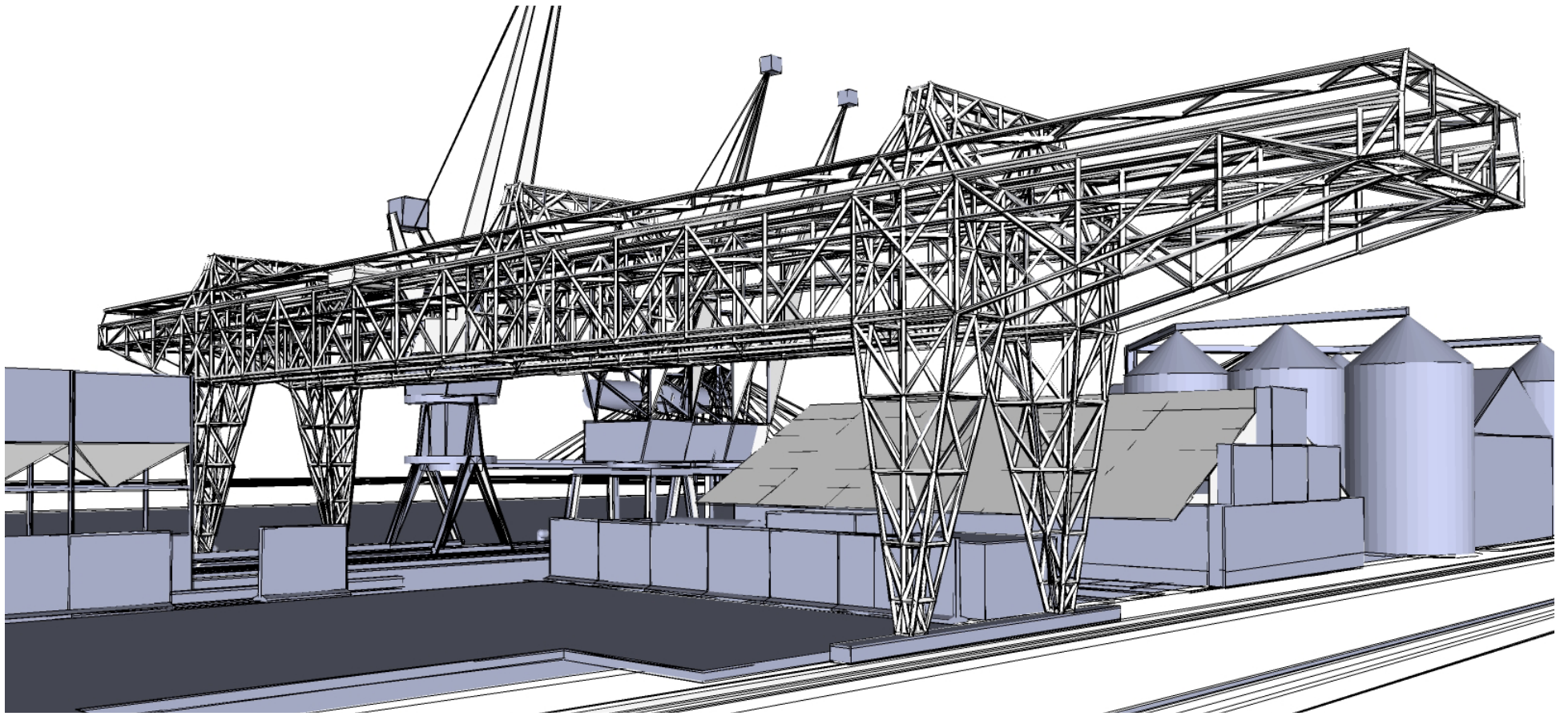


Expériences d'architecture-mouvement Port fluvial Nord de Chalon-Sur-Saône



CROQUELOIS Florent
Séminaire pôle ASA
Sous la direction de Olivier Jeudy

Septembre 2010
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris la Villette

Table des matières

Introduction

Partie 1 : Le Port fluvial, un territoire d'architecture-mouvement

I / Etat initial de la matière

A) Etat initial de la matière du point de vue de l'artisanat artistique:

L'association « la vie des formes »

- 1- Biographie
- 2 - La « vie des formes »
 - a) Origine supposée de l'expression
 - b) L'association la vie des formes

B) Etat initial de la matière du point de vue du système technique : le port fluvial et ses infrastructures.

- 1- Description du Port : Etat des lieux supposé avant l'intervention des architectes du pôle ASA
 - a) Le Port Nord de Chalon-sur-Saône
 - b) la fonction initiale d'Aproport
- 2- Le pont Roulant : un outil logistique
 - a) Description du portique
 - b) En quoi cette infrastructure appelle une réflexion sur le mouvement?

II/ Ecllosion de l'architecture-mouvement

A) De l'Art cinétique à l'Architecture cinétique

- 1- Art cinétique
 - a) Définition
 - b) Exemples d'Art Cinétique
 - c) Royal Deluxe à Nantes
 - d) Laboratoire Européen de Robotique Emotive (L.EUR.R.E)
- 2- L'architecture cinétique

- a) Rêve d'habiter le mouvement : Architectures mobiles
- b) Architecture modulable/modulaire
- c) Rêver d'habiter l'air : architecture gonflable
- d) Rêver d'habiter l'ailleurs : Architectures futuristes

B) Concepts philosophiques

- 1- « Machine de guerre »
 - a) Le concept de « machine de guerre » et son rapport à la « nomadologie »
 - b) La dromologie de Paul Virilio
- 2 - Espaces lisses et Espaces Striés
 - a) La loi du nomade est le nomos : la norme
 - b) Le « nomos » disloque la « polis » : la norme disloque la ville

Partie 2 : Le port fluvial, une remise en cause de la notion de Patrimoine

I / Logistique : les opérations de maintenance liées à l'usage des lieux

A) Habiter le site

- 1- Appropriation du hangar
- 2 - Notion de « permanence artistique »

B) Maintenance du portique Roulant

- 1- Réparer le portique
 - a) Nettoyer les rails et confectionner des élinges
 - b) Adjonction du groupe électrogène
 - c) Composer avec le vandalisme : le port fluvial comme espace public ouvert au passage
- 2- Conséquence de l'usage des lieux sur les relations avec les acteurs-proprétaires du site.
 - a) Sauvegarde du portique et de sa trajectoire
 - b) Le portique comme valeur patrimoniale ?
 - c) Le portique de Chalon, une ruine en mouvement ?

II/ La Stratégie : les opérations de transformation des lieux

A) Le bassin de réflexion et les trémis

- 1- Réalisation du bassin de réflexion / réflexion
- 2- Le bassin : une surface de réflexion pour les débats du port
 - a) Débat dans un radeau de survie
 - b) Autre débat du port dans une trémi

B) Transformation des silots à grain en cellule d'incubation

- 1 – Aménagement des Silots

III/ La tactique : Les opérations de performances artistiques

A) Le «bureau des vérifications»

- 1 – Philosophie des conférences-actions
- 2 – Performances artistiques
 - a) Expérience de conservation du mouvement
 - b) Mesure de la longueur du portique

B) Festival Chalon-sur-Saône 2010

- 1- Cellules d'incubation
- 2- Démonstration du portique en mouvement.

Conclusion

Introduction

De 2008 à 2010, j'ai participé au séminaire Arts Scénographie et Architecture (ASA) de l'ENSA la Villette dans le cadre duquel plusieurs séances de travaux pratiques dans la friche industrielle de l'ancien port fluvial de la ville de Chalon-sur-Saône m'ont permis d'appréhender progressivement la pratique de l'art territorial tel que le conçoivent les personnes animant ce séminaire (Xavier Juillot, Claude Giverne, Olivier Jeudy, Mario Goffe).

Loin de moi l'idée de vouloir proposer une vision définitive des actions menées sur cet espace, ce mémoire est plutôt envisagé comme la continuation d'une réflexion personnelle sur l'art, l'architecture et l'urbanisme qui avec l'expérience de Chalon-sur-Saône voudrait intégrer la notion de mouvement. Cette notion de mouvement amène selon moi à reconsidérer profondément le rapport à l'art, l'architecture et l'urbanisme.

Cette réflexion, qui se veut avant tout un compte-rendu des actions menées à Chalon-sur-Saône vise bien-sûr à donner du sens aux nombreuses actions que j'ai observé et auxquelles j'ai parfois participé, mais surtout, elle cherche à opérer un décentrement du regard afin de remettre les actions menées dans leurs contextes historiques et spatiaux.

Depuis 2004, une équipe d'enseignant du pôle ASA avec l'aide de leurs promotions successives d'étudiants interviennent sur le port fluvial Nord de Chalon-sur-Saône abandonné par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI Saône et Loire) au profit d'une nouvelle infrastructure, de ce type mais modernisé, au Sud de la ville.

Cet espace devenu une friche industrielle est l'un des 6 sites proposés pour le concours EUROPAN 8 en 2005. L'appel à projet porte sur une aire de réflexion de 30 ha pour un périmètre d'intervention de 6 ha. Le site, situé à 900 mètres du centre ville est « une frange sud liée à une ancienne activité portuaire où des grues et un portique monumental scellent une identité particulière. ».

Le programme de ce concours est classique : « Le programme comprend, sur le périmètre opérationnel, l'implantation d'environ 300 logements ainsi que des commerces et des services de proximité. L'offre de logement sera diversifiée afin d'accueillir une population variée génératrice de lien social. Il s'agira aussi de créer un pôle de tourisme et de loisirs en bord de Saône. Une réflexion sur les déplacements doux est à envisager. L'aménagement des espaces publics, en rapport étroit avec l'eau, doit permettre de mieux relier ce quartier à la ville tout en créant une identité liée au passé industriel et maritime de ce site (portique, grues). » (1)

L'appel à projet est entendu par de nombreuses équipes qui proposent leurs scénarios de développement. Mais une fois le concours passé, les prix décernés, les lauréats désignés, l'intérêt pour le site et son évolution retombent. Le concours n'aura été que l'occasion d'un coup de projecteur éphémère et aucune action concrète « officielle » d'aménagement ne fait suite à cet appel à projet.

Parmi les 3 propositions architecturales citées par le jury, aucune ne fait directement référence à la notion de mouvement. Pourquoi ? La notion de mouvement est-elle si étrangère au projet architectural?

En réalité, la transformation du site, « son aménagement » à belle et bien commencé. Elle est le fait du pôle ASA. Mais voilà le problème : cet aménagement est un aménagement clandestin. Il n'est pas reconnu par les puissances publiques. (Mairie, CCI, Etat, etc...).

En effet, dès l'abandon du site par la CCI de Saône et Loire, l'équipe d'enseignants de la Villette et leurs étudiants entrent en action pour arracher le site à son destin de friche. Si bien que, selon moi, ce site ne correspond plus à l'appellation de friche. Il est plutôt devenu un atelier à ciel ouvert. Un atelier d'expérimentation à l'échelle 1/1. Un outil au service de l'ENSA la Villette comme le sont par exemple les grands Ateliers de l'Isle d'Abeau dans l'Isère (cf photo).

Ce mémoire se propose de rendre compte des différentes actions menées dans le Port Nord de Chalon-sur-Saône par les étudiants et enseignants du pôle ASA.

1 in Europen 8, lancement en France, dossier de presse, 6 avril 2005, www.rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/concours/

Dans une première partie, nous tenterons de repositionner ces actions dans leur contexte spatial et temporel en les mettant en rapport avec la notion de mouvement dans ces relations avec l'art, l'architecture et l'urbanisme.

En mettant également en rapport les expériences menées à Chalon avec d'autres expériences connues d'Arts ou d'Architectures cinétiques, nous définirons progressivement la notion « d'architecture-mouvement ». Enfin, afin d'approfondir la réflexion, le rappel de références ayant traités aux mouvements d'Arts cinétiques et d'Architectures cinétiques du siècle dernier seront accompagnées de l'introduction de quelques concepts philosophiques tels que les concepts d'architecture mobile (Yona Friedman), de « machine de guerre », et « d'espace strié » (Deleuze et Guattari), de « dromologie » (Virilio), et de dislocation (Goetz).

L'introduction de ces concepts ainsi que leur mise en relations avec les expériences d'Architecture cinétique de Chalon nous permettront de nous expliquer sur la nature du sens et la portée des actions menées dans le port Nord de Chalon-sur-Saône depuis 2004.

Dans une seconde partie, nous examinerons le contenu exact des actions menées à travers un compte-rendu qui se veut fidèle et objectif. L'approfondissement de la notion d'architecture-mouvement passe par l'interprétation du détournement de l'ancien port fluvial de Chalon-sur-Saône comme un exemple de « machine de guerre » au sens Deleuzien du terme. L'architecture-mouvement est alors envisagée comme un processus de transformation de l'espace contemporain intervenant en amont du projet urbain « officiel ».

Nous expliquerons dans cette seconde partie comment L'Architecture-mouvement se décompose en trois modes d'interventions empruntés à la conduite de la guerre contemporaine : la logistique, la stratégie et la tactique.

Nous proposerons enfin une interprétation des actions menées comme une tentative de redéfinition de la notion de patrimoine à travers la création d'une légende urbaine du Port fluvial Nord.

Grands Ateliers de l'Isle d'Abeault



Portique roulant Chalon-Sur-Saône



Partie 1

Le Port fluvial, un territoire d'architecture-mouvement

Depuis mon entrée à l'ENSA la Villette, j'ai étudié l'architecture exclusivement du point de vue de la forme architecturale. L'enseignement de la forme architecturale est l'obsession pédagogique des Ecoles d'Architectures. Or cet enseignement est une forme d'académisme, car en enseignant la forme architecturale, on opère forcément une sélection parmi le nombre infini des formes réalisables dans la nature. De plus, on n'étudie pas ou peu les liens de transformation entre ces formes.

Durant mes séjours à Chalon-sur-Saône, j'ai pu noter deux choses importantes qui concernent la forme dans le domaine de l'art et par extension dans le domaine de l'architecture.

D'une part, la forme est le résultat d'un processus qui dans le cas de l'architecture est le résultat d'un système technique. D'autre part, la forme architecturale est le résultat d'un détournement artisanal d'éléments existants.

L'efficacité opératoire du concept de mouvement dans son rapport à l'architecture intervient à la charnière entre ces deux réalités distinctes.

I / Etat initial de la matière

Avant 2004, la forme et le mouvement ne se rencontraient pas dans le Port Nord de Chalon-sur-Saône. D'une part, il y avait le port fluvial avec son activité portuaire générant le mouvement du portique et d'autre part, le site abritait également l'association « La vie des formes » : une résidence d'artiste encadrée par le sculpteur italo-américain Marc di Suvero.

A) Etat initial de la matière du point de vue de l'artisanat artistique : L'association « la vie des formes »

La « vie des formes » était un atelier de sculpture à ciel ouvert. Marc di Suvero est un sculpteur américain.

1- Biographie



« Né en Chine de parents italiens expatriés, il arrive à San Francisco en 1941 avec sa famille. De 1953 à 1957, il suit des cours d'art à l'université de Californie à Santa Barbara. Il fait sa première exposition en 1960. Il s'établit ensuite à New York, en plein dans l'effervescence de l'expressionnisme abstrait. Il s'intéresse alors à la sculpture en acier soudé. En 1962, il est cofondateur, avec John Raymond Henry, Kenneth Snelson, Lyman Kipp et Charles Ginnever, de la galerie associative Park Place à SoHo au tout début de la reconversion du quartier. En désaccord avec la politique de son pays durant la guerre du Vietnam, il crée une sculpture La Tour de la paix à Los Angeles, puis s'exile en 1971 pour une dizaine d'années en Europe, notamment en France à Chalon-sur-Saône. Il retourne à la fin des années 1970 dans son pays où il est reconnu alors pour ses sculptures littéralement monumentales, utilisant notamment des poutrelles d'aciers soudées et peintes (souvent en rouge), qu'il érige dans les lieux publics. » (1)

2 - La « vie des formes »

a) Origine supposée de l'expression

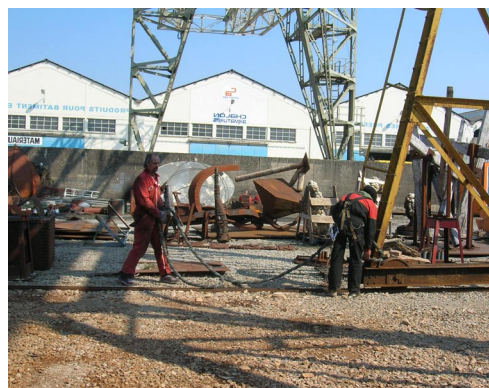
« Vie des formes », l'expression semble venir d'un texte de Henri Focillon écrit en 1934. Henri Focillon est un historien de l'art français. Voici un extrait de son texte.

« Les formes plastiques présentent des particularités non moins remarquables. Nous sommes fondé à penser qu'elles constituent un ordre et que cet ordre est animé du mouvement de la vie. Elles sont soumises au principe des métamorphoses, qui les renouvelle perpétuellement, et au principe des styles qui, par une progression inégale, tend successivement à éprouver, à fixer et à défaire leurs rapports. »

b) L'association la vie des formes

A l'origine, l'association la « vie des formes » s'est installée au temps où le port était encore en fonctionnement. Le sculpteur Marc Di Suvero disposait d'un espace un peu à l'écart des installations portuaires. Cet espace encerclé d'un mur servait à entreposer les matériaux et les outils nécessaires au travail des artistes invités par le sculpteur qui venaient séjourner dans ce lieu. Aujourd'hui l'association la « vie des formes » n'existe plus.

Lors de nos travaux pratiques, nous avons pu déménager ce qui restait de matière dans ce lieu. Nous avons répartie la matière restante au quatre coin du territoire d'intervention afin de «lisser» l'espace. Cette répartition de la matière fut possible grâce au portique roulant présent sur le site.



L'architecture et par extension la sculpture concernent traditionnellement l'espace et son aménagement envisagés comme un cadre statique dans lequel viennent prendre place les activités humaines. Par opposition à la mécanique, l'architecture fait preuve d'immobilité, tandis que la mécanique fait preuve de qualités cinétiques.

Mais pour autant, le mouvement n'est pas absent de l'architecture en tant que discipline. En effet le mouvement est nécessaire à la création architecturale. Sans mouvement, il n'y a pas de création architecturale. Le mouvement pose donc un énorme problème à l'architecture en tant que discipline car il contrarie la tendance de l'architecture à demeurer inerte.

Intégrer le mouvement dans l'architecture et dans l'art est un défi qu'on déjà relevé de nombreux artistes. Nous allons voir comment, mais avant, nous allons examiner les potentialités de mouvement issues du système technique qui sont présentes initialement sur le site.

B) Etat initial de la matière du point de vue du système technique : le port fluvial et ses infrastructures.

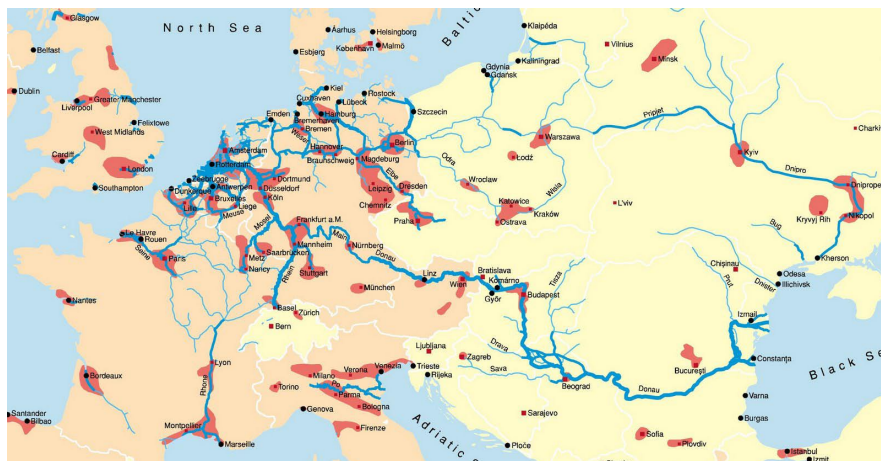
Dans le port fluvial les infrastructures initiales sont dédiées à la mise en mouvement des marchandises et des matériaux.

1- Description du Port : Etat des lieux supposé avant l'intervention des architectes du pôle ASA

a) Le Port Nord de Chalon-sur-Saône

Dans la ville de Chalon-sur-Saône, il existe un important port fluvial. Situé sur l'axe Marseille-Le Havre, ce port, d'abord situé au Nord de la Ville est déplacé au Sud.

La Saône-et-Loire, lieu de passage naturel entre le Nord et le Sud de l'Europe, se situe à la croisée des axes de communication et d'échanges de marchandises.



b) la fonction initiale d'Aproport

Le site internet d'Aproport, dénomination du port fluvial Nord, existe toujours bien qu'il ne soit plus en fonctionnement. Voilà comment y sont décrites les activités du port fluvial.

« Au-delà de sa compétence historique de transbordement de marchandises, APROPORT maîtrise des savoir-faire multiples dans les domaines de la logistique, du transport et de la multimodalité, combinant l'eau, le fer et la route, et propose, grâce à des personnels spécialisés et des moyens diversifiés, toutes les opérations liées au transport et à la logistique.

L'objectif d'Aproport est de favoriser l'utilisation des modes de transport complémentaires à la route en proposant des logistiques multimodales combinant l'eau, le fer et la route. Nous assurons le transport en vrac de céréales, sables et graviers, charbon, matériaux de construction, produits métallurgiques, hydrocarbures, aliments pour bétail, engrais, sel de déneigement, bois etc, mais aussi les produits sidérurgiques, chimiques, manufacturés, pièces volumineuses, biens d'équipement et de consommation à forte valeur ajoutée conditionnés en conteneurs. »¹

Les anciennes installations situées dans la zone Nord ont été recréées dans une version modernisée dans la zone Sud de l'agglomération Chalonnaise. Pourtant l'infrastructure demeure dans le port Nord. Elle témoigne d'un mode de production de l'espace propre aux infrastructures portuaires avec ses normes, ses standards et ses gabarits. L'infrastructure est datée. Elle est abandonnée car elle est devenue obsolète et ne répond plus aux objectifs affichés de la productivité.

2- Le pont Roulant : un outil logistique

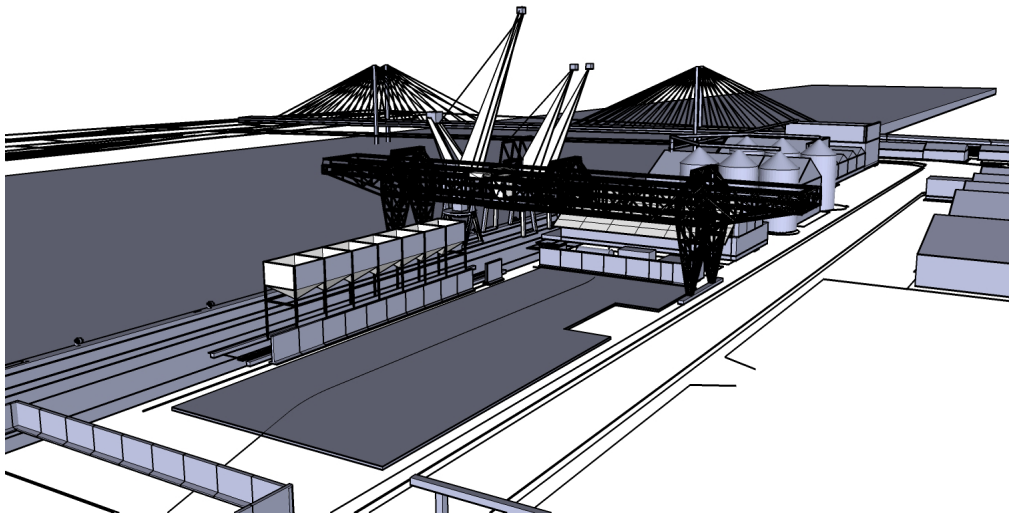
Le portique Roulant présent sur le site est intéressant du point de vue de sa capacité de mouvement.

¹ in : <http://www.aproport.com/>

a) Description du portique

Le Pont roulant de Chalon-Sur-Saône est un outil de manutention lourde conçu pour charger et décharger les péniches qui s'arrêtent dans le port fluvial. Il mesure environ 100 mètres de long pour 30 mètres de haut. Il est à l'origine un outil de transbordement et un outil de logistique inter-modal qui assure le passage des matériaux d'un moyen de transport à l'autre.

Le champs d'action du portique opère selon une trajectoire qui coïncide avec les segments des rails sur lesquelles roule le portique. Le portique peut ainsi balayer l'ensemble du site en le surplombant au cours de sa trajectoire sur une longueur d'environ 500 mètres.



Le portique roulant est une infrastructure métallique de grande portée qui impressionne aussi bien par ses dimensions que par son mouvement potentiel. L'effet atteint son paroxysme lorsque l'infrastructure de longue portée est mise en mouvement. L'infrastructure roulante est alors capable de balayer l'ensemble du site par l'action du roulement le long des rails.

Le balayage est également assurée de manière transversale par le dispositif de la cabine qui est situé en hauteur au sein même de la structure du pont roulant.

Ce complexe contient le poste de commande du Pont roulant mais également la salle des machines qui actionne le mouvement cinétique du pont sur les rails. Ces machines actionnent également le mouvement du treuil qui monte et lève les charges au bout d'un câble qui se termine par un crochet.



Enfin le mouvement du complexe cabine-machine-treuil est également rendu possible par un dispositif de rails installé au sein même de la structure de grande portée du pont roulant. La cabine peut donc se déplacer suivant une trajectoire perpendiculaire à la trajectoire des rails tandis que le treuil assure le soulèvement des charges.

b) En quoi cette infrastructure appelle une réflexion sur le mouvement?

On voit par la description précédente du port fluvial que le Pont Roulant de Chalon est un outil de manutention lourde qui bien qu'obsolète lors de la cessation des activités du Port Nord, n'en est pas moins tout à fait opérationnel. Il fonctionne car il n'a jamais cessé de fonctionner.

Pour autant, cet engin géant est très fragile. Le maintenir en état de fonctionnement est un défi quotidien auquel c'est attelé le groupe ASA de 2004 à 2010. Le fait qu'aujourd'hui en 2010, le portique soit toujours en état de fonctionnement

est d'étonnant! Mais ce n'est pas surprenant quand on apprend en détail comment la maintenance s'est déroulée...

Comment s'est déroulé la maintenance de l'appareil ? En quoi la préservation de la capacité d'action du portique est-elle une donnée tactique, stratégique et logistique pour la mutation future du site ? Et surtout en quoi le portique et son détournement constitue une oeuvre ayant trait à l'art et à l'architecture cinématique.

II/ Eclosion de l'architecture-mouvement

En soit, il n'est pas tellement intéressant de s'extasier devant un portique roulant si on se cantonne à l'utiliser de la même manière qu'autrefois. En revanche, ce qui est intéressant, c'est de pouvoir s'approprier cet engin et d'en faire autre chose que ce pourquoi il a été conçu au départ. Pour ce faire, il faut prendre conscience de la capacité de suggestion du matériau en rapport avec des références passées d'art et d'architecture cinématique.

A) De l'Art cinétique à l'Architecture cinétique

La philosophie des travaux pratiques du pôle ASA cherche donc à insuffler le mouvement dans le territoire même du site. Le site est travaillé par des ajustements successifs, l'état initial de la matière est favorable à l'éclosion d'une architecture-mouvement.

En effet, avec le balayage du site par le portique on entre dans un rapport cinématique (et cinématique) entre un élément architectural en mouvement, le portique, et le territoire qui l'entourne. Cette relation constitue un tout : une architecture cinématique.

Voyons en quoi ont consisté l'art et l'architecture cinématique au cours du XX^{ème} siècle.

1- Art cinétique

Deux grandes tendances de l'art cinétique sont perceptibles. L'une, issue des premiers travaux de Duchamp, fait directement référence au mouvement réel de l'oeuvre, l'autre, issue du travail pictural de l'abstraction géométrique fait référence à un mouvement subjectif où l'oeuvre change en fonction du point de vue du spectateur.

a) Définition

« CINÉTIQUE :

[sinetik] n.f. et adj. – 1877 ; gr. Kinêtikos “qui se meut ; qui se met en mouvement”.

I♦ N.f. 1♦PHYS. Branche de la mécanique qui étudie la relation entre les forces appliquées et la cinématique des corps et des systèmes. 2♦ CHIM. Étude de la vitesse des réactions chimiques ou enzymatiques.

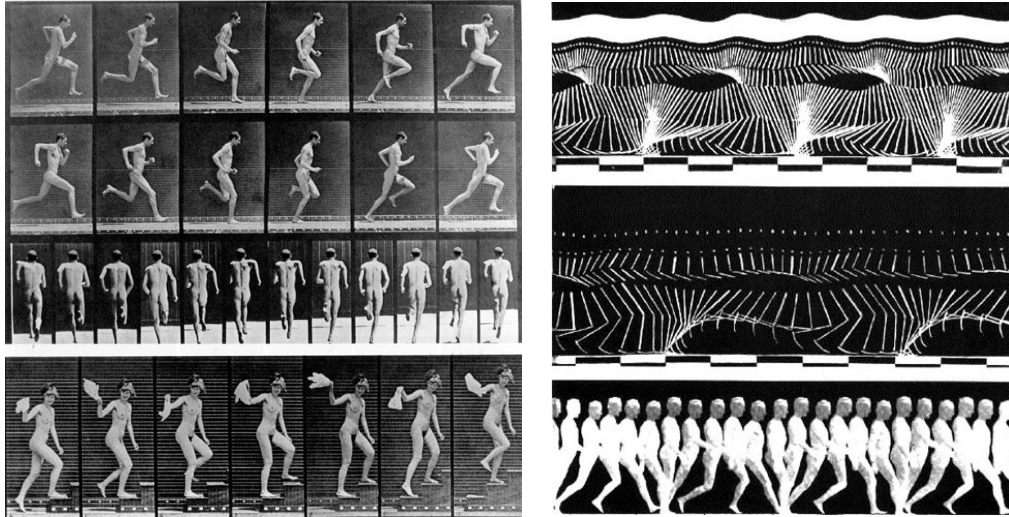
II♦ Adj. 1♦PHYS. Qui a le mouvement pour principe. Énergie cinétique : moitié de la force vive d'un point mobile de masse m et de vitesse v ($1/2 mv^2$). Énergie cinétique relativiste, en fonction de c , vitesse de la lumière. –Théorie cinétique des gaz. 2♦ (1920). Art cinétique : forme d'art plastique fondé sur le caractère changeant d'une oeuvre par effet optique (mouvement réel ou virtuel).

b) Exemples d'Art Cinétique

En 1909, Marinetti dans les 4^{ème} et 8^{ème} articles du Manifeste du futurisme fait l'éloge de la vitesse qui serait selon lui une nouvelle forme de beauté.

L'expression Art cinétique fut fondée en 1954 mais les premières expériences d'art cinétique apparaissent au début du XX^e siècle. L'art cinétique s'inspire largement de la révolution cinématographique qui ouvre un champs nouveau en mettant en mouvement les images.

A la fin du XIX siècle et au début du XX siècle la vitesse est l'objet de nombreuses recherches. Les chronophotographies de cette époque, de l'anglais Eadweard Muybridge puis de Etienne-Jules Marey illustrent cette fascination naissante pour le mouvement et la vitesse.(1)



L'originalité de l'Art cinétique dans sa dimension de sculpture mobile est qu'il inaugure une nouvelle relation avec l'amateur d'art qui n'est plus cantonné au seul rôle de spectateur mais peut au contraire toucher et s'amuser avec l'oeuvre d'art.

Parmi les nombreux artistes cinétiques on retiendra Calder et ses mobiles, ainsi que Tinguely.

Calder

En 1932, les mobiles de l'américain Calder utilisent les courants aléatoires de l'air. Il ne s'agit plus de donner l'illusion du mouvement. Les structures se déploient, se modifient avec leurs branches graciles toujours dans un équilibre précaire, elles créent dans l'espace des structures animées vivantes et poétiques.

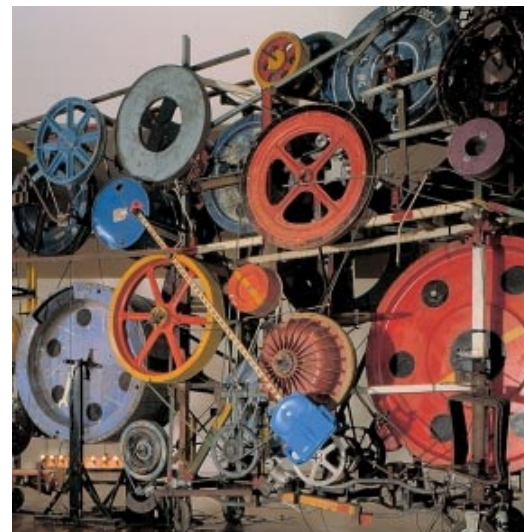
¹ Etienne-Jules MAREY, *Etude chronophotographique de la locomotion humaine*, 1886.

Les oeuvres d'art cinétiques détournent les artefacts de la modernité, en particulier les éléments mécaniques dans le cas de Tinguely.

Tinguely

Tinguely détourne en effet les moteurs, les engrenages, les courroies de transmissions, pour créer des sculptures mobiles qui se meuvent et engendrent un mouvement perpétuel.

Son action est basée sur la récupération d'éléments issus des voitures, des vélos etc...



Avec Tinguely, on voit que le mouvement et la mécanique se combinent pour donner naissance à une forme d'art cinétique. L'essentiel du propos artistique de Tinguely est de démontrer que lorsqu'on détourne des éléments mécaniques de leur fonction d'usage traditionnel pour les réutiliser dans un but gratuit, poétique ou encore absurde, on élève la nouvelle combinaison d'éléments ainsi obtenu, par bricolage, au rang d'art.

La sculpture géante en mouvement du cyclope, développe ce principe jusqu'à l'échelle monumentale.

Le paradigme du géant se retrouve à Nantes dans les spectacles des Royal Deluxe.

c) Royal Deluxe à Nantes

Lors des sorties organisées par le pôle ASA à Nantes, j'ai pu découvrir les spectacles organisés autour du thème des géants par la compagnie Royal Deluxe à Nantes. L'Art cinétique des Royal Deluxe est une Architecture au service de la représentation théâtrale. Mais la différence avec le théâtre réside dans le fait que les marionnettes sont géantes et la scène est la ville de Nantes.



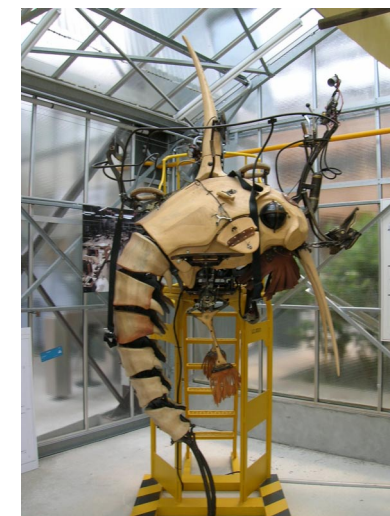
Le rapport que l'on développe aux marionnettes géantes et à leurs mouvements est particulier, il touche à l'imaginaire.

« Par sa seule présence, le géant nous métamorphose en lilliputiens en faisant basculer l'espace du conte dans l'espace de la ville. Il sublime le proche et fait avancer le lointain, efface la trivialité du quotidien et réhausse une architecture agrandie ». Il nous dit l'utopie, la critique du présent, les lieux usés de notre quotidienneté. Le géant « syncretise à travers les antinomies expressives du proche et du lointain, du grand et du petit, l'unité socialisante du lieu et sa capacité à ingérer les unités singulières qui le peuplent. Si ce type d'intervention se caractérise par l'absence apparente de programme narratif ou de récit, il décline par contre, sous la forme du thème et de ses variations, une même origine, une perdurance des figures, une éthique et une esthétique du monde et

des au-delà. »

« Les contes de Royal de Luxe s'installent dans un temps autre que celui du spectaculaire ou de l'événementiel. La narration repose aussi sur la rumeur. Elle alimente les médias locaux, complices, de faits extraordinaires. »¹

A l'opposé de la philosophie des Royal Deluxe mais dans le même registre des figures animées, la galerie des machines à Nantes regroupe des machines animées. Au lieu d'être des géants, ces figures sont des monstres marins.



Certaines machines comme le simulateur de vol recourent des expériences menées à Chalon, notamment en ce qui concerne les travaux de Mario Goffe sur le mouvement .

d) Laboratoire Européen de Robotique Emotive (L.EUR.R.E)

Mario Goffe travaille sur le rapport de l'homme contemporain aux émotions. Ses différents travaux soulignent la parenté existante entre architecture et machine. Il pratique une sorte de robotecture. Pour Mario Goffe, la réalité n'existe pas, il revient à l'artiste, l'ingénieur-poète de la faire exister. Voilà comment il définit lui-même la philosophie de son action :

¹ Sylvia Ostrowetsky, « Un géant tombé du ciel », revue *Che Voi* n°3, 1995).

« Depuis le 17^{ème} siècle, l'homme et la machine se rapprochent de plus en plus. On constate que la robotique et l'intelligence artificielle envahissent le monde de l'humain. Dans cette ligne d'évolution il est évident que la prochaine étape sera l'apparition de l'émotion artificielle. Actuellement les approches de l'émotion par la robotique sont axées principalement sur la simulation de l'émotion humaine et l'antropomorphisation des machines. »

« Le Laboratoire EUROpéen de Robotique Emotive a pour objectif de questionner poétiquement le rapport entre l'homme, l'émotion et la machine robotique. Avec la volonté d'explorer la création de l'émotion par la machine et sa perception par l'homme. » (1)

Dans le cadre du festival de Chalon-Sur-Saône, Mario Goffé a mis en place un protocole d'expérience visant à donner corps à cette notion d'émotion artificielle. Dans un ancien silot à grain de Aproport, transformé pour l'occasion en cellule d'incubation, il installe deux sortes de machines «émotives»(2).

La première machine émotive est un robot de petite taille en forme de fleur dont les pétales sont recouvert de miroirs. Un mécanisme cinétique animé par un moteur électrique actionne les pétales et permet d'ouvrir et de fermer la fleur. Le tout est relié à des capteurs qui interagissent avec l'environnement tout en emettant une curieuse musique électronique. L'impression qui se dégage est troublante. On a effectivement l'impression que le robot-fleur communique avec nous et exprime des émotions artificielles.

La seconde machine émotive est composée d'un simulateur de vol sur lequel est soudé un dispositif permettant de faire tenir de gigantesques tuyaux debout verticalement. Le simulateur de vol bouge sous l'effet de vereins hydroliques. Les tuyaux s'agitent alors et reproduisent les mouvements d'une plante secouée par le vent. Les mouvements du simulateur sont déterminés par un programme informatique qui interprète les signaux emis par les capteurs contenus dans les tapis de sol sur lesquels marchent les visiteurs venant assister au spectacle.

Parallèlement à l'art cinétique, mais à une autre échelle, avec ses règles propres et une finalité différente, l'architecture saura puiser dans les recherches de l'art cinétique. On parle alors d'Architecture cinétique.

*1 in <http://mario.goffe.free.fr/htm/toutca.htm>
2 cf film n°1*

2) L'architecture cinétique

En 1970, Kinetic Architecture, le livre de William Zuk et Roger H. Clark est le premier à associer les termes d'architecture et de cinétique. Il est précédé par des ouvrages de référence sur les structures tendues, et les structures gonflables, et d'autres traitant de la nécessité d'une architecture capable de mutation à l'instar de la société, comme le propose Yona Friedman dans des articles sur l'architecture mobile en 1958, et en 1970.

Depuis, l'association des termes «architecture» et «cinétique» a souvent été utilisée, parfois pour décrire des phénomènes liés à un mouvement réel de l'architecture, souvent pour décrire une impression, un sentiment, tout ce qu'il peut y avoir de subjectif dans un jugement lié à l'architecture.

a) Rêve d'habiter le mouvement : Architectures mobiles

L'architecture contemporaine se caractérise par la multiplication des habitacles : la voiture, l'avion, le wagon, la navette spatiale...la station orbitale. Ces habitacles mis en mouvement constituent l'architecture mobile.

La principale caractéristique de l'architecture mobile est l'absence de fondation ou une dissociation complète entre fondation et espace habitable, ce qui permet à ce dernier d'être mobile.

Yona Friedman donne la définition suivante de l'architecture mobile : « Systèmes de constructions permettant à l'habitant de déterminer lui-même la forme, l'orientation, le style, etc... de son appartement et de pouvoir changer cette forme, chaque fois qu'il le décide.»

«...Les bâtiments et les villes nouvelles doivent être facilement ajustables suivant la volonté de la société à venir qui les utilisera : ils doivent permettre toute transformation, sans impliquer la démolition totale.»

Chez Friedman l'architecture mobile est synonyme d'architecture transportable, associée à un urbanisme flexible. L'architecture mobile nécessite dans sa grande majorité une rupture de charge lors de son déplacement

La multiplication des habitacles appelle une conception nouvelle de l'architecture qui doit devenir modulable voir modulaire.

b) Architecture modulable/modulaire

J'appelle «architecture modulaire», l'architecture composée d'une série de modules généralement industrialisés. Ce mouvement a connu un essor très important dans les années cinquante avec la reconstruction d'après-guerre. Le but alors recherché était de pré-fabriquer des cellules, dont la structure était en béton de forme rectangulaire, de manière à être transportée sur le chantier pour y être assemblée et ainsi constituer un habitat rapidement réalisé et bon marché. Dans les années soixante l'architecture modulaire est réalisée avec des matériaux légers. On parle alors d'architecture en coque ou bulle.

Le fait de pouvoir transporter l'architecture modulaire n'en fait pas une architecture cinétique. Toutefois il est possible d'imaginer des modules animés par une cinématique. Cette dernière doit être créée par un dispositif propre au module, et non extérieur et donc rapporté. Il est alors possible de modifier la position d'un module par rapport à un autre.

Pistes de travail :

- L'ajout ou le retrait d'éléments modulaires
- Le déplacement de certains éléments par rapport à d'autre
- L'utilisation de dispositifs techniques : le rail, la poulie, le bras de levier,
- L'entraînement engendré par la chute d'un corps lourd,
- le mouvement pendulaire et l'effet de balancement,
- les structures pliable/dépliable
- les structures gonflables
- les câbles/structures tendues.

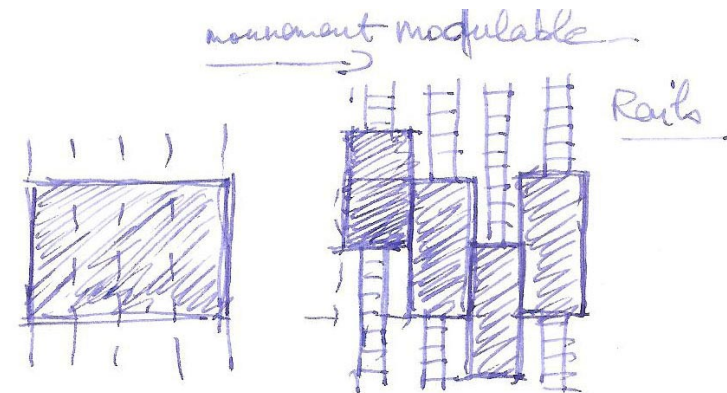
Expériences réalisées à Chalon :

Divers expériences de manutention ont été réalisées à Chalon. Ces expériences ont permis de prendre conscience de la possibilité d'intégrer le mouvement et la modulation dans des éléments architecturaux.



Un exemple d'architecture modulable :

On imagine par exemple plusieurs containers côte à côte chacun reposant sur une paire de rails. Les paires de rails sont disposées parallèlement si bien que les containers se touchent et sont inter-connectés. En se déplaçant sans toutefois aller jusqu'à se séparer, les containers produisent un espace qui se module en fonction du mouvement d'aller-retour qui les anime.



Sur internet, les exemples d'architecture mobile sont légion. En anglais on parle de «dynamic architecture :



c) Rêver d'habiter l'air : architecture gonflable

L'architecture gonflable résulte de la mise sous pression d'une membrane. Le mouvement résulte alors des variations pression-dépression. Le vent devient un matériau architectural.

Parmi les exemples d'architectures gonflables on peut citer celles de Xavier Juillot et Hans Walter-Müller.

«Xavier Juillot considère le monument et connaît qu'il lui manque l'essentiel : le grand vivant. [...] Le sous-vide dit-il : ça souligne tout, les décalages, les aspérités, les moindres aberrations d'un ensemble architectural [...] il me précise encore que cette pression, cette contention qu'il fait subir au monument ne sont que l'exhibition, à ciel ouvert et déplacée dans le champ architectural, de ce que la vie en société, le quotidien policé, quadrillé font subir au corps, à celui de chacun : la contenance. Faire bonne contenance. » (1)



d) Rêver d'habiter l'ailleurs : Architectures futuristes

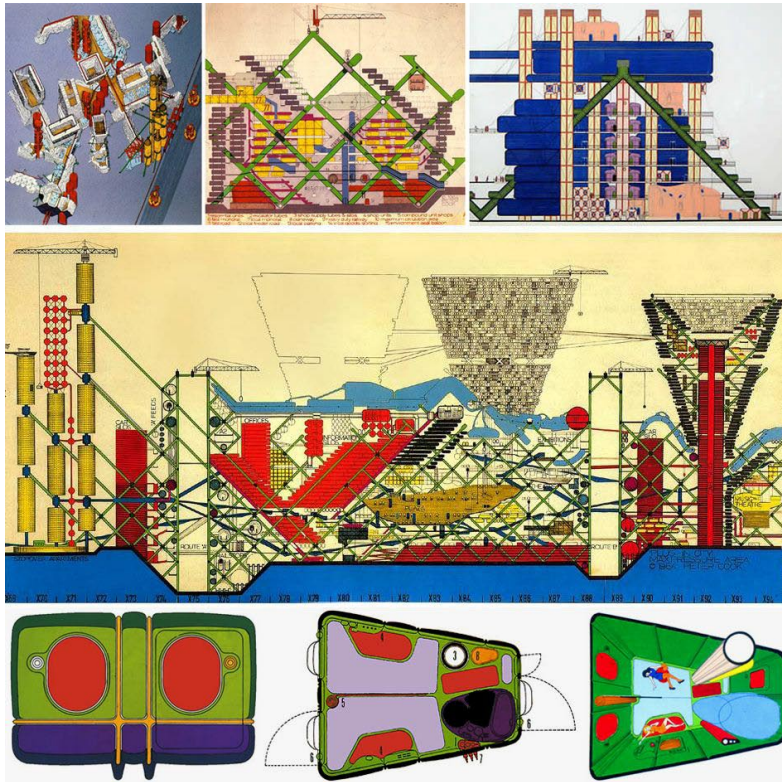
Les visions futuristes intègrent souvent des architectures en mouvement.

Dans les années 70, le lien entre architecture modulaire et architecture « modulaire » se retrouve dans les visions futuristes des groupes Archigram, en particulier dans le projet de plug-in-city, de Peter Cook, ou encore chez les métabolistes japonais.

Chez ceux-ci, la ville est constituée comme un être vivant. Un squelette fixe, correspondant aux structures des bâtiments amène les servitudes techniques (eau, électricité, communication) à des cellules d'habitation qui peuvent être ajoutée ou enlevée de leur emplacement.

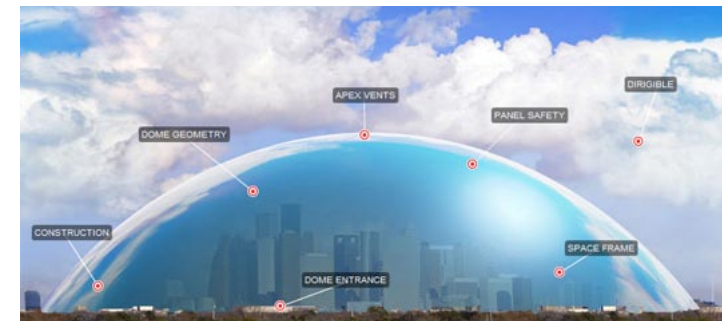
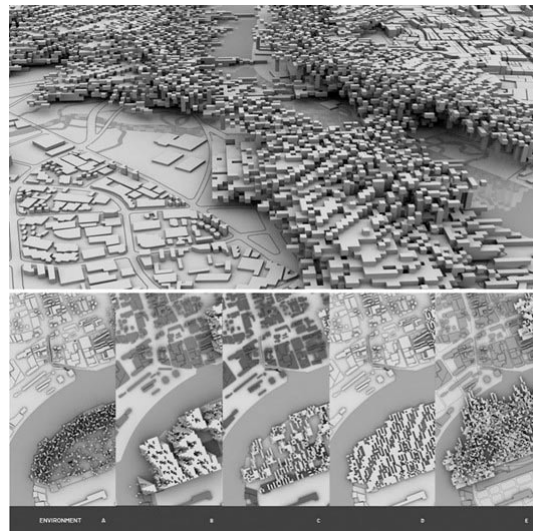


1 C'est l'est, l'architecture sous vide, intervention Saline Royale d'Arc et Senans, 1990.

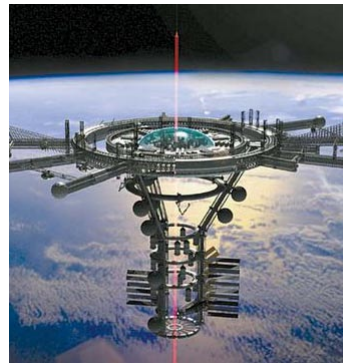
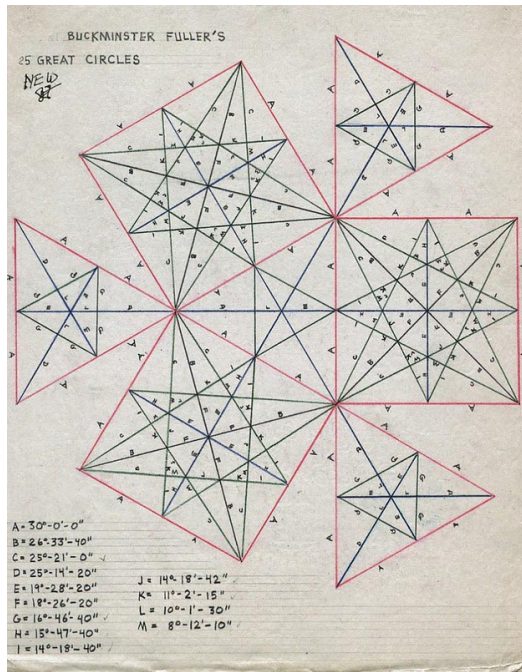
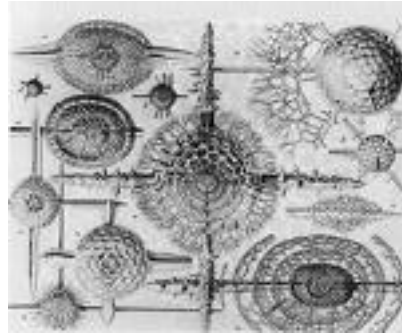
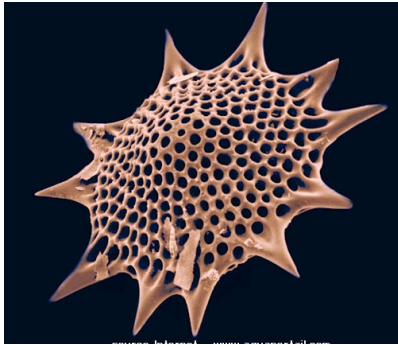


Ces visions mettent en scène une ville « mobile », « modulaire » et « modulaire » sans fondations qui se reconfigure au gré des aléas. Elle est constituée de superstructures sur lesquelles viennent se greffer des capsules. La ville est pensée comme un gigantesque organisme vivant aux entrailles mécaniques.

Les visions futuristes des années 70 confirment une tendance au détachement du sol dans l'architecture moderne. On voit en effet de plus en plus de constructions tenir sur pilotis. Les structures légères sont d'avantages le reflet d'une architecture moderne ou post- moderne voir « high-tech » que l'architecture en pierre ou en béton. De plus, la tendance est à l'allègement voir à la dématérialisation.



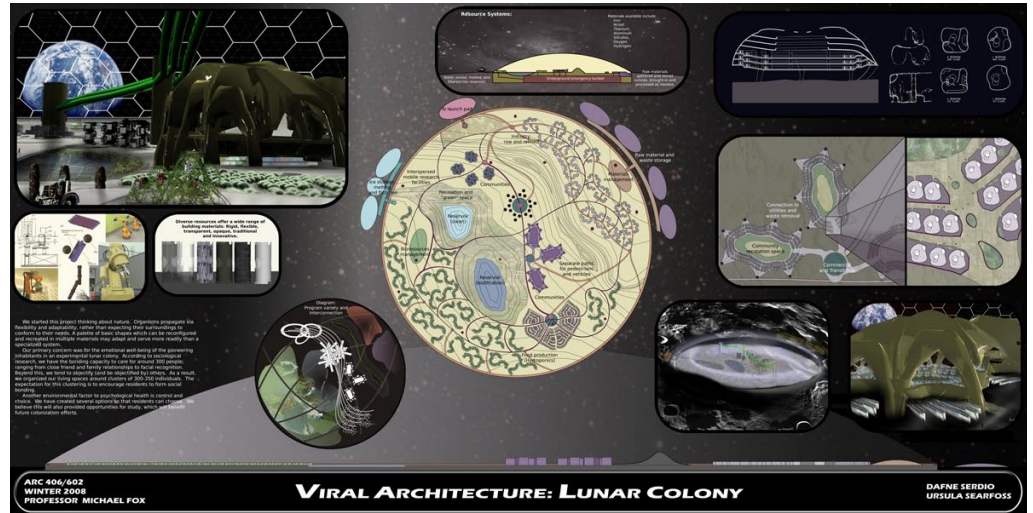
Les visions futuristes, déjà anciennes, des serres et des dômes géodésiques d'un Buckminster Fuller font écho aux craintes de disparition de l'atmosphère terrestre. Les machines climatiques font leur apparition et l'architecte devient alors un créateur d'ambiances.



L'architecture et la question de l'air sont donc également une donnée de l'architecture du mouvement. La création d'atmosphère concerne le futur.

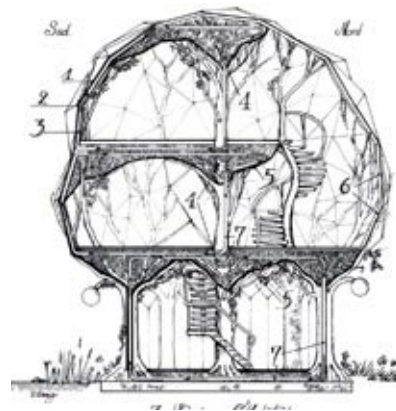
Projet d'étudiant en Architecture (1)

Ce rêve futuriste de création d'atmosphères artificiels est toujours d'actualité dans des projets actuels. Les rêves se répètent. Ils prennent appui sur l'hypothèse de la colonisation de nouveaux espaces. Comment ici : coloniser la lune ou alors coloniser la mer.



1 <http://robotecture.com/>

Les visions futuristes, s'orientent aujourd'hui vers des architectures qui tisseraient des relations de symbiose avec l'environnement. Sur cette base, on peut imaginer une architecture dont le mouvement serait la croissance d'un arbre. L'architecture deviendrait alors réellement un être vivant. Cette relation symbiotique de l'architecture avec le règne végétal serait à même de résoudre les problèmes de déforestation et de crainte de la disparition de l'atmosphère terrestre. Le dessinateur de BD Schuiten a développé cette idée dans un de ses albums.



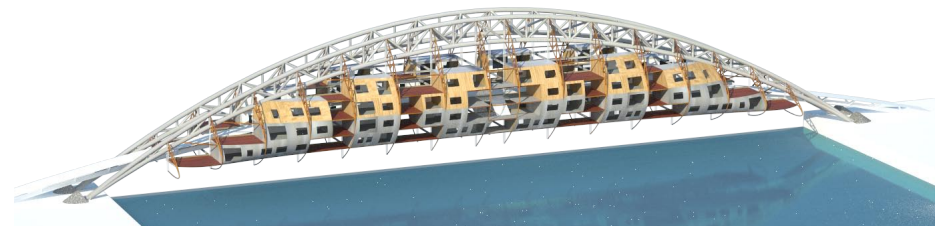
Habiter le mouvement : PFE Pont habité

Ces réflexions sur l'architecture et le mouvement à travers l'exemple du portique roulant m'ont permis d'envisager un pont-habité pour mon PFE.

Si un pont n'est le plus souvent pas un élément mobile, il permet le mouvement à travers la possibilité de franchir un obstacle. L'obstacle que doit franchir l'architecture-mouvement est la crainte de la disparition de l'atmosphère terrestre. Pour cela il faut imaginer une architecture-mouvement en symbiose avec l'environnement naturel.

Une architecture-mouvement reviendrait alors à concevoir des bateaux terrestres capables de produire de l'énergie à partir des mouvements naturels issues des fleuves, des vent, de la mer, de la lumière, du magma etc...Le déplacement apparent de l'élément architectural n'est plus l'élément central de l'architecture-mouvement. En revanche, la définition du mouvement doit être reconsidérée.

En effet, la porosité de l'enveloppe aux mouvements naturels devient un facteur prépondérant. Quels sont les concepts philosophiques susceptibles de poser les bases d'une architecture-mouvement ?



B) Concepts philosophiques

Dans ce paragraphe, nous avons choisi d'introduire quelques concepts philosophiques qui nous ont semblé pouvoir apporter quelque chose à la notion initiale d'architecture-mouvement. Essayons d'abord d'explicitier la signification de ces concepts tels que les conçoivent leurs auteurs. Nous tenterons par la suite de mettre ces concepts en relation avec l'expérience chalonnoise.

1- « Machine de guerre »

Le concept de « machine de guerre » est expliqué longuement par Deleuze et Guattari dans leur livre *Mille Plateaux*, (1980). Voir Aussi *Géophilosophie* de Deleuze et Guattari, Manola Antonioli.)

a) Le concept de « machine de guerre » et son rapport à la « nomadologie »

Dans ce livre, les auteurs définissent les machines de guerre comme des organisations regroupant des hommes, des savoirs, des techniques. Ces ensembles forment « des corps » dont le but premier n'est pas de faire la guerre mais plutôt de perpétuer un style de vie nomade, C'est à dire un style de vie qui s'accommode fort bien du mouvement et supporte mal l'immobilité.

Les « machines de guerre » sont une création des nomades qui se trouvent toujours en dehors des villes-Etats qui sont par opposition les lieux de la sédentarité. Elles se constituent en dehors des institutions qui détiennent le pouvoir politique. Les nomades sont en permanence menacés par les agents de la sédentarité qui cherchent à détruire leur mode de vie en confisquant leur moyens de subsistance. Pour résister, ils sont forcés d'inventer des tactiques subtiles que l'on regroupe sous le terme de « machine de guerre ». Ces « machines de guerre » n'ont pas pour but premier de faire la guerre, ce ne sont pas forcément des armes. Elles constituent d'abord un moyen de subsistance pour les groupes nomades. Elles sont des moyens pour ouvrir les portes de la villes et accéder à ses richesses. Ces moyens sont parfois fascinant pour le citadin qui assimile alors ces techniques à de la magie.

En habitant le mouvement, les nomades se font tour à tour clochards errants, colporteurs de nouvelles, troubadours, forains, caravaniers, commerçants, architecte-machinistes. Ils s'organisent en troupe et se déplacent suivant un itinéraire saisonnier qui constitue un espace global au sein duquel ils habitent nul part et partout. La notion de trajectoire est primordiale. Ils sont autonome et libre car ils ne possèdent que leur trajectoire.

« Le nomade a un territoire, il suit des trajets coutumiers, il va d'un point à un autre, il n'ignore pas les points (points d'eau, d'habitation, d'assemblée, etc...). (...) Si les points déterminent les trajets, ils sont strictement subordonnés au trajets qu'ils déterminent, à l'inverse de ce qui se passe chez le sédentaire. Le point d'eau n'est que pour être quitté, et tous point est un relais et n'existe que comme relais. Un trajet est toujours entre deux points, mais l'entre-deux a pris toute la consistance, et jouit d'une autonomie comme d'une direction propre. La vie du nomade est intermezzo.»(1)

Par la suite nous disent Deleuze et Guattari, les villes-Etat s'approprient les machines de guerre des nomades et les perfectionnent pour en faire des instruments dont le seul but est la guerre. Par exemple, les machines de guerre de Léonard de Vinci.

Ils s'en servent à leur tour dans le cadre des guerres conventionnelles entre Etats et dans une moindre mesure contre les nomades qui sont alors forcés d'élaborer de nouvelles stratégies de résistance. Mais la ville (et son continuateur, l'Etat) s'attache désormais à réglementer les trajectoires des nomades) grâce à une « dromologie » qui contraint les capacités de mouvements des individus.

b) La dromologie de Paul Virilio

Selon Virilio, la « dromologie » est la science de la vitesse. Paul Virilio est un penseur qui s'intéresse surtout à la guerre. Il conçoit la guerre comme un thème mythique. Il cherche constamment à circonscrire le concept de guerre. Il s'intéresse au futur.

La guerre contemporaine se divise selon lui en trois sous-concepts : La tactique, la stratégie et enfin la logistique. Ces sous-concepts de la guerre sont apparus

1 Gilles Deleuze, Félix Guattari, Capitalisme et schizophrénie 2 : Mille plateaux

progressivement au fur et à mesure de l'Histoire.

Pour lui, la tactique n'est pas très éloignée de notre esprit animal, chasseur et traqueur. La tactique vient de notre esprit préhistorique. Elle naît de l'adresse et de l'habileté. Elle naît de notre capacité manuelle. La tactique est la science de la capture et de la manipulation. Les machines de guerre sont des appareils de capture.

Avec l'apparition de la ville on voit se développer l'esprit de stratégie et la politique. La stratégie se confond avec la politique. La ville est toujours porteuse d'une vision du monde, le stratège cherche à la réaliser. En générant des richesses et une activité économique, la ville développe ses tentacules, ses voies de communications. Les machines de guerre réalisent alors des projections dans l'espace.

Avec la généralisation de l'existence des villes, le contrôle des voies de communication et à travers elles le contrôle de l'approvisionnement apparaît ce que l'on appelle la logistique. La logistique organise le mouvement des marchandises. Les machines de guerre nécessitent un approvisionnement en projectiles.

Avec la logistique on voit apparaître une tendance à la dé-territorialisation qui s'accompagne d'une mutation du droit. Les remparts traditionnels ne sont plus efficaces. Si la ville est à l'origine de l'apparition du droit, celui-ci s'attache désormais de moins en moins à un lieu. On assiste alors à la naissance d'un « droit trajectorien » calqué sur le modèle des voies aériennes. Ainsi, les droits de l'individu sont de plus en plus réduits au droit d'un véhicule. Il ne possède que son parcours pendant le moment où il le parcourt.

2 - Espaces lisses et Espaces Striés

Selon Deleuze et Guattari, les nomades ont pour type d'espace « l'espace lisse », c'est à dire l'espace de la nature, des prairies, des forêts, des mers et des déserts etc... tandis que les sédentaires se construisent un « espace strié » par les machines agricoles, les voies de communication qui distribuent la sédentarité dans tous les points des territoires conquis...grâce aux « machines de guerre ». Les véhicules de la sédentarité sont les habitacles normés qui tentent

d'imposer le mode de vie sédentaire au coeur même du mode de vie nomade. Mais la norme est l'attribut essentiel du nomade.



a) La loi du nomade est le nomos : la norme

«Le nomos est la consistance d'un ensemble flou : c'est en ce sens qu'il s'oppose à la loi, ou à la polis (...) il y a donc une grande différence d'espace : l'espace sédentaire est strié, par des murs des clôtures et des chemins entre les clôtures, tandis que l'espace nomade est lisse, seulement marqué par des «traits» qui s'effacent et se déplacent avec le trajet.»(1)

Le nomade strie l'espace lisse. Il ne va plus d'un point à un autre, mais il « tient tout l'espace à partir d'un point quelconque. » Son mouvement devient une vitesse de projection dans l'espace.

A l'inverse, le sédentaire fait alliance avec l'Etat. « Ce n'est pas du tout que L'Etat ignore la vitesse ; mais il a besoin que le mouvement même le plus rapide cesse d'être l'état absolu d'un mobile qui occupe un espace lisse, pour devenir le caractère relatif d'un «mû» allant d'un point à un autre dans un espace strié.

Au stade ultime de cette évolution, « l'espace strié » généré par les Etat-villes devient tellement dense (pour ne pas dire entropique) qu'il en vient à revêtir certaines des caractéristiques de l'« espace lisse » (in Géophilosophie) notamment en ce qui concerne sa porosité au style de vie nomade.

1 Gilles Deleuze, Félix Guattari, Capitalisme et schizophrénie 2 : Mille plateaux

Le citoyen autrefois sédentaire est de plus en plus forcé de devenir un nomade d'un type nouveau. La technologie, les entreprises s'adaptent à ce nouveau mode de vie. Il est forcé par la machine étatique instrumentalisée par les capitaux nomades de devenir...un nomade. Il y est forcé pour survivre dans un marché et un monde globalisé où il faut être flexible, disponible, transparent en tous points du territoire. La notion de territoire évolue. Les villes deviennent nomades (plug-in-city).

L'habitant nomade s'adapte et s'enrichit. Ce nouveau type de nomade va de ville en ville, ces revenus proviennent des entreprises et des capitaux transnationaux qui se développent grâce à la production de biens qui font briller les yeux et attirent la convoitise des con-so-mateurs sédentaires pour qui le foyer se résume à l'écran.

b) Le « nomos » disloque la « polis » : la norme disloque la ville

Selon Benoît Goetz, la dislocation (1) est l'événement qui affecte l'espace contemporain. Cet événement est contenu de manière immémoriale dans l'espace lui-même qui est, par définition, une puissance d'écartement et de dispersion. Les mythologies du lieu et les représentations du Monde empêchent toutefois cet événement d'éclater au grand jour.

Le terme de Dislocation signifie que « les espaces désormais flottent librement. Ils sont détachés de toute représentation du monde. Ils sont désamarrés de tout système cosmique, de toute croix orientante. Ni lieux, ni non-lieux, des espaces, des « espaces » -espaces+déplacements- naissent et meurent au travers de processus complexes : construction, architectures, devenir.

Ces processus emportent la citoyenneté, gestes et attitudes d'habitants et de passagers. La description de ces espaces relève donc à la fois d'une poétique de l'architecture et d'une reprise de la question concernant le sens de l'habitation du monde. »

Dans son champ professionnel, l'architecte doit créer des espaces répondant à des normes qui qualifient et sécurisent l'usage d'un lieu.

1 Benoît Goetz, la Dislocation, Architecture et Philosophie

Exemple : un aéroport doit avoir, une piste de décollage ayant des caractéristiques bien précises en terme d'éclairage, gabarits des appareils etc...Ces normes sont transposables dans n'importe quel endroit du globe. Un espace est donc tout simplement un ensemble de règles de production. La juxtaposition de ces « espèces d'espace » (2) ne suffit pourtant pas à créer une ville. La norme disloque la ville.

Par exemple, les ensembles urbains américains (Aux USA) ne sont pas des villes au sens où on l'entend en Europe. Elles sont plutôt une juxtaposition de normes de productions d'espaces (espaces de logement, espaces de commerce, espaces industriels etc...). A de rares exceptions près (Washington DC), elles n'ont jamais été le siège des pouvoirs politiques.

Par contre, en Europe, les villes portent les traces des pouvoirs politiques successifs à travers les châteaux forts, les murs d'enceintes etc...la ville y est conçue comme un espace de protection. Ce n'est qu'après de nombreuses guerres que l'Etat-nation est apparu et a imposé le respect de la loi de la polis dominante (exemple Paris et la France) sur l'ensemble du territoire.

Aux USA, la multiplication des types d'espaces normés devient un mode de colonisation qui n'épargne pas l'Europe. La protection réside dans la norme. Les standards et les normes de production des espaces et des objets (Aéroport, lotissement, grandes surfaces, industrie, services) s'exportent. Ces espaces-objets affaiblissent l'uniformité de la polis en introduisant des règles qui ne relèvent pas de la seule hégémonie de l'Etat. On assiste à l'apparition d'une ville-franchisée, c'est à dire une ville où l'espace public est privatisé.(3)

Face à ce problème, l'architecture-mouvement propose un questionnement du territoire à travers des opérations qui réactive le lien entre l'imagination, le territoire, l'habitant nomade/sédentaire et le sentiment d'identité. Le véhicule de l'action est la rumeur. Ces actions prennent pour cible les éléments architecturaux dans lesquels sont cristallisés les inconscients collectifs.

2 Expression de Georges Pérec

3 David Mangin, La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine

Ces éléments architecturaux souvent classés « patrimoine historique » contiennent la mémoire collective et les sentiments identitaires. La critique de la notion d'identité nationale passe donc par la remise en cause de la notion de patrimoine en tant que patrimoine « immobile ».

Pour nous, le patrimoine doit être en mouvement. Dans le cas contraire la communauté d'existence va se reconfigurer sur de nouvelles bases.

Rumeur mythologique :

Dans ce monde entropique, de nouveaux lieux-espaces-mouvements devraient apparaître. Ce sont des géants. Ils sont utopiques. Ils sont des « machines de guerre » nomades. Ils sont situés à la charnière entre les « espaces lisses » et les « espaces striés ». Ils sont le produit de normes mais génèrent la communauté d'existence. Les fourmis qui s'occupent de nourrir les géants sont des machinistes qui travaillent dans l'ombre, leurs infrastructures vont mettre en mouvement le patrimoine et avec lui, ils vont entretenir les illusions.



Partie 2

Le port fluvial, une remise en cause de la notion de Patrimoine

On retiendra de la partie précédente que le mouvement est un matériau de construction. En effet, le mouvement a le pouvoir de changer la perception et même la configuration de l'espace autrefois fixe.

Avec le mouvement, l'espace devient quelque chose de plus qu'un espace. Avec le mouvement et la mise en mouvement des espaces, on voit émerger des habitacles dont les mouvements relatifs désintègrent la notion d'espace public classique et unique commun à tous. L'espace public devient alors un lieu de déploiement de « machine de guerre » ou la logistique, la stratégie et la tactique se combinent pour strier ou lisser les espaces.

Nous expliquerons dans cette partie comment les interventions du pôle ASA sur le site de Chalon-sur-Saône se décomposent en trois modes d'interventions.

- les interventions de maintenance liées à l'usage des lieux : la logistique
- les interventions qui ont pour conséquence de changer la configuration des lieux : La stratégie
- les performances artistiques cherchant à vérifier des hypothèses : la tactique

Nous proposerons enfin une interprétation des actions menées comme une tentative de redéfinition de la notion de patrimoine à travers la création d'une légende urbaine du Port fluvial Nord.

Une évolution sur le mode du jeu et de l'improvisation. On ne se prend pas au sérieux. Une évolution qui se fait sur le mode du rêve. Si l'on pense à quelque chose, on se met immédiatement à le réaliser.

I / Logistique : les opérations de maintenance liées à l'usage des lieux

Dans la partie précédente, nous avons commencé à raconter l'histoire des interventions dans le pôle Nord, voici la suite de la légende.

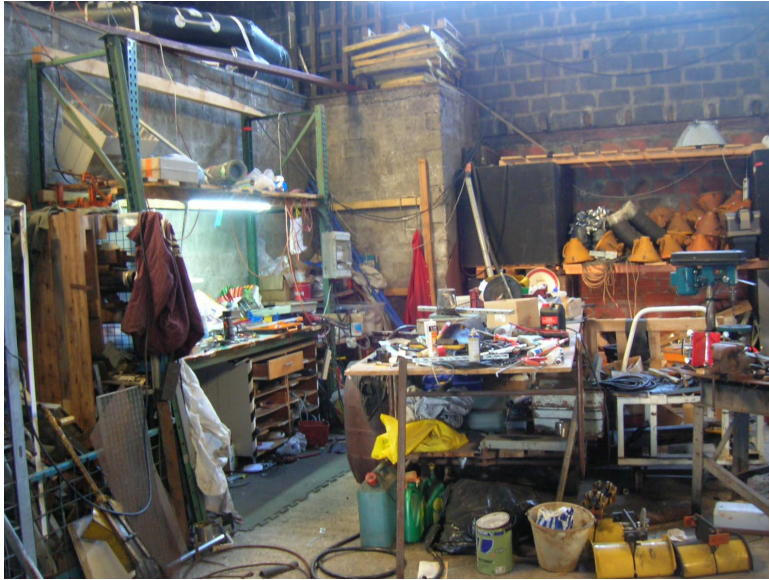
Depuis 2004, date de l'abandon des activités du Port Nord, le site et son usage ont considérablement évolué. Dans un premier temps, la transformation du site vient de son habitation et de son appropriation.

A) Habiter le site

Lors de mes premiers pas dans le site, je suis confronté à un espace qui n'est pas destiné à être habité. Cette situation inconfortable, nous entraîne dans une démarche de recherche expérimentale autour de la notion d'habiter. Le lieu d'habitation principal est situé dans des hangars, mais chacun est libre de trouver son lieu d'habitation ailleurs.



1- Appropriation du hangar



Sur le site d'Aproport, il y a des bâtiments. L'équipe du pôle ASA s'est approprié un de ses hangars suite à une négociation avec l'ancien directeur d'Aproport. Dans ce hangar, du matériel est entreposé.



Le fait d'habiter le site entraîne une recherche et des réflexions sur la notion d'habitation.

En hiver, on peut tester les performances thermiques des différents matériaux d'isolation. On reprend conscience de certains réflexes de survie comme trouver un abri. On prend peu à peu conscience des besoins liés à l'usage des lieux. On invente en récupérant des objets de fortune pour leur donner un nouvel usage.

On réfléchit à où l'on va dormir, comment ne pas avoir froid. Qu'est ce qu'on va manger. Comment on va se laver... Alors on répare le robinet et on réfléchit à comment améliorer tout ça.



2 - Notion de « permanence artistique » (1)

Le stationnement dans les lieux et les séjours réguliers sont l'occasion de tisser un dialogue avec un univers d'objet qui prennent des significations différentes au cours du temps.

On prend conscience des dimensions du site. On prend également conscience de ses contraintes et de ses potentialités.

Le site n'est plus simplement un univers que l'on cherche à habiter, il devient un univers que l'on veut transformer.

A partir de cet volonté, encore faut-il avoir des idées réalisables. Ce qui est intéressant, c'est de voir que le site agit comme une sorte de test. Il y a des idées que l'on peut réaliser et d'autres pas.

B) Maintenance du portique Roulant

Ce qui se passe, avec le portique roulant, c'est que le pôle ASA refuse la mise à la casse d'un instrument de travail. Ce refus s'exprime par des actions concrètes visant à préserver les capacités d'action du portique en tant qu'engin de manutention. L'usage des lieux est maintenu, l'évolution vers la ruine est stoppée par une constante maintenance.

Mais la maintenance du portique a aussi une portée plus grande que la préservation de sa capacité de manutention.

1- Réparer le portique

En réparant le portique, on maintient le lien anthropologique avec la machine.

a) Nettoyer les rails et confectionner des élinges

Quand on arrive à Chalon, on demande aux nouveaux venus de nettoyer les rails. Au début on ne comprend pas pourquoi car on n'imagine pas que le portique puisse rentrer en mouvement. Après on comprend. Ensuite on confectionne

1 Patrick Bouchain, Construire autrement, Actes Sud

des élinges pour soulever les charges.

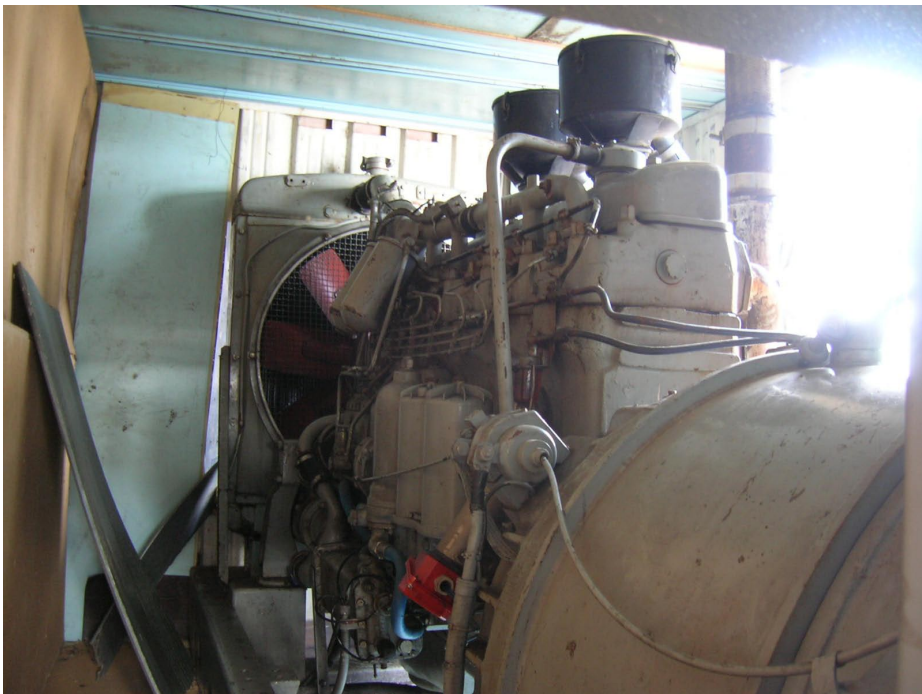


b) Adjonction du groupe électrogène

Par la suite j'ai appris les détails liées à la maintenance du portique. L'alimentation électrique du portique étant coupée lors de la prise de possession des lieux et les chemins de câble ayant été enlevé, il faut trouver une solution.

Achat d'occasion d'un groupe électrogène Berlier : Le groupe électrogène est disposé dans un conteneur disposé sur des rails. Le wagon est soudé au portique. Le portique est désormais autonome en énergie !





c) Composer avec le vandalisme : le port fluvial comme espace public ouvert au passage

Plusieurs fois le portique est vandalisé. Les chemins de câble en cuivre situés en hauteur sont volés à plusieurs reprises. Il faut à chaque fois réinstaller les guirlandes. Le cuivre est en effet un matériau recherché.

L'espace public est un espace auquel s'attache des usages et des représentations sociales. Comment l'architecture peut-elle entrer en relation avec ses usages et ses représentations à l'aide du mouvement ?

2- Conséquence de l'usage des lieux sur les relations avec les acteurs-propriétaires du site.

L'occupation du port est l'objet d'une négociation permanente avec les organismes propriétaires des lieux. Il faut sans cesse prouver le bien fondé d'une

telle occupation.

L'intervention en amont du projet urbain suscite parfois l'incompréhension. Pourtant, l'objectif est de faire reconnaître le potentiel des infrastructures existantes dans la détermination du projet futur.

Il s'agit en effet d'éviter que les lieux soient considérés comme un simple terrain où viendraient prendre place des éléments programmatiques quelconques et non reliés à l'histoire du lieu.

D'un autre côté, les interventions effectuées pourraient à terme, avoir pour effet de valoriser les lieux d'où une certaine ambivalence des propriétaires quant à la question de l'occupation sauvage des lieux.

a) Sauvegarde du portique et de sa trajectoire

En nettoyant les rails, on réactualise les traces du droit trajectoirel du portique. Si les rails strient l'espace, la perte de l'usage des lieux menace de rendre l'espace strié à l'espace lisse. Un espace lisse est une friche. Les friches sont des proies dont se repaissent les promoteurs immobiliers.

Le portique a un effet de dislocation de l'espace du site. A l'occasion de la mise en mouvement du portique, le site cesse de devenir un simple espace, il devient un « esplacement » entre deux mouvements du portique. C'est à dire que le portique en mouvement nous amène à considérer l'espace et le temps de manière indistincte.

En maintenant le portique en bon état d'usage, on maintient l'actualité du droit trajectoirel tout au long des 500 mètres du déploiement potentiel du portique.

Il n'y a pas besoin de barrières pour garder le contrôle du site. Il suffit de maintenir le portique en bon état d'usage. Par le mouvement du portique, on affirme la nécessité de préserver l'intégrité de l'ensemble du site. On éloigne ainsi les velléités d'appropriation des promoteurs immobiliers.

b) Le portique comme valeur patrimoniale ?

Le pôle ASA est convaincu de la valeur patrimoniale du portique en état de marche. Des contacts sont en cours avec des historiens de l'art des Arts et Métiers. Ces contacts visent à établir la valeur patrimoniale du portique roulant de Chalon-Sur-Saône. Des opérations similaires avaient conduit à préserver l'infrastructure existante dans l'ancienne zone des chantiers navals de Nantes.

La grue ainsi conservée a aujourd'hui une valeur de monument qui témoigne de l'identité et de l'histoire d'un lieu.



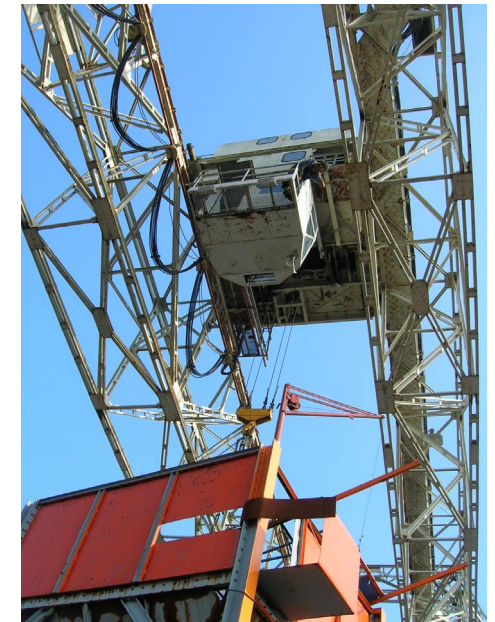
c) Le portique de Chalon, une ruine en mouvement ?

En architecture, on peut intégrer le mouvement de différentes manières. Celle à laquelle on pense en premier lieu est lié au mouvement lent et long

qui retrace l'évolution dans le temps d'une structure architecturale. La structure architecturale passe par différents stades, elle est d'abord simple forme dans l'esprit de son concepteur. Puis elle commence à exister au cours du chantier qui voit sa réalisation bientôt achevée. A partir de l'achèvement, l'Architecture traditionnellement envisagée, ne doit plus bouger. Elle est immobile. Pourtant sa dégradation et son évolution inévitable vers la ruine est une sorte de mouvement que seuls l'entretien et la maintenance contrecarrent. Bien que sans entretien et sans maintenance il y ait mouvement vers l'état de ruine, ce mouvement est un mouvement négatif qui coïncide avec la perte de l'usage des lieux.

Or contrairement à la grue de Nantes, le portique de Chalon est toujours un outil opérationnel capable de transformer le site. C'est cette valeur d'usage qui a une valeur patrimoniale.

Néanmoins, chaque changements opérés dans le site sont des changements discrets qui ont tous une dimension d'évidence. Les objets sont déplacés par le portique ou sur les rails mais ces déplacements ne traumatisent pas l'esprit du lieu. Ils sont une sorte de jeu tactique qui vise à mettre l'espace en mouvement à l'aide de ses propres potentialités de mouvement. Ainsi le site évolue selon une stratégie.



II/ La Stratégie : les opérations de transformation des lieux

Depuis 2004, le port est en constante évolution, le lieu évolue par la maintenance et l'usage. Des changements d'usages surviennent et font naître des idées d'expérimentations. Les idées d'expérimentation sont alors testées à l'échelle du site avec les moyens du site.

A) Le bassin de réflexion et les trémis

Le premier élément de transformation paysagère est l'implantation d'un lac paysagé au beau milieu du site, sous l'espace de la trajectoire du portique. Ce lac a été réalisé grâce à l'utilisation d'une tractopelle dans un contexte spécial.

1- Réalisation du bassin de réflexion / réflexion

La location d'une tractopelle par le port autonome fournit l'occasion aux architectes de demander au chauffeur d'aplanir le terrain situé entre les deux rails du pont roulant afin de transformer cette étendue en un lac de faible profondeur qui transforme radicalement le lieu et « le paysage ».

A la fin du processus ce sont les architectes eux-même qui prennent les commandes du tractopelle pour terminer le travail commencé

Aujourd'hui le bassin semble avoir été toujours là. De la végétation a poussé sur son pourtour. Il est alimenté en eau par une pompe reliée à la Saône toute proche.

Le bassin est un complément indispensable au portique. L'espace lisse des rails est un vecteur naturel de translation de la matière. La matière en mouvement sur les rails fait écho à l'espace lisse de la rivière. L'eau pompée dans le fleuve introduit une continuité tubulaire entre le bassin et le fleuve.

Le terrassement du bassin s'est également accompagné d'une suppression des murs jouxtant les trémis

2- Le bassin : une surface de réflexion pour les débats du port



La stratégie est de faire réfléchir sur le portique roulant. Pour ce faire chaque années des débats du port sont organisés dans un contexte particulier.

a) débat dans un radeau de survie

Chaque année en avril, les débats du port rassemblent des intervenants de tous horizons pour débattre de l'avenir du port.

Ces débats sont l'occasion d'organiser des conférences-actions qui ne se prennent pas au sérieux et qui mettent les intervenants potentiels dans des positions délicates.

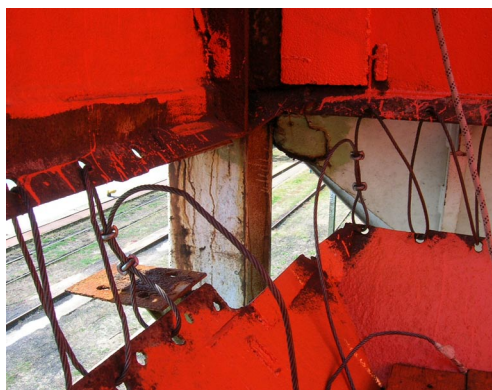
Une année...les débats sont organisés dans un radeau de survie au milieu du bassin de réflexion (réflexion) :

Au cours des débats, le radeau de survie sera copieusement arrosé à l'aide de lances anti-incendie. Puis le portique qui surplombe le bassin soulève le radeau (Pour élever le débat).



b) Autre débat du port dans une trémi

Une autre année...les débats du port sont organisés dans une agora fabriqué à partir d'une trémi présente sur le site.



B) Transformation des silots à grain en cellule d'incubation

Une opération majeure de transformation du site est la reconversion des silots à grain en unité d'habitation, puis en cellule d'incubation.

1 – Aménagement des Silots

Les silots d'une contenance de 2000 mètres cubes sont transformés.

On ajoute des ouvertures en enlevant des tôles sans atteindre à la structure porteuse des bâtiments.

On ajoute des planchers qui reposent sur des poutrelles métalliques.

Les silots sont au nombre de 9.

6 sont à l'intérieur dans un hangar et trois sont à l'extérieur.

Les silots sont numérotés de 1 à 9.

- Silot 1 : logement témoin
- Silot 2 : cellule d'incubation n°1
- Silot 3 : cellule d'incubation n°2
- Silot 4 : bar
- Silot 5 : broyeur de maquette
- Silot 6 : cellule d'incubation n°3
- Silot 7 : stockage des projets
- Silot 8 : non cartographié
- Silot 9 : terre inconnue



III/ La tactique : Les opérations de performances artistiques

De son côté, le maniement du Pont roulant requiert un savoir faire intéressant du point de vue de la performance artistique et c'est au cours du processus même de la mutation du site en une friche industrielle que les artistes/architecte entre en action.

Le but avoué de telles opérations est de frapper l'imaginaire...sans se donner en spectacle ni tomber dans le décors. Le travail continue...

A) Le «bureau des vérifications»

La démarche tactique du «Bureaux des vérifications» est d'organiser des conférences-actions au cours desquels les propositions des interlocuteurs sont vérifiées immédiatement sur le site.

1 – Philosophie des conférences-actions

« La préservation et l'exploitation du patrimoine – architectural, écologique – comme porteur d'une identité collective impliquent l'assimilation du monument à un objet de consommation de masse. S'opposer au conditionnement de cette consommation en réinvestissant l'imaginaire est l'enjeu du travail de Xavier Juillot. » Arnaud Descombes, L'architecture sous vide

« (...) Comment préserver la ville dans ses potentiels, comment dépasser les déterminismes et pour ce qui est de la production artistique, comment échapper au format, arracher l'art à la pédagogie du système où l'artiste est souvent utilisé comme caution car son œuvre intervient toujours lorsque l'espace est déterminé, terminé.

En amont du projet urbain, avant que la mécanique des prescripteurs ne fige la ville dans une réponse d'aménagement, Xavier Juillot, avec la complicité d'in-

vités, se propose d'analyser et travailler les potentiels d'action d'un site.

Cette démarche consiste à mettre en place des dispositifs d'expérimentation autonomes, à proposer des lectures de la réalité spatiale, aux échelles de l'environnement.

L'expérimentation est la base des propositions génératives de réalisations récentes telles que “le Bureau des vérifications” sur le site du Port Nord de Chalon sur Saône.

Xavier Juillot parie sur les processus et pour ce faire, met en place son propre système de production. »

2 – Performances artistiques

Divers tactiques de performances ont été mené.

a) Expérience de conservation du mouvement

D'autres performances suivront. Notamment le déroulement d'une performance artistique mettant en jeux des voitures suspendues aux pont roulant et s'entre-choquant. Le but est de vérifier ou non la conservation du mouvement au cours de l'expérience.

b) Mesure de la longueur du portique

Une opération de mesure du portique à été réalisée pour en vérifier la longueur : 100 mètres. Pour ce faire un mètre géant est confectionné et le portique est mesuré grâce à lui.

B) Festival Chalon-sur-Saône 2010

Lors du festival de Chalon 2010, de nombreuses installations sont mis en place. Les silots décrits précédemment sont investis et les cellules d'incubations sont occupées par des installations d'architecture cinématique.

1- Cellules d'incubation

Dans le silot n°2 prend place la cellule d'incubation n°1. Il s'agit des robots cinématique de Mario Goffe et de son simulateur de vol surmonté de tubes géant (voir description, Partie 1, II, A), 1-,d)).

Dans le silot n°3 prend place la cellule d'incubation n° 3 qui contient des expérimentations sonores sur les thèmes de l'enfermement et de l'univers hospitalier

2- Démonstration du portique en mouvement.

Lors du festival de Chalon divers démonstrations de mise en mouvement du portique sont réalisées. (cf film.)

Conclusion

Nous avons vu dans la dernière partie comment les actions engagées par les membres du pôle ASA s'articulent comme une série d'interventions visant à modifier le site avant son appropriation par les aménageurs.

Ces interventions qui se divisent en opérations de maintenance, opérations de modification des lieux et performances artistiques ont toutes pour effets d'introduire un questionnement relatif au mouvement.

En maintenant le lien avec les infrastructures existantes, par une pratique des lieux et un entretien constant, les intervenants ont pu préserver les capacités intrinsèques du site à se modifier grâce à ses propres potentialités.

Cette action a pour effet de questionner la notion de patrimoine en tant qu'élément architectural figé. Une nouvelle proposition de définition du patrimoine en tant qu'élément porteur d'identité est introduite : l'identité comme le patrimoine ne doivent pas être figés.

En affirmant la valeur patrimoniale d'une infrastructure portuaire élevée au rang d'architecture-cinétique (comme l'a fait Duchamp avec sa roue de bicyclette), on suggère un renversement total de la valeur patrimoniale en tant que valeur mobile.

Le patrimoine est un élément qu'il faut transformer continuellement. La préservation et la protection sont secondaires tant que l'usage des lieux est maintenu. Le savoir-transformer constitue à lui seul la valeur patrimoniale. Cette valeur n'est préservée que si on la pratique dans une dynamique de reprise en main de l'usage du monde.

Cette définition vise à dépasser l'acception de patrimoine comme notion purement sécuritaire et touristique. Le port de Chalon n'est pas une friche comme l'est par exemple «Emscher Park» qui doit se dégrader et se végétaliser progressivement.

Le travail effectué à Chalon constitue en cela une étape supplémentaire vers la prise de conscience de l'héritage industriel et son actualisation nécessaire. Il vise à maintenir vivant la culture du «faire», de «l'action» au détriment de la culture de la «communication» et du «dire».

En affirmant l'importance de l'initiation au bricolage on réintègre dans la notion de patrimoine la question du travail physique et manuel. La suprématie de l'artisanat sur l'industrie.

A la place de la définition traditionnelle, on appelle à une réintégration de la valeur d'usage dans l'évaluation de la qualité patrimoniale.

Dans le cas du portique roulant, la valeur d'usage est double. Pour les étudiants de l'ENSA La Villette, il constitue un instrument de manutention lourde utile à la production d'expérimentations à grande échelle. Pour la ville de Chalon, le portique roulant et son territoire est appelé à devenir un nouveau foyer de production artistique porteur d'identité et de fierté.

Dans cette optique, le détournement de l'usage initial du portique est toujours à l'étude. Cet usage et son actualisation en relation avec le territoire environnant est l'objet même du travail mené par les membres du pôle ASA.

Ainsi, un «corps sans organe» se constitue. Il s'agit de tenir un territoire à partir d'une trajectoire. L'espace flou du port Nord est régi par les normes obsolètes héritées du système technique antérieur. En dévoyant ces normes, en les adaptant au bon sens, on retrace un espace nomade à partir de la trajectoire de l'infrastructure en mouvement. Le lien avec le territoire est progressivement reconstruit au delà de son strict périmètre.

En même temps un glissement de la mythologie du lieu s'opère. Les représentations évoluent. Le port est en mutation. La dislocation de l'espace modifie la frontière entre l'espace lisse de la ville et le striage qui est désormais assuré par un portique dévoyé de son usage initial. Quelle est sa place dans la ville ?

Le portique en tant que machine de guerre part à l'assaut d'une ville emmurée dans des certitudes culturelles. Il effectue un travail de sappe qui assaille les

remparts immobiles du centre ville. L'altérité et l'autonomie du port par rapport aux règles de la «polis» qui régissent le centre ville n'est pas simplement un rapport d'exclusion est de «mise au ban».

En affirmant l'autonomie énergétique du portique roulant et en maintenant sa capacité d'action, on conserve une autonomie stratégique par rapport aux visées expansionnistes des promoteurs de l'immobile qui étalent la ville par leurs opérations sans la restructurer dans sa forme mais aussi et surtout sans recoudre le sentiment de communauté d'existence ainsi que le sentiment de communauté de destin.

Le portique est un géant mythologique à l'image des géants de Nantes. Ils menacent par son mouvement la ville immobile...que va faire la ville ? Ouvrir ces portes ?

Le positionnement du «bureau des vérifications» vis à vis des autorités organisatrices du festival de « Chalon dans la rue » illustre une volonté de renouveler l'action culturelle sans toutefois produire du spectacle destiné à un public de consommateur ni «tomber dans le décors».

Lors du festival Chalon dans la rue 2010, l'activité du bureau des vérifications n'était pas signalée comme faisant partie du festival. Cette clandestinité est un atout essentiel.

En signalant pourtant l'existence du Port Nord par des pancartes sur lesquelles étaient inscrites :

« Bureau des vérifications, Chantier interdit au public, gratuit »,

on apporte exactement ce que tous le monde recherche désespérément dans ce type de festival. Quelque chose qui suscite une émotion qui nous sort de nous-même, de notre individualité et nous relie au reste d'une communauté d'existence. Le mouvement est le fil d'ariane de cette émotion et en cela, le mouvement suscite l'é-motion. L'émotion nous transporte.

En réactivant le rapport d'échelle d'un territoire en mouvement gratuit par rap-

port à une ville dont le centre et de plus en plus franchisé on entrouvre une porte qui laisse apercevoir de manière fugitive la possibilité de nouvelles utopies réalisables.

Le développement d'un espace public où la communauté habiterait le mouvement rentre en résonance avec les visions les plus futuristes de l'architecture cinétique. On comprend alors que le mouvement est une question vitale pour l'architecture. Mettre en mouvement l'espace public renvoie ainsi à questionner la nature du foyer qui nous rassemble.

Bibliographie

Livres :

David Mangin, La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine, Editions La Villette

Manola Antonioli, Géophilosophie de Deleuze et Guattari, l'Harmattan, 2004

Paul Virilio, L'Insécurité du territoire : essai sur la géopolitique contemporaine, éd Stock, 1976, réédité en 1993 aux éditions Galilée

Yona Friedman, L'architecture Mobile, collection "M.O." (Mutations, Orientations), Edition CASTERMAN / Poche 1970.

Hans Walter Muller, Claude Giverne, Xavier Juillot. L'entretien des illusions.-

Gilles Deleuze, Félix Guattari, Capitalisme et schizophrénie 2 : Mille plateaux, 1980, Ed de minuit, Collection « Critique », 648 pages.

Benoît Goetz, la Dislocation, Architecture et Philosophie, Edition Verdier, 192 pages

Henri Focillon, la vie des formes, 1943.

William Zuk et Roger H. Clark, Kinetic Architecture

C'est l'est, l'architecture sous vide, intervention Saline Royale d'Arc et Senans, 1990.

Patrick Bouchain, Construire autrement, Actes Sud

Mémoires et périodiques :

Architecture cinétique, expérimentations sur des structures dynamiques, travail personnel de fin d'étude de Olivier Foucher Juillet 1999, Ecole d'architecture de Paris la Défense

Sylvia Ostrowetsky, « Un géant tombé du ciel », revue Che Voi n°3, 1995.

Sites internet :

www.wikipedia.org/wiki/Mark_di_Suvero

www.rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/concours/

<http://www.apoport.com/>

<http://mario.goffe.free.fr/htm/toutca.htm>

<http://robotecture.com/>