



INTER_ART comme plateforme d'art nomade

Le cas sous l'autorouté Dufferin Montmorency

Essai (projet) soumis en vue de l'obtention du grade de M. Arch.

Par Antoine Guy

Superviseur : Gianpiero Moretti

École d'architecture
2011-12



CONTENU DE L'ESSAI

«Les interstices sont là pour nous rappeler que la société ne coïncide jamais parfaitement avec elle-même et que son développement laisse en arrière-plan nombre d'hypothèses non encore investies» (Pascal Nicolas-Le Strat, 2008; 118)

Les interstices, que l'on nomme aussi terrains vagues ou friches représentent un potentiel inouï de requalification. Cette recherche tente d'offrir une alternative qui octroie des qualités sociales et spatiales aux lieux désaffectés. Concrètement, cet essai (projet) de fin d'études (2011-12) propose un support d'appropriation et d'accroche aux friches ferroviaires par la conception d'une plateforme de création d'art nomade. Tout en développant un discours théorique sur le thème de la friche, cet essai (projet) propose une requalification des terrains de la gare de triage de Limoilou sous l'autoroute Dufferin Montmorency à Québec. À travers la conception d'un projet hybride, à la fois nomade et fixe, le projet cherche à soutirer un plein potentiel de la friche tout en démontrant la possibilité «d'habiter» le *non-lieu*. Dans un contexte où la ville de Québec cherche à densifier son territoire tout en revitalisant un secteur industriel en difficulté, (fermeture indéterminée de l'usine de papier White Birch (Le Soleil, 09 décembre 2011) et 100 emplois en péril à l'entreprise de Glassine Canada (Le Soleil, 04 janvier 2012)) il devient nécessaire de se questionner sur une prise en charge du site.

ÉQUIPE D'ENCADREMENT ET MEMBRE DU JURY

Gianpiero Moretti_Professeur_École d'architecture de l'Université Laval

Philippe Barrière_Professeur_École d'architecture de l'Université Laval

Alexis Ligoune_Ancien professeur_École d'architecture de l'Université Laval

Éric Pelletier_Architecte

Louise Bédard_Architecte

AVANT-PROPOS

J'ai passé très souvent sous l'autoroute Dufferin Montmorency et à chaque fois, je fus impressionné par le paysage industriel et caverneux du site. J'ai toujours senti une sorte d'ambiguïté en roulant à travers les immenses piliers soutenant le viaduc. Autant l'immense structure saisit de par sa présence, autant elle inquiète de par sa taille. Le bruit émit par les locomotives, ainsi que les odeurs de l'usine de pâtes et papiers créer une atmosphère unique et à la fois étrange sur la piste cyclable. C'est comme si là, nous étions dans les entrailles de la ville...

Je tiens à remercier particulièrement mon professeur Gianpiero Moretti qui m'a guidé dans cet essai (projet). Un merci spécial aussi à tous les membres du jury qui avec leurs commentaires m'ont inspiré dans ma recherche. Je salue également l'appui indispensable de mes amis et de ma famille.

Un merci spécial à mon père qui m'a beaucoup supporté depuis le début de mes études en architecture. Finalement, je suis aussi reconnaissant envers monsieur Émilien Vachon, sans qui je ne serais pas ici aujourd'hui.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENU DE L'ESSAI.....	iii
ÉQUIPE D'ENCADREMENT + JURY.....	v
AVANT-PROPOS.....	v
LISTE DES FIGURES.....	viii
INTRODUCTION.....	01
1. CADRE CONCEPTUEL.....	04
1.1. Réseau de concepts	04
1.2. Une définition du terrain vague	04
1.3. Contexte; <i>lieu</i> , <i>non-lieu</i> et <i>mi-lieu</i>	05
1.4. <i>Lieu</i> , territoire de la ville moderne.....	06
1.5. <i>Non-lieu</i> , vecteur de nomadisme.....	07
1.5.1. LA CONDITION NOMADE	08
1.5.1.1. Mobilité.....	08
1.5.1.2. Déterritorialisation.....	09
1.5.1.3. Éphémère.....	10
1.6. <i>Mi-lieu</i> , comme espace d'appropriation collective.....	11
1.6.1. L'APPROPRIATION COLLECTIVE	12
1.6.1.1. Contextes favorables.....	13
1.6.1.2. Flexibilité.....	15
1.6.1.3. Synergie avec le milieu.....	16
1.7. Enjeux du projet.....	17

2. PROJET.....	17
2.1. Précédents.....	17
2.2. Le site.....	19
2.3. L'analyse sensible.....	21
2.4. La matérialité du projet.....	23
2.4.1. La plateforme d'art et le train.....	23
2.4.2. Essais formels.....	24
2.4.3. Porosité.....	25
2.4.4. Flexibilité.....	27
2.4.5. Configuration de la plateforme.....	28
CONCLUSION ET REGARD CRITIQUE.....	31
BIBLIOGRAPHIE.....	34
ANNEXE 1 : Planches.....	37

LISTE DES FIGURES

- Figure 01 Image conceptuelle (de l'auteur)
- Figure 02 Réseau du Forum social de Québec Chaudière-Appalaches, <http://www.reseauforum.org/grille-calendrier/node/2774> (21 mars 2011)
- Figure 03 Schéma du réseau de concepts (de l'auteur)
- Figure 04 Robert Smithson, <http://www.robertsmithson.com/earthworks/glue.htm> (10 mars 2011)
- Figure 05 Illustration de la foire culturelle que transporte le train artistique (de l'auteur)
- Figure 06 *Hypothèse d'amarrages* de l'Atelier SYN (<http://www.amarrages.com/>)
- Figure 07 Image de la plateforme d'art alternatif INTER_ART (critique finale)
- Figure 08 Le Milles Pattes, de la firme Éric Pelletier architectes, <http://epelletier.com/> (20 octobre 2011)
- Figure 09 Fair of Alternative Art of Sudbury, <http://www.gn-o.org/faas/> (15 février 2011)
- Figure 10 Fair of Alternative Art of Sudbury, <http://www.gn-o.org/faas/> (15 février 2011)
- Figure 11 Lacaton & Vassal architectes, <http://lacatonvassal.com/> (25 novembre 2011)
- Figure 12 Lacaton & Vassal architectes, <http://lacatonvassal.com/> (25 novembre 2011)
- Figure 13 Alltrends, <http://alltrends.over-blog.net/article-un-68613735.html> (30 août 2011)
- Figure 14 Alltrends, <http://alltrends.over-blog.net/article-un-68613735.html> (30 août 2011)
- Figure 15 Localisation de la friche dans la ville (de l'auteur)
- Figure 16 Plan masse de la plateforme INTER_ART (critique finale)
- Figure 17 Photographie sous l'autoroute Dufferin Montmorency (de l'auteur)
- Figure 18 Schéma d'analyse du réseau viaire
- Figure 19 Schéma d'analyse des textures minérales

Figure 20	Schéma d'analyse du bruit
Figure 21	Schéma d'analyse de l'ensoleillement
Figure 22	Schéma d'analyse des limites
Figure 23	Photographie du sol de la friche un jour d'hiver (de l'auteur)
Figure 24	Photographie du sol de la friche un soir d'été (de l'auteur)
Figure 25	Perspective à vol d'oiseau de la plateforme INTER_ART (critique finale)
Figure 26	Proposition formelle A (critique intermédiaire)
Figure 27	Proposition formelle B (entre la critique intermédiaire et la critique finale)
Figure 28	Proposition formelle C (entre la critique intermédiaire et la critique finale)
Figure 29	Proposition formelle D (critique finale)
Figure 30	Salle polyvalente donnant sur le quai artistique au r.d.c. (critique finale)
Figure 31	Perspective de nuit sur la plateforme INTER_ART (critique finale)
Figure 32	Plans des quatre niveaux selon leur rapport avec le climat extérieur (critique finale)
Figure 33	Coupe sur les ateliers de 2 ^e et 3 ^e niveaux (critique finale)
Figure 34	Plan du 3 ^e niveau (critique finale)
Figure 35	Plan du 2 ^e niveau (critique finale)
Figure 36	Plan du 1 ^{er} niveau (critique finale)
Figure 37	Plan du rez-de-chaussée (critique finale)
Figure 38	Image du café donnant sur le quai artistique au niveau r.d.c. (critique finale)

INTRODUCTION

La fragmentation urbaine crée un nombre croissant de terrains vagues. «La ville produit d'autant plus de délaissés que son tissu est distendu» (Clément, 2004; 5). Il y a une grande variété de types de terrains vagues. Parmi eux, les friches ferroviaires représentent un potentiel inouï de requalification urbaine. D'abord parce qu'elles traversent les villages et les quartiers des agglomérations. De plus, car ces terrains vagues sont eux-mêmes issus du passage des voies de chemin de fer sur le territoire, cela offre une incroyable possibilité de diffusion et de mobilité à l'échelle du pays. « c'est un extraordinaire faisceau de relations qu'un train, puisque c'est quelque chose à travers quoi on passe, c'est quelque chose également par quoi on peut passer d'un point à un autre et puis c'est quelque chose également qui passe» (Foucault, 1984; 48). Toutefois, malgré l'avantage que représente un tel réseau, la grande majorité des terrains jouxtant les voies de chemin de fer sont pour la plupart mal exploités ou abandonnés. À une époque où la densification des villes devient un sujet d'actualité, il est pertinent de se questionner sur la réappropriation de ces zones délaissées. Comment des interventions architecturales peuvent-elles être envisagées afin de réutiliser et de conférer un nouveau sens à ces secteurs à priori inhospitaliers? Comment travailler avec ces immenses paysages ferroviaires afin d'en révéler un nouveau potentiel?

Le site qui intéresse davantage cet essai (projet) se trouve sous l'autoroute Dufferin Montmorency entre l'incinérateur de la ville de Québec et l'usine de papier de la White Birch. Plusieurs problématiques sous-tendent de la nature du site, de sa morphologie et ainsi que de sa situation géographique dans l'agglomération de Québec. En effet, sa proximité avec le centre-ville, son aspect industriel et sa nature intermodale supportant une piste cyclable, une autoroute aérienne et une gare de triage sont tous des caractéristiques qui ont motivé le choix de cette zone stratégique de l'agglomération.

Maintenant, l'enjeu principal est de transformer ce secteur et de le muter en une zone qui offre une autre expérience du lieu. Cela ne devient possible qu'en incitant une multiplicité d'activités et de manières de vivre le lieu. La ville peut devenir un laboratoire fécond d'expérimentations de diverses pratiques urbaines pourvu que la standardisation ne soit pas le mot d'ordre de son développement. (Lévesque, 2002) «Les pratiques

artistiques remplissent souvent ce rôle de dévoilement ou de révélateur, de déploiement ou de dépliement de ces potentialités accumulées par une société devenue multitude» (Nicolas-Le Strat, 2008; 118). Plusieurs projets à vocation artistique s'activent au cœur des terrains vagues, qu'il suffise de mentionner l'exemple de l'îlot Fleurie au tournant des années 2000 qui a vu le jour sous les bretelles de l'autoroute Dufferin Montmorency.



Figure 02 Réseau du Forum social de Québec Chaudière-Appalaches, <http://www.reseauforum.org/grille-calendrier/node/2774>

C'est dans cet esprit que **cet essai (projet) de fin d'études (2011-12)** propose un support d'appropriation et d'accroche aux friches ferroviaires par la conception d'une plateforme de création d'art nomade.

Le défi de l'essai (projet) demeure ardu, car il s'inscrit dans deux dimensions différentes. D'une part, mobile, puisque le projet tente de rejoindre d'autres communautés à travers le pays grâce au réseau de chemin de fer. D'autre part, fixe, car une plateforme d'art s'accroche à l'autoroute Dufferin Montmorency et fait office de connexion entre Québec, Limoilou et Beauport. Cette structure offre aussi des espaces de rencontres et de

création adaptables et flexibles. Le lien entre ces deux réalités pouvant paraître antagonistes est cet engagement à proposer des lieux appropriables, à inciter l'émergence d'événements créatifs et participatifs au cœur d'une réalité, qui est celle de la friche ferroviaire.

Deux notions majeures structurent le cadre conceptuel de cet essai (projet). Premièrement, le concept de **nomadisme** apporte la dimension cyclique et globale au projet. C'est sous cette perspective que l'art se diffuse et devient événementiel au moyen du train. Pour sa part, la notion **d'appropriation collective** invite à l'exploration des stratégies qui incitent l'engagement et la participation à un niveau plus local (au sein de la friche sous l'autoroute Dufferin Montmorency). Sous cet angle, il est plutôt mention de synergie et perméabilité avec le milieu.

«Nous sommes à l'époque du simultané, nous sommes à l'époque de la juxtaposition, à l'époque du proche et du lointain, du côte à côte, du dispersé. Nous sommes à un moment où le monde s'éprouve, je crois, moins comme une grande vie qui se développerait à travers le temps que comme un réseau qui relie des points et qui entrecroise son écheveau» (Foucault, 1984; 46).

Par conséquent, une observation in situ vise à dégager un portrait sensible du site se trouvant sous le viaduc de l'autoroute Dufferin Montmorency. Alors qu'un regard parallèle et élargi prévoit confronter le projet à une multitude de friches ferroviaires. C'est donc au moyen d'une approche à la fois générale et spécifique que le projet a cheminé.

1. CADRE CONCEPTUEL

1.1. Réseau de concepts

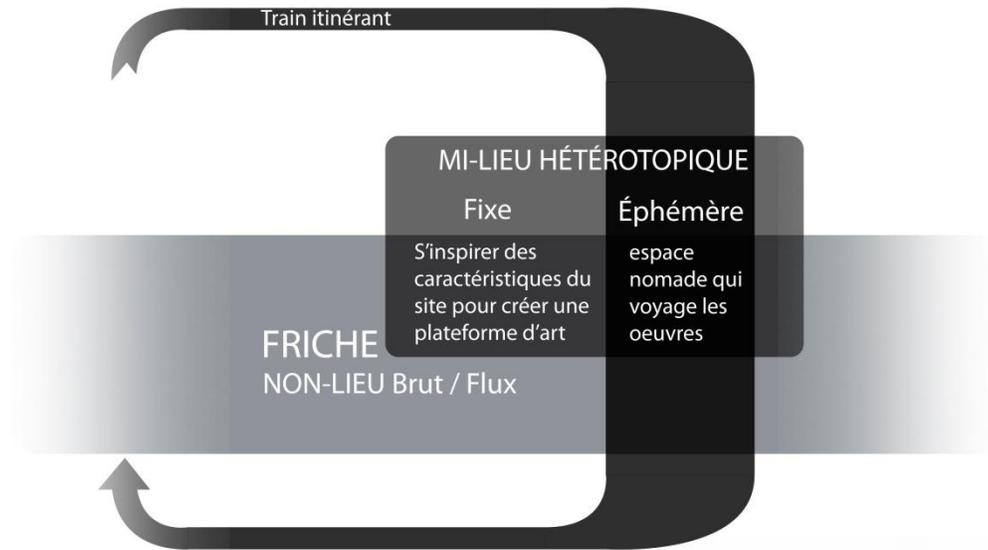


Figure 03 Schéma du réseau de concepts (de l'auteur)

1.2. Une définition du terrain vague

D'abord, qu'est-ce que le terrain vague? La professeure Ignasi Sola Morales i Rubió (1996) tente d'éclairer la signification du terrain vague par son étymologie. Dans son essai, l'auteure souligne les diverses racines germaniques et latines associées au terme *vague*. Ainsi, dans son sens Germain *vagrwogue* signifierait la houle et les vagues. Ce qui selon la professeure barcelonaise renvoie à l'idée de mouvement, d'oscillation et d'instabilité. Toutefois, dans l'étymologie latine, la notion de *vague* réfère au terme *vacuus*, qui donnera plus tard dans la langue française la notion de vacant, donc quelque chose libre d'occupation et disponible. Toutefois, madame Rubió établit un autre lien avec le terme *vague*. Du latin *vagus*, ce dernier sens serait relié à l'idée d'imprécision et d'indétermination. Cette approche étymologique illustre la diversité sémantique de l'expression terrain vague. D'ailleurs, l'exercice de décryptage que fait madame Rubió est intéressant puisque les thèmes qu'elle associe au terrain vague tels le mouvement, l'indétermination et l'ouverture sont les bases de ce projet.

D'autres ont porté un regard nouveau sur les zones désaffectées dès les années 70 en explorant une nouvelle esthétique de l'art. Robert Smithson est l'un de ces artistes influents qui a beaucoup travaillé et réfléchi sur la condition de la friche. Son œuvre *Glue Pour* de 1969 traduit bien cet intérêt et cette sensibilité pour une autre esthétique. En effet, Smithson prend le débris comme matériau et la friche comme support d'une œuvre éphémère. Pour sa part, le professeur Luc Lévesque (2002) voit dans la nature du *terrain vague* un espace d'exploration de diverses pratiques urbaines spontanées qui répondent



Figure 04 Robert Smithson,
<http://www.robertsmithson.com/earthworks/glue.htm>

à d'autres logiques que celles de la société capitaliste. D'ailleurs son approche vis-à-vis la friche est particulière puisqu'il la considère comme un matériau, une sorte de matière avec laquelle il devient possible d'effectuer plusieurs transformations. Pour Pascal Nicolas-Le Strat (2008), le terrain vague déchire l'image esthétisée, élogieuse, ou performante que s'attribue la ville. La friche ouvre de nouvelles perspectives pour tout ce que la ville délaisse. «Si un autre monde est possible, ce possible se constitue par hybridation, déplacement, détournement, renversement, mais certainement pas par la mise en œuvre d'un idéal ou la mise en programme d'une espérance» (Nicolas-Le Strat, 2008; 119). Enfin, pour les auteurs Berenstein-Jacques, Guez et Tufano (1997), le terrain vague a une dimension temporelle puisque son statut est suspendu entre le passé et l'avenir. Il est vague parce qu'il n'y a pas d'objet, ni de projet.

1.3. Contexte; *lieu*, *non-lieu* et *mi-lieu*

Les concepts de *lieu*, de *non-lieu* et de *mi-lieu* sont les trois thèmes qui structurent le contexte dans lequel évolue cet essai projet. Les trois différentes conditions du *lieu* situent la nature du terrain vague et le projet au niveau dialectique. Dans un premier temps, Marc Auger (1997) oppose les concepts de *lieu* et de *non-lieu* pour décrire la condition contemporaine. Pour Auger, le *lieu* donne de l'identité et fixe les éléments. C'est la ville

moderne par excellence. Alors que le *non-lieu* est l'espace mobile du voyage et du déplacement, c'est ce qu'il nomme la *surmodernité*. Plus tard, les auteurs Berenstein-Jacques, Tufano et Guez (1997) renchérissent l'opposition *lieu* et *non-lieu* par le concept de *mi-lieu*. C'est à cette étape que l'intention, voire le projet architectural donne vie au *non-lieu*.

1.4. *Lieu*, territoire de la ville moderne

«Si un *lieu* peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un *non-lieu*» (Younès et Mangematin, 1996; 131). C'est ainsi que la ville moderne (ne pas confondre avec la ville contemporaine) représente pour lui le territoire parfait du *lieu*. En effet, pour Auger, la singularité, la complexité sociale ainsi que le pouvoir de mémoire collective de la ville moderne en font un espace de sens. À titre d'exemple, les lieux historiques procurent un lien tangible avec le passé. Ils font partie du patrimoine et contribuent à définir l'identité d'un peuple ou d'une nation. (Encyclopédie canadienne) Le *lieu* est donc un processus qui octroie un statut à un espace selon ses qualités.

Toutefois, si le *lieu* qualifie des secteurs et attributs du sens, il ne peut revêtir plusieurs aspects en un seul et même endroit précis. « Est un *lieu* l'ordre (quel qu'il soit) selon lequel les éléments sont distribués dans des rapports de coexistence. S'y trouve donc exclue la possibilité pour deux choses d'être à la même place. La loi du « propre y règne » (Michel de Certeau, 1990). C'est précisément le contraire *Des Espaces Autres* de Michel Foucault qu'il décrit comme des lieux hétérotopiques où les emplacements sont sans lieux réels. «L'hétérotopie a le pouvoir de juxtaposer en un seul *lieu* réel plusieurs espaces, plusieurs emplacements qui sont en eux-mêmes incompatibles. C'est ainsi que le théâtre fait succéder sur le rectangle de la scène toute une série de lieux qui sont étrangers les uns aux autres; [...]» (Foucault, 1984; 48). Le *lieu* est donc quelque chose qui ordonne, classe et exclu puisqu'il ne peut accueillir plusieurs fonctions à la fois. Il est cette chose qui fixe les éléments en leur donnant un sens. À ce titre, Deleuze et Guattari emploient le terme de strié lorsqu'ils décrivent le caractère de lieux quadrillés, mesurés et organisés. «Un espace strié c'est ce que les sociétés organisent pour faire fonctionner leurs valeurs, c'est l'inscription d'un code (social) sur l'espace lisse, pour faire fonctionner

les processus territorialisant. C'est un espace fabriqué pour rendre un ordre nécessaire» (Regnauld, 2005-2006).

1.5. *Non-lieu*, vecteur de nomadisme

Si Auger voit dans le *lieu* un espace d'identité, le *non-lieu* en est simplement dénudé. Pour Auger, la société actuelle mute vers ce qu'il appelle la *surmodernité* qu'il décrit comme un excès d'espaces, de temps et d'individus. Par excès d'espaces, il traite de la rapidité croissante des moyens de transport qui donnent accès à de plus vastes territoires. L'excès de temps est la surabondance d'événements qui se passe et dont l'individu ne peut totalement assimilé. Alors que l'excès d'individu s'explique par l'abandon de l'identité collective au profit d'une individualisation du monde. Kenneth Frampton voit dans la condition contemporaine le déclin de la vocation publique du territoire urbain. Pour lui, la dispersion et la dissolution de la ville contemporaine la privent de toute signification publique, c'est pourquoi elle est incapable d'incarner une idée collective. «Voilà que là, il n'y aura plus de là» (Frampton, 1992). Les modalités de transports actuelles (tant de personnes, de marchandises que de communication) sont responsables de la globalisation de l'urbain. «Alors que la ville contrôlait les flux, la voilà prise en otage dans leur filet (network), condamné à s'adapter, à se démembrer, à s'étendre avec plus ou moins de mesure. Alors qu'elle correspondait à une culture des limites (identité), la voilà vouée à se brancher sur un espace illimité, celui des flux et des réseaux, qu'elle ne contrôle pas» (Mongin, 2005; 13). Cette ère des réseaux est un monde de l'après-ville, là où les flux l'emportent sur le lieu. «L'espace public s'y réduit au centre commercial et à l'espace de loisirs et la transparence en est la règle, l'espace public est le lieu de la connexion des flux» (Mongin, 2003). Qu'il suffise de mentionner les gares, les aéroports, les stations de métro comme exemples de nouvelles places publiques.

Cette condition mouvante est caractéristique du *non-lieu* qu'explique Auger. L'accroissement de la mobilité contemporaine détache le sujet d'un lieu donné. L'individu perd de l'appartenance philosophique, religieuse, historique, culturelle ou sociale face à sa collectivité immédiate. «Le *non-lieu* est l'espace du voyage, du déplacement physique ou virtuel, du retrait du Sujet d'un territoire dans lequel il est assimilable à une culture particulière de même qu'à une histoire et au symbolisme d'une communauté» (Younès et Mangematin, 1996; 230). La proximité n'est plus un gage d'identité puisque le *non-lieu* laisse place à l'homme et à la revendication de ses choix et de sa subjectivité. La ville

contemporaine compte de nombreux *non-lieux*. Ils se trouvent souvent parmi les réseaux de câblage, de télécommunications, les voies ferroviaires, aériennes et autoroutières ainsi que les habitacles mobiles tels les trains, les avions et les automobiles.

1.5.1. La condition nomade

Le nomadisme se pratique à travers de vastes réseaux de flux. (Groupe de Recherches anthropologiques sur les Itinéraires du Nomadisme, 2008) C'est précisément sa nature mouvante qui le lie à l'idée de *non-lieu*. Toutefois, afin de comprendre la nature d'un projet itinérant, il est nécessaire de dégager certains sous-concepts liés à la condition nomade tels la mobilité, l'éphémère et la déterritorialisation.

Le train, comme élément nomade du projet, transporte une foire artistique se déployant dans les friches ferroviaires. Le réseau de chemin de fer du CN est le moyen permettant la diffusion de l'art produit dans les ateliers de Québec. Grâce à ce réseau, une constellation de *non-lieux* à travers le pays peuvent muter en places culturelles éphémères. Néanmoins, même s'il s'agit de nomadisme, il n'est pas question de déplacer des individus, mais plutôt de mouvoir des espaces de créations et des œuvres devant être partagées.

1.5.1.1. Mobilité

Le dictionnaire Larousse donne plusieurs définitions intéressantes concernant le thème de la mobilité. D'une part, elle serait liée à ce qui change de position, à ce qui est instable et fluctuant. Pour Couchaux (2004), dans l'environnement nomade, l'espace n'y est pas accumulé sous la forme de lieux (comme la ville): les lieux ne sont que des lieux de passage (mobilité). Donc, la vie nomade est un voyage continu dans un univers en réseau. C'est pourquoi l'espace y est dépourvu de limites. Il est donc plus important de créer des liens entre des lieux que de s'identifier par rapport à d'autres lieux. De plus, les espaces nomades s'échangent, comme s'échangent les biens entre les membres des tribus. (Couchaux, 2004) C'est précisément dans cette optique que le train artistique prévoit offrir des espaces de création et d'exposition mobiles qui seraient partagés par diverses communautés riveraines de friches ferroviaires.

1.5.1.2. Déterritorialisation

La condition nomade détache le sujet d'un site particulier pour le faire entrer dans un espace réseau. C'est précisément dans ce contexte qu'est introduite l'idée de déterritorialisation. Cette dernière distance l'individu de ses lieux de quotidienneté. (Stock, 2006) L'un des exemples les plus probants est les réseaux de contacts qui se tissent sur internet sans tenir compte de la distance géographique. Ces liens s'amorcent davantage sur la base d'intérêts communs plutôt que sur la base de rapports de proximité avec la communauté immédiate. «s'impliquer ailleurs, se distancer chez soi» (Stock, 2006)

«Un élément qui voyage en se déterritorialisant suit une « ligne de fuite» [...]» (Regnauld, 2005-2006). La déterritorialisation est donc la condition de quelque chose qui se déplace librement. Toutefois, lorsque l'élément se fixe en un lieu physique, il se reterritorialise. Territorialiser signifie aussi la transformation d'un potentiel en un usage qui impose à un potentiel de se figer en une forme déterminée. Alors que déterritorialiser, c'est détourné un matériel de son usage initial pour le rendre, potentiellement, libre de toute contrainte. Dans son essai *Sur les Chemins du Virtuel*, Pierre Lévy expose grâce à une logique basée sur l'idée du virtuel, les conditions de la déterritorialisation. «Lorsqu'une personne, une collectivité, un acte, une information se virtualisent, ils se mettent «hors-là», ils se déterritorialisent. Une sorte de débrayage les détache de l'espace physique ou géographique ordinaire et de la temporalité de la montre et du calendrier. Encore une fois, ils ne sont pas totalement indépendants de l'espace-temps de référence, puisqu'ils doivent toujours se greffer sur des supports physiques et s'actualiser ici ou ailleurs, maintenant ou plus tard» (Lévy, 1995). Le train artistique suit cette logique déterritorialisée puisque lorsqu'il voyage, l'exposition qu'il transporte demeure la même malgré qu'elle puisse s'articuler de différentes façons selon les arrêts. À ce moment, les installations et les œuvres que charrient les wagons ont un grand potentiel artistique. Toutefois, lorsque le train s'arrête dans une friche, l'exposition temporaire se façonne au gré des goûts et aspirations de la communauté interpellée. À ce moment, l'exposition se reterritorialise, car elle se fige en une configuration donnée par les participants.

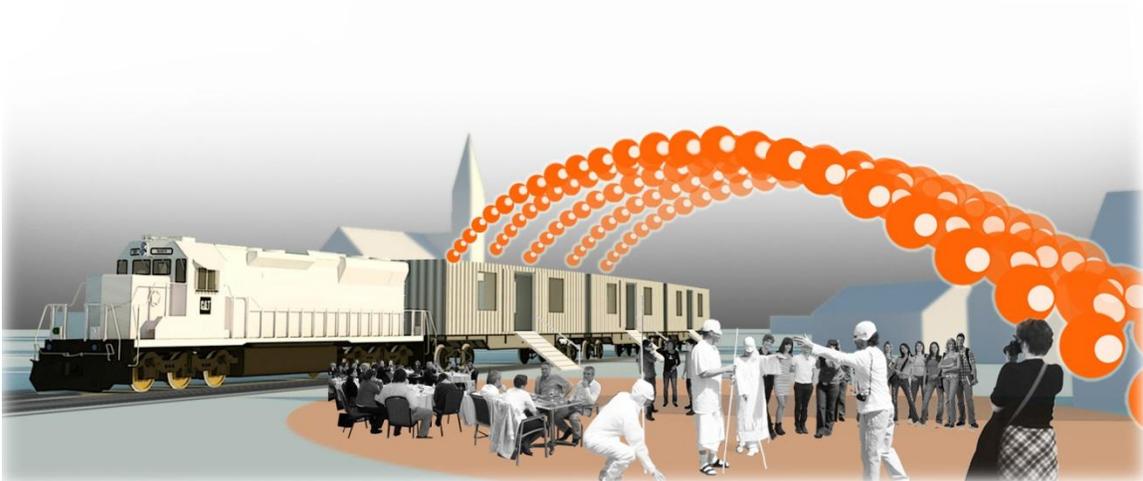


Figure 05 Illustration de la foire culturelle que transporte de train artistique (de l'auteur)

1.5.1.3. Éphémère

Le déplacement cyclique induit un rapport éphémère aux lieux où stoppent les nomades. En effet, ces derniers parcourent un espace «réseau» rythmé par des déplacements réguliers et des arrêts fréquents. Pour Michel Foucault, ces haltes sont des *hétérotopies*. « [...] il y a des hétérotopies qui sont liées, au contraire, au temps dans ce qu'il a de plus futile, de plus passager, de plus précaire, et cela sur le mode de la fête. Ce sont des hétérotopies non plus éternitaires, mais absolument chroniques. Telles sont les foires, ces merveilleux emplacements vides au bord des villes, qui se peuplent, une ou deux fois par an, [...]» (Foucault, 1984; 48). Le train transporte avec lui, telle une foire, des œuvres éphémères, des temporalités et des ambiances diverses qu'ont créées les artistes dans les ateliers de Québec. Là, au cœur d'un *non-lieu*, dans les friches de municipalités lointaines ou isolées, le train artistique devient une occasion de rencontre entre l'art et une communauté. Grâce à lui, un *non-lieu* mute en place publique. Il devient un dispositif de fête et de requalification d'une zone oubliée.

1.6. *Mi-lieu*, comme espace d'appropriation collective

La notion de *mi-lieu* est primordiale dans la compréhension des mécanismes qui incite l'appropriation collective dans le terrain vague.

«La possibilité du *lieu* est donc aussi présente dans le *non-lieu*. C'est justement dans ces glissements que l'idée du *mi-lieu* va jouer son rôle. Le terrain est vague, mais au moment où on décide d'y pique-niquer il devient moins vague et le passage se fait. Il devient *non-lieu* pratiqué ou *lieu* éphémère : *mi-lieu*. Au *lieu* du pique-nique on pourrait parler d'architecture» (Younès et Mangematin, 1996; 131).

L'idée du *mi-lieu* vient donc enrichir l'opposition conceptuelle et hermétique d'Auger. Comme son nom l'indique, le *mi-lieu* se définit comme le mélange du *lieu* et du *non-lieu*. En effet, si le *mi-lieu* emprunte au lieu son rôle d'espace identitaire, il prend également au *non-lieu* son instabilité et sa mouvance. Pour les auteurs Berenstein-Jacques, Guez et Tufano, le *non-lieu* mute en *mi-lieu* grâce à l'impact d'une intervention architecturale aussi fine soit-elle. «L'intervention architecturale a le pouvoir d'apporter une intention, voire, une présence au site, ainsi que de se déployer à diverses échelles : elle a l'ampleur de la mémoire derrière elle et l'infinie perspective de la projection en avant» (Younès et Mangematin, 1996; 131). Cette lecture compare l'intention architecturale à un départ d'appropriation du *non-lieu*. Parce que l'intervention dans le *non-lieu* est instiguée par la présence de l'Homme, celui-ci en crée un espace de sens. C'est ainsi que le *non-lieu* mute en *mi-lieu*. Michel de Certeau (1990) appelle « pratique du lieu » le fait de déployer les pratiques pour que le *lieu* devienne espace. L'espace est un croisement de mobiles. Il est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. À la différence du *lieu*, il n'a donc ni l'univocité ni la stabilité d'un «propre». En somme l'espace est un lieu pratiqué. Mathis Stock traite également de la pratique du *lieu* qu'il considère être ce que les individus font avec le *lieu*. Pour lui, l'espace devient un *lieu* de projet dès qu'il est investi, que ce soit de façon permanente ou temporaire. « [...] les espaces ne se décrivent pas seulement par la morphologie et les activités supportées par des équipements, commerces, entreprises, mais aussi par des pratiques plus éphémères, [...] » (Stock, 2004)

Dans cette optique, Luc Lévesque propose avec son projet *Hypothèses d'amarrages*, l'implantation d'une vingtaine de tables à pique-nique sur une multitude de

sites résiduels choisie dans la région métropolitaine de Montréal. «Il s'agit là d'exploiter les potentiels d'espaces oubliés, banalisés ou sous-utilisés pour offrir aux citoyens de nouvelles prises sur leur environnement» (Atelier SYN, 2001-2008). Par ce projet, Lévesque souhaite créer des supports d'appropriation pour les individus qui traversent des lieux délaissés. Le projet *Hypothèses d'amarrages* confère aussi un nouveau sens au terrain vague.



Figure 06 *Hypothèse d'amarrages* de l'Atelier SYN (<http://www.amarrages.com/>)

Dans la partie théorique, le train artistique a beaucoup servi de cadre à la notion de nomadisme. Toutefois, dans ce qui suit, c'est davantage la plateforme fixe parasitant l'autoroute Dufferin Montmorency qui sert de support théorique au concept d'appropriation collective.

1.6.1. L'appropriation collective

L'appropriation implique le fait de rendre quelque chose propre à une utilisation, à une visée. C'est l'action au cours de laquelle il y a prise de possession d'un élément, soit par l'achat, l'occupation, la saisie, l'expropriation, la nationalisation ou la violence. Rappelons que cet essai (projet) a pour but d'inciter les artistes, les passants et les riverains à se rencontrer sur une plateforme d'art ouverte, flexible et adaptable.



Figure 07 Image de la plateforme d'art alternatif INTER_ART

1.6.1.1. Contextes favorables

Avant de traiter des stratégies d'appropriation, il est nécessaire de dégager quelques composantes stimulant l'engagement communautaire dans le terrain vague. Les friches berlinoises sont un laboratoire de recherches fécond pour le Studio Urban Catalyst de Klaus Overmeyer. Grâce aux travaux qu'ils y mènent, le Studio a pu dégager certains principes clés qui contribuent aux succès de l'engagement collectif dans les terrains vagues. D'abord, la disponibilité du site est le premier facteur qu'il identifie. Cela signifie que le propriétaire du terrain vague est intéressé à laisser son site libre d'occupation pour l'engagement communautaire. Un deuxième facteur est lié à la grandeur du terrain. Le Studio a découvert que les sites trop vastes sont plus difficilement appropriables que les plus petits où diverses activités peuvent avoir lieu. Il a également noté que plus les sites se trouvent près des centres urbains, plus ils sont susceptibles d'accueillir un plus grand nombre de gens. De plus, leurs travaux ont aussi révélé que la présence de structures, telles des manufactures désaffectées, contribue à accueillir une plus vaste gamme d'activités. La topographie est un autre élément déterminant l'attraction d'un site. Certains éléments tels la proximité d'une rivière peuvent accroître l'activité dans les friches. Finalement, ils ont découvert que le milieu, soit l'intérêt pur et simple de certains groupes à vouloir s'engager auprès de la communauté, est un aspect nécessaire à l'attrait d'un terrain vague. En effet, certains groupes de population, telles les personnes âgées, peuvent être moins enclins à s'engager collectivement dans une friche. Le site choisi pour cet essai (projet) suggère un potentiel d'appropriation fécond, lorsque ses caractéristiques sont transposées sur la grille d'analyse qu'a développée le Studio Urban Catalyst. Toutefois, il est essentiel d'indiquer que l'autorisation des propriétaires des voies et des terrains de chemins de fer est nécessaire avant d'amorcer toute occupation.



Figure 08 Projet le Milles Pattes, de la firme Éric Pelletier architectes <http://epelletier.com/>

Néanmoins, prenant compte que la ville de Québec s'est déjà penchée sur la problématique du site, le scénario que cette autorisation soit donnée demeure plausible. D'autant plus, qu'une question de sécurité entre en ligne de compte et que l'architecte Éric Pelletier se soit déjà permis de présenter un projet pour le même site.

«En juin 2009, le CN et la Ville de Québec avaient exprimé leur inquiétude après avoir constaté que des téméraires se faufilaient régulièrement entre les wagons, arrêtés ou en mouvement, à cet endroit. À ce moment, on parlait d'installer une passerelle de 150 m de long, au coût de 1,6 million \$, un montant qui est toujours dans la mire selon ce qu'a communiqué la Ville de Québec à Éric Pelletier, de la firme Éric Pelletier architectes, qui signe les plans de la nouvelle passerelle cyclo piétonne» (Le Soleil, 17 décembre 2010).

De plus, sa situation est privilégiée, car le site se trouve dans un centre urbain, à quelques pas seulement des quartiers Limoilou, Saint-Roch et de la Canardière. Le milieu artistique et très florissant dans le secteur grâce à la présence de plusieurs studios d'artistes et de collectifs d'arts. Le projet pourrait même bénéficier de l'exode des artistes du quartier Saint-Roch, car la plateforme leur offrirait un espace de création plus près de Limoilou, l'un des nouveaux quartiers de prédilection. «C'est ce qui semble se produire à Saint-Roch, avec le départ des artistes de la relève vers les quartiers limitrophes, soit Saint-Sauveur et Limoilou» (Boulianne et Fontanetti Aguiar, 2007; 81). D'autre part, l'omniprésence du viaduc sur le site favorise l'appropriation de ce *non-lieu*, car il peut faire office d'abri contre les intempéries. Finalement, la présence de voies de chemin de fer ouvre la porte

vers d'autres territoires de connexions. C'est là que le projet prend sa dimension nomade et déterritorialisée.

1.6.1.2. Flexibilité

Pour Barbara Steiner (2007), l'art et la culture sont fréquemment utilisés pour activer des potentiels. Ce sont des actions «douces» qui donnent un maximum d'effet positif sur l'attractivité d'un milieu urbain abandonné. L'auteur Nabeel Hamdi (2004) avance que le facteur créatif demeure la condition sine qua non du développement social dans la friche. Toutefois, pour lui, l'essentiel est de pousser les autres à agir. C'est pourquoi il défend l'idée que l'architecte doit donner des impulsions, plutôt que des instructions. Dans son livre, *Small Change*, il indique que lorsque les habitants contrôlent leur propre design, ils se trouvent stimulés individuellement et socialement. Scha et Vreedenburgh (2004) mentionne que le grand défi de l'architecture d'aujourd'hui est de promouvoir une flexibilité pouvant garantir une attractivité et une polyvalence au projet. C'est une mauvaise idée de figer l'environnement d'un individu, et c'est encore pire si c'est fait pour tout le monde de la même façon. L'idée de flexibilité implique aussi un certain renoncement du devoir de l'architecte vis-à-vis le produit final. Car le but est justement de laisser une grande marge de manœuvre aux individus qui s'approprient le projet. L'architecte ne connaît que ses propres références et n'admet habituellement pas ces dernières comme une limitation. C'est pour cette raison que doit être fractionné le processus de design. De cette façon l'utilisateur peut devenir aussi un agent créateur d'espace. (Scha et Vreedenburgh, 1994) Le studio Urban Catalyst parle également de flexibilité, toutefois, il défend son importance dans le temps. Le studio berlinois prétend qu'un projet durable et viable dans une friche est appelé à évoluer. C'est pour cette raison qu'il doit être ouvert afin de permettre sa propre transformation à travers le temps. «One finds cultural initiatives, sporting and leisure activities, gardening, landscape or social projects. They do not develop in isolation, indeed, they attract further projects, even of a very different kind. They create formal and informal networks» (Verlag, 2007; 38). L'auteur Pascal Nicolas-Le Strat va plus loin en mentionnant que la nouveauté est essentielle à la créativité dans la friche. Sans ce perpétuel renouvellement, les actions s'institutionnalisent et se figent, d'où cette importance accordée à la flexibilité du projet. «L'interstice qui a été ouvert ne se maintiendra actif et créatif qu'à condition de se porter en avant et de poursuivre sans relâche son travail de recomposition, qu'à condition de préserver son indéfectible

singularité» (Le Strat, 2008; 117). Néanmoins, Nabeel Hamdi tempère le discours en signalant que tous les systèmes naturels complexes sont plus créatifs lorsqu'ils sont positionnés entre le figé et le flexible, placés à la limite du chaos. Il renchérit en affirmant que le monde des Hommes a besoin de structures lui permettant une certaine continuité. Le défi est peut-être de trouver un équilibre entre une créativité spontanée et une stabilité.

1.6.1.3. Synergie avec le milieu

Deleuze et Guattari voient dans l'architecture un art de construire qui sera toujours soumis à des règles d'organisations formelles. Les auteurs mentionnent que l'architecture met une distance *optique* entre l'individu et la cité contemporaine. «To employ a terminology current in the aesthetics underlying Deleuze's thinking, architecture would forever be on the side of forms, of the distant, optical and figurative, [...]» (de Solà-Morales i Rubio, 1980). Selon madame Rubio, l'architecture formelle, logique et claire que dépeint Deleuze et Guattari s'adresse davantage au Mouvement moderne. Toutefois, madame Rubio se questionne sur le type d'architecture que le terrain vague peut admettre sans dénaturiser son aspect indéterminé. «How can architecture act in the *terrain vague* without becoming an aggressive instrument of power and abstract reason? Undoubtedly, through attentive concern with continuity. Not however, the continuity of the planned, efficient and legitimated city, but by listening attentively to the flows, the energies, the rhythms which the passing of time and the loss of limits have established» (de Solà-Morales i Rubio, 1980). Selon l'auteur, seule une architecture ouverte et souple s'inspirant des caractéristiques de la friche peut prétendre s'implanter en continuité avec le terrain vague. C'est pourquoi les notions de synergie, de porosité et de proximité avec le milieu sont importantes dans la conception de la plateforme d'art. Deleuze et Guattari suggèrent que la création rapproche l'individu à l'objet, (espace du touché) alors que l'observation, par une sorte de mise à distance, éloigne le sujet de l'objet. «Un tableau est fait de près, même s'il est vu de loin. On dit de même que le compositeur n'entend pas : c'est qu'il a une audition rapprochée tandis que l'auditeur entend de loin. Et l'écrivain lui-même écrit avec une mémoire courte, tandis que le lecteur est supposé être doué d'une mémoire longue» (Deleuze et Guattari, 1980; 615). La création devient optimale grâce à la valorisation d'un rapport de proximité entre des individus et un projet. C'est pourquoi la plateforme d'art s'articule de façon à optimiser les rencontres entre les passants et les artistes. C'est aussi pourquoi le projet, par sa porosité, son ouverture et sa flexibilité, incite une synergie

entre les artistes, les passants et l'environnement industriel se situant sous l'autoroute Dufferin Montmorency.

1.7. Enjeux du projet

Plusieurs enjeux sous-tendent aux concepts de nomadisme et d'appropriation collective.

- D'une part, afin d'assurer une **condition nomade**, le projet doit offrir un élément mobile et éphémère.
- D'autre part, pour inciter l'**appropriation collective** dans la friche ferroviaire, le projet doit être flexible et poreux avec son environnement.

2. PROJET

2.1. Précédents



Figure 09 et 10 Fair of Alternative Art of Sudbury, <http://www.gn-o.org/faas/>

L'art en contexte opte pour la confrontation, cette attitude où les rapports se fondent sur l'échange et le dialogue ou sur la querelle et la dispute est précisément le genre d'exposition et d'œuvres que le projet valorise. L'enjeu dans ce type d'art est l'emprise sur l'espace public. C'est ainsi qu'une station de Via Rail a été transformée en une immense galerie d'Art expérimentale pour la seconde Foire Annuelle d'Art Alternatif de Sudbury entre le 6 et le 8 mai 2010. Lors de cet évènement, 35 artistes et écrivains ont

modifié 17 conteneurs pour en faire des œuvres d'art intégrant l'art de performance, de l'audio, du visuel et des installations vidéos.

Après quelques jours, il faut reconnaître que le non-lieu de la gare de Sudbury n'en est plus un. L'espace est déterminée par une configuration massive, les cubes métalliques s'habillent, s'activent, se métamorphosent en un lieu d'expression artistique polymorphe : installations, sculptures sonores, masses monochromes, espace utérin, antre noir aux odeurs de latex, murmures de confessionnal, projections vidéo, des loups gris hurlent. L'art occupe le quai, les trains passent.



Figure 11 et 12 Lacaton & Vassal architectes, <http://lacatonvassal.com/>

L'École Nationale d'Architecture de Nantes des architectes Lacathon et Vassal a beaucoup influencé le projet de la plateforme Inter_Art. L'un des aspects le plus inspirants est la configuration des espaces que l'on retrouve dans le bâtiment. À l'approche de l'édifice, nous pouvons d'ores et déjà deviner l'amplitude des espaces intérieurs. L'impressionnant volume de ces pièces rend l'appropriation plus aisée pour la manifestation de diverses activités. De plus, une grande rampe piétonne permettant même le passage d'un véhicule donne accès de la voie publique jusqu'au sommet du bâtiment. C'est là l'une des façons qu'ont trouvées les architectes de rendre leur projet poreux et perméable sur la ville. De plus, ils ont imaginé la construction d'une enveloppe très légère et transparente qui offre une proximité inusitée avec la vie urbaine. C'est aussi grâce à l'usage de murs coulissants que le projet privilégie le rapport entre l'espace intérieur extérieur.



Figure 13 et 14 Alltrends, <http://alltrends.over-blog.net/article-un-68613735.html> <http://lacatonvassal.com/>

Le pavillon croate pour la Biennale de Venise est intéressant surtout pour son effet de porosité. C'est au moyen de barres d'armatures en acier assemblées en quadrillé que le pavillon révèle une étonnante transparence. La légèreté du projet tient principalement à son aspect ajouré qui vient complètement annuler l'effet de masse. De plus, le choix d'utiliser un matériau corrodé apporte une facture industrielle et «souillée» intéressante à l'objet nomade. Cette esthétique n'est pas sans rappeler l'ambiance du secteur se découvrant sous l'autoroute Dufferin Montmorency.

2.2. Le site



Figure 15 Situation de la friche dans la ville (de l'auteur)



Figure 16 Plan-masse de la plateforme INTER_ART

Parler d'un site particulier lorsque le projet est d'une part nomade et de l'autre fixe peut paraître paradoxal. Néanmoins, il est impossible de faire une étude exhaustive de

toutes les friches ferroviaires pouvant potentiellement accueillir le train artistique. De plus, l'échelle locale est essentielle dans la compréhension des mécanismes pouvant stimuler une appropriation collective. D'autant plus, que la plateforme répond à plusieurs sous-enjeux, dont ceux de sécuriser la piste cyclable du Corridor du Littoral traversant la gare de triage de trains. La ville de Québec entreprend depuis quelques années la revitalisation de certains tronçons de la piste cyclable, qu'il suffise de mentionner la promenade Samuel-De Champlain. À cet égard, il devient pertinent d'analyser sensiblement le site qui intéresse cet essai (projet), ceci afin de dégager des particularités et des potentiels susceptibles d'orienter la revitalisation du secteur sous l'autoroute.



Figure 17 Photographie sous l'autoroute Dufferin Montmorency (de l'auteur)

Le site se trouve entre les terrains de l'Incinérateur de Québec et les terrains de l'usine de pâtes et papiers de la White Birch. C'est un univers industriel particulier que parcourent les usagers de la piste cyclable du Corridor du Littoral. En effet, le site forme un bien étrange trait d'union, puisqu'il est le seul lien direct entre le paysage bucolique du parc Maizerets et l'environnement historique du Vieux-Port de Québec. D'emblée, l'espace est constitué d'une multitude de mobilités qui se juxtaposent, se croisent et se superposent. D'une part, l'aménagement de la piste cyclable incite une traversée rapide du *non-lieu* puisqu'elle n'offre pas de zones d'arrêt. D'autre part, l'imposant viaduc autoroutier surplombant la zone industrielle donne un accès direct au centre-ville de Québec. Quelques chemins de terres et de graviers entrecoupent également le terrain

vague. Finalement, le triage des wagons se déroule sur de nombreuses voies de chemin de fer qui strient le sol du site. Puisque ce dernier est entrecoupé par un réseau ferroviaire, mieux vaut utiliser cet avantage afin d'ouvrir le projet vers d'autres territoires.

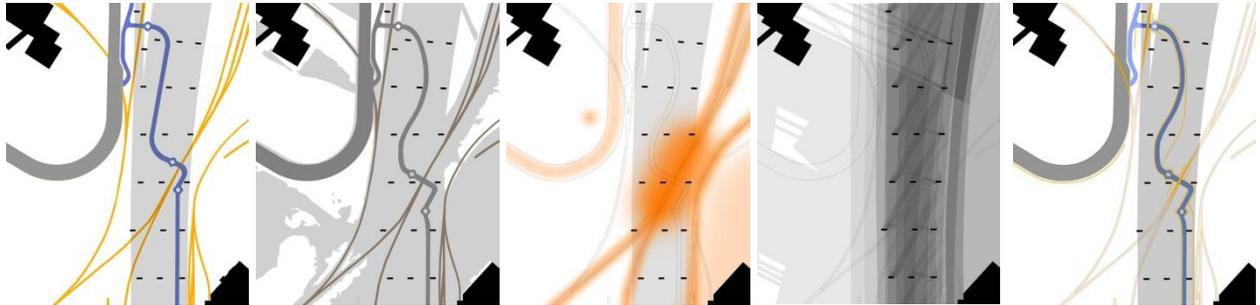


Figure 18 viaire

Figure 19 minérale

Figure 20 bruit

Figure 21 ensoleillement

Figure 22 limites

2.3. L'analyse sensible

Outre le fait de supporter diverses modalités de transport (trains, camions, cyclistes et automobilistes), l'aspect sensible est indéniable sur le site. En effet, ce dernier offre une atmosphère unique sur le Corridor du Littoral. C'est pourquoi il est susceptible d'évoquer certains stimuli particuliers chez ceux et celles qui le parcourent. Comment traiter de ce *non-lieu* sans évoquer le panorama se découvrant sous l'autoroute? Qu'il suffise de mentionner l'imposante structure de béton comme élément visuel majeur. En effet, le viaduc de l'autoroute recouvre, tant en longueur qu'en largeur, la totalité de la piste cyclable traversant le terrain vague. Il y a donc des ambiances lumineuses presque théâtrales avec des rayons lumineux rasants et des secteurs plus sombres, voire repoussants. Sous la canopée de béton, l'odeur industrielle s'infiltré occasionnellement grâce aux vents qui l'aspirent et la repousse. Le bruit régulier des locomotives retenties sous les voûtes de l'espace. L'élément tactile, malgré son opiniâtre présence minérale, est le seul qui ne s'impose pas directement à la sensibilité des passants. Ces derniers qui sont limités à rouler et marcher dans un tronçon très étroit qui les protège de l'activité qu'entraîne le triage des wagons.

C'est en utilisant les éléments de l'univers sensible que l'essai (projet) a amorcé une exploration de ce *non-lieu*. «Ce qui à l'inverse nous paraît important dans l'intervention urbaine, c'est sa capacité de partir de l'existant pour induire de nouvelles connexions au réel, de nouvelles manières de vivre et d'imaginer la ville» (Lévesque, 2005; 47-51). D'ailleurs, Lévesque propose un regard innovateur sur la friche lorsqu'il la compare à un matériau. C'est dans cet esprit que les caractéristiques du site, ses textures et ses surfaces ont servi de prémisses au projet. Ensuite, une réflexion a recherché les diverses façons de composer, de s'accrocher et de s'infiltrer dans un paysage à la fois minéral, terreux et chaotique. Néanmoins, avant d'entreprendre une analyse du site, il a été important de composer un corpus d'éléments qui expose les différentes textures, ambiances et sonorités du *non-lieu*. À ce titre, la photographie et l'enregistrement sonore ont été très utiles, car ils ont permis de dresser un paysage sonore et visuel assez riche du site. Plusieurs visites ont été effectuées, à différentes heures de la journée, ainsi qu'à différents moments durant l'année, ceci afin d'avoir un portrait plus large du secteur.



Figure 23 Photographie du sol de la friche un jour d'hiver



Figure 24 Photographie du sol de la friche un soir d'été

Toutefois, il est nécessaire de rappeler que le projet est hybride. Non seulement il s'intéresse à la conception d'une plateforme d'art qui s'articule et s'inspire des caractéristiques locales de la friche (*mi-lieu*). Mais le projet a aussi une dimension globale (*non-lieu*). En effet, comme il en a été mentionné plus haut, le projet inclut un train artistique s'arrêtant dans une pluralité de friches ferroviaires présentes dans différentes communautés à travers le pays. Le conteneur est l'archétype parfait pour rejoindre différentes communautés, car il est un élément générique facile à reproduire et qui plus est, il a aussi une grande capacité d'entreposage. De plus, il est déjà utilisé par le CN pour mouvoir une grande quantité de marchandise. Le projet propose d'en récupérer

certaines et de les adapter afin qu'il puisse transporter les expositions et les évènements artistiques. «Le problème n'est plus de créer un objet : il est de s'insérer dans un mouvement plastique universel, de cerner l'invisible ou de rendre sensible la présence d'un « non-site », c'est-à-dire de quelque chose qui échappe à la fois au site (site) et à la vue (sight) [...] (Saint-Girons, 2005; 155).

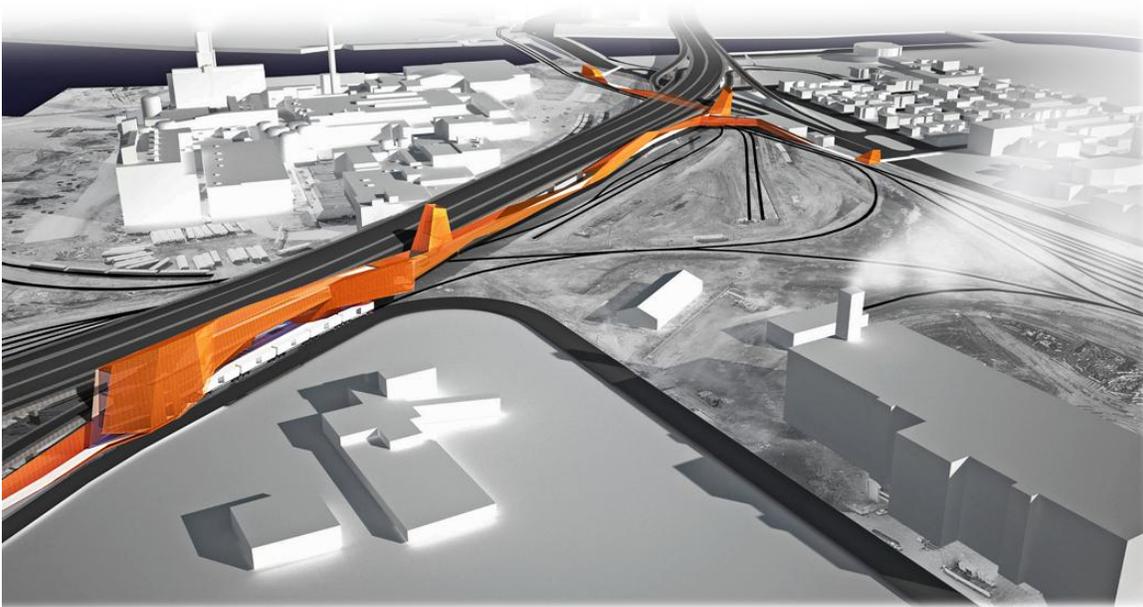


Figure 25 Perspective à vol d'oiseau de la plateforme INTER_ART (critique finale)

2.4. La matérialité du projet

2.4.1. La plateforme d'art et le train

Certes le projet INTER_ART présente deux volets, l'un nomade (le train) et l'autre fixe (la plateforme). Toutefois, le projet a davantage développé la partie fixe que le train artistique. Le défi de travailler sur deux volets à la fois était considérable en terme de temps. De plus, en tant qu'observateur, il était plus aisé de réaliser une analyse in situ de la friche sous l'autoroute Dufferin Montmorency que n'importe qu'elle autre terrain vague à travers le Canada ou même le Québec. En effet, la proximité avec la cour de triage de Limoilou a permis d'effectuer plusieurs visites qui furent toutes plus enrichissantes les unes que les autres.

Pour sa part, le train est un élément beaucoup plus imprévisible et d'autant plus difficile à projeter, car il peut grandement évoluer avec le temps. En effet, l'événement

INTER_ART est appelé à prendre de l'envergure avec les années. Plusieurs wagons pourraient venir se greffer au train et ainsi lui donner un plus grand impact. C'est pourquoi les artistes sont si cruciaux dans le projet, ils ont la latitude de s'appropriier les conteneurs et de les modifier à leur guise. Le designer n'est plus responsable des détails expressifs. Il n'établit que les règles du jeu, choisissant les situations qui peuvent être possibles et celles qui ne le peuvent pas. (Scha et Vredenburg, 1994) Ce contexte explique le parti de cet essai (projet) de travailler plus sur la plateforme d'art.

2.4.2. Essais formels

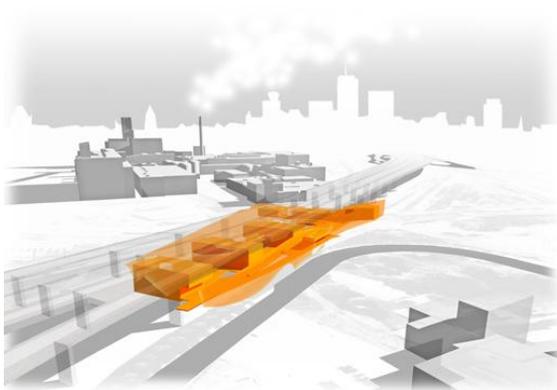


Figure 26 Proposition formelle A (critique intermédiaire)

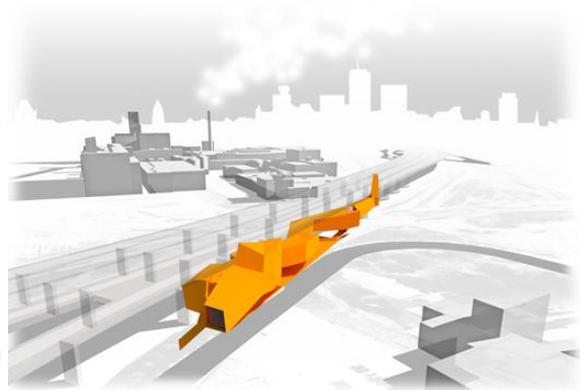


Figure 27 Proposition formelle B

Habiter le dessous de l'autoroute (A) + Configuration du programme plus libre (B) +

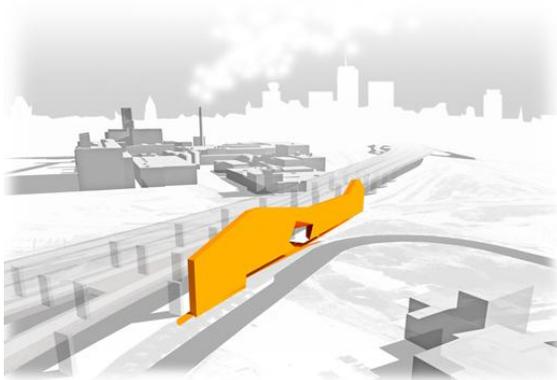


Figure 28 Proposition formelle C

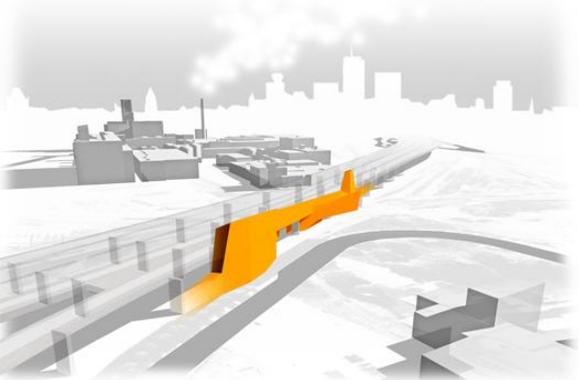


Figure 29 Proposition formelle D (critique finale)

Visibilité plus grande sur l'autoroute (C) = Une forme synthèse (D)

Plusieurs contraintes sont présentes sur le site. Le tablier de l'autoroute est parmi elles l'une des plus importantes puisqu'il produit beaucoup d'ombre et que le dégagement

qu'il laisse sous le viaduc n'est seulement que de neuf mètres. Il fallait donc composer avec cette structure aérienne. Au gré de multiples essais formels, la plateforme d'art a graduellement parasité l'autoroute. En effet, dans les premiers exercices volumétriques, le projet a surtout investi le dessous du tablier. Néanmoins, il a paru évident et avantageux d'avoir une présence sur l'autoroute. C'est pourquoi le projet s'est progressivement étioilé et étiré le long du viaduc. Grâce à cette articulation, la plateforme d'art devient un élément signalétique fort du paysage autoroutier menant au centre-ville de Québec. Le projet fait aussi office de vitrine sur les événements se passant dans la friche artistique. Une autre contrainte est la présence de nombreux piliers sous l'autoroute. Les premiers essais formels respectaient l'alignement régulier des piliers, car le programme s'implantait entre eux. Néanmoins, il a paru évident que ce parti rigidifiait le projet. C'est pour cette raison qu'il a évolué vers une configuration beaucoup plus organique et libre. La dernière proposition en fait foi puisqu'elle utilise les piliers seulement pour s'accrocher.

2.4.3. Porosité

Au contraire de l'art traditionnel qui exhibe l'œuvre dans une «white box» coupé de son environnement. L'art en contexte opte pour la confrontation et cherche à entrer en dialogue ou en synergie avec son milieu. Cette synergie s'exprime dans cette proximité valorisée entre le passant et l'artiste. Le quai



Figure 30 Salle polyvalente donnant sur le quai artistique au r.d.c.

artistique est l'un de ces lieux uniques qui privilégient la rencontre entre les cyclistes, les piétons et les artistes. En effet, cette zone de passage arbore plusieurs aspects, car elle est la principale «place publique» de la plateforme. La matérialité de l'enveloppe revêt le projet d'une peau poreuse et «épaisse» qui brouille la limite entre extérieur et intérieur. Ceci dans le but de créer des espaces de créations qui sont en continuité avec le paysage industriel de la friche et le corridor cycliste.



Figure 31 Perspective de nuit sur la plateforme INTER_ART (critique finale)

Comme il a été question plus haut de s'inspirer de la nature du site pour la matérialité du projet, l'enveloppe de la plateforme arbore une facture corrodée et souillée telles les voies de chemin de fer qui strient la friche. De cette façon, le projet exhibe une familiarité avec la minéralité que l'on retrouve sous l'autoroute Dufferin Montmorency. Cette peau ajourée n'a pas les seules fonctions de filtrer l'environnement et d'exposer une certaine esthétique, elle a aussi une fonction structurante telle une coquille qui soutient des espaces intérieurs, semi-intérieurs et extérieurs. L'enveloppe autoportante est constituée d'un assemblage de barres d'armatures soudées entre elles à la manière de ce que l'on retrouve sur la peau du Pavillon croate pour la Biennale de Venise.

Il n'y a pas seulement l'épaisseur de la peau qui octroie une porosité au projet. La disposition du programme dans la structure s'articule de manière à brouiller le seuil entre l'extérieur et l'intérieur. Des stratégies architectoniques telles l'usage de murs coulissants s'ouvrant sur l'espace extérieur contribue à brouiller la limite. De plus, une variété de typologie d'espaces est présente dans la plateforme INTER_ART. En effet, il y a d'abord des zones complètement à l'extérieur. Ensuite, il y a des secteurs couverts, mais toujours soumis à la température extérieure. Il y a aussi des endroits couverts et semi-chauffés comme des sortes de jardins d'hiver. Finalement, il y a des espaces de création intérieurs complètement climatisés.

Légende



Espace intérieur climatisé



Espace extérieur couvert



Espace intérieur semi-climatisé



Espace extérieur

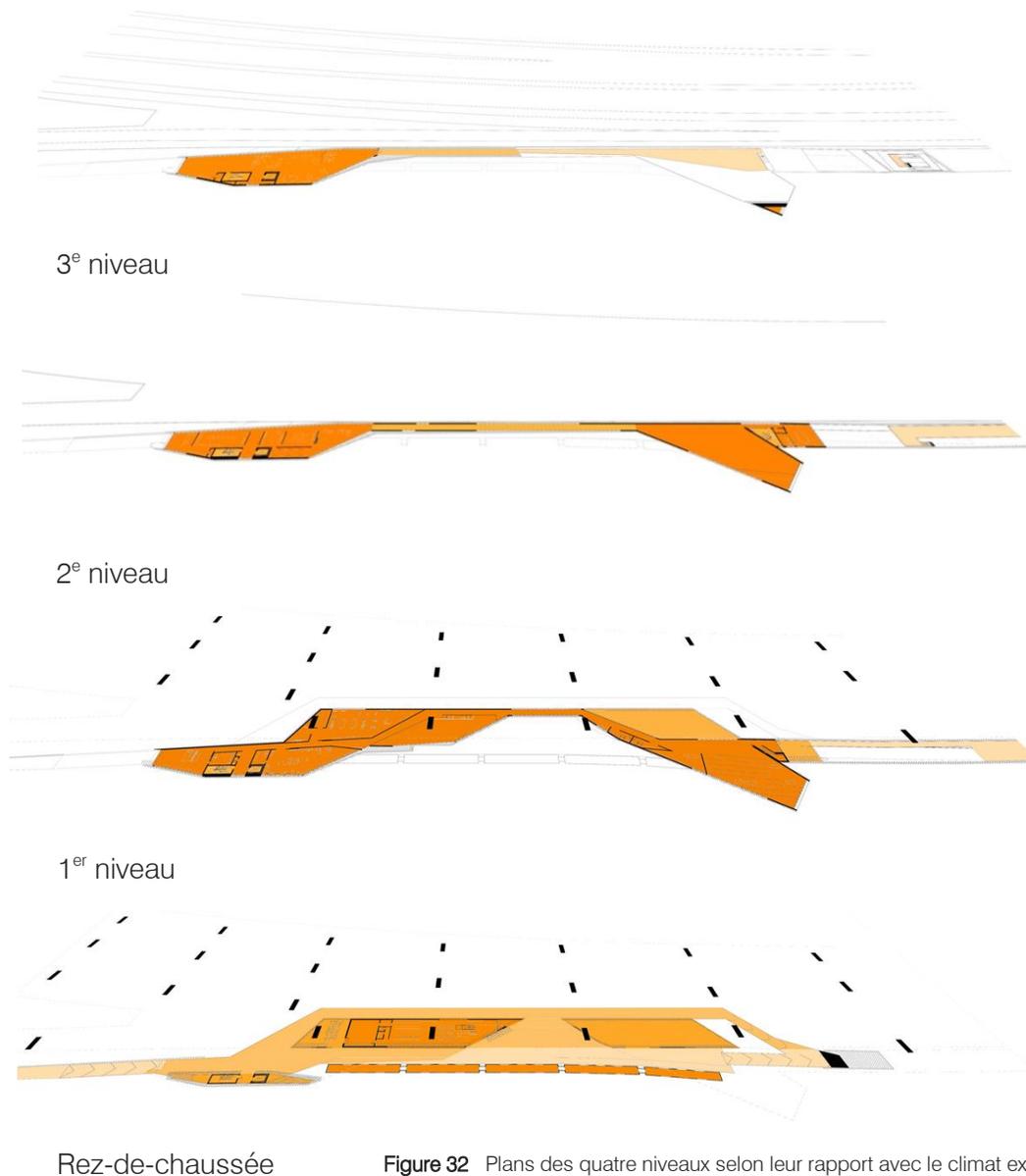


Figure 32 Plans des quatre niveaux selon leur rapport avec le climat extérieur

2.4.4. Flexibilité

Le concept d'adaptabilité est primordial dans le projet. C'est par cette flexibilité que la plateforme facilite son appropriation. Comment se traduit cette souplesse dans la configuration de la plateforme. D'abord, aucune cloison ou même colonne ne vient gêner l'espace se trouvant au dernier niveau. C'est plutôt un aménagement de type paysagiste qui se trouve à cet étage. Il peut donc être approprié de plusieurs façons. De plus, les plafonds sont très hauts, ce qui laisse une grande marge de manœuvre pour la manifestation d'évènement de toutes sortes. À l'étage en dessous se trouvent les grands

ateliers. Ce qui caractérise la pièce à ce niveau est la présence de six grands pans de murs complètement télescopiques et disposés sur rails. Grâce à ce système, il est possible de cloisonner l'espace dans une configuration presque infini de pièces. Alors qu'à d'autres moments, il est possible de libérer le volume de toutes cloisons. Plusieurs autres pièces offrent des volumes généreux facilement appropriables. De plus, le programme est disposé d'une manière très libre et ludique



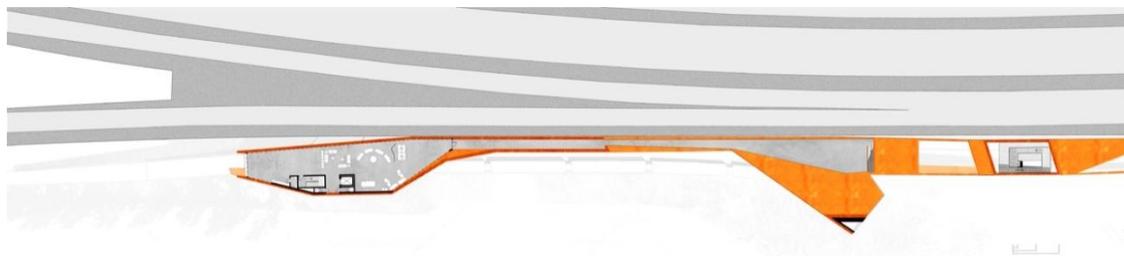
Figure 33 Coupe sur les ateliers de 2^e et 3^e niveaux

entre les piliers de l'autoroute. En effet, la plateforme n'est pas conçue dans un esprit fonctionnaliste. Mais au contraire, elle s'articule de manière organique. Ce qui lui confère une richesse spatiale puisque les pièces regorgent de recoins incongrus et singuliers pouvant être occupés de façon spontanée ou non.

2.4.5. Configuration de la plateforme

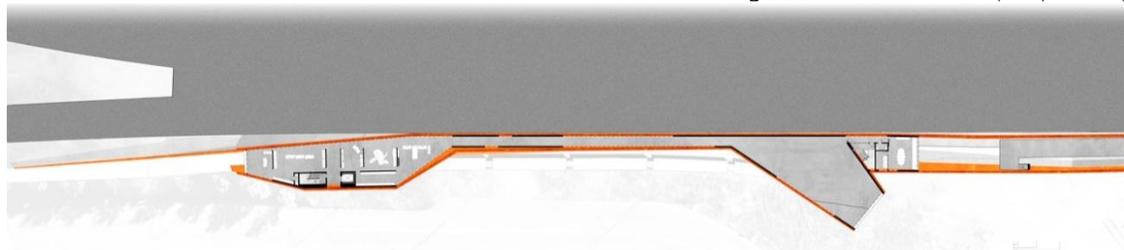
INTER_ART est une zone de création polymorphe ouverte à toute manifestation et exposition à vocation artistique ou culturelle. Cette ouverture est palpable aux niveaux inférieurs, puisque c'est à ces étages qu'il y a le plus de proximité avec les utilisateurs de la piste cyclable. Au niveau du rez-de-chaussée se trouvent une cantine, un café, un stationnement pour les vélos ainsi qu'une salle polyvalente qui se déploie sur la piste cyclable. Le tracé de la piste cyclable se perd volontairement sur l'étendue du quai artistique se trouvant au rez-de-chaussée. Non seulement cette configuration spatiale a pour but d'offrir un espace couvert et extérieur libre à plusieurs manifestations culturelles, mais il vise aussi à créer une certaine ambiguïté chez l'utilisateur de la piste cyclable, dans le but de le ralentir et de l'intéresser aux événements ayant cours dans INTER_ART. Néanmoins, comme il en a été mentionné plus haut, le projet est flexible. Il n'oblige pas certains passages, il suscite des pistes. C'est pourquoi une voie de contournement a été dessinée autour du projet afin de laisser le choix aux gens d'expérimenter ou non le lieu. C'est aussi à ce niveau que se situe le quai sur lequel donnent les ateliers mobiles

(wagons). Lorsque les passants proviennent de Québec, ils arrivent à un niveau supérieur. À cet étage, la passerelle fourche, d'une part, vers le quai artistique en contre bas et de l'autre, vers l'accueil et l'agora au même niveau. Le parcours valorise ici aussi une proximité entre le visiteur et l'artiste puisque la piste cyclable semble entrer directement dans les autres salles d'expositions. De plus, les ateliers de menuiserie, de métal et de numérique, quoique bruyant et parfois nuisible, sont accessibles même au public. Certes, un accueil filtre davantage l'entrée du public à ce niveau, mais le projet demeure très ouvert. Même les grands ateliers situés aux deux derniers niveaux restent accessibles à la visite et même à la rencontre.



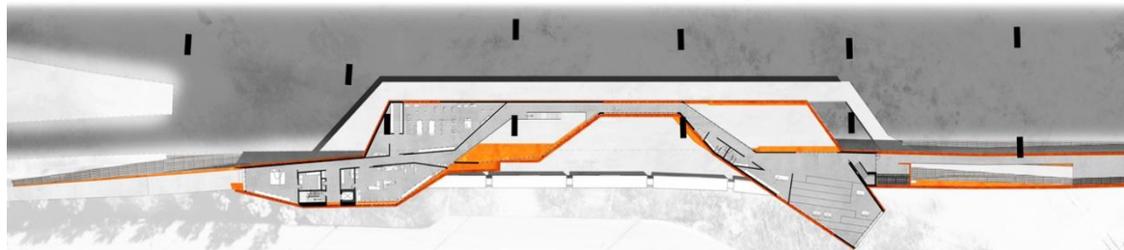
3^e niveau

Figure 34 Plan du 3^e niveau (critique finale)



2^e niveau

Figure 35 Plan du 2^e niveau (critique finale)



1^{er} niveau

Figure 36 Plan du 1^{er} niveau (critique finale)



Rez-de-chaussée

Figure 37 Plan du rez-de-chaussée (critique finale)



Figure 38 Image du café donnant sur le quai artistique au niveau r.d.c. (critique finale)

CONCLUSION ET REGARD CRITIQUE

Cet essai (projet) s'intéresse à la condition de la friche ferroviaire. À travers le prisme de l'art, le projet tente de revaloriser des secteurs industriels désaffectés qui abondent de potentiel. Souvent les pratiques artistiques remplissent ce rôle de dévoilement ou de révélateur, de déploiement ou de dépliement de ces potentialités accumulées par une société devenue multitude. (Pascal Nicolas-Le Strat, 2008) INTER_ART est une plateforme de création d'art alternatif qui, grâce à l'emploi du train, offre la possibilité de diffuser ses œuvres, expositions et installations à travers l'immense réseau de chemins de fer qui sillonne le pays. De plus, la plateforme est un moyen de requalifier le lien reliant les tronçons ouest et est de la piste cyclable du Corridor du Littoral.

Deux concepts majeurs apparaissent dans le discours de l'essai (projet). Le **nomadisme** est la composante permettant la mise en réseau du projet grâce à l'usage du train. Alors que la notion **d'appropriation collective** est ce qui assure une revitalisation du terrain vague.

INTER_ART est donc une plateforme perméable et hybride qui stimule la participation et l'action citoyenne. Elle s'inscrit également en continuité avec le paysage

industriel du terrain vague. Cette synergie avec le milieu est aussi assimilable à la notion d'ambiguïté que cultive l'essai (projet). En effet, la plateforme offre la même indétermination et ouverture qui caractérise la friche. Plus haut, l'essai a présenté plusieurs stratégies architecturales qui transposent dans le projet les concepts de flexibilité, d'ouverture et d'ambiguïté. La matérialité de l'enveloppe est l'un des moyens qui participent à brouiller la limite entre l'intérieur et l'extérieur. La configuration des espaces intérieurs s'inscrit également dans l'idée de perméabilité avec l'environnement extérieur.

Comme l'Art alternatif qui opte pour la confrontation et la mise en contexte, le projet s'ouvre sur le public. Il propose des lieux flexibles et des espaces généreux qui sollicitent l'appropriation et la manifestation d'activités de toutes sortes plus informelles qu'officielles. C'est pourquoi la mission de cet essai (projet) est d'offrir un support d'accroche à des gens qui vont transformer par leur engagement et leur créativité des zones délaissées en zones habitées (ceci dans le sens de Michel de Certeau).

Le projet a eu un déroulement quelque peu tortueux. En effet, si au début il se dirigeait davantage vers quelque chose d'entièrement nomade et d'adaptable par la population. Le projet a pris vers la fin un tournant qui s'intéressa davantage à la conception d'une structure parasitaire dans une friche donnée. Il faut admettre que le grand niveau d'ambiguïté qu'impliquait le développement d'un projet totalement flexible revêtait une difficulté notable en termes de conception. De plus, le fait que le projet était essentiellement nomade enlevait beaucoup d'importance au site sous l'autoroute Dufferin Montmorency. C'est pourquoi le volet nomade est devenu plus un complément que le fondement pur et simple du projet.

Ce dont il faut retenir d'INTER_ART est les quelques potentialités que le projet a révélées de la friche ferroviaire. Celle-ci a une complexité qui demande une exploration exhaustive et pluridisciplinaire. C'est probablement sur cet élément que le projet a atteint ses limites. L'architecte ne peut à lui seul répondre à une problématique urbaine qui touche divers champs, dont le domaine social. Il peut à tout le moins suggérer une certaine structure d'appropriation. Il doit seulement laisser aux autres la place d'intervenir pour que le projet s'affine avec succès.

BIBLIOGRAPHIE

- B. Saint Girons, *Le Sublime : de l'Antiquité à nos jours*, Desjonquères, Paris, 2005.
- C. Younès, M. Mangematin, *Lieux contemporains*, Descartes & Cie, Paris, 1997.
- D. Couchaux, *Habitats nomades; Collection anarchitecture*, Éditions Alternative, Paris, 2004.
- F. Navez-Bouchanine, *LA FRAGMENTATION EN QUESTION : Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale?*, L'Harmattan, Paris, 2002.
- G. Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*. Paris: Sujet/Objet, 2004, pp. 3 – 25.
- G. Deleuze, F. Guattari, *Mille Plateaux : capitalisme et schizophrénie 2*, Les éditions de Minuit, Paris, 1980.
- Solà-Morales i Rubió, «Terrain Vague», in *Anyplace*, Cambridge, MA : MIT Press, 1996, p. 118-123
- J. Hill, *Immaterial Architecture*, Routledge, London & New York, 2006.
- J. Van Heeswijk, *Systems*, Berlin: The Green Box kunst Editionen, 2007.
- J. Verlag, *Urban Pioneers*, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, 2007.
- K. Nesbitt, *Theorizing a new agenda for Architecture : an anthology of architectural theory 1965-1995*, Princeton Architectural Press, New York, 1996.
- K. Pariseau, *Champs Libre : Un prototype d'espace public en région périurbaine de la ville de Québec*, essai-projet, Université Laval, hiver 2008.
- L. Lévesque, «Du terrain vague à l'interstitiel : quelques trajectoires d'invention paysagère», dans BERTRAND Stéphane, *Reconnaître le terrain : 19 inflexions au terrain vague* Gatineau : Axeneo, 2005, PP. 47-51.
- M-E. Cyr, *Ctrl[Space]_Infiltration à travers un [Para]paysage*, essai-projet, Université Laval, hiver 2007.

- M. Foucault, *Des espaces autres* (conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967), in *Architecture, Mouvement, Continuité*, n°5, octobre 1984, pp. 46-49.
- M-C. Boulianne, M. Fontanetti Aguirra, *Les effets de la revitalisation du quartier Saint-Roch sur les artistes : Attraction, rétention et répulsion*, Université Laval, Rapport Final présenté au conseil du quartier Saint-Roch, 2007.
- N. Hamdi, *Small Change : About the art of practice and the limits of planning in cities*, Earthscan, London, 2004.
- P. Amaldi, *Espaces*, Éditions de la Villette, Paris, 2007.
- P. Lévy, *Sur les chemins du virtuel*, 1995
http://manuscritdepot.com/edition/documents-pdf/pierre-levy-le-virtuel_01.pdf
- P. Blundell Jones, D. Petrescu, J. Till, *Architecture & Participation*, Spon Press, London, 2005.
- P. Nicolas-le Strat, «*Multiplicité Interstitielle*», *Multitudes*, 2008/1, n° 31, p. 115-121
- Cours de Master 2 Géographie 2005-06, G.A.S.E. (*Géographie, Aménagement, Société, Environnement*) Université de Rennes2 Département de Géographie
Epistémologie : « *Le concept d'espace* » Hervé Regnauld Cours 11 : L' Espace dans la philosophie française contemporaine (partie 2)
- R. Scha, E. Vreedenburgh, *Towards a different architecture*, Traduction anglaise d'un article qui est apparu en néerlandais dans: *Zeezicht* 8, 1994.
<http://iaaa.nl/rs/autrearcE.html>
- GRAIN (Groupe de Recherches Anthropologiques sur les Itinéraires du Nomadisme) <http://sspsd.u-strasbg.fr/Groupe-Itineraire-du-nomadisme.html/>
- SYN- Atelier d'exploration urbaine
<http://www.amarrages.com/>
- *Un Mille Pattes pour protéger les cyclistes*, 2010, Le Soleil (Québec), 17 décembre.

ANNEXE 1 : Planches

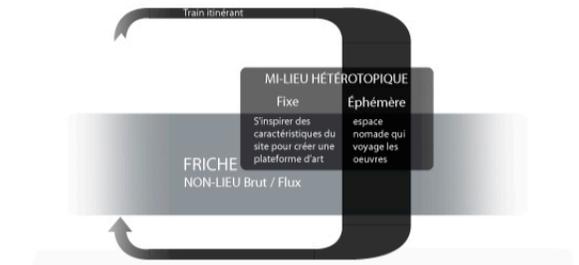
INTER ART comme plate-forme d'Art Nomade

Les interstices sont là pour nous rappeler que la société ne coïncide jamais parfaitement avec elle-même et que son développement laisse en arrière-plan nombre d'hypothèses non encore investies

Souvent les pratiques artistiques remplissent ce rôle de dévoilement ou de révélateur, de déploiement ou de dépliement de ces potentialités accumulées par une société devenue multitude. (Pascal Nicolas-Le Strat, 2008)

Les friches ferroviaires représentent un potentiel inouï de requalification urbaine et durable. D'abord parce qu'elles traversent les villages et les quartiers des agglomérations. De plus, parce que ces terrains vagues sont eux-mêmes issus du passage des voies de chemin de fer sur le territoire, cela offre une incroyable possibilité de diffusion et de mobilité à l'échelle du pays.

C'est dans cet esprit que mon essai (projet) de fin d'études (2011) s'intéresse à donner des qualités spatiales et sociales à ces territoires délaissés par la conception d'espaces artistiques nomades et éphémères.



Le train est l'élément nomade du projet. Il transporte avec lui, telle une foire, des oeuvres éphémères, des temporalités et des ambiances diverses qu'ont créées les artistes dans les ateliers de Québec. Là, au milieu de nulle part, dans les friches de municipalités lointaines ou isolées, le train artistique devient une occasion de rencontre entre l'art et une communauté. Grâce à lui, un non-lieu mute en place publique. Il devient un dispositif de fête et de requalification d'une zone oubliée.



Le Corridor du Littoral est une piste cyclable qui offre une variété de points de vue sur le spectacle extraordinaire qu'est le paysage du fleuve Saint-Laurent. Certains secteurs de la piste ont été dernièrement le théâtre d'une requalification majeure tel le tronçon bordant la partie ouest du boulevard Champlain. Toutefois, le secteur industriel se trouvant sous l'autoroute Dufferin Montmorency demeure problématique. Au niveau de la sécurité notamment, certains ténéraires osent traverser les voies de chemin de fer au moment même où des wagons sont en marches.

LIEN REQUALIFIÉ

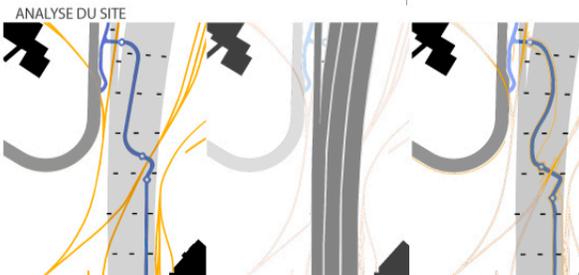
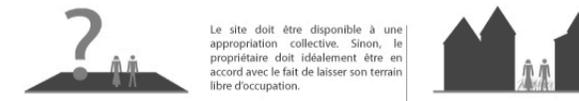


Le projet dans son ensemble vise d'une part reconnecter le tronçon ouest et est de la piste cyclable. Il permettrait de traverser la gare de triage de la Canadienne sans aucun danger. Toutefois, une qualité et une variété d'atmosphère et de typologie d'espaces viendraient bonifier l'expérience du parcours de ce secteur industriel. C'est dans cette perspective que des stratégies architecturales apparaissent comme de points d'accroches à des activités informelles.

Dans l'image de gauche, des saillies surgissent de la passerelle et deviennent un prétexte de jeu pour les planchistes.

L'image de droite propose de mettre en évidence certains piliers de l'autoroute afin d'inviter certaines personnes à les garnir de graffitis. Des bancs disposés sur roulettes pourraient être déplacés selon les goûts des passants...

4 CARACTÉRISTIQUES CLÉS qui contribuent au succès d'appropriation collective d'une friche selon le STUDIO URBAN CATALYST de (Klaus Overmeyer)



Au niveau du sol, le site accueille diverses modalités de transport tel des voies de chemins de fer, une piste cyclable ainsi qu'une rue.

À un niveau supérieur, le secteur se trouve traversé par l'autoroute aérienne de Dufferin Montmorency. Ce qui a créé une immense canopée de béton au-dessus du parcours de la piste cyclable.

Les nombreux passages à niveau obligent sporadiquement les cyclistes, les marcheurs ainsi que les automobilistes à s'arrêter devant le passage d'un train. Il y a donc un rythme dans le parcours du site. De plus, plusieurs clôtures contraignent les gens à se déplacer que dans un mince corridor.

Plusieurs bruits occupent l'espace. Certains sont constants, tels les sons émis par les machines des industries, les sifflements des cheminées ou le simple passage des voitures. D'autres sont occasionnels, et très forts tel le cri des locomotives retentissant sous la canopée de l'autoroute.

Un véritable monde minéral occupe le secteur. La zone sous le viaduc de l'autoroute est principalement recouverte de gravier, de petites roches et de terre. Le manque de rayon solaire sous la canopée explique cet univers brut et rocheux. Toutefois, dans les autres secteurs, le sol est davantage un hybride entre gravier, terre et végétaux indigènes.

Les plantes poussent davantage entre les chemins de fer, les routes et les chemins de terre. Sous l'autoroute, elles se font beaucoup plus rares et petites. Alors qu'une plus grande diversité de plantes indigènes et de plus grandes tailles pousse ailleurs dans la friche. Néanmoins, il n'y a pas de limites franches entre les zones minérales et végétales. Le sol est davantage constitué comme un mixage entre les deux.

L'analyse de l'ensoleillement montre l'impact de l'ombre que crée le viaduc aux solstices d'été, d'hiver et à l'équinoxe du printemps et de l'automne. En période hivernale, le soleil pénètre davantage sous la canopée de béton qu'en période estivale. Le viaduc crée donc un microclimat en été puisqu'il protège des chaux rayons solaires. De plus, parce que l'autoroute est dans ce secteur presque dans un axe Nord / Sud, il y a autant de lumière d'un côté comme de l'autre du viaduc.

Au niveau légal, le site est entre découpé de plusieurs propriétaires. En orange, La Compagnie des Chemins de Fer Nationaux possède les zones où passent les voies de chemin de fer. En gris et en violet, ce sont les industries voisines (Glassine Canada et Commandité Stadacona) qui sont les propriétaires des terrains. Dans la zone restante (en blanc), c'est la ville de Québec qui a acheté ses terrains en 1980.



PRÉCÉDENTS

La FAAS



Une station de Via Rail a été transformée en une immense galerie d'Art expérimentale pour la seconde Foire Annuelle d'Art Alternatif de Sudbury entre le 6 et le 8 mai 2010. Lors de cet événement, 35 artistes et écrivains ont modifié 17 conteneurs pour en faire des oeuvres d'art intégrant l'art de performance, de l'audio, du visuel et des installations vidéos. L'art en contexte opte pour la confrontation, cette attitude où les rapports se fondent sur l'échange et le dialogue ou sur la querelle et la dispute, où l'enjeu est l'emprise sur l'espace public

Après quelques jours, il faut reconnaître que le non-lieu de la gare de Sudbury n'en est plus un. L'espace est déterminée par une configuration massive, les cubes métalliques s'habillent, s'activent, se métamorphosent en un lieu d'expression artistique polymorphe : installations, sculptures sonores, masses monochromes, espace scénar, entre noir aux odeurs de latex, murmures de confessionnal, projections vidéo, des loups gris hurlent. L'art occupe le quai, les trains passent.

L'École Nationale d'Architecture de Nantes

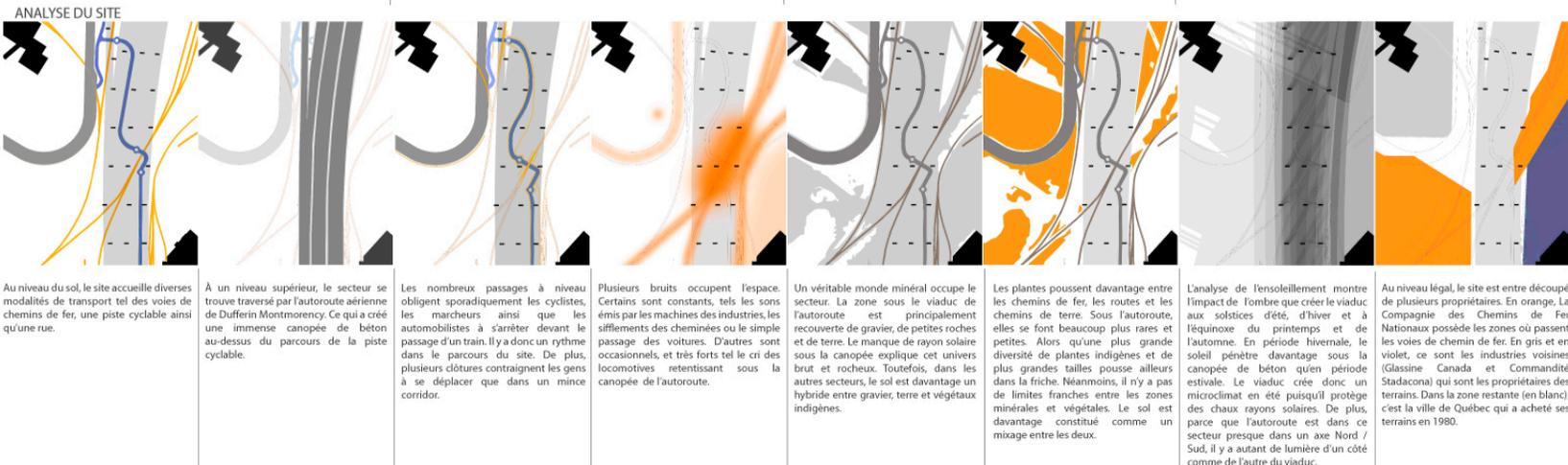


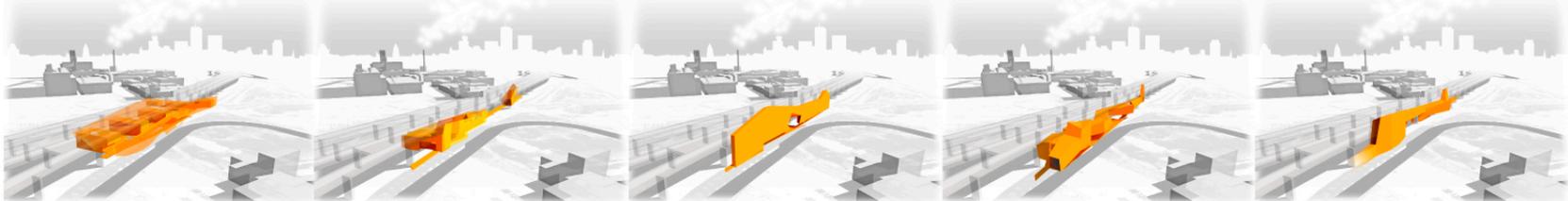
Le bâtiment des architectes Lacathon et Vassal a beaucoup influencé le projet Inter_Art. L'un des aspects le plus inspirant est la configuration des espaces que l'on retrouve dans l'École d'architecture de Nantes. À l'approche de l'édifice, nous pouvons d'ores et déjà deviner l'amplitude des espaces intérieurs qu'offre l'école. Ces impressionnants volumes intérieurs rendent l'appropriation plus aisée pour diverses activités de différentes envergures. De plus, une grande rampe permettant aussi le passage d'un véhicule permet d'accéder jusqu'au sommet du bâtiment à partir de la voie publique. C'est l'une des façons qu'ont trouvées les architectes de rendre leur projet poreux et perméable sur la ville. De plus, ils ont imaginé la construction d'une enveloppe très légère et transparente qui donne une proximité inusitée avec la vie urbaine. Cette proximité est accentuée grâce à la pose de murs qui sont totalement escamotables.

Le Pavillon croate de la Biennale de Venise



Le pavillon croate pour la Biennale de Venise est intéressant surtout pour son effet de porosité. Grâce à l'utilisation de barres d'armatures en acier corrodé assemblées en quadrillé, le volume peut à certain moment révéler une opacité et à d'autres, une transparence surprenante. Les espaces intérieurs semblent être creusés dans le volume. Toutefois, malgré un volume restant assez considérable, le choix du matériau et son effet ajouré viennent complètement annuler l'effet de masse qu'il aurait eu autrement. De plus, le choix d'utiliser un matériau corrodé apporte une facture industrielle et « sales » intéressante à l'objet moderne.





Un nuage poreux fait d'un grillage de barres d'armatures d'acier vient englober des volumes parallélépipèdes décalés les uns des autres. Toutefois, le projet reste davantage « soumis » à l'autoroute puisqu'il demeure sous le viaduc.

Le nuage métallique prend de moins en moins d'importance, car le programme qu'il abrite épouse de plus en plus sa forme. De plus, un élément surmonte l'autoroute et s'affirme davantage auprès des usagers de la voie rapide.

Cette réponse visait à rechercher une forme plus étalée et étendue qui s'affirme très clairement autant sous que sur l'autoroute. De plus, sa forme allongée donne une présence plus importante qu'un élément ponctuel.

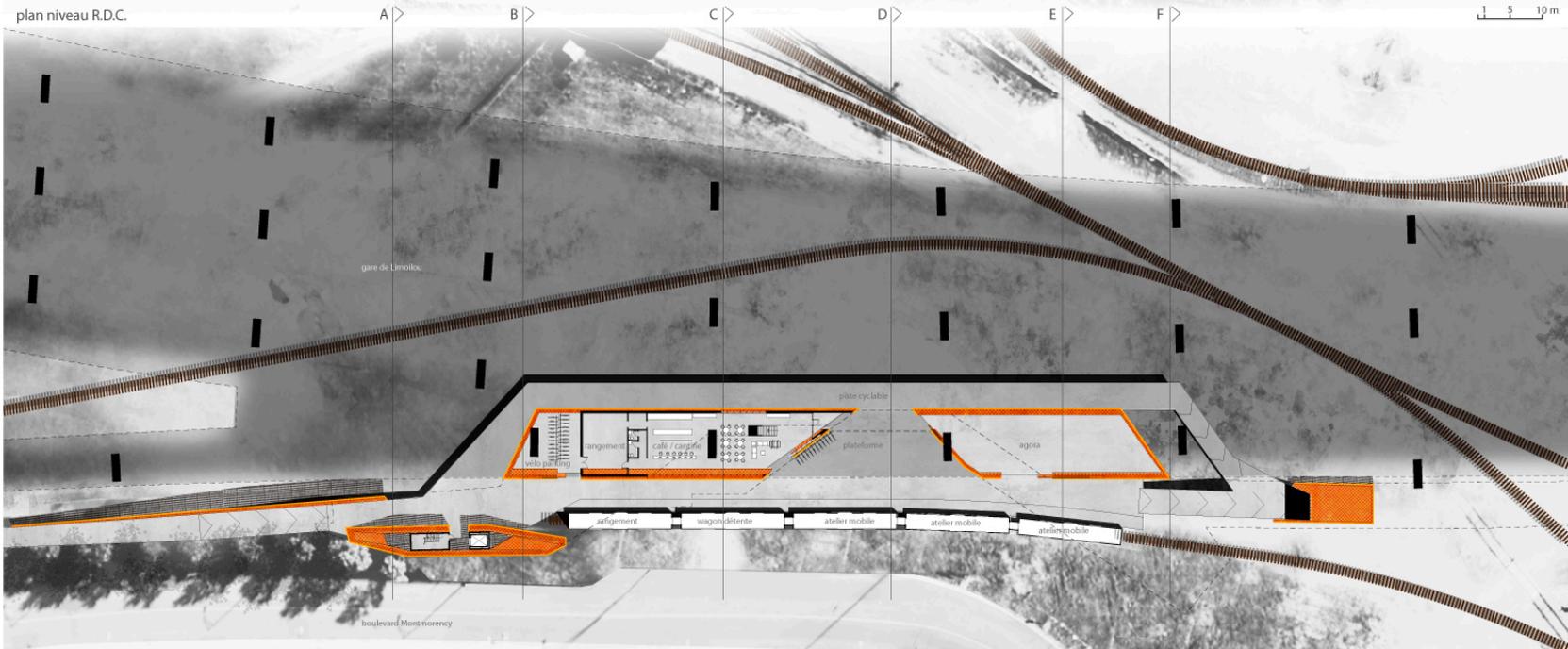
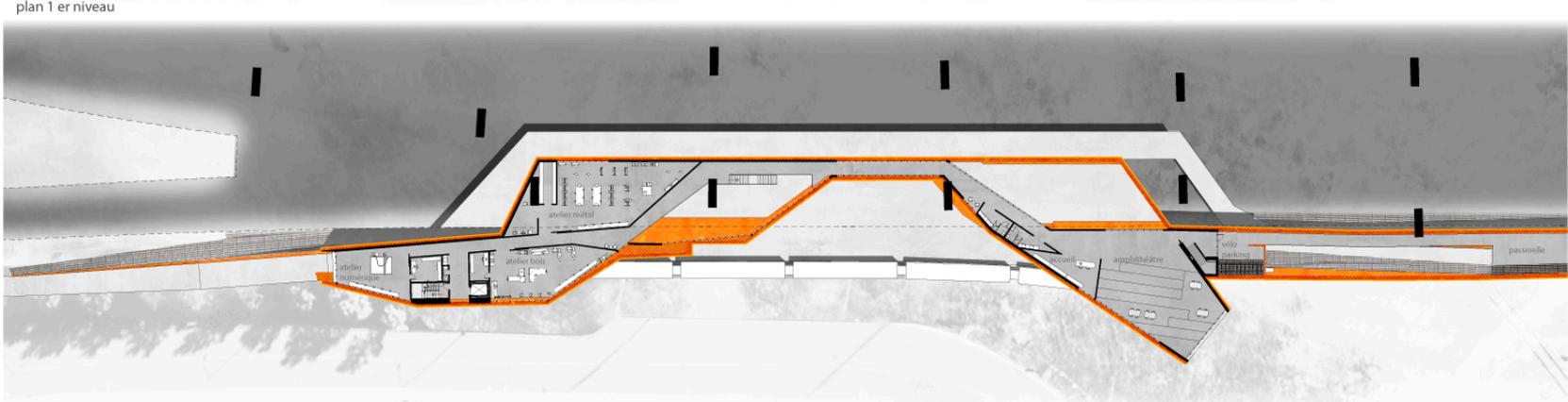
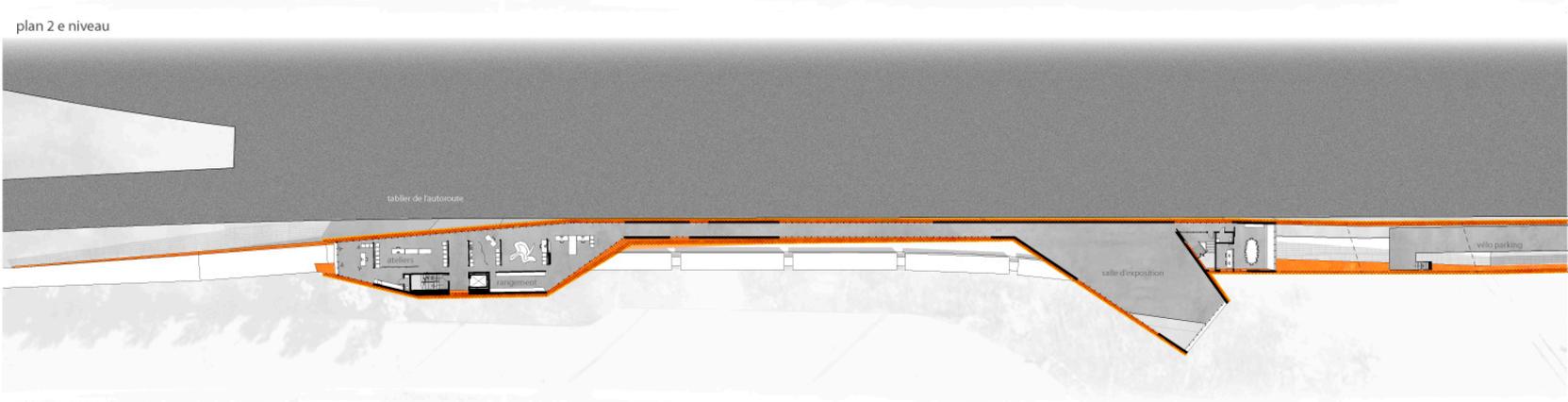
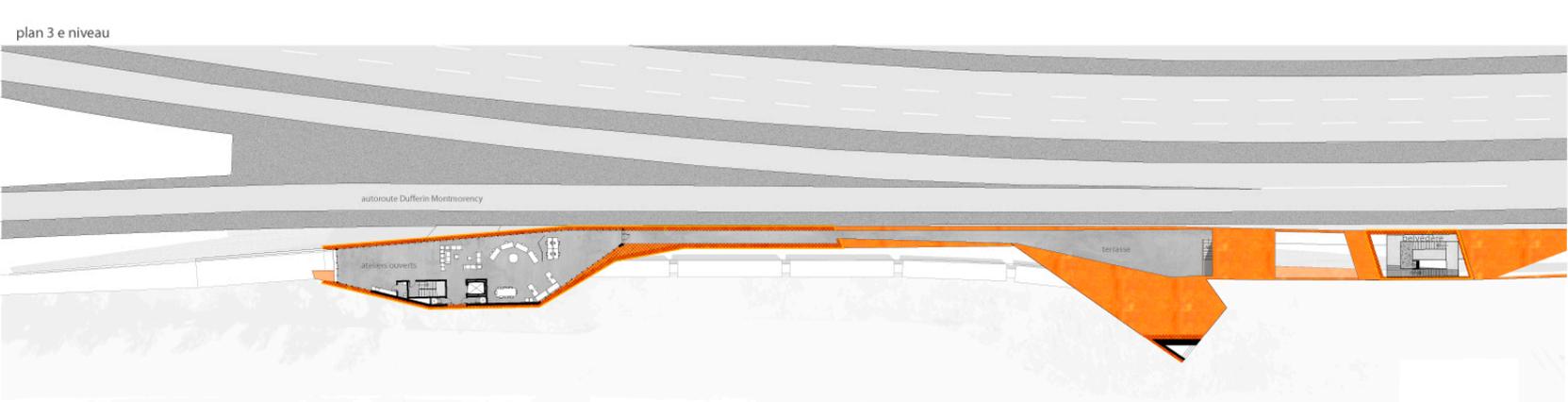
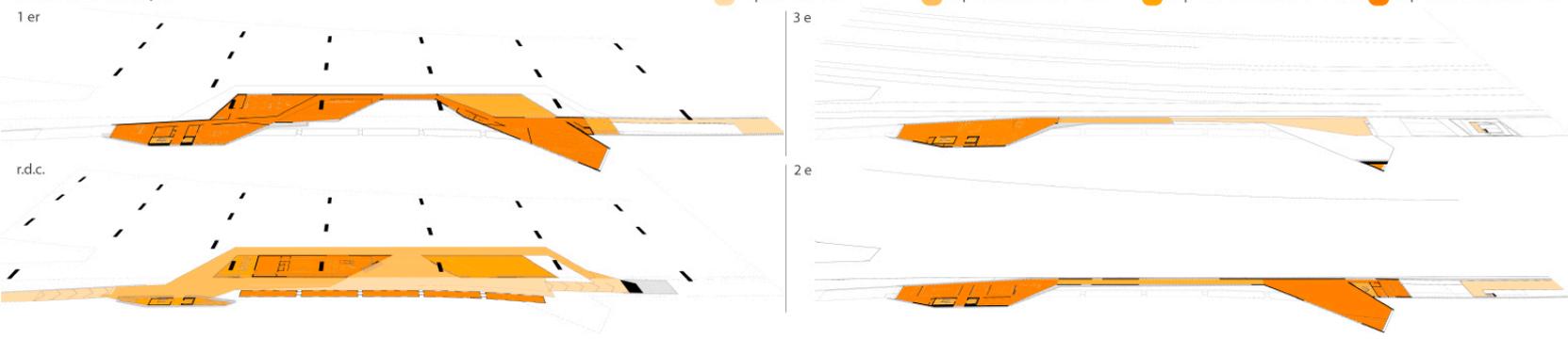
De par sa forme en « zigzag », cette proposition tentait d'élaborer une forme plus singulière qui se libère des contraintes qu'impose l'alignement très régulier des piliers de l'autoroute. De plus, la peau métallique devient beaucoup plus mince que dans les premières propositions. Celle-ci conserve sa fonction de filtre tout en ayant une fonction structurale.

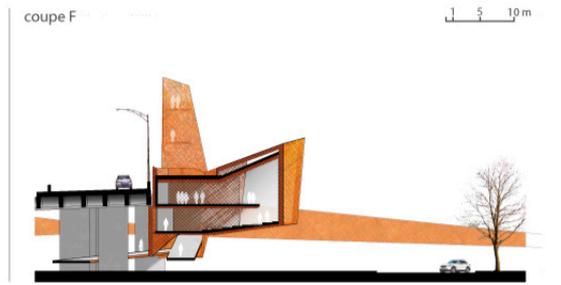
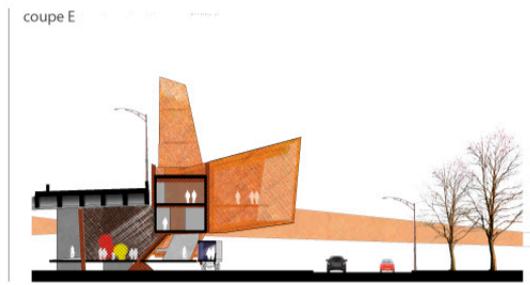
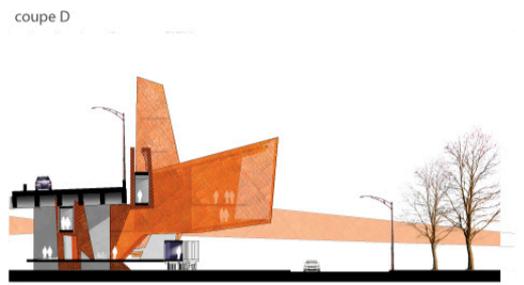
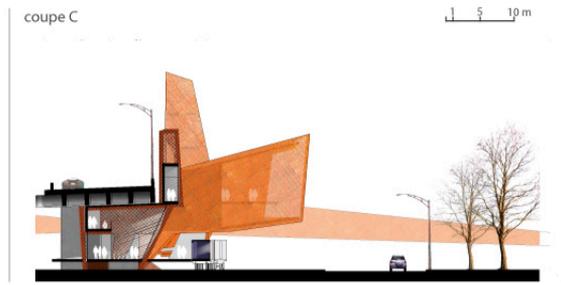
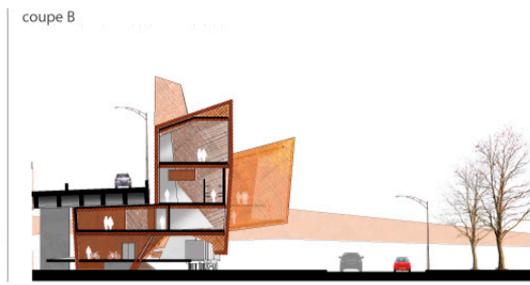
Celle-ci est la résultante de cette recherche formelle qui conjugue présence sur et sous l'autoroute. La peau garde la double fonction décrite dans la proposition précédente. De plus, la forme se veut singulière et forte, car le programme ne se dispose plus selon les axes des piliers.

perspective à partir de l'ouest



AMBIANCES CLIMATIQUES





INTER_ART comme projet ambigu

D'une part, il est une plateforme de création d'art alternatif qui, grâce à l'emploi du train, offre la possibilité de diffuser ses œuvres à travers l'immense réseau de chemins de fer qui sillonne le pays. De plus, il est un moyen de requalifier le lien reliant les tronçons ouest et est de la piste cyclable du Corridor du Littoral. Inter_Art est aussi un projet perméable. Autant la matérialité et l'épaisseur de l'enveloppe rendent la limite entre l'intérieur et l'extérieur plus ambiguë. C'est grâce à l'assemblage en quadrillé de barres d'armatures soudées entres-elles, que le bâtiment affiche une facture plus diffuse.

La configuration des espaces intérieurs s'inscrit également dans l'idée de perméabilité avec l'environnement extérieur. Au lieu de concevoir des espaces intérieurs hermétiques et contrôlés, plusieurs secteurs du bâtiment ont un climat entre les conditions qu'offrent les espaces totalement climatisés et la température extérieure. Le projet s'implante dans une gare de triage, il est par le fait même entouré d'un monde industriel brut et minéral. C'est cette caractéristique du site qui a inspiré le choix d'utiliser des barres d'armatures pour envelopper le projet. Comme l'Art Alternatif qui opte pour la confrontation et la mise en contexte, le projet s'ouvre sur le public. Il propose des lieux flexibles et des espaces généreux qui sollicitent l'appropriation et la manifestation d'activités de toutes sortes plus informelles qu'officielles.

