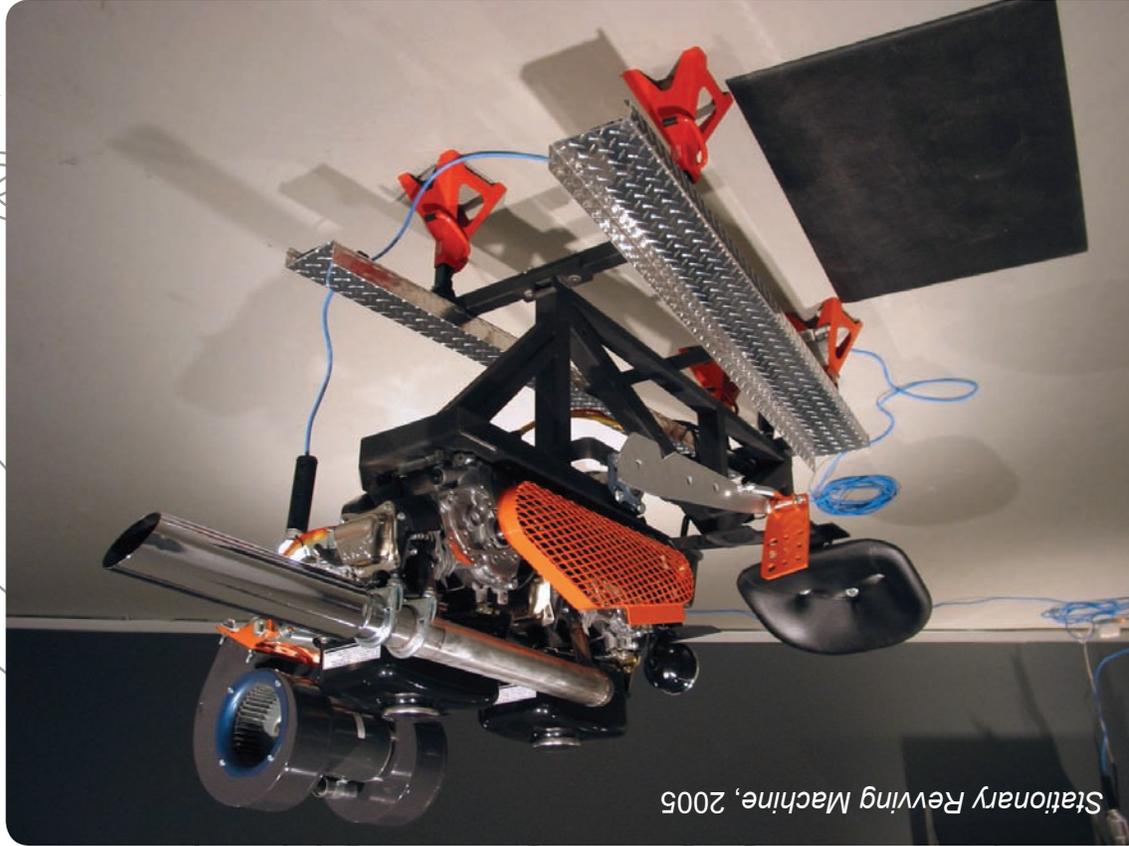


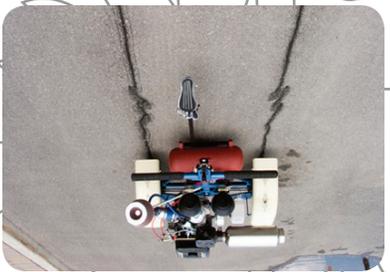
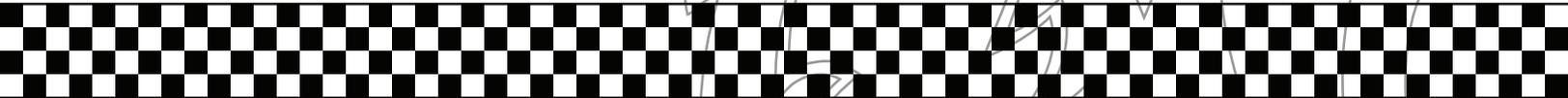
Stationary Rubber Burner, 2005



MACHINES

Stationary Revving Machine, 2005

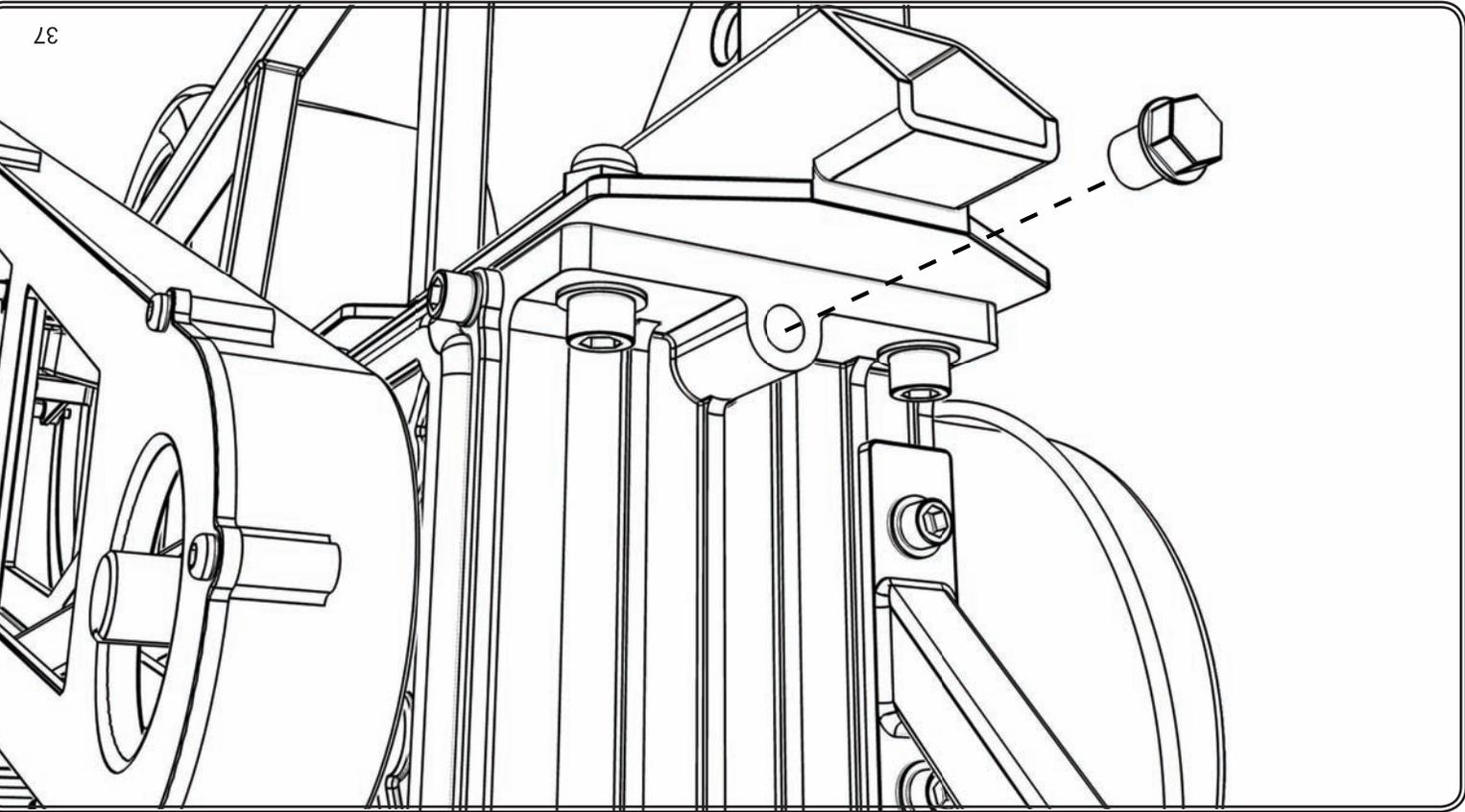




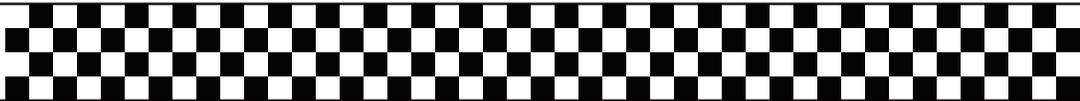
Posi-Track Burnout Machine, 2008

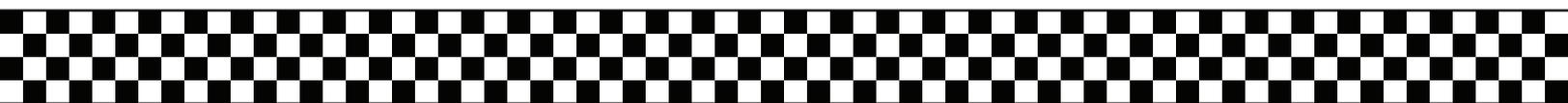
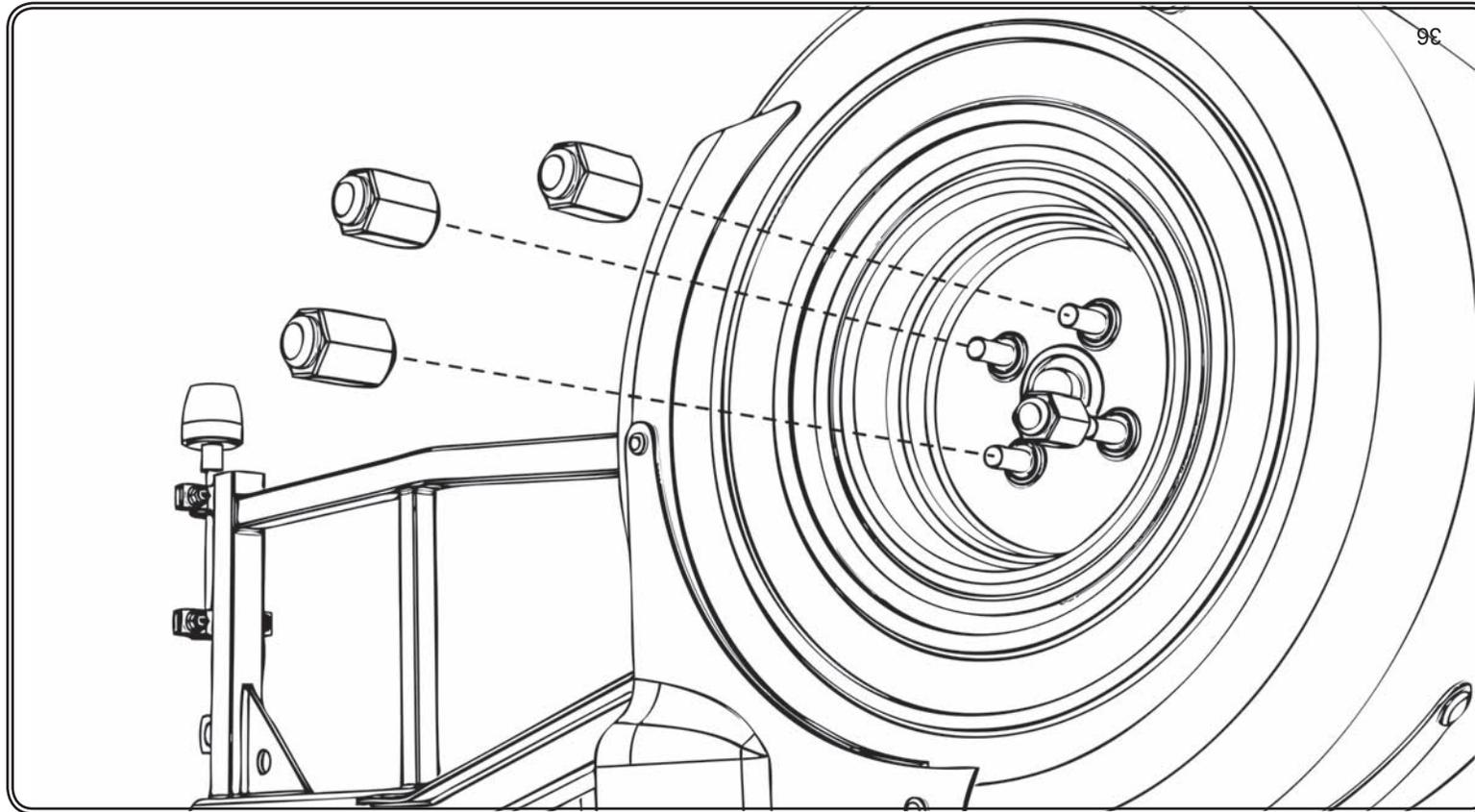
MACHINES





SECTION 4

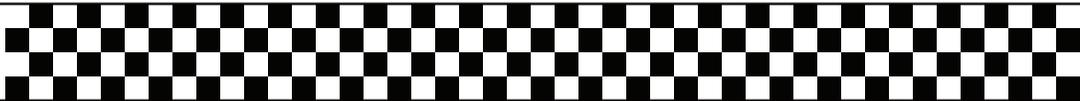


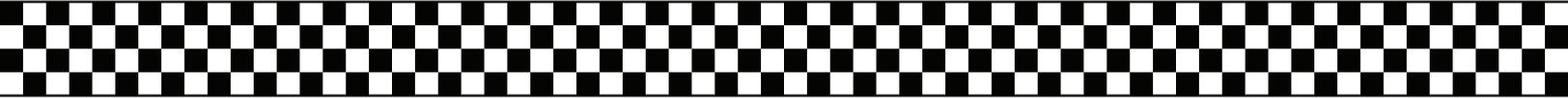


YEAR



SECTION 4





Steve nous amène sur le starting-block de l'évènement:

Sauf que tout se passe au niveau du son, on ne peut pas voir les cercles sur le sol. En fait, avec un pneu en caoutchouc, on peut réaliser un véritable dessin artistique. D'un jour à l'autre, on peut le modifier, on le passe à l'eau et puis on en fait un autre.

C'est de l'art, tout ça. L'art est dans l'œil du regardeur.

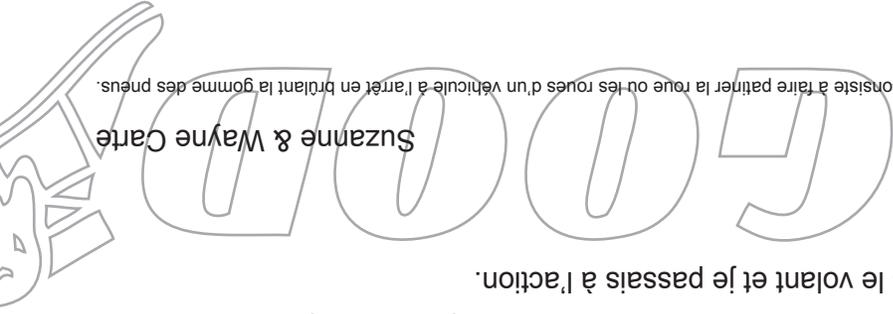
Qu'est-ce que tu penses de ces machines en tant qu'œuvres d'art? Les perçois-tu comme des formes sculpturales?

Leur objectif est de stimuler les sens. Si je me trouvais dans la rue alors que Steve y présente une performance, j'irais la voir sans même me soucier de savoir qui il est. Pendant quelques instants, je serais euphorique à cause de tous les souvenirs qui remontent en moi. Quand l'odeur des burnouts me revient, je les sens jusque dans mes os, ils me ramènent à ces moments où je prenais le volant et je passais à l'action.

Il n'y a rien qui m'excite autant.

Suzanne & Wayne Carte

Le burnout, appelé aussi burn, désigne une action qui consiste à faire patiner la roue ou les roues d'un véhicule à l'arrêt en brûlant la gomme des pneus.

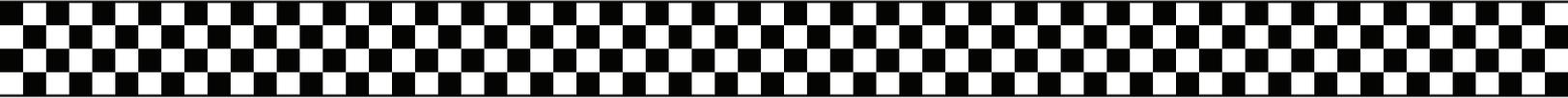


Oui, j'ai vu à l'œuvre. Il est assis en arrière sur un siège de tondeuse et il pose ses pieds dessus. Cette machine-là a quelque chose d'effrayant. À part faire du bruit, qu'est-ce qu'elle peut faire d'autre? C'est un bruit de moteur à deux temps ou à quatre temps doté d'un système de silencieux. Là aussi, c'est une affaire de son, on reconnaît le bruit même si on ne voit pas la machine. Si Steve se trouvait dans un parc et que les gens dans la rue l'entendaient, qu'est-ce qu'ils penseraient? Chaque personne aurait une image différente dans sa tête. Certains penseraient à un cyclomoteur, d'autres à une tondeuse ou à une voiture. Et pourtant il ne s'agit que d'un petit dispositif rectangulaire qui fait du bruit.

Qu'est-ce que le rugissement du moteur prouve? Pourquoi les gens font-ils cela?

Lors d'un événement comme un concert, une course de voitures ou un match de hockey, les organisateurs vont souvent émettre un bruit reconnaissable afin de donner le coup d'envoi, histoire de dire « Tenez-vous prêt, ça va chauffer! ». Les gens savent ce que cela signifie, on n'a pas besoin d'être sur place. On sait que c'est un combat, que c'est un match de boxe, que cela va être du sérieux. C'est comme pour le reste, c'est une signature. On a des frissons à l'idée de ce qui s'en vient.

Le bruit du caoutchouc donne le coup d'envoi, il annonce le début d'une course de Formule 1 ou de hot-rod sur Jarvis Street. C'est le commencement d'un événement. Cela donne des frissons dans le dos.



Ce sont deux choses différentes...

C'était à qui produirait la plus longue trace sur la bonne distance. Il y avait un segment longéant deux blocs d'habitations où on pouvait le faire. Il fallait commencer à un bout et terminer à l'autre. Celui qui y arrivait con-naisait un instant de grâce!

Le beignet est venu plus tard. Personne n'aimait faire cette figure parce qu'on pouvait facilement perdre le con-tôle de sa voiture. On la pratiquait dans les nouveaux centres d'achats ou sur de grands terrains. On ne pouvait pas la faire dans les rues parce que c'était trop dangereux.

Les burnouts sont devenus très populaires en Formule 1 et en IndyCar parce qu'ils fonctionnent comme un rite de passage. C'est une façon de dire: « J'ai gagné cette course, regardez-moi bien. Je vais chauffer ces pneus en tournant sans arrêt sur la piste, je vais vous faire sentir l'odeur de l'échappement et vous allez aimer ça. Je vais brûler ces pneus jusqu'à l'os! »

C'est ce que Steve fait. Il brûle ses pneus jusqu'à ce qu'ils tombent en miettes.

As-tu vu ses machines à vrombir qu'il manipule à la main?

Il aime ses moteurs à deux temps.

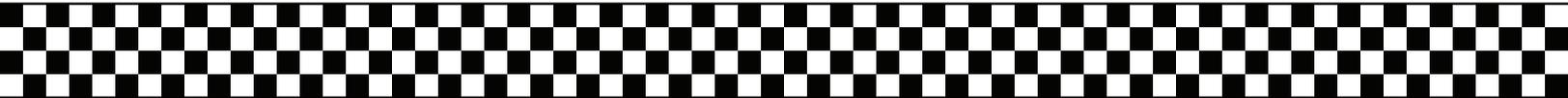
OHIO
Outdoor Power Equipment

SECTION 4

même regarder, on était capable de dire si c'était un Chevell '67, un Nova Super Sport ou un Impala Super Sport. On devinait le type de moteur selon la puissance, la performance ou le couple produit. Evidemment il y avait plein d'amateurs qui prenaient le volant. On pouvait facilement perdre le contrôle et, quand cela arrivait, beaucoup faisaient des accidents, ils bousillaient leur voiture. Cela fonctionnait comme une sorte de rite de passage. Dès que j'ai acheté mon auto, mon Duster, la première chose que j'ai faite, c'est un burnout devant le A&W pour faire savoir aux gens que j'entrerais en scène moi aussi.

L'odeur est excitante ! L'odeur du caoutchouc. Surtout quand elle vient d'un moteur très puissant. Selon l'échauffement des pneus, il y a de la fumée bleue ou blanche qui sort, mais l'odeur est très présente et imprègne l'atmosphère. On ne se contentait pas de parader comme un coq, il fallait marquer son territoire comme le ferait un chat. Ça sentait le caoutchouc et la gazoline brute parce qu'il n'y avait pas de dispositif antipollution. Il n'y avait pas de régulateur, c'était de l'essence pure qui coulait dans ces moteurs. On enlevait le système de filtration et on ajoutait du liquide au carburateur pour obtenir cette odeur particulière. Cela avait quelque chose de grisant, cette combinaison du bruit et de l'odeur.

Donc, le but du jeu, c'était de produire la plus grande trace ou d'inscrire le plus grand nombre de cercles ?



saient de très longues traces de caoutchouc qui pouvaient mesurer dix à douze mètres de long... Au début des années 1970, le bruit est devenu problématique et, avec toutes les nouvelles habitations, on ne pouvait plus le faire. Au point que la police a commencé à surveiller la largeur des pneus et qu'il était désormais interdit de mettre des slicks sur sa voiture. Les policiers vous arrêtaient pour mesurer les pneus de la même façon qu'on contrôle les dimensions d'un bâton de hockey ou le diamètre d'une balle de football lors de compétitions sportives...

C'est quoi, un slick?

Un slick, c'est un pneu très large qui n'a pas de rainure. Sa surface est tellement lisse qu'au moment du burnout, la pression de l'air à l'intérieur du pneu augmente, comme pour un dragster. Le pneu devient alors très collant, ce qui permet de briser de la gomme aussi longtemps que l'on pousse sur l'accélérateur. Mais le pneu ramasse aussi des tas de choses, comme des petits cailloux par exemple.

Les pneus étaient alors beaucoup moins chers. À présent, ils coûtent une fortune.

J'imagine qu'on ne veut plus les user aussi vite aujourd'hui. On va procéder plus sélectivement.

Mais ce qui était bien, c'était qu'on se sentait tellement à l'unisson avec le son et la puissance de chacun de ces moteurs, surtout dans ces endroits de la ville où ces véhicules dominaient, par exemple devant le A&W. Sans

Chaufions la gomme!

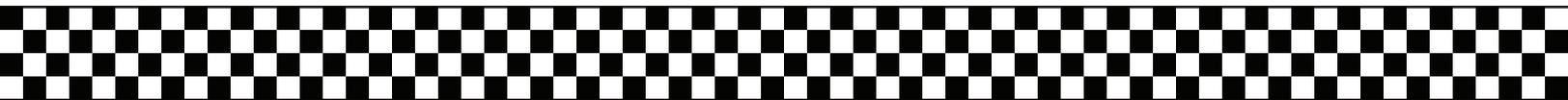
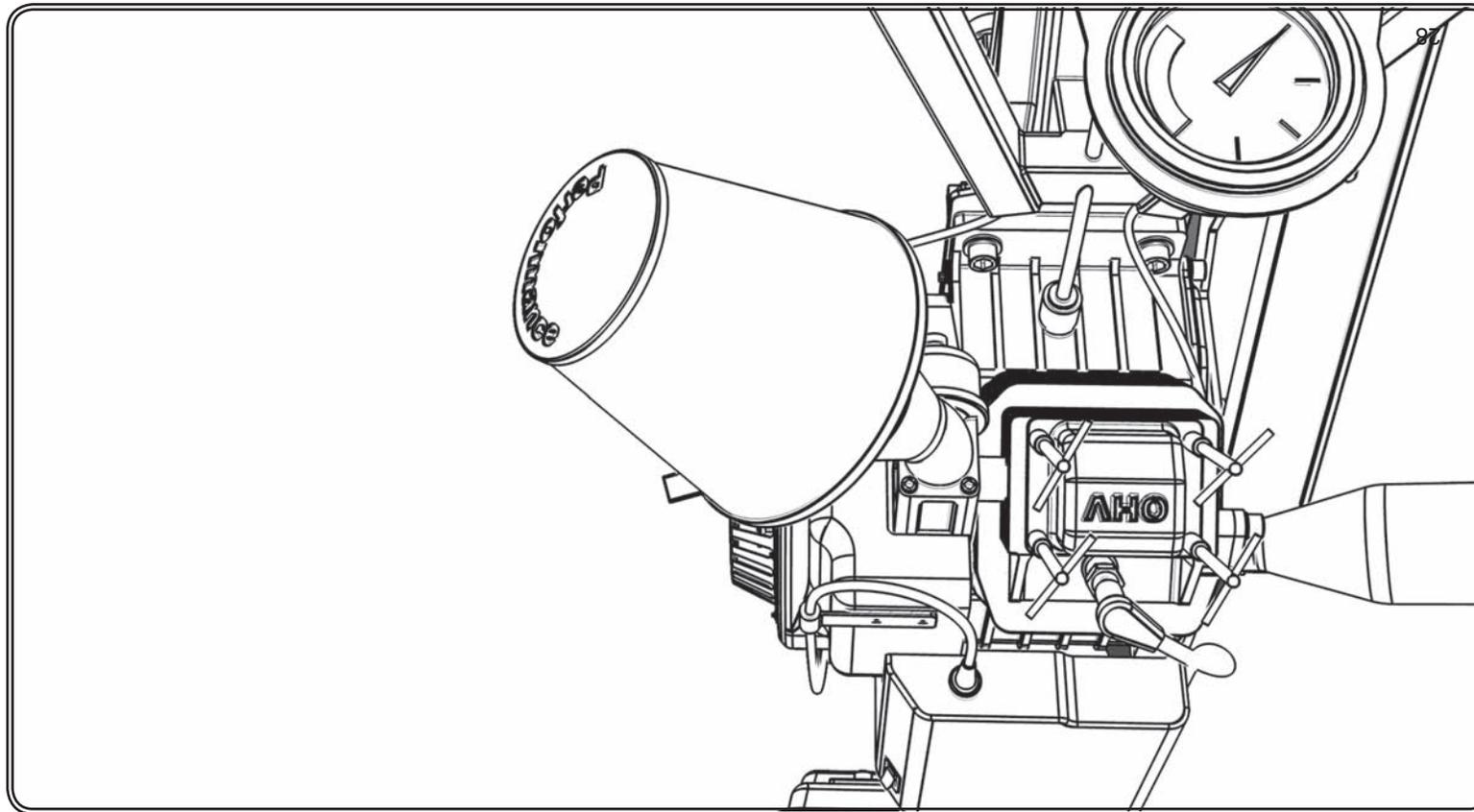
Le jour de la Fête des pères, je me suis assise avec mon père pour parler de la mécanique spectaculaire à l'œuvre dans les œuvres de Steven Laurie. Tout en prenant une bière, nous avons évoqué le moment où la performance croise la « performance » et où le marché de l'art va à la rencontre de l'industrie automobile.

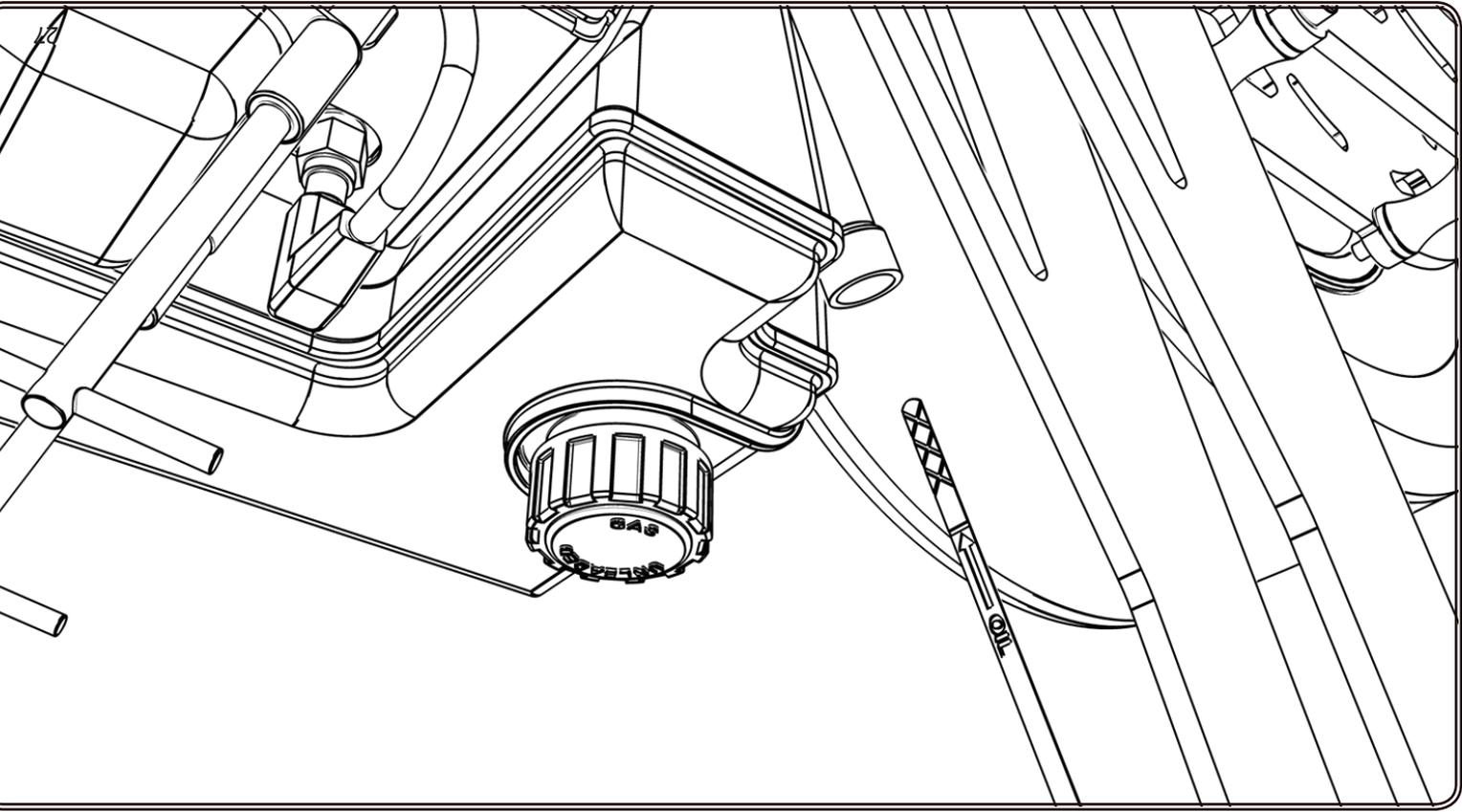
Durant ta jeunesse à Hamilton, t'est-il arrivé de faire des burnouts?

Oui, on le faisait quand on s'était acheté une voiture de course neuve ou usagée.

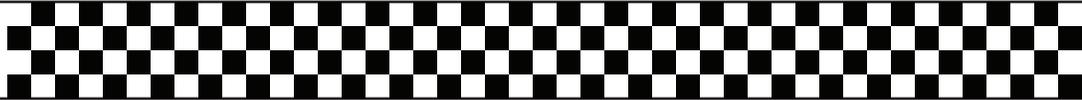
Si c'était un modèle puissant, on mettait son point d'honneur à l'emmener jusqu'à l'un de ces restaurants devant lequel stationnaient tous les muscle cars du coin. Comme la police était assez tolérante, on pouvait faire un superbe burnout et se faire apporter, toujours assis au volant de sa voiture, des choses à manger, même par le personnel qui servait les hamburgers chez A&W, à l'époque où les filles circulaient en patins à roulettes. Les gens se tenaient aux aguets et regardaient, excités par le spectacle.

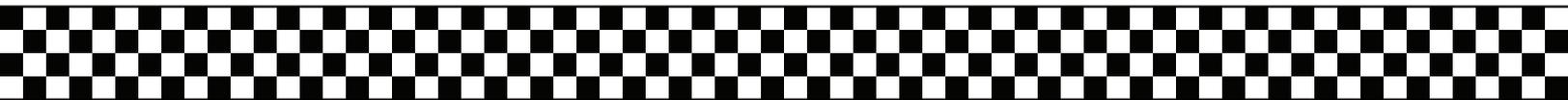
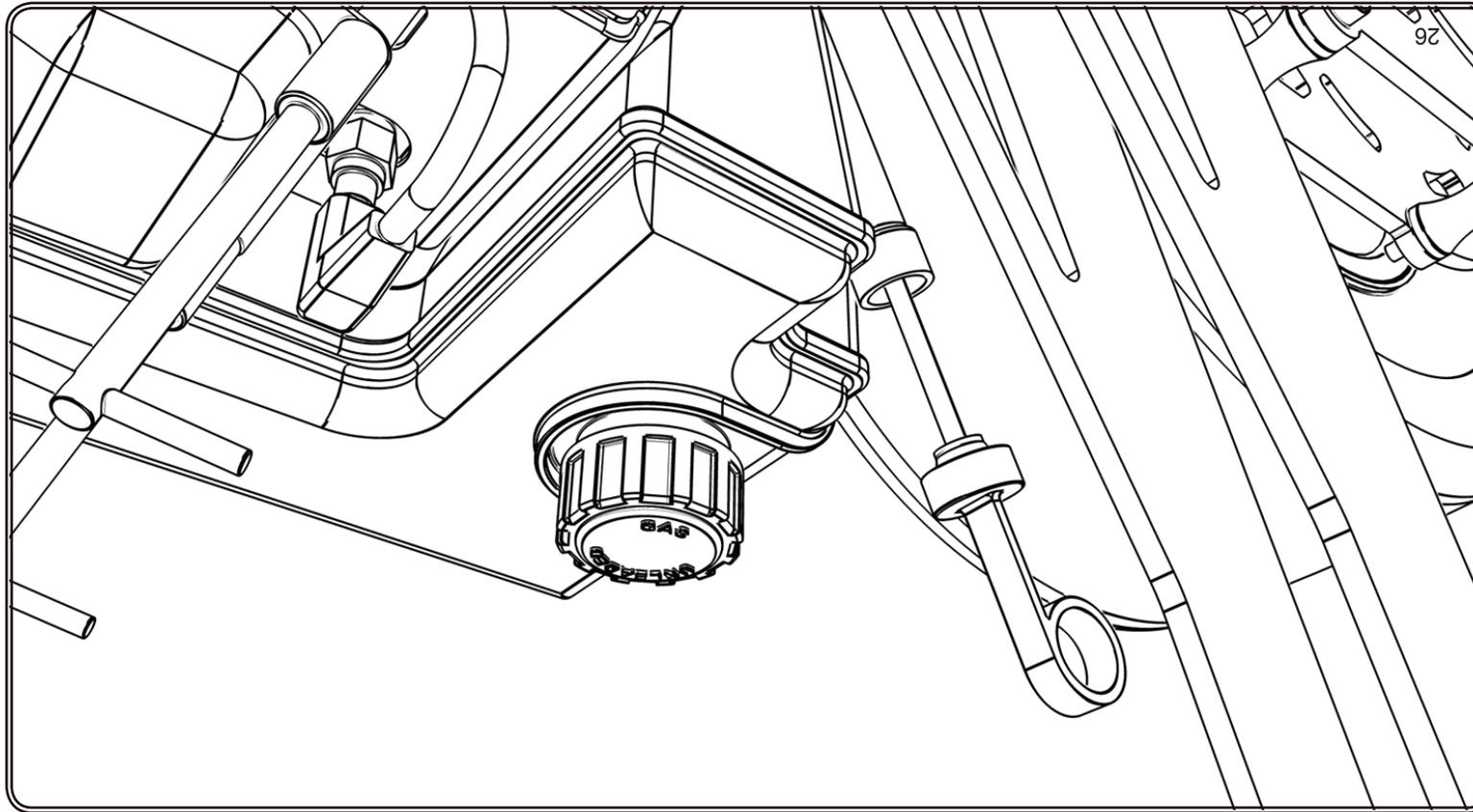
C'était si courant qu'à un moment donné, chacun pouvait dire de quelle voiture il s'agissait sans tourner la tête, reconnaissant le bruit fait par un 400 pouces cube, un 360 ou un moteur Hemi super gonflé. Certains véhicules avaient un carburateur à quadruple corps et des choses comme ça et, quand ils brûlaient de la gomme, ils lais-





SECTION 3

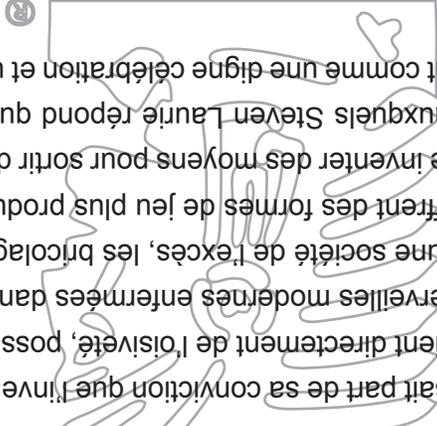




SECTION 3

ils suburbains en machines à cracher des gaz : à travers celles-ci, Laurie défie l'idée que la fin des usines du Golden Horseshoe signifiera la fin du travail, de l'art ou de la vie. Alors que les industries lourdes de Hamilton ont fermé leurs portes au cours des dernières décennies et que l'économie de la ville s'est ouverte à l'éducation, à la santé et aux arts non industriels, l'élan d'invention inutile qui habite ses machines peut générer de nouvelles possibilités de travail et de vie, dans cette ville canadienne comme dans beaucoup d'autres.

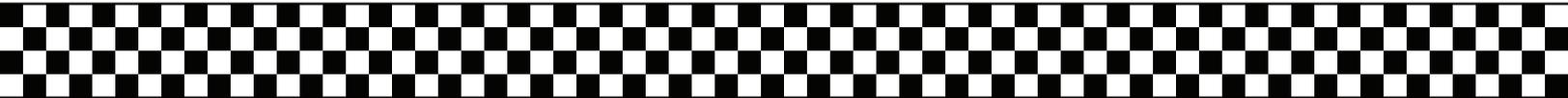
Dans son autobiographie posthume, Agatha Christie faisait part de sa conviction que l'invention ne puise pas son origine dans la nécessité : « L'invention à mon avis provient directement de l'oisiveté, possiblement de la paresse aussi.⁷ Si les collections d'anciennes reliques et de merveilleuses modernes enfermées dans les cabinets et les Wunderkammer de l'élite victorienne laissaient présager une société de l'excès, les bricolages des individus plus humbles qui consacrent leurs loisirs à la mécanique offrent des formes de jeu plus productives et plus puissantes. Avec de l'indulgence et du temps, ils peuvent encore inventer des moyens pour sortir des problèmes actuels de pertes d'emploi et d'accroissement de la pollution auxquels Steven Laurie répond quant à lui sous forme de machines qui sont la joie et la folie incarnées et s'offrent comme une digne célébration et une promesse pour le futur.



Stephanie Vegh

Laurie

Agatha Christie, *An Autobiography*, London, Collins, 1977. Notre traduction.



mortels propre à susciter à la fois un sentiment familier et, dans le cas de ses objets, un parfum menaçant de folie destructrice qui conjuguent tant bien que mal leurs forces à des fins inexistantes et déconcertantes faisant fi de la société. Le fait de privilégier pour ce jeu chaotique des matériaux trouvés dans les garages de banlieue au détriment de l'atelier du maître est la séquelle contemporaine de révolutions qui ont vu tant de monuments en pierre et en bronze se renverser au nom d'idéaux égaillitaires:

« À bien regarder les signaux qui ont accompagné la naissance de ce nouveau siècle, on pourrait conclure que nous vivons désormais une époque qui se définit par la disparition de monuments et par l'effacement de symboles – un siècle acéphale.»⁶

La tronçonneuse qui décapiterait les figures de proue de l'industrie sans âme est, dans le travail de Laurie, une vaine éruption de vapeurs d'essence et de bruits qui préfère affirmer son pouvoir dans la possibilité de l'invention. Comme le pouvoir des rois et des tyrans, les volutes de caoutchouc brûlé dans le béton par ses machines se volatiliseront alors que les moteurs laisseront échapper une berceuse de frustration muette qui bruirra depuis la radio de l'automobile. Mais ce rodéo motorisé de la classe ouvrière est loin d'avoir parcouru son chemin.

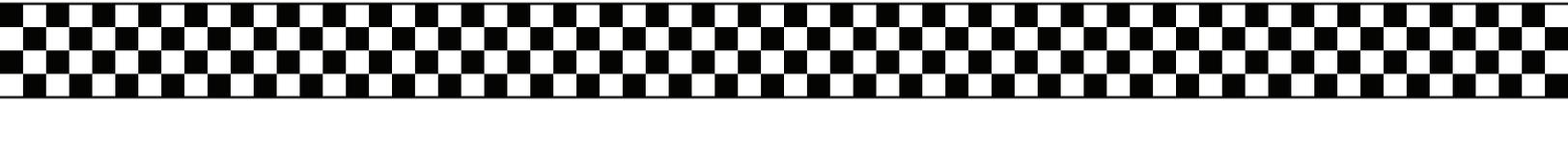
Steven Laurie rachète le labeur de l'individu qui peine dans le crépuscule postindustriel, dépassé par les marchandises fabriquées en masse – fruit de ses efforts – et par le gaspillage qui y est associé. La menace que représente cet héritage matériel décadent se retrouve à la fois exacerbée et calmée par le recyclage des out-

SECTION 3

nique qui hantait les garages de la banlieue de Whitby et les fameux réparateurs d'hommes où il a grandi; il parle aussi des travailleurs de nuit qui consacrent leur temps libre à réparer de vieilles voitures. Lorsque le gagne-pain repose sur une division fragmentaire du travail, la chose que l'on désire le plus n'est pas seulement la possibilité de travailler pour son propre intérêt, donc de l'autre côté de la fameuse dichotomie de Lapham, mais aussi la perspective de se reposer et de s'approprier son métier comme un tout, de la conception à la fabrication.

Comme une vieille voiture de course amoureusement polie, les machines performantes de Steven Laurie portent son imprimatur à travers leur conception, leur création et leur utilisation; elles exploitent les « abstractions de mouvement et de force » qui prédominent dans le labeur et le passe-temps du travailleur masculin. Non seulement les moteurs placés au cœur de ses sculptures rendent-ils hommage au bourdonnement effervescent des machines, mais surtout ils tiennent en suspens les moments les plus sédentaires de la vie de ces machines. Le bourdonnement continu du moteur de Laurie ne poursuit aucun but précis sauf celui de brûler du caoutchouc sur la route, dans une course où les freins hurlent constamment. Non tournées vers la productivité, ses inventions représentent plutôt un temps d'arrêt reformulé en rugissement de vie.

Les chevaux-vapeur des objets de Steven Laurie s'inspirent du déclin progressif de l'âge d'or de l'industrie de l'Ontario tout en revendiquant pour l'installation fondée sur l'objet une esthétique de la pauvreté. En faisant descendre la sculpture du piédestal qui l'amplifie, Laurie confère à son travail une simplicité du commun des



vingt mille le nombre de travailleurs assignés à la construction de la Pyramide de Kheops (Khufu), sans qu'on soit arrivé à se mettre d'accord sur les compensations et les droits dont ils bénéficiaient. La réalisation d'importantes ambitions humaines exige toujours le travail collectif d'une multitude de gens qui peinent dans l'obscurité sur les parties infinitésimales d'une tâche: on a ainsi dénombré 400 000 travailleurs impliqués dans le lancement de la navette Apollo 11.

La question de savoir si les anges anonymes qui ont dansé au sommet d'une fusée ont retiré plus de satisfaction de leur labeur que ceux qui ont consacré leur énergie à la fabrication d'épingles n'a pas retenu l'attention des historiens du progrès humain.

En dehors de sa transformation en babioles et en monuments, il y a un autre effet de civilisation généré par le travail dans le calme méditatif de la tâche répétitive. Aussi bien des humbles moines que des intellectuels décadents ont témoigné du bénéfice spirituel procuré par le travail manuel et sa valeur de sanctuaire pour l'intériorité est bien connue de ceux qui se réfugient dans le jardinage, le tricot, la cuisine et la couture par plaisir plus que par nécessité. Auteur de *A River Runs Through It*, 1976 (La rivière du sixième jour), Norman Maclean se rappelle à quel point il trouvait dans le travail répétitif du bûcheron « quelque chose de beau lorsque l'on travaille ensemble – parfois, on oublie ce que l'on fait et on se perd dans des abstractions de mouvement et de force.⁵ En évoquant les origines col bien de son travail, Steven Laurie fait référence aux passionnés de la méca-

5 Norman Maclean, "Logging and Pimping and 'Your Pal, Jim,'" *The Norman Maclean Reader*. Chicago & London, The University of Chicago Press, 2008. Notre traduction

SECTION 3

intérêts autres que les siens.³ C'est plutôt la seconde catégorie qui a façonné le secteur manufacturier du Golden Horseshoe et d'autres régions depuis la Révolution industrielle ; alors que la demande augmente avec la croissance démographique mondiale, la capacité de s'approvisionner lui-même a été retirée des mains de l'individu qui est désormais formé uniquement dans les micro-secteurs les plus spécifiques et les plus infimes de la création. Cette division du travail a été observée dès le début de l'époque des Lumières par l'économiste écossais Adam Smith dans son ouvrage le plus célèbre, *Richesse des Nations*. Son essai crucial aborde le fait qu'il est impossible à un individu d'assumer la profession et l'identité d'épinglier lorsque la production des épingles a déjà été parcellisée en nombreuses sous-catégories de « tâches spécifiques » :

« Un ouvrier tire le fil à la bobine, un autre le dresse, un troisième coupe la dressée, un quatrième empoigne, un cinquième est employé à émoudre le bout qui doit recevoir la tête. Cette tête est elle-même l'objet de deux ou trois opérations séparées : la trapper est une besogne particulière ; blanchir les épingles en est une autre ; c'est même un métier distinct et séparé que de piquer les papiers et d'y bouter les épingles. Enfin, l'important travail de faire une épingle est divisé en dix-huit opérations distinctes ou environ, lesquelles, dans certaines fabriques, sont remplies par autant de mains différentes, quoique dans d'autres le même ouvrier en remplit deux ou trois. »⁴

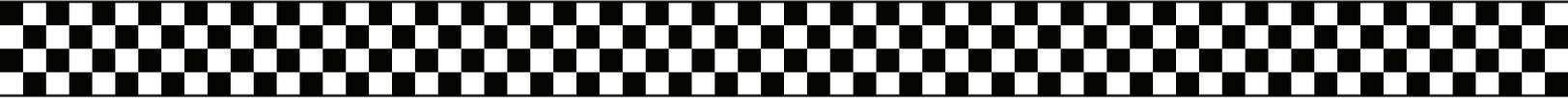
Cette division du travail n'est ni nouvelle ni menacée d'obsolescence. Les recherches évaluent à quelque

3

4

Lewis H. Lapham, 'The Servant Problem', *Lapham's Quarterly*, Vol. IV, No. 2 (Printemps 2011). Notre traduction.

Adam Smith, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Livre 1, Traduction Germain Garnier, 1881, page 17 du document numéroté du texte, produit par Jean-Marie Tremblay et disponible à http://classiques.uqac.ca/classiques/Smith_adam/richesse_des_nations/livre_1/richesse_des_nations_1.pdf



machines de la classe ouvrière créées par Steven Laurie.

Les sculptures cinétiques de Laurie trouvent parfaitement leur place dans les murs de Hamilton Artists Inc où on peut les voir aujourd'hui. Dans un discours adressé à la Chambre de commerce de Hamilton en 1954, le président de Westinghouse Canada, Herbert H. Rogge, a qualifié la ville de Hamilton de « clou » majeur pour le Golden Horseshoe. Cet arc de villes qui bordent le Lac Ontario depuis Oshawa, la ville natale de Laurie, jusqu'à la rivière Niagara trouve dans Hamilton son principal creuset d'activité, connu pour son industrie de l'acier, son transport maritime et son hydro-électricité distribuée vers l'ouest depuis St.Catharines via le canal Welland. Avec l'arrivée des usines Stelco en 1910 et Dofasco en 1912, toutes deux à l'origine d'une forte croissance démographique, Hamilton a tôt fait de produire soixante pour cent de l'acier du Canada et d'instaurer dans sa population une forte sensibilité ouvrière. La perspective alléchante de disposer d'une énergie bon marché a encouragé l'implantation à Hamilton de nombreuses activités industrielles qui ont fourni aux hommes et aux femmes de la ville beaucoup d'emplois tout en leur offrant paradoxalement très peu de moyens différents de gagner leur vie.

« Les tâches professionnelles sont aussi innombrables que les crêtes des vagues dans l'océan », affirme Lewis H. Lapham dans un préambule à une étude du Lapham Quarterly sur les écrits consacrés au thème du travail. « Mais elles se répartissent en gros entre les emplois tournés vers l'intérêt personnel et les emplois liés à des

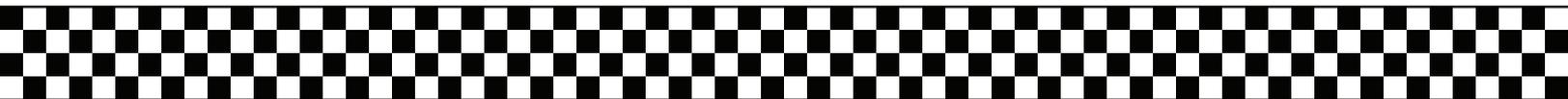
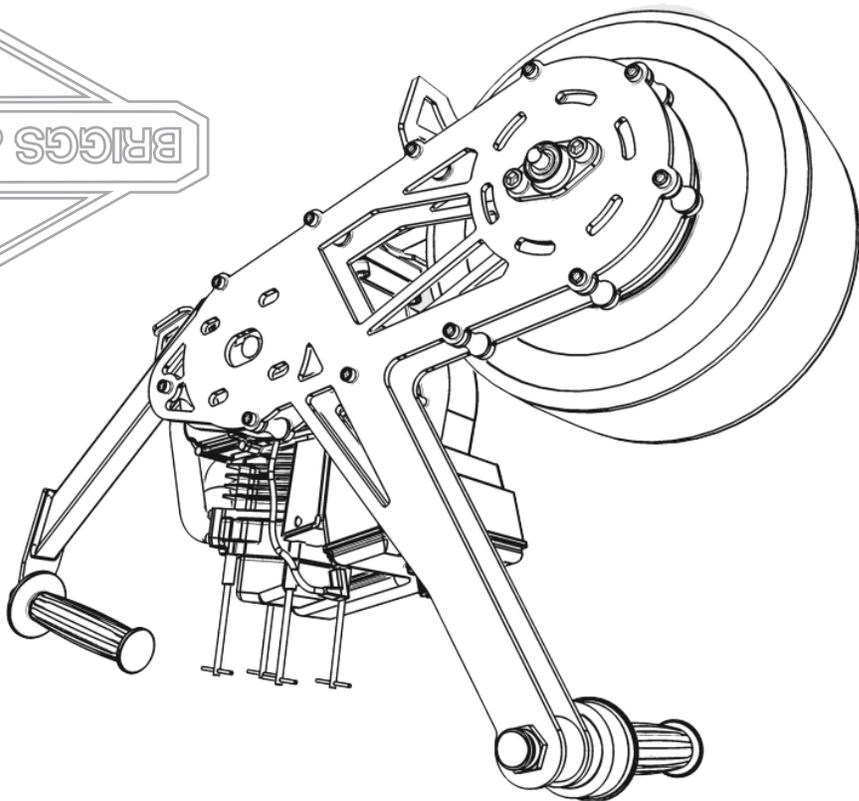
Entre Travail et Loisir

Steven Laurie et la Conscience de la Classe Ouvrière

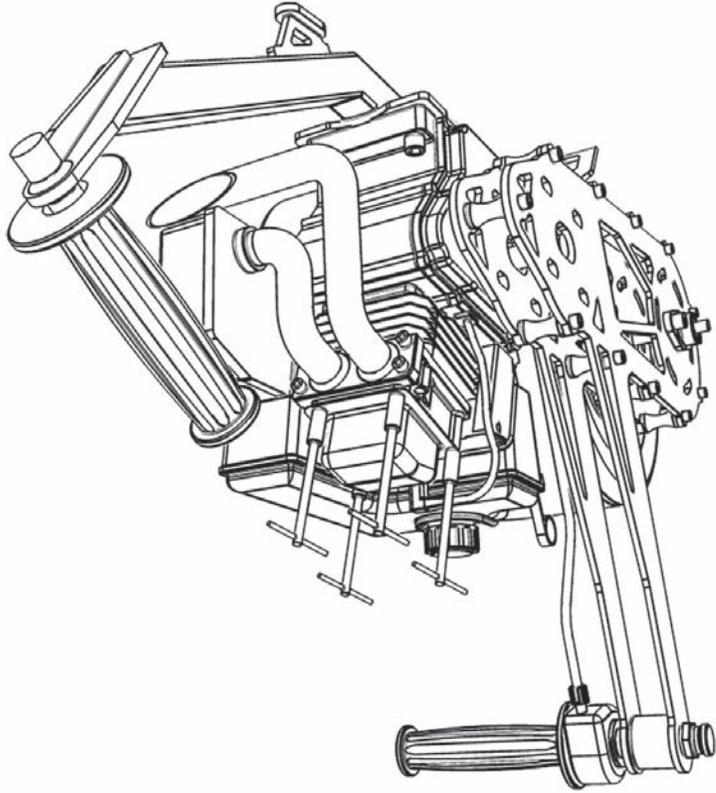
De la peinture à la sculpture, du tissage à la maçonnerie, il fut une époque où les arts et les métiers étaient tous considérés comme des actes artistiques qui relevaient du besoin fondamental universel de créer et incluaient toutes les formes de fabrication « faites à la main », ainsi que l'étymologie latine du mot manufacture le signale. Pas plus tard qu'au siècle dernier, l'ingénieur et inventeur Buckminster Fuller se plaisait à ranger Henry Ford parmi les plus grands artistes de son temps en justifiant son choix par la mécanique parfaite de production et de distribution grâce à laquelle « l'automobile Ford, a réussi non seulement à pénétrer entièrement le marché, mais aussi à devenir le symbole de l'automobile dans le monde. »¹

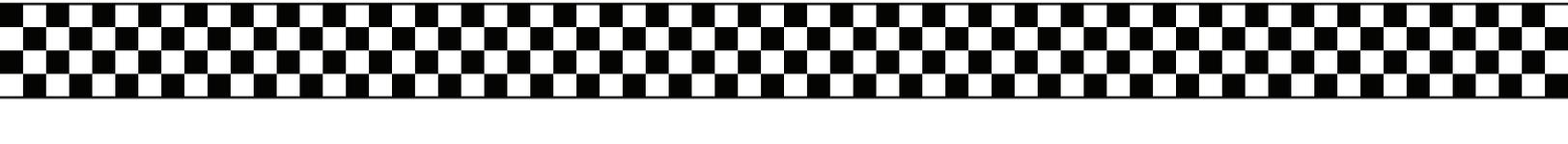
Comme Sol LeWitt l'a affirmé un jour, l'idée peut être la machine qui fait l'art, mais c'est toujours la main humaine qui opère la machine pour réaliser l'idée, qu'il s'agisse des instructions données à distance par LeWitt au sujet d'une peinture murale ou d'une Ford Modèle T fabriquée en usine. Mais là où un simple coup de crayon d'un assistant de galerie peut authentifier l'origine de fabrication d'une œuvre, la main de l'ouvrier est symboliquement coupée par la machinerie qu'il sert. Ces attelages sans chevaux ne portent aucune trace de la main de l'ouvrier; ce sont précisément cette perte - qui a séparé la fabrication manuelle du domaine des arts - et cet écart dans l'accomplissement du travail, qui trouvent une réconciliation dans les reconfigurations inventives de

¹ Laura Hopman, 'Unmonumental: Going to Pieces in the 21st Century,' Unmonumental: The Object in the 21st Century, London & New York, Phaidon Press Inc., 2007. Notre traduction.



SECTION 2





de déménagement PACART. Circulant toujours à travers l'Amérique du Nord, ses bavettes garde-boue ont ainsi été aperçues sur la route par des milliers d'automobilistes sur les autoroutes et dans des relais routiers situés loin de la plus proche galerie. De cette façon, son travail réussit à entrer en contact avec un large éventail de spectateurs, des artistes visuels aux amateurs de véhicules personnalisés et de heavy metal, en passant par les camionneurs.

Laurie a grandi dans la banlieue de Oshawa, Ontario – une ville directement confrontée au cycle de prospérité suivie de déclin qui a marqué l'industrie de l'automobile – mais son travail ne se limite pas à pasticher les valeurs des cols bleus. Il se lit comme un hommage vibrant à la classe ouvrière qui l'a façonné et comme une critique acérée de l'épidémie d'affluenza qui sévit de nos jours en Amérique du Nord. Nous avons beau vivre une ère de grandes avancées techniques où la société croule sous les gadgets offerts à des prix imbattables, tout indique que notre mode de vie est intenable et que nous nous trouvons au seuil d'une catastrophe économique et environnementale. Aussi évaluateurs qu'ils soient sur le plan affectif, les projets de Laurie attirent aussi notre attention sur le troublant paradoxe que le moteur à combustion interne en est venu à représenter.

SECTION 2

(2005), une tronçonneuse modifiée pourvue d'un tuyau arrière d'échappement chromé sur lequel ont été peintes des flammes, le goût de Laurie pour la personnalisation rappelle fort le kit-bashing, dans lequel les passionnés de modélisme mélangent et utilisent les pièces de différents kits vendus dans le commerce pour fabriquer leurs propres modèles hybrides.² Alors que beaucoup de ses pièces peuvent s'acheter directement chez Princess Auto, l'artiste les réassemble soigneusement de telle manière que la forme éclipse la fonction. Chaque engin évoque allégrement notre fascination pour les innovations des passionnés de mécanique qui oeuvrent discrètement dans leur sous-sol et leur garage à la fabrication de prototypes ratistolés.

Avec le *Mud Flap Project* (2008-), Laurie donne à son travail une autre orientation. L'artiste a conçu 55 paires de bavettes garde-boue en caoutchouc sur lesquelles il a indiqué fièrement son nom, surmonté de silhouettes emblématiques en lien avec sa pratique artistique. À la fois satirique et autopromotionnel, ce projet constitue aussi une méthode de diffusion plutôt ingénieuse.

« Avec un de mes amis, nous étions assis un jour sur le trottoir et nous nous demandions tout haut quel effet cela aurait d'obliger les gens qui ne parlent pas d'art habituellement à entrer dans une galerie ou à s'intéresser à une exposition d'art ».³

Pour réaliser cet objectif, Laurie a offert gratuitement ses bavettes garde-boue à tout chauffeur de camion ou toute compagnie utilisant des camions gros porteur qui en ont fait la demande, y compris l'entreprise

ment vide qu'il est devenu. Pourtant, les voitures et motos de course s'affirment toujours comme des objets de l'efficacité et du désir fabriqués en masse et les œuvres de Laurie puisent leur énergie dans cette même ingéniosité et ce même goût du spectacle qui ont inspiré à des jeunes hommes leurs premières tentatives de modifier et de personnaliser leurs véhicules.

Donut Machine (2007) – version raffinée du *Handheld Rubber Burner* (2005) qui précède – rend hommage à la frénésie et au bruit des courses de rue illégales. Installée sur un gros pneu propulsé par un moteur de 10 chevaux, la machine est un engin opéré à la main, qui ressemble plus à un rotoculteur qu'à un chopper personnalisé. Faisant fi de l'absurdité de la chose, Laurie s'est attaché à parfaire les détails, du silencieux en acier inoxydable aux protégés-chaines chromés, sans oublier le garde-boue unique et le bloc-moteur couleur orange. Pour expliquer l'œuvre dans toute sa réalité, il faut voir l'artiste – vêtu de son T-shirt personnalisée et coiffé de sa casquette de base-ball – en train de lutter avec sa machine dans le stationnement de la galerie d'art. Faisant énergiquement vrombir son moteur, la Donut Machine rugit bruyamment tout en crachant des nuages de fumée bleu gris pendant que Laurie inscrit sur le sol une grosse trace noire de caoutchouc brûlé en forme de cercle. L'héroïsme de la performance est délibérément miné par la futilité du geste et par l'effort qui y est consacré.

Si les œuvres de Laurie incarnent la manipulation et la stylisation des engins à moteur personnalisés, leurs accomplissements n'en restent pas moins faibles. À l'instar du *Wild Thing Handheld Rever*

SECTION 2

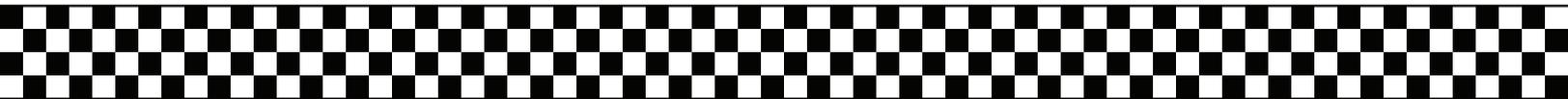
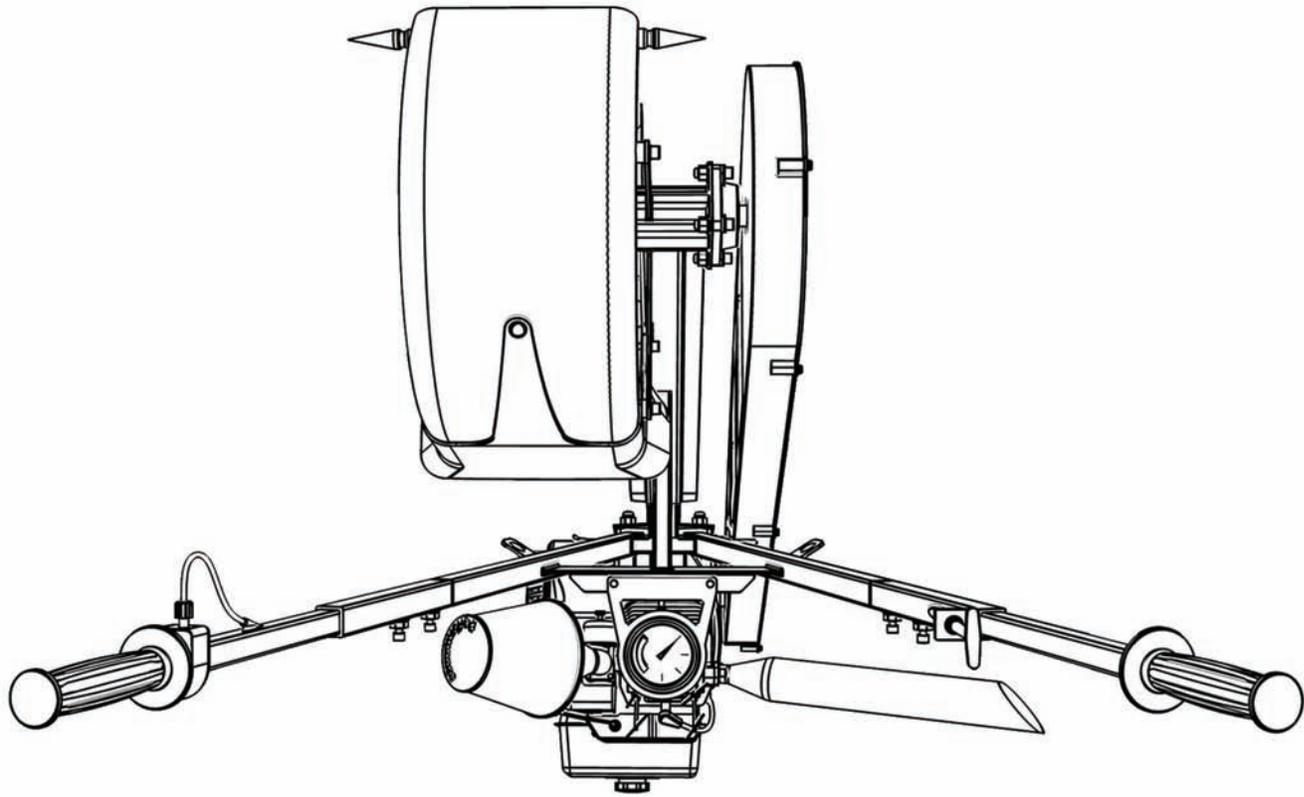
Je suis juste ici pour l'essence!

Inspirées de la passion locale pour les voitures de course et les courses de rue, les œuvres flamboy-

antes de Steven Laurie raniment l'attrait original du Pop art des années 1960. Tel un Robert Indiana de notre époque, Laurie s'approprie des éléments aussi triviaux que des autocollants pour voitures de course modifiées ou des peintures brillantes pour fabriquer ses ersatz de machines. Le Pop art est né durant cette époque bête de bonheur et de prospérité débridés où l'économie solide, les emplois sûrs et bien payés dans l'industrie et les réserves apparemment illimitées de combustibles fossiles laissaient espérer l'avènement prochain d'une société sans classe. Par contraste, le travail de Laurie a pris forme dans la foulée des compressions et délocalisations d'emplois des années 1990 alors que la récession et la crise immobilière de 2008 continuent d'avoir des répercussions. Si l'après-guerre a bien représenté une période d'expansion, les œuvres de Laurie en seraient plutôt l'antithèse: l'échéec tangible, l'inévitable gueule de bois qui suit une orgie d'utopies.

L'automobile a été l'emblème de cette promesse. Les trois gros constructeurs automobiles – Ford, GM

et Chrysler – ont incarné l'apogée du boom économique de l'après-guerre. Les activités industrielles de Detroit sont le point culminant de la puissance économique américaine et, par conséquent, de la vitalité et de la prospérité dont ont bénéficié, de Windsor à St.Catharines, les employés (et leurs familles). Dès les années 1980 cependant, le Rust Belt est tombé en disgrâce, de moteur économique puissant qu'il était à la coquille pratique-



SECTION 1

travestissement homosexuel. Un certain travestisme anime aussi les machines et les performances de Steven Laurie qui souligne l'identification masculine au travail et au machisme tout en la subvertissant. Plus on fait rugir un engin qui est stationnaire, plus l'action devient absurde et futile.

Travail et performance sont les deux termes qui régissent la pratique de Laurie. La construction sur mesure de ces machines s'ancre non seulement dans la réalité du col bleu et des tâches domestiques, mais aussi dans une éthique qui découvre le monde à travers la capacité de se servir de ses deux mains, à travers l'habileté. La construction du genre qui en résulte se retrouve d'une certaine manière toujours au stade du prototype plutôt que du stéréotype, où le travail de modification porte autant sur les notions préétablies de la masculinité que sur les pièces de moteur préusées.

Chris Down

physique quelque peu maladroit qui a pour effet de concentrer l'attention sur les activités mêmes. Pourquoi se donnerait-on la peine de construire la Donut Machine, qui est tout juste capable de tourner en rond en laissant une tache noire derrière elle ? Ou la *Ape Hanger Rumbler* qui se contente d'envoyer d'agréables vibrations dans le corps de son utilisateur ? Chaque machine/performance met en exergue une action particulière typique de l'esbroufe ou du déferlement d'exhalaisons propres au monde masculin.

Ces machines sont agressantes, bruyantes et insupportables, mais elles possèdent par ailleurs une dimension humoristique: elles ressemblent aux outils usuels du monde du travail tout en étant faites pour être manipulées comme des jouets. La clé de ces dualités réside dans nos constructions culturelles de la masculinité. Les "vrais" hommes travaillent et jouent "dur", si on en croit les publicités pour la bière ou les camions, les films, la littérature, les revues, les pourriels ou les dres des équipes sportives, amis, frères et pères qui nous entourent. L'archétype de « l'homme véritable » dans notre culture dépasse à peine le niveau de la caricature; les machines de Laurie en sont à la fois la critique et la célébration, car si la caricature est dangereusement réductrice, elle est aussi à un certain niveau le reflet fidèle de notre expérience d'homme.

S'il en était autrement, le groupe disco The Village People n'aurait jamais atteint ce puissant effet parodique qu'il a exercé dans les années 1970. Les personnages machos du groupe – le flic, l'ouvrier du bâtiment, le cow-boy, l'Indien et le motard – sont des icônes de l'hétérosexualité masculine dont chacune est mâtinée de

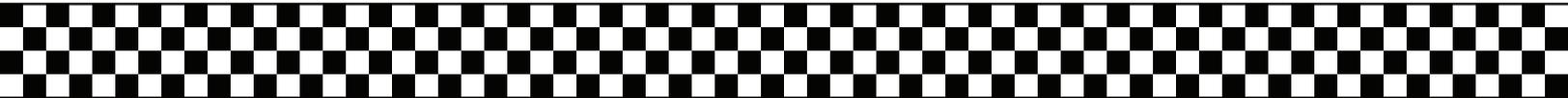
SECTION 1

tradition des dragsters personnalisés que dans celle de Marcel Duchamp. Ils sont nés entre autres de l'attention que Laurie accorde à la culture qui l'entoure, en particulier les courses de rue, les mécaniciens du dimanche et ceux qui bricolent dans leur arrière-cour.

Son lien avec ces activités ne dérive pas seulement de son goût pour la culture populaire, mais aussi du fait qu'il a grandi à Whitby, en Ontario. À propos de son *Posi-track Rubber Burner*, Laurie dit que l'idée lui en est venue car « l'ami de ma mère avait l'habitude d'acheter des voitures de course et de les remettre en état et je me souviens qu'un jour je l'ai aidé à transformer une SS Chevelle en Posi-track de telle façon que lorsqu'on démarre, on n'est pas déplacé vers un côté. Tous les dragsters bloquent les roues arrière de façon à les faire tourner en même temps, ce qui permet d'aller droit quand on démarre. L'avantage, c'est qu'au démarrage on laisse deux grandes traces noires plutôt qu'une. J'ai donc conçu cette machine qui permet de tracer deux lignes parallèles. C'est à peu près comme une tondeuse modifiée pour la course », les deux pneus produisent un beau crissement

Les machines « travaillent » au sens où elles fonctionnent, mais pas au sens où elles produisent. Quelle

est donc exactement la nature de leur fonctionnement? Elles opèrent à la limite de la praticabilité du fait de leur forte ressemblance avec une tondeuse ou un rotoculteur, mais leur utilisation demeure sans effet productif. La lutte que représente la fabrication de ces machines – chaque une un prototype – donne une bonne idée du combat mené par Laurie pour les construire. Lors de leur utilisation, il entretient avec chacune d'elles un rapport



chine accélère, mais seulement pour rester sur place, privée de destination, nous faisons penser alors à Coyote, le personnage de dessin animé, lorsqu'il agite ses jambes après avoir poursuivi Bip Bip sautant dans le vide. La *Stationary Revving Machine* est ridiculement phallique, mais sans posséder même l'utilité subsidiaire de la voiture de course – on ne peut même pas l'utiliser pour faire des achats, aller travailler ou rapporter dans son coffre une glacière pleine de bières fraîches.

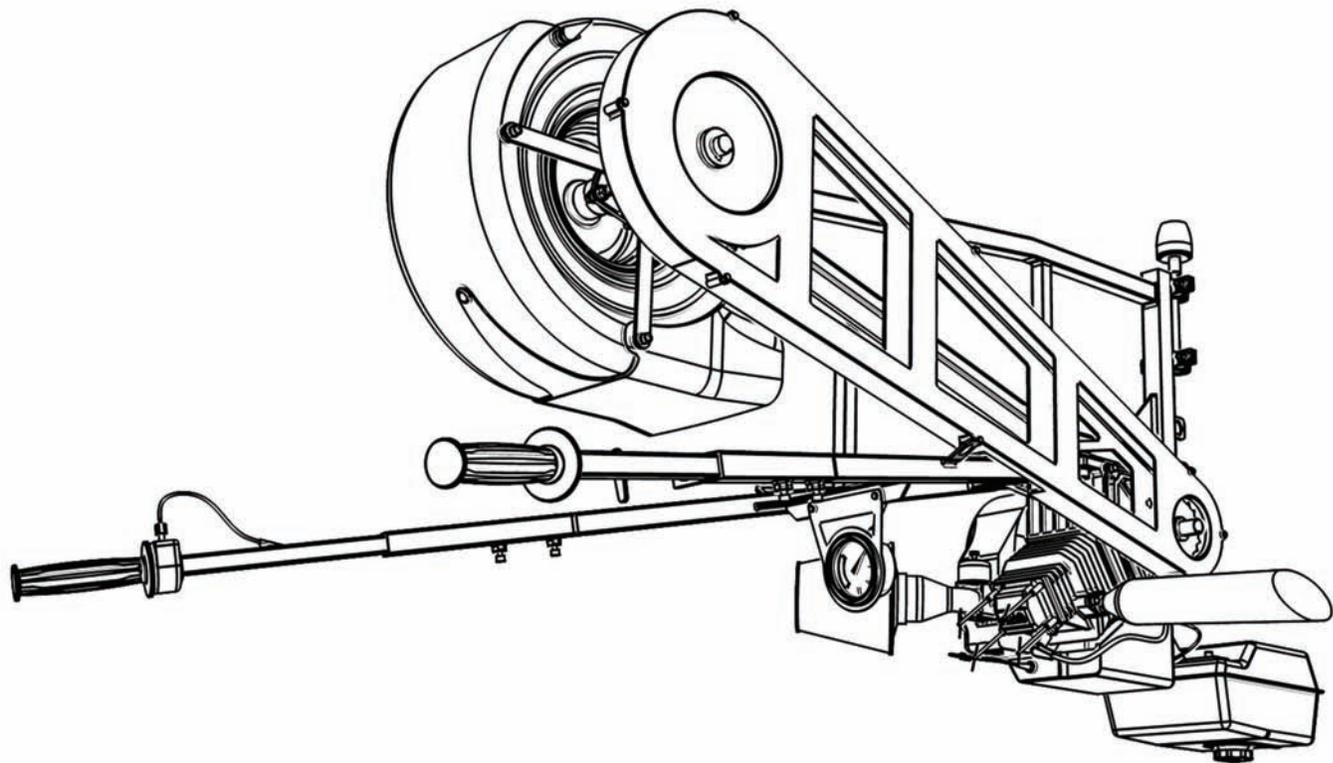
Comme c'est le cas de toutes les œuvres-machines de Steven Laurie, la *Stationary Revving Machine* est opérationnelle, sauf que sa mise en route ne produit aucun résultat tangible en dehors du bruit et des odeurs du moteur vrombissant. Bien que ces artefacts se forment souvent à partir d'outils domestiques courants, ils n'en exploitent pas les fonctions habituelles. Ils "fonctionnent" lorsqu'on les actionne. Autrement dit, ils rugissent, brûlent du caoutchouc ou arrachent de l'herbe, mais ils ne tondent pas la pelouse, ne tassent pas la terre et ne souffrent pas les feuilles. La plupart de leurs réalisations existent du simple fait de leur signification, de sorte que même au repos, ils s'expliquent d'eux-mêmes, ils se racontent.

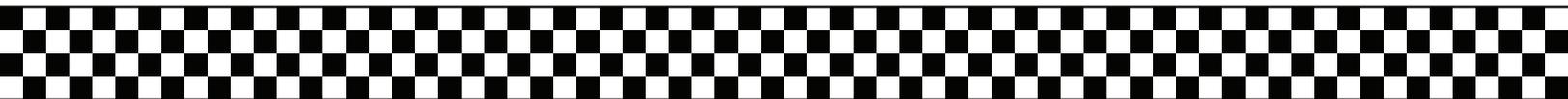
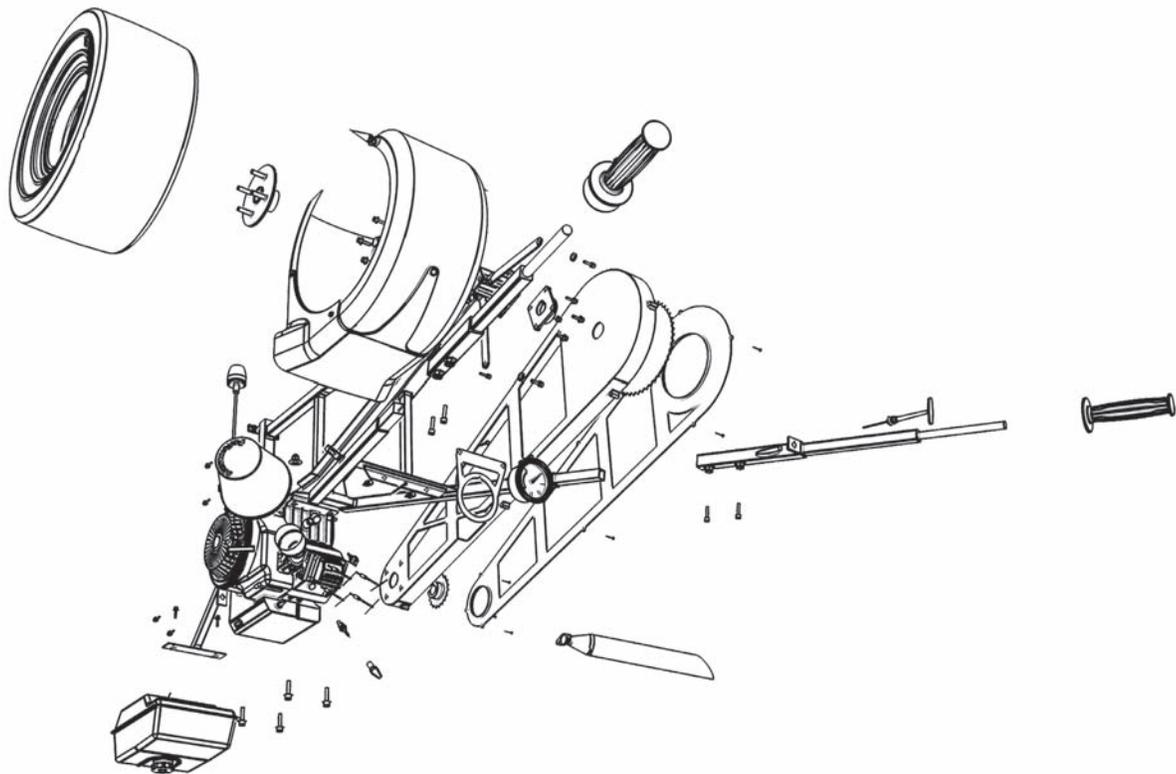
Les machines sont des hybrides. Elles sont faites d'éléments aussi disparates que des moteurs de tondeuses et des silencieux d'automobiles importées, puis bricolées sur des structures ou des châssis soudés par Laurie selon une configuration particulière qui est guidée par la façon dont il veut organiser le lien entre son corps et la machine lorsque celle-ci est mise en route. Ce sont des ready-made modifiés, mais plutôt dans la

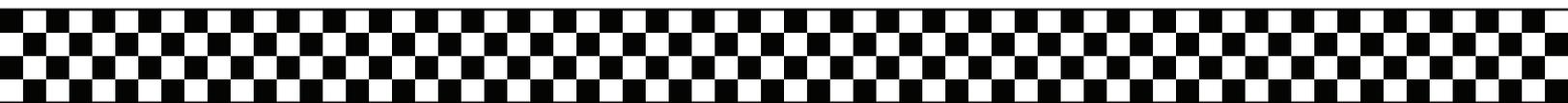
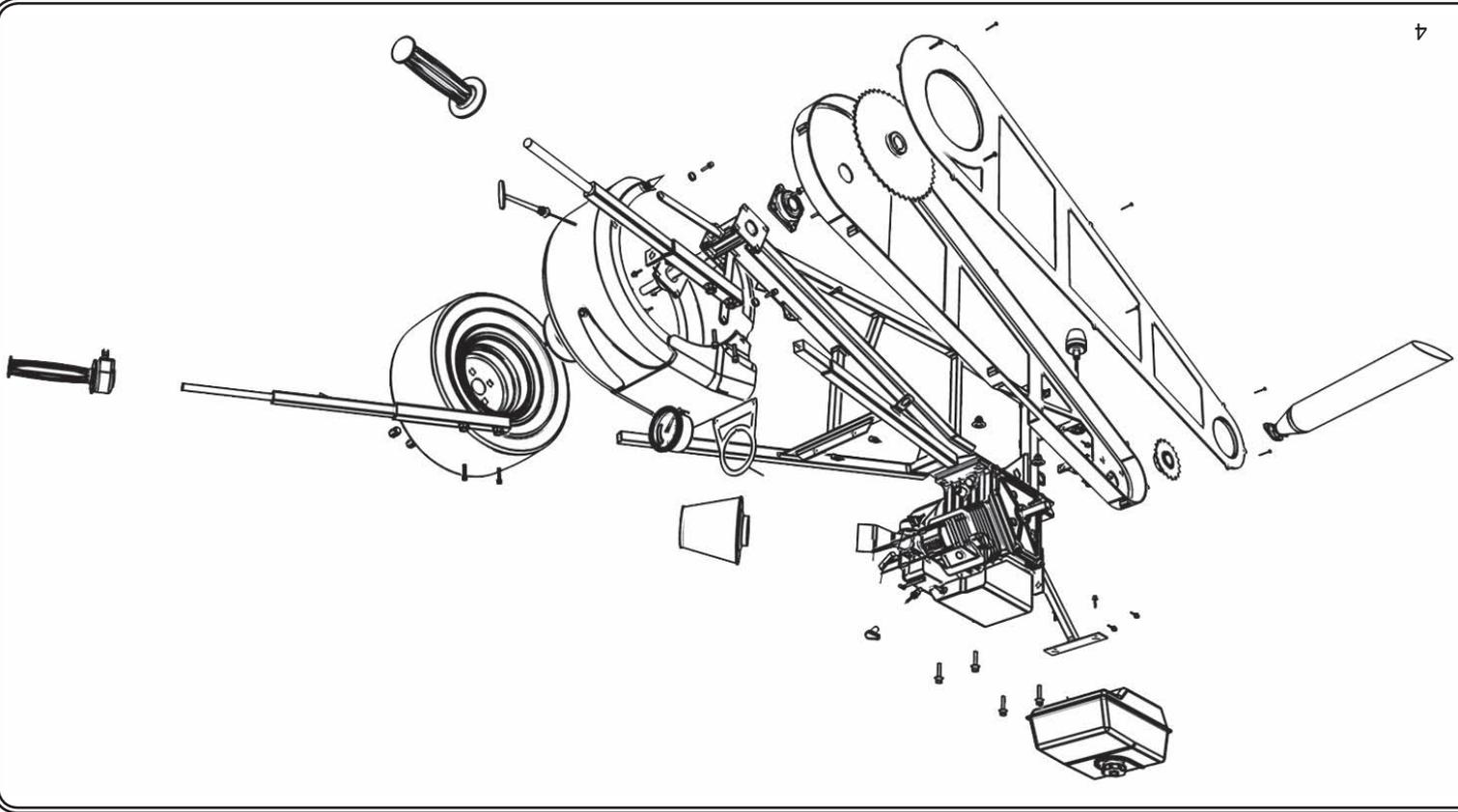
L'objet tient à la fois du rameur d'entraînement à position semi-allongée et du chopper. Avec son moteur fixé sur une structure métallique, son siège placé assez bas vers l'arrière, son porte-gobelet, son tachymètre, son pot d'échappement orienté vers l'avant et sa pédale d'accélérateur, il s'agit à l'évidence d'une machine faite pour tourner, pour fonctionner – elle porte le nom éloquent de : *Stationary Revving Machine* (machine vrombissante stationnaire) – mais elle a été conçue pour vrombir tout en restant sur place.

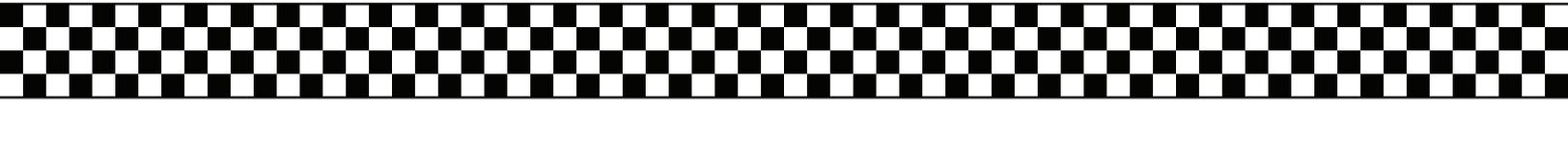
Tel un dragster sur la ligne de départ ou une Trans Am 1976 attendant au feu rouge, cette machine qui se fait à la fois entendre, voir et sentir transgresse de façon aussi odieuse que ludique l'atmosphère souvent monotone qui entoure l'exposition d'une œuvre d'art. Une fois mise en route, cette *Stationary Revving Machine* emplit l'espace de bruits de moteur accompagnés de fumée et de vapeurs d'essence. En tant qu'objet sculptural, elle se positionne comme si elle était prête à entrer en action. Avec ses surfaces métalliques brillantes, elle connote ce sentiment de puissance qui pousse les constructeurs automobiles à affubler leurs véhicules de noms comme Barracuda, Mustang ou Firebird.

Et pourtant, même si l'acte totalement ecstasique consistant à faire vrombir un moteur convoque toutes sortes d'images liées à la culture automobile, quelque chose d'indéniablement pathétique y entre en jeu. La ma-









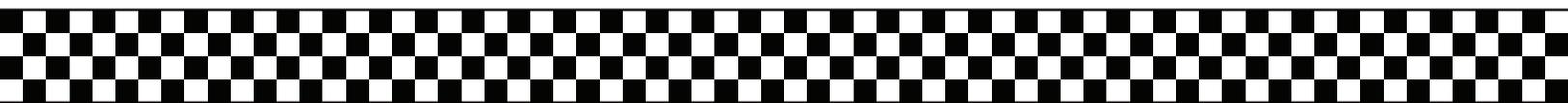
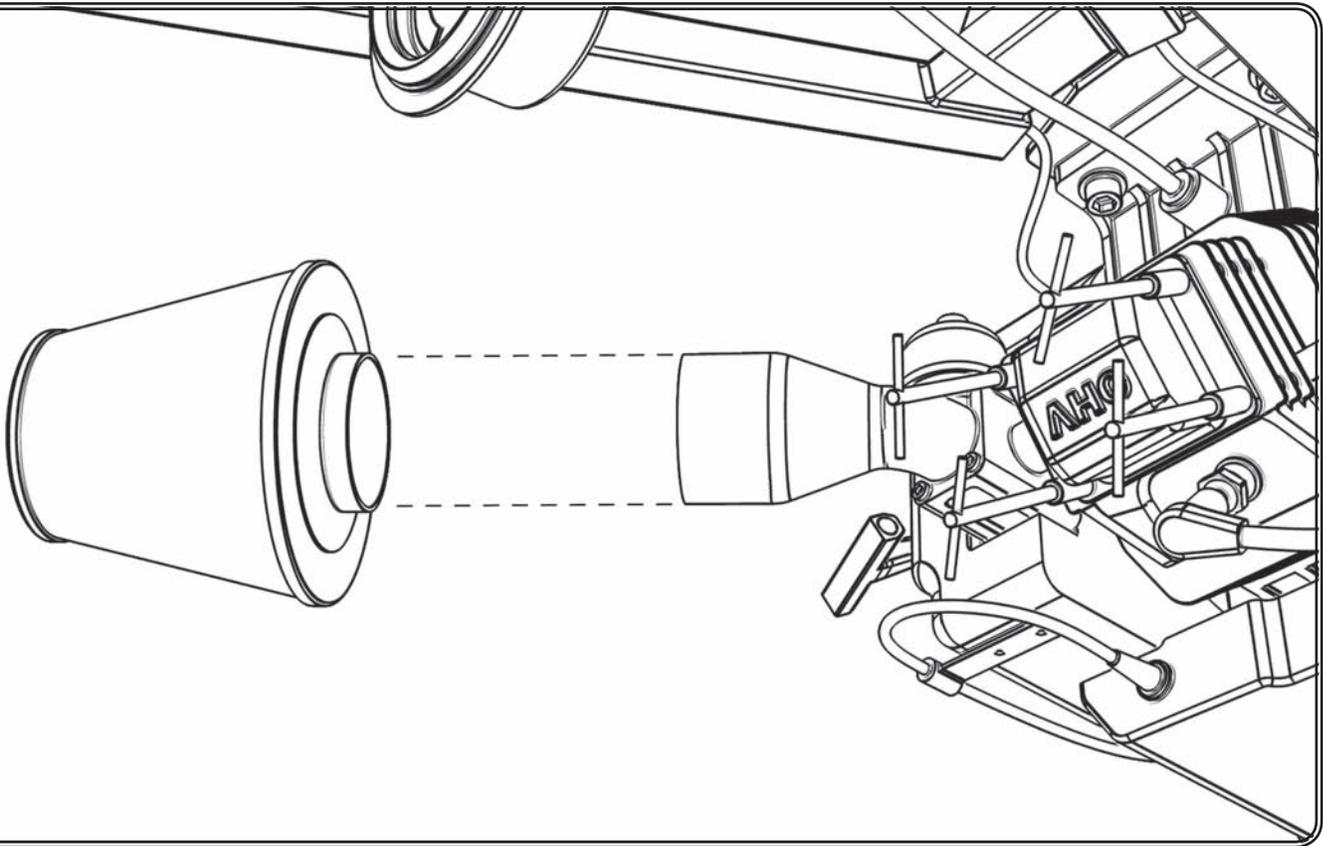
de contrôle des émissions. Destinée à amuser le public lors du Supercrawl 2012, la sculpture Burnout apparaît comme le turbulent continuateur de la grandeur et de l'espoir portés des peintures gestuelles de Pollock après la guerre. En laissant des impressions de gomme brûler sur la rue James Nord, le marquage symbolique réalisé par Laurie engage un dialogue avec la tendance croissante à s'écarter de la dépendance totale envers le pétrole et les véhicules démesurés. La nostalgie qui habite ses actions est poignante, comme une sorte d'intervention aigre-douce qui viserait spécifiquement notre contexte actuel où un futur de plus en plus incertain et transitoire se dessine à la lumière des récentes pertes économiques qui ont frappé le secteur industriel de Hamilton.

Nous tenons vivement à remercier Ivan Jurakic, directeur de la programmation, Hamilton Artists Inc., et le comité de programmation du centre pour leur contribution aux premières phases de ce projet. Toute notre gratitude va aussi à Stephanie Vegh et Suzanne Caré, anciens membres du conseil d'administration, à Wayne Caré, Chris Down et Kelly Wood et, enfin, à Steven Laurie, sans qui la magnifique réalisation de cette exposition et de son catalogue n'aurait pu avoir lieu.

Irene Loughlin, directrice de la programmation, Hamilton Artists Inc.

Hamilton Artists Inc. a le grand plaisir de présenter l'exposition *Jacked!* de Steven Laurie. Alors que les années 2008 - 2012 m'ont donné l'occasion d'approfondir mes connaissances de son travail, l'exposition de sa production a été retardée jusqu'au moment où notre centre a enfin pu rejoindre ses nouveaux locaux au coin de la rue James Nord et de la rue Cannon, après avoir occupé un édifice patrimonial étroit. Comme les œuvres de Laurie s'accordaient difficilement avec l'ancien espace, l'esthétique à l'œuvre dans le travail présente ici s'est développée en lien étroit avec un lieu en devenir, désormais concrétisé sous la forme du nouveau bâtiment qui occupe ce coin.

Situé dans le quartier Jamesville qui jouxte la zone industrielle de Hamilton et le quartier Nord historique, l'intersection de la rue Cannon et de la James Nord constitue l'un des secteurs les plus achalandés de Hamilton. La rue Cannon demeure un axe urbain central, massivement emprunté par de gros camions qui transportent des matériaux industriels dans la ville et à travers le pays. La rue Cannon donne sur la zone grouillante d'autos et de piétons qui envahissent bruyamment le secteur des arts de la rue James Nord, traditionnellement habitée par les communautés italiennes, sud-américaines et vietnamiennes. De façon métaphorique, ce carrefour de l'industrie et de la culture est précisément l'endroit où l'œuvre de Laurie se situe. Les sculptures animées de Laurie impressionnent par leur nature performative et leur humour tout en restant étrangement accueillantes, en dépit du taux élevé de déceibés et du fait que l'on se demande si les sculptures réussiraient le test



INDICE

MACHINES



PROTOTYPES



MUDFLAPS



BIOGRAPHIES



JOURNAL D'ENTRETIEN



INDICE

AVANT-PROPOS

Irene Loughlin

2



SECTION 1

Courage en piste

Chris Down

7



SECTION 2

Je suis juste ici pour l'essence

Ivan Jurakic

13



SECTION 3

Entre Travail et Loisir

Stephanie Vegh

19



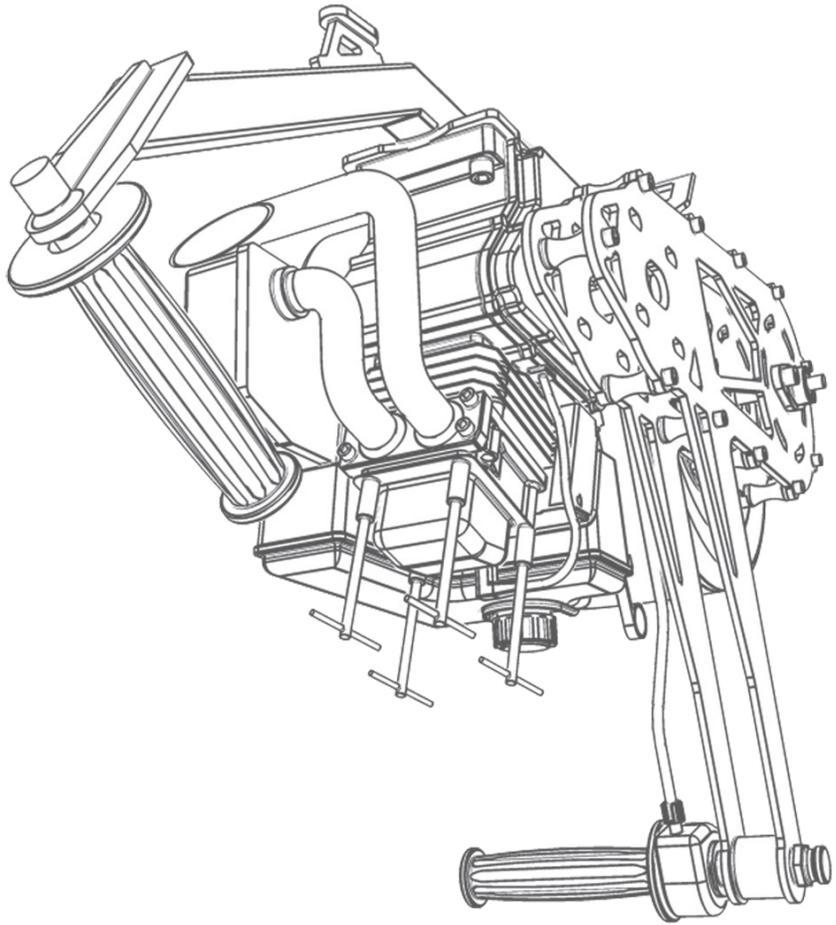
SECTION 4

Chauffons la gomme!

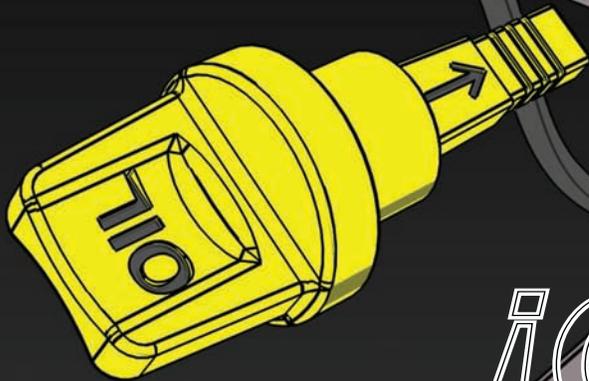
Suzanne et Wayne Carte

29





STEVEN LAURIE



JACKED!