

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

PORTRAITS D'ESPACES :
UNE EXPLORATION DES CARACTÈRES HISTORIQUES, IDENTITAIRES ET
RELATIONNELS DU « *NON-LIEU* » À TRAVERS
UNE PRATIQUE MULTIDISCIPLINAIRE

MÉMOIRE
PRÉSENTÉ
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN ARTS VISUELS ET MÉDIATIQUES

PAR
ZIAD BITAR

DÉCEMBRE 2016

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	iv
RÉSUMÉ	vii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1	
PALIMPSESTES URBAINS	3
1.1 Surabondance spatiale	4
1.2 Mobilité	5
1.3 Lieu.....	8
1.4 Espace.....	9
1.5 Transit.....	11
1.6 Non-lieu	13
CHAPITRE 2	
INVITATION AU DÉPLACEMENT	22
2.1 Le flâneur baudelairien	23
2.2 La visite de Dada	24
2.3 La déambulation surréaliste	25
2.4 La dérive lettriste-situationniste	27
2.4.1 La dérive et le projet urbanistique situationniste	29
2.5 Le tour de Robert Smithson	35
2.6 Un parcours de Stalker	42

CHAPITRE 3	
FRAGMENTS : D'UNE ÎLE À UNE AUTRE	49
3.1 Vers une pratique du non-lieu	50
3.2 YUL: un univers en soi	53
3.3 Esquisses vivantes	65
3.4 Portraits d'espaces	72
CONCLUSION	76
LISTE DES RÉFÉRENCES	81
BIBLIOGRAPHIE.....	84

LISTE DES FIGURES

Chapitre 1

Tableau

Tableau 1.1 Richard Buckminster Fuller, John Machale, <i>Shrinking of our planet by man's increased travel and communication speeds around the globe</i> , 1963	19
---	----

Figures

Figure 1.1 z.b, <i>Échangeur Turcot</i> , un monument de la mobilité?, photographies, Montréal, 5/5/2012	19
Figure 1.2 z.b, <i>Sunwings.ca vivez la différence</i> , photographie, Montréal, 26/2/2015	20
Figure 1.3 z.b, Guimard Paris > Montréal, 1967 Montréal découvre Guimard – 2013 Guimard s'illustre à Montréal, photographie, Montréal, 29/2/2015	20
Figure 1.4 z.b, <i>Ruelle centre ville</i> , photographie, Montréal, 4/4/2012	20
Figure 1.5 z.b, <i>Mode d'emploi 1</i> , Aéroport de Montréal, photographie, Montréal, 13/6/2015	21
Figure 1.6 z.b, <i>Mode d'emploi 2</i> , Tunnel, Photographie, Montréal, 9/8/2015	21
Figure 1.7 z.b, <i>Passerelle</i> , Aéroport de Montréal, photographie, Montréal, 16/1/2014	21
Figure 1.8 DPRNS, <i>Route RH et RC</i> , Algérie, Ouargla, photographie, image tirée de Panoramio/Google Maps, 23/09/2008	21

Chapitre 2

Figure 2.1 Dada, <i>Documents de la visite de Dada</i> , affiche, impression sur papier, 27.5 x 22.1cm et photographie de Dada à Saint-Julien-le-Pauvre, avril 1921	26
---	----

Figure 2.2 Internationale Situationniste, section française, <i>Nouveau théâtre d'opérations dans la culture</i> , affiche, 40 x 21 cm, 1958	33
Figure 2.3 Anonyme, <i>Palais idéal du facteur Cheval</i> , Hauterives, France	33
Figure 2.4 Le Corbusier, <i>Maquette du Plan Voisin</i> , 1925.....	33
Figure 2.5 Ivan Chtcheglov (alias Gilles Ivan), <i>Métagraphie</i> , collage, 1954	34
Figure 2.6 Guy Debord, <i>Guide psychogéographique de Paris</i> , impression, 75 x 60 cm, plié 30 x 13 cm, 1957	34
Figure 2.7 Constant, <i>Secteur New Babylon (détail)</i> , bois et plexiglas, 100 x 100 cm, 1959.....	34
Figure 2.8 Robert Smithson, <i>The Monuments of Passaic</i> , photographies, 7,5 x 7,5 cm, 1967. <i>See the monuments of Passaic</i> , texte non publié, 1967	41
Figure 2.9 Stalker, <i>Planisfero Roma</i> , impression sur polyester, 90 x 90 cm, 1995.....	48
Figure 2.10 Stalker, <i>Photographie durant la marche autour de Rome</i> , octobre 1995	48
Figure 2.11 Stalker, <i>À travers les territoires actuels</i> , installation vidéo projection, diapositives, 3 tables, 3 lampes électriques et 3 cartes, 1996.....	48
 Chapitre 3	
Figure 3.1 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.2</i> , image numérique, 2016.....	53
Figure 3.2 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.4</i> , image numérique, 2016.....	54
Figure 3.3 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.6</i> , image numérique, 2016.....	55
Figure 3.4 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.8</i> , image numérique, 2016.....	56
Figure 3.5 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.10</i> , image numérique, 2016.....	58
Figure 3.6 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.12</i> , image numérique, 2016.....	59
Figure 3.7 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.14</i> , image numérique, 2016.....	60
Figure 3.8 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.16</i> , image numérique, 2016.....	61

Figure 3.9 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.18</i> , image numérique, 2016.....	62
Figure 3.10 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.20</i> , image numérique, 2016.....	63
Figure 3.11 Ziad Bitar, <i>Maquette pour un carnet p.22</i> , image numérique, 2016.....	64
Figure 3.12 Ziad Bitar, <i>Ascenseur</i> , image numérique, 2014	66
Figure 3.13 Ziad Bitar, <i>Esquisse de carte</i> , crayon mine et stylo à bille sur papier, 20 x 30cm, 2015.....	67
Figure 3.14 Ziad Bitar, <i>Golf</i> , image numérique, 2015.....	69
Figure 3.15 Ziad Bitar, <i>Esquisse pour une affiche</i> , image numérique, 2015	70
Figure 3.16 Ziad Bitar, <i>Maquette pour une exposition et esquisse d'une page du journal</i> , image numérique, 2016	75

RÉSUMÉ

Cette recherche se fonde sur la notion de non-lieu, tel que développé par Marc Augé dans son ouvrage « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la Surmodernité » (1992). Avec leurs aspects génériques, leurs super-fonctionnalités et leurs semblants d'autonomie, les non-lieux prennent différentes formes (autoroutes, hôtels, écrans, etc.) et font partie de notre expérience quotidienne. Il me semble que c'est les structures de la mobilité qui concentrent, à l'extrême, le manque de caractéristiques historiques, identitaires et relationnelles du non-lieu. Pour cette raison, les non-lieux de la mobilité, en tant qu'édifices consacrés aux transports, aux déplacements et à la consommation, méritent une attention particulière. En plus de créer un certain sentiment de déjà-vu et une indifférence totale envers l'environnement, ce type d'espaces, de par leur connexion avec des ailleurs, représentent un modèle d'un urbanisme à échelle planétaire.

Ces diverses idées me mènent à l'aéroport Montréal-Trudeau qui devient le terrain d'exploration de mon projet de création. En arpentant la zone publique de l'aérogare ainsi que la frontière terrestre de l'aéroport, des photographies, courtes vidéos, notes et plans sont réalisés afin de cartographier l'espace traversé. Ces traces constituent une mémoire de mon passage et la marche, ou plus spécifiquement la dérive, devient un moyen de développer une relation concrète et singulière avec cette structure de la mobilité.

INTRODUCTION

Dans une époque de mobilité extrême des corps, des marchandises et des idées, les particularités historiques, identitaires et relationnelles du lieu sont remplacées par un espace globalisé, matérialisé par une urbanisation rapide de la planète et l'accès personnalisé au réseau internet. Cette transformation, toujours en cours, estompe les frontières géographiques et engendre un nouveau mode de vie et une perception inédite de l'environnement, qu'il soit proche ou lointain. Bien qu'on puisse dire qu'une uniformisation est en train de prendre forme à tous les niveaux (économique, politique, artistique, etc.), cette recherche s'intéresse spécifiquement à celle qui s'ancre dans l'espace urbain, symbolisée par la prolifération des non-lieux.

En me fondant sur l'ouvrage de Marc Augé « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la Surmodernité » (1992), le premier chapitre expose le raisonnement de l'anthropologue qui l'a mené à définir le non-lieu comme un espace sans caractéristiques historiques, identitaires et relationnelles. A cela, s'ajoute des réflexions, qui sont des références dans l'argumentation d'Augé, en rapport au récit, au lieu, à l'absence de lieu et à la marche développées par Michel de Certeau dans la partie intitulée « Pratiques d'espace » de son ouvrage « L'invention du quotidien. 1. Arts de faire » (1980).

Étant donné que ma démarche artistique est essentiellement liée à la marche, le second chapitre présente de manière chronologique des pratiques artistiques qui utilisent le déplacement physique afin de porter un regard critique sur l'environnement urbain. Si les réflexions de de Certeau fonctionnent comme une introduction à ce chapitre, c'est surtout l'ouvrage de Francesco Careri « Walkscapes la marche comme pratique esthétique » (2013) qui est utilisé comme référence.

Rédigé par un artiste-architecte, membre de Stalker, ce livre retrace l'évolution de l'espace urbain et des diverses approches artistiques qui ont tenté de l'appréhender. Malgré son caractère éphémère, la marche devient un médium artistique qui réunit plusieurs moyens ou méthodes d'exploration, de réflexion et de production en rapport direct à l'espace parcouru.

Avec leurs aspects génériques, leurs super-fonctionnalités et leurs semblants d'autonomie, les non-lieux prennent différentes formes (centres commerciaux, autoroutes, hôtels, écrans, etc.) et font partie de notre expérience quotidienne. Mais il me semble que c'est surtout les structures de la mobilité dans l'espace urbain (et périurbain) qui semble concentrer, à l'extrême, le manque de caractéristiques historiques, identitaires et relationnelles du non-lieu. Pour cette raison, les non-lieux de la mobilité, en tant qu'édifices consacrés aux transports, aux déplacements et à la consommation, méritent une attention particulière. En plus de créer un certain sentiment de déjà-vu et une indifférence totale envers l'environnement, ce type d'espaces, de par leur connexion avec des ailleurs, représentent un modèle d'un urbanisme à échelle planétaire. Ces diverses idées me mènent à l'aéroport Montréal-Trudeau qui devient le terrain d'exploration de mon projet de création. En conséquence, le dernier chapitre revisite des notions en rapport au non-lieu, tout en décrivant ma démarche de travail, afin de mettre en place une pratique du non-lieu et de développer une œuvre en rapport avec une structure de la mobilité.

CHAPITRE 1

PALIMPSESTES URBAINS

Ce n'est pas l'anthropologie qui, lasse des terrains exotiques, se tourne vers des horizons plus familiers [...] mais le monde contemporain lui-même qui, du fait de ses transformations accélérées, appelle le regard anthropologique, c'est-à-dire une réflexion renouvelée et méthodique sur la catégorie de l'altérité. (Augé, 1992, p.35)

Mon projet de création tente de porter un regard sur la notion de non-lieux telle que développée dans l'ouvrage de Marc Augé « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la Surmodernité » (1992). À cela s'ajoutent les concepts de mobilité, de lieu et d'espace, largement explorés par Paul Virilio et Michel de Certeau. Il me semble donc crucial de commencer ce chapitre avec la notion d'excès d'espace, une des « transformations accélérées » qui définissent la condition anthropologique actuelle, qu'Augé nomme « Surmodernité »¹. Ce chapitre tente de mettre en parallèle les notions d'espace, de lieu et de ce qui les relie, comme les mots et le mouvement, afin de présenter les questionnements qui ont fondé ma recherche visuelle.

¹ Marc Augé définit la « Surmodernité », en lui donnant trois caractéristiques fondées sur l'excès. La première est celle de la surabondance événementielle : l'accélération de l'histoire qui crée une difficulté à faire du temps un principe d'intelligibilité. La seconde est la surabondance spatiale et la dernière caractéristique est l'individualisation des références : l'individu interprète le monde par les informations qui lui sont délivrées.

1.1 Surabondance spatiale

Aujourd'hui, on peut voir le désert du Sahara dans un documentaire sur la télévision, ou en « surfant » sur une cartographie en ligne comme Google Maps. Dans les deux cas, nous sommes face à des images enregistrées ou photographiées sur place par des voyageurs. Une image ou une expérience du Sahara devient accessible malgré notre distance géographique. Étant donné la force d'évocation des images sur l'imagination, on pourra dire : « le Sahara, je connais, cela ressemble à... ». Cette prolifération d'images provenant d'ailleurs peut même être diffusée et visionnée en instantané et en simultané (comme dans un événement télévisé ou une conversation visuelle sur Skype). Ces expériences tendent à effacer les distances culturelles et géographiques, puisqu'être physiquement dans un endroit n'est plus nécessaire à la connaissance de celui-ci. Cette caractéristique, cette nouvelle stratégie d'exploration, est même applicable dans nos déplacements quotidiens. Par exemple, avant de prendre le bus (et de consulter son horaire en ligne) pour se rendre à une destination, aussi proche qu'elle soit de notre lieu de résidence, on peut rechercher l'adresse sur internet et même la pré-visualiser. Cette image préalablement vue de l'extérieur ou de l'intérieur nous aidera à gagner du temps durant notre itinéraire. En retrouvant concrètement l'image de notre destination, on peut se dire : « c'est là, j'y suis ».

En se fondant de moins en moins sur une manière concrète et sensible de s'orienter, notre expérience de l'espace et du lieu tend à devenir une sorte de réinterprétation, dans le réel, de ce qui a été préalablement vu sur un écran. Si la perte d'orientation à long terme devient évitable, quelque part, les potentiels incidents, surprises et échanges, ces micro-événements non programmés du quotidien, deviennent insignifiants, même invisibles, puisqu'ils laissent la place à des superpositions d'informations, à la fois réelles et virtuelles. Cependant, cet excès d'images d'espaces permet à tout un chacun de se concevoir une sorte de cartographie mentale dans laquelle se mêlent des noms, des informations et des images de lieux et d'espaces.

Cette cartographie imagée, plus que jamais globale, fait écho avec l'univers de reconnaissance, décrit par Augé en 1992, dans lequel les images, avec leurs codes, symboles et signes, fonctionnent comme un substitut de la connaissance (Augé, 1992, p.45). Cette reconnaissance, renforcée par toutes sortes d'images d'informations, publicités, fictions et Internet, crée, paradoxalement une « fausse familiarité » (Augé, 1992, p.45) ; une aliénation en relation à notre environnement. Ces images transforment donc notre perception de l'espace et créent « sous nos yeux, un univers relativement homogène dans sa diversité » (Augé, 1992, p.45). Si cette surabondance visuelle d'espaces engendre un sentiment de changement d'échelles et de rétrécissement de la planète, cette impression est aussi renforcée, concrètement, par le développement des transports rapides.

1.2 Mobilité

Quarante minutes en voiture ou en transport pour se rendre à un emploi est une expérience quotidienne pour beaucoup de voyageurs contemporains. Cette même distance aurait peut-être pris des heures, il y a juste une cinquantaine d'années. L'histoire humaine est intimement liée à celle des déplacements. De la recherche de terres fertiles, aux objectifs commerciaux, culturels, politiques ou scientifiques, tous ont contribué d'une manière ou d'une autre à la découverte de la planète.

Le monde contemporain, lui, transforme cette notion de déplacement et de mobilité, en une nécessité et même en une obsession. De la marche, à l'invention de la roue, aux chemins de fer, à la ville nord-américaine (conçue en relation à l'automobile), à l'aviation, le rétrécissement des distances géographiques est devenu un phénomène global constamment en évolution. Pour qu'une circulation toujours plus rapide puisse avoir lieu, des structures de transport (autoroutes, métros, gares, aéroports) sont toujours construits, agrandis et améliorés afin de recevoir toujours plus de passagers et de marchandises.

D'une certaine façon, ces structures fracturent et divisent la ville tout en créant de l'ordre et en instaurant une surveillance. Elles créent aussi de nouvelles frontières,

de nouveaux lieux et sont incontournables dans la métropole contemporaine. En nous présentant une nouvelle stratégie d'orientation et de perception, ces structures ne deviennent-elles pas des nouveaux points de repère? De nouveaux monuments de la mobilité qui concentreraient en un site les éléments qui, selon Kevin Lynch, définissent la forme sensible d'une ville, tels que les voies, quartiers ou nœuds?²

Comme le fait remarquer Paul Virilio dans son texte «*Stop Eject*», il y aurait une remise en cause de la sédentarité. Le citoyen, à travers ce mode de vie et, qui dans sa définition classique ne se déplace pas, demeure, aujourd'hui, partout chez lui. Cette transformation est due en partie aux nouvelles technologies, mais surtout à cette condition que Virilio appelle « circulation habitable » (Virilio, 2012, p.13) symbolisée par un réseau urbain mondial ultraconnecté dans lequel le temps réel et le mouvement remplacent l'enracinement. Pour Augé et Virilio, cette mobilité englobe le tourisme, le voyageur d'affaires, la circulation des produits et, comme il a été mentionné plus haut, les images et les informations. Les frontières, qui donnent un sens symbolique et politique à l'espace, tendent à s'effacer. Elles sont remplacées par un nouveau type de frontières; un monde entre ceux qui ont accès à cette mobilité et ceux qui en sont privés. Augé et Virilio placent le nomade dans cette catégorie de l'exclu et le symbolisent aujourd'hui par le nombre toujours plus grandissant de réfugiés et de déplacés.

Ces structures tentaculaires envahissent aussi les espaces ruraux, apportant un pseudo-urbanisme qui remet en question la notion même du village. Ce dernier, connecté à la ville, en devient dépendant économiquement et ceci l'amène souvent à se réimaginer en une destination touristique.

² Dans son ouvrage « *The Image of the City* »(1960), Kevin Lynch réalise des entretiens avec des résidents de trois villes des États-Unis (Boston, Los Angeles, Jersey city). Contrairement à l'analyse fonctionnelle de l'espace des urbanistes de son époque, Lynch s'intéresse à la perception de l'espace urbain. Les résultats de ses recherches le mènent à classer les formes des villes en cinq éléments : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repères. Selon l'auteur, ces modèles permettent aux citoyens de se construire une image mentale de leur ville afin de s'orienter.

À part leur capacité à permettre des déplacements rapides, ces structures de la mobilité engendrent leur propre territorialité puisqu'elles sont presque autonomes et ne dépendent pas de leur environnement immédiat, mais des autres structures auxquelles elles sont connectées. De plus, à cause de leur caractère fonctionnel et de leur présence toujours plus envahissante et nécessaire, elles tendent à uniformiser l'espace et son expérience en des lieux de passage et de consommation. Ces pôles de connexions, qui permettent la mobilité humaine et celle des marchandises, représenteront même les futurs centres-villes. Virilio voit les villes de l'avenir comme « une sorte de plate-forme logistique » dont l'aéroport, après le port et la gare, serait le modèle réduit. Aussi, dans « Aerotropolis; The Way We Will Live Next » (2011) John.DKasarada, un entrepreneur, imagine les villes du futur construites autour des aéroports. Il attribue à cette structure l'incarnation urbaine d'un internet physique, puisqu'une simple commande de marchandise sur Amazon se concrétise d'une manière rapide et efficace par le passage obligatoire à travers un aéroport.

D'après Marc Augé, cette transformation rapide de l'environnement, qu'elle soit due au changement d'échelles, au développement des transports toujours plus rapide, à la multiplication des références imagées et imaginaires, ou à la conséquence de mobilité, aboutit à une remise en question de la notion de l'espace :

Cette surabondance spatiale du présent [...] aboutit concrètement à des modifications physiques considérables : concentrations urbaines, transfert de population et multiplications de ce nous appellerons « non-lieux », par opposition à la notion sociologique de lieu, associée par Mauss et toute une tradition ethnologique à celle de culture localisée dans le temps et l'espace (Augé, 1992, p.48).

Cette complexité vis-à-vis des espaces en excès l'amène à constater que notre perception même de l'espace en est affectée :

Le monde [...] n'est pas aux mesures exactes de celui dans lequel nous croyons vivre, car nous vivons dans un monde que nous n'avons pas encore appris à regarder. Il nous faut réapprendre à penser l'espace (Augé, 1992, p.49).

1.3 Lieu

Cette place a une forme rectangulaire très précise.
 Sur le bord à gauche, se dresse un hôtel d'une vingtaine d'étages
 et au sud, un bâtiment de bureaux de la même hauteur.
 Le nord et l'est sont contournés par un mur d'une hauteur de 80cm, d'une texture de pierres.
 Deux rangées de lampadaires sur des supports en acier noir mènent à une porte en verre,
 elle aussi encadrée d'acier noir.
 Dans cette place, sept socles en marbre noir sont dispersés dans un semblant d'asymétrie.
 Sur la partie supérieure des socles, des morceaux de grés couvrent de la terre.
 Sur chaque socle (à part un huitième abandonné dans un coin) se dresse des jeunes arbres.
 Certains des socles en marbre se prolongent en banc, taillés avec précision.
 La place est principalement en béton, entourée de plantes soigneusement disposées.
 Nous sommes dans un endroit surélevé.
 En bas les rues.

z.b / Notes - Édifice Place du Canada, 2105/07/23

Afin de repenser l'espace, il faudrait peut-être faire un retour sur un point fixe et immobile : le lieu. À ce sujet, Michel de Certeau apporte une définition intrigante :

Est un lieu l'ordre (quel qu'il soit) selon lequel des 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 : les éléments considérés sont les uns à côté [sic] des autres, chacun situé dans un endroit « propre » et distinct qu'il définit. Un lieu est donc une configuration instantanée de positions. Il implique une indication de stabilité (de Certeau, 1980 p.172).

Si de Certeau voit le lieu comme un agencement d'éléments coexistants, Augé ajoute que le lieu a aussi des caractéristiques existentielles. Il appuie ses observations en se fondant sur l'expérience de l'ethnologie classique, sur les études de terrains réalisées hors d'Europe, principalement en Afrique. Il utilise ensuite ce raisonnement afin de développer des observations en France, son pays d'origine, afin de proposer une réflexion anthropologique conçue sur le proche. Selon Augé, le lieu, qu'il nomme lieu anthropologique, représente une construction concrète et symbolique de l'espace. Ce lieu est donc, avant tout, perçu comme une invention qui représente un principe de sens pour ceux qui l'habitent, et un principe d'intelligibilité pour les visiteurs qui l'observent (Augé, 1992, p.68). Par conséquent, cette construction symbolique existe grâce à une organisation géographique, économique,

politique et sociale qui assure une continuité, un ordre, tout en assignant une place à tous ceux qui s'y réfèrent (Augé, 1992, p.68). Cette organisation est organique. Elle se crée, se développe et se transforme avec le temps. Elle conserve, de manière consciente ou involontaire, des traces du passé à travers, par exemple, les traditions, les manières de faire ou l'architecture. Ces traces sont chargées de sens et constituent des repères identitaires et relationnels. Ces derniers procurent une certaine stabilité qui forge l'identité du lieu et l'identité personnelle. À cela s'ajoute le rapport individuel et collectif de la mémoire du lieu, et surtout, à un vécu dans le quotidien : « L'habitant du lieu anthropologique vit dans l'histoire, il ne fait pas d'histoire » (Augé, 1992, p.71). De plus, toujours selon Augé, lorsque l'identité et la relation se mélangent, le lieu devient nécessairement historique et se définit par une stabilité minimale. Le lieu anthropologique a donc un sens symbolique qui se traduit par la présence de caractéristiques identitaires, relationnelles et historiques (Augé, 1992, p.69). Autrement dit, le lieu anthropologique ne peut exister qu'à échelle variable :

Le statut intellectuel du lieu anthropologique est ambigu. Il n'est que l'idée, partiellement matérialisée, que se font ceux qui l'habitent de leur rapport au territoire, à leurs proches et aux autres. Cette idée peut être partielle ou mythifiée. Elle varie avec la place et le point de vue que chacun occupe. Il n'empêche : elle propose et impose une série de repères qui ne sont pas ceux de l'harmonie sauvage ou du paradis perdu, mais dont l'absence, lorsqu'ils disparaissent, ne se comble pas aisément (Augé, 1992, p.73).

1.4 Espace

Comme pour la notion du lieu, un retour sur l'espace s'impose. Ici encore, Michel de Certeau propose une réflexion d'intérêt. Il se fonde sur la notion de mouvement, tout en opposant la définition qu'il donne au lieu :

Il y a espace dès qu'on prend en considération des vecteurs de direction, des quantités de vitesse et la variable du temps. L'espace est un croisement de mobiles [...]. À la différence du lieu il n'a donc ni l'univocité ni la stabilité d'un « propre ». (de Certeau, 1980 p.172)

Pour qu'il y ait un croisement de mouvements, la présence de corps en circulation est nécessaire : « la rue géométriquement définie par un urbanisme est transformée en espace par des marcheurs » (de Certeau, 1980 p.173). Ceci amène alors de Certeau à considérer que « l'espace est un lieu pratiqué », un lieu potentiellement utilisé et vécu, étant donné que le mouvement d'un mobile, en traversant l'ordre et la stabilité d'un lieu, crée un espace.

De Certeau mentionne aussi que, parce que l'espace est un lieu de pratique, donc de vécu, il est aussi raconté : « tout récit est un récit de voyage - une pratique de l'espace ». Le récit décrit des opérations « spatialisantes ». Il donne des directions qui tracent un itinéraire qui peut être réel - fondé sur une expérience - ou imaginaire ; comme, par exemple, une légende. Par conséquent, ces « aventures narrées » deviennent une partie intégrante de la notion du « lieu pratiqué » puisqu'elles mettent en place des « parcours d'espaces » qui traversent et organisent des lieux. De plus, les récits ont une fonction double, étant donné qu'ils ont le potentiel de raconter, mais aussi de réinterpréter : ils « [...] effectuent [...] un travail qui incessamment transforme des lieux en espaces ou des espaces en lieux » (de Certeau, 1980 p.174).

En impliquant des mouvements physiques ainsi que des interprétations individuelles de l'expérience de cette mobilité, l'espace développe une caractéristique plastique et changeante parce qu'il devient multiple: « il y a autant d'espaces que d'expériences spatiales distinctes » (Merleau-Ponty, 1976 cité par de Certeau, 1980 p.173). De Certeau démontre cette idée en comparant un espace à ce que devient le mot quand il est parlé.³

Pour élargir encore l'idée de l'espace et de sa relation aux mots, Marc Augé, en se fondant sur les réflexions de de Certeau, ajoute que dans la vie quotidienne, l'usage du mot « espace » est abstrait. Augé donne comme exemple l'espace publicitaire,

³ « L'espace serait ce que devient le mot quand il est parlé, c'est-à-dire mué en un terme relevant de multitudes de conventions, posé comme l'acte d'un présent (ou d'un temps), et modifié par les transformations dues à des voisinages successifs. » (de Certeau, 1980, p.173)

l'espace aérien, ou encore le modèle « espace » du constructeur automobile Renault. Il note que cette utilisation imprécise du mot met en valeur le spectacle et le divertissement, qui représentent, pour reprendre ses mots : « les thèmes qui hantent l'époque contemporaine : la publicité, l'image, les loisirs, la liberté, le déplacement » (Augé, 1992, p.108).

1.5 Transit

Étant donné que la mobilité quotidienne crée un passage à travers un excès de lieux, et donc d'espaces, Augé note qu'il y a une « rupture » qui empêche le passager de « voir un lieu » (Augé, 1992, p.108). Il compare cette sensation de cassure au « dépaysement » du « voyageur-spectateur », et de son besoin de se référer à des guides de voyages, donc à des textes et images, afin de donner un sens à l'environnement qui l'entoure. Cette idée est initialement inspirée de Michel de Certeau, qui parle du décalage qui existe entre l'expérience directe du lieu et des significations qui lui sont attribuées à travers l'utilisation de textes, symboles et toponymes qu'une personne peut rencontrer durant une marche :

Les noms propres creusent des réserves de significations cachées et familières. [...] Ils « font sens » à la façon de vocations et d'appels qui tournent ou détournent l'itinéraire en lui donnant des sens (ou directions) jusque-là imprévisibles. Ces noms créent du non-lieu dans les lieux, ils les muent en passages. (de Certeau, 1980 p.156)

D'une certaine façon, ces noms propres ou toponymes transforment donc l'expérience concrète du lieu. Ils créent et « servent de rendez-vous imaginaires à des voyages » en se décollant de l'endroit qu'ils sont censés définir. Ainsi, ce décalage résulte en ce que de Certeau appelle un non-lieu, ou une absence de lieu. Les noms propres : « [...] altèrent l'identité fonctionnaliste en s'en détachant, ils creusent dans le lieu même cette érosion ou non-lieu qu'y creuse la loi de l'autre » (de Certeau, 1980 p.159)

Cette réflexion sur le non-lieu amène Augé à se demander si les toponymes suffiraient à créer du non-lieu dans le lieu (Augé, 1992, p.109). Il considère plutôt

que l'acte de traverser des endroits crée chez le marcheur une expérience qui ne se construit que durant le déplacement. Cette expérience est constituée de mots et d'images. Cet état de transit « est par définition, créateur d'itinéraires, c'est-à-dire de mots et de non-lieux ». Contrairement à de Certeau, pour l'anthropologue, l'espace est donc une « pratique *des lieux* et non du lieu » (Augé, 1992, p.109).

Aussi, en se fondant sur la notion du voyage, Augé repère un « double déplacement » : celui du voyageur, donc de son mouvement et celui des paysages, ainsi que des récits, que le vacancier va raconter ou montrer à son retour. Cette observation amène l'anthropologue à considérer qu'un rapport fictif entre le regard et le paysage a lieu durant un voyage. Ce lien est la conséquence de la surabondance spatiale et donc de l'impossibilité de pouvoir tout voir, décrire et comprendre. Toujours en relation au voyage, il ajoute que le voyageur se retrouve pris dans la bulle du spectacle qui ne reflète réellement que lui-même : « [...] il y a des espaces où l'individu s'éprouve comme spectateur sans que la nature du spectacle lui importe vraiment, comme si « le spectateur en position de spectateur était à lui-même son propre spectacle ». L'anthropologue cite comme exemple les brochures touristiques. Ces dernières proposent en avance à une clientèle potentielle, l'image d'une destination. Mais en fait, elles ne montrent, chez le voyageur, que « son image anticipée, qui ne parle que de lui, mais porte un autre nom « Tahiti [...], New York » (Augé, 1992, p.110). Dans ce type de situation, l'expérience du voyageur est préalablement conditionnée par des informations textuelles et visuelles. D'une certaine manière, l'identité de la destination, ainsi que le rôle du spectateur-voyageur-client, est déjà préétablie. En plus, ce rapport fictif entre le regard du voyageur et sa destination est renforcé par les lieux qualifiés d'historiques qui sont transformés en une mise en scène de l'authenticité : les spectacles de l'industrie touristique (Mac Canell, 1976, p.23). Ces notions de transformation du regard, de l'influence du spectacle anticipé et du rôle de l'industrie touristique, amènent Augé à constater que « l'espace du voyageur serait ainsi l'archétype du non-lieu » (Augé, 1992, p.110)

1.6 Non-lieu

Cette place surélevée me fait penser à une scène de « Playtime », un film de Jacques Tati. Mr Hulot (joué par Tati) se rend à un rendez-vous dans un Paris imaginaire ultramoderne. Dans un des grattes ciels qui ressemble à tous les grattes ciels de la ville et où les affiches de voyages montrent les mêmes grattes ciels dans des destinations à visiter, Mr Hulot est reçu par un concierge qui l'invite à prendre place dans une salle d'attente. Cette dernière est un cube de verre dans laquelle sont disposés des fauteuils pneumatiques identiques. Avec beaucoup de curiosité, Hulot les teste l'un après l'autre en s'asseyant dessus. Tous se ressemblent et font un bruit similaire quant ils se regonflent. Un nouveau personnage apparaît et s'installe sur un fauteuil. Comparé à l'inconfort et à la maladresse de Hulot, ce nouveau personnage a un comportement tout aussi mécanique que les chaises : il semble se fondre dans cette espace, transparent et monochrome.

z.b
Notes, 2105/07/23

Pour Augé, le non-lieu est un espace qui est la conséquence de la situation de « surmodernité » favorisée par les transformations rapides, les excès événementiels, l'individualisation des références et la surabondance spatiale. L'anthropologue propose l'hypothèse suivante :

[...] la surmodernité est productrice de non-lieux, c'est à dire d'espaces qui ne sont pas eux-mêmes des lieux anthropologiques et qui, contrairement à la modernité baudelairienne, n'intègrent pas les lieux anciens [...] (Augé, 1992, p.100)

En conséquence, il définit ce type d'espace comme l'opposé du lieu, en lui attribuant une absence ou un manque de caractéristiques identitaires, relationnelles et historiques :

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. (Augé, 1992, p.100)

Il en déduit par la suite que, tout comme un lieu anthropologique existe à échelle variable, un non-lieu « n'existe jamais sous forme pure » (Augé, 1992, p.101). Les deux sont « plutôt des polarités fuyantes : le premier n'est jamais complètement effacé et le second ne s'accomplit jamais totalement - palimpsestes où se réinscrit sans cesse le jeu brouillé de l'identité et de la relation » (Augé, 1992, p.101). Le non-

lieu, une version opposée du lieu et dépourvue d'identité, peut ainsi se manifester à échelles variables dans toutes sortes d'espaces (centres commerciaux, métro, autoroutes, station d'essence, chaînes de restaurants, etc.) et écrans (TV, internet, tablettes, etc.) que nous utilisons dans notre quotidien.

Concrètement et matériellement, le non-lieu désigne « deux réalités complémentaires, mais distinctes ». La première se traduit par les projets architecturaux et d'urbanisme qui mettent en place des structures toujours plus fonctionnelles (des espaces ayant un objectif spécifique : une autoroute, un centre commercial), vouées à l'efficacité et à la compétitivité dans le système économique global. La seconde réalité, qui complète la première, est caractérisée par le relationnel (relation que les utilisateurs ont avec ces espaces : ils conduisent, ils consomment). Un non-lieu ne peut donc exister sans l'interactivité des individus qui le traversent. Cette interdépendance est d'autant plus marquée par l'influence des médias, de la publicité et des stéréotypes de la figure de l'ego : « [...] les non-lieux médiatisent tout un ensemble de rapports à soi et aux autres qui ne tiennent qu'indirectement à leurs fins [...] » (Augé, 1992, p.119).

Augé ajoute que ce rapport entre les individus et le non-lieu est principalement établi à travers les mots et les textes. Ces derniers créent dans l'imagination des individus une image, voire des images. Par exemple, le mot « New York » évoque une multitude d'images, même à une personne qui ne s'y ait jamais rendue. Un autre exemple; l'immense étendue du Sahara n'existe que par le mot qui l'évoque, et ce nom s'apparente à un non-lieu dans le sens d'un endroit imaginaire. Contrairement à la notion du non-lieu développée par de Certeau qui se définit par un décalage entre l'expérience et ce qui est attribué au lieu (par exemple le toponyme), Augé attribue aux mots le pouvoir de créer une totalité : « Le mot, ici, ne creuse pas un écart entre la fonctionnalité quotidienne et le mythe perdu: il crée l'image, produit le mythe et du même coup le fait fonctionner » (Augé, 1992, p.120). Autrement dit, l'influence des excès surmodernes produirait des images et des mythes dans les mots.

Dans les espaces qualifiés de non-lieux, les mots, textes et idéogrammes, ont la particularité de fonctionner comme un « mode d'emploi ». Ils peuvent tantôt donner une information (bienvenue à Dorval), un interdit (merci de ne pas flâner) ou un ordre (avancez). Ces directives mettent en place une « condition de circulation ». Ces mots deviennent, dans ce type d'espace, une référence obligatoire afin que les personnes se déplacent. À cela s'ajoute, de manière discrète, les employés des « institutions » (aéroports, ministères, compagnies, hôpitaux, etc.) qui offrent des commentaires et informations tout aussi froids que les mots sur les écrans, panneaux et tout autre type de supports. Augé donne des exemples d'espaces qui sont envahis par les mots. Le premier est en relation aux textes placés sur les panneaux informatifs sur les autoroutes. Augé mentionne que cette signalisation favorise une lecture qui empêche de voir: « Le parcours autoroutier est donc doublement remarquable : il évite, par nécessité fonctionnelle, tous les hauts lieux dont il nous rapproche ; mais il les commente [...]; en sorte que l'espace abstrait qu'ils [les conducteurs] sont conduits régulièrement à lire plus qu'à regarder leur devient à la longue étrangement familier » (Augé, 1992, p.123). Ensuite, il se fonde sur la multitude de mots dans les grandes surfaces d'achats : des prix des produits, aux offres, aux publicités, aux paiements par cartes de crédit, à la relation avec l'écran des machines distributrices. Pour l'anthropologue, ces différents éléments créent « l'homme moyen » qui est conçu « comme un utilisateur du système routier, commercial et bancaire ». Selon l'auteur, cette situation mène à la fabrication d'une identité qui s'oppose à celle qui se crée dans un lieu organique :

Alors que c'est l'identité des uns et des autres qui faisait le « lieu anthropologique », à travers les connivences du langage, les repères du paysage, les règles non formulées du savoir-vivre, c'est le non-lieu qui crée l'identité partagée des passagers, de la clientèle ou des conducteurs du dimanche (Augé, 1992, p.127).

Par conséquent, le non-lieu met en place avec son utilisateur un rapport basé sur une « relation contractuelle ». Dans une structure de transport, l'accès est permis grâce aux tickets de voyage et aux postes-frontière (par la présentation d'un passeport en règle). Même dans les supermarchés ou centres commerciaux, le

paiement par carte bancaire (ainsi que la carte spécialisée du magasin qui offre un rabais) dévoile l'identité du client. En fonctionnant d'une manière similaire au « mode d'emploi » de l'espace, ce contrat autorise les individus, selon le cas, à entrer ou à sortir (ou les deux) du non-lieu en prouvant leur innocence. De plus, cette notion d'être en règle est renforcée par ce qu'Augé appelle le « droit à l'anonymat », ce droit qui remplace l'identité individuelle :

L'espace du non-lieu délivre celui qui y pénètre de ses déterminations habituelles. Il n'est plus ce qu'il fait ou ce qu'il vit comme passager, client, conducteur. [...] il goûte pour un temps les joies passives de la désidentification et le plaisir plus actif du jeu de rôles. (Augé, 1992, p.129)

Cette désidentification ou jeu de rôles aboutit en fin de compte à une relation à sens unique : les individus dans le non-lieu ne s'adressent qu'à eux-mêmes. La lecture des mots est la seule opération relationnelle qu'ils effectuent, en silence. Ils ne retrouvent leur identité qu'à la sortie (qui peut être contrôlée: caisse, douanes). Ce rapport contractuel est donc avant tout une relation solitaire que partagent tous les utilisateurs. Augé note que « l'espace du non-lieu ne crée ni identité singulière, ni relation, mais solitude et similitude » (Augé, 1992, p.130).

Dans le même ordre d'idée, le non-lieu ne fait aucune place à l'histoire puisque cette dernière est « transformée en éléments de spectacle, c'est-à-dire le plus souvent en textes allusifs ». Par exemple, sur une autoroute, un panneau annonce que nous allons traverser l'ancienne frontière qui séparait l'Allemagne en deux. À part les paysages qui défilent, il n'y a rien à voir. La pancarte crée un spectacle que les passagers peuvent imaginer, pour un moment, avec leurs souvenirs d'images de fiction, du cinéma. Étant donné que le spectacle est concrètement absent, en l'évoquant à travers des mots, il devient un concept. De même, cette observation s'applique au monument, aux ruines et à toutes autres constructions et traces à caractère historique, puisque la surmodernité a un pouvoir de transformation : elle « fait de l'ancien (de l'histoire) un spectacle spécifique – comme de tous les exotismes et de tous les particularismes locaux » (Augé, 1992, p.138).

Par ailleurs, les itinéraires dans un non-lieu « se mesurent en unité de temps ». Par exemple, dans le métro, la voix mécanique annonce l'arrivée à chaque station. Elle met en place un parcours qui ne se vit qu'au moment actuel. De plus, sur la plateforme, les écrans diffusent des informations (actualités, publicités) et l'horaire d'arrivée du train. Les haut-parleurs annoncent des messages codés aux employés et aux utilisateurs, dans le cas d'urgences ou de pannes dans le réseau ferroviaire. Ainsi, on peut dire que ce type d'espace est dirigé par un constant désir du moment présent :

Au total, tout se passe comme si l'espace était rattrapé par le temps, comme s'il n'y avait pas d'autre histoire que les nouvelles du jour ou de la veille, comme si chaque histoire individuelle puisait ses motifs, ses mots et ses images dans le stock inépuisable d'une intarissable histoire au présent (Augé, 1992, p.131)

Si les mots jouent un rôle primordial dans le non-lieu, il y a un élément tout aussi inévitable: l'image. La diffusion massive de visuels, à travers divers médiums, présente, d'une manière « prestigieuse », une longue liste de produits et de thématiques (par exemple, loisirs, mobilité, liberté). Ces images mettent en scène « un idéal du moi » et de la consommation. De plus, la propagation de ces représentations renvoie toujours à un autre non-lieu : les stations de métro affichent des images de destinations touristiques, ces mêmes images se trouvent dans les journaux gratuits distribués à la sortie du métro. Dans ces derniers se trouvent quelques pages sur le métro. Selon Augé, les images fabriquent « une sorte de cosmologie objectivement universelle » qui crée un système : « elle dessine un monde de consommation que tout individu peut faire sien parce qu'il y est incessamment interpellé » (Augé, 1992, p.133). Ce système rhizomique et imagé ne serait-il pas le précurseur d'Internet, un système personnalisé de références? Aussi, tout comme avec la surabondance spatiale, cette cosmologie visuelle produit des effets de reconnaissance. Cette fausse familiarité est symbolisée par l'anonymat des autoroutes, des chaînes d'hôtels ou les produits des multinationales. Ces éléments donnent à un voyageur, dans un pays qu'il ne connaît pas, une étrange sensation d'être chez soi tout en n'y étant pas, puisque ces éléments globalisés se trouvent

dans tous les espaces urbanisés du monde (Augé, 1992, p.133). En effet, aujourd'hui avec Internet, les réseaux sociaux, les cellulaires intelligents (pour ne citer que quelques exemples), cette « cosmologie objectivement universelle » est plus que jamais réelle, aussi bien pour le passager des non-lieux (centre commercial, aéroport, autoroute, etc.) que pour l'individu devant sa tablette, puisque les deux font face à des mots et des images qui créent « l'expérience simultanée du présent perpétuel et de la rencontre de soi » (Augé, 1992, p.131).

SHRINKING OF OUR PLANET BY MAN'S INCREASED TRAVEL AND COMMUNICATION SPEEDS AROUND THE GLOBE

YEAR	500,000 BC	20,000 BC	300 BC	500 BC	1,500 AD	1900 AD	1925	1950	1965
Required time to travel around the globe	A few hundred thousand years	A few thousand years	A few hundred years	A few tens of years	A few years	A few months	A few weeks	A few days	A few hours
Means of transportation	Humans on foot (over, ice bridges)	On foot and by canoe	Canoes with small sail or paddles or relays of runners	Large sail boats with oars, pack animals, and horse caravans	Big sailing ships (with compass), horse teams, and coaches	Steam boats and railroads (Suez and Panama Canals)	Steamships, transcontinental railways, autos, and airplanes	Steamships, rail-ways, auto jet and rocket air-craft	Atomic steamship, high speed rail-ways, auto, and rocket-jet aircraft
Distance per day (land)	15 miles	15-20 miles	20 miles	15-25 miles	20-25 miles	Rail 300-900 miles	400-800 miles	Rail 500-1,500	Rail 1000-2000
Distance per day (sea or air)		20 by sea	40 miles by sea	135 miles by sea	173 miles by sea	230 miles by sea	3,000-6000 air	6000-3500 air	408,000 air
Potential state size	None	A small valley in the vicinity of a small lake	Small part of a continent	Large area of a continent with coastal colonies	Great parts of a continent with trans-oceanic colonies	Large parts of a continent with transoceanic colonies	Full continents & Transoceanic Commonwealths	The Globe	The globe and more
Communications	Word of mouth, drums, smoke, relay runners, and hand printed manuscripts prior to 1441 A.D.	① The Gutenberg printing press	② The rapid print Web newspaper press	③ The Bell telephone	④ The Marconi wireless telegraph	⑤ First commercial radio broadcast	⑥ National television	⑦ Transcontinental T.V. with the introduction of Early Bird satellite	

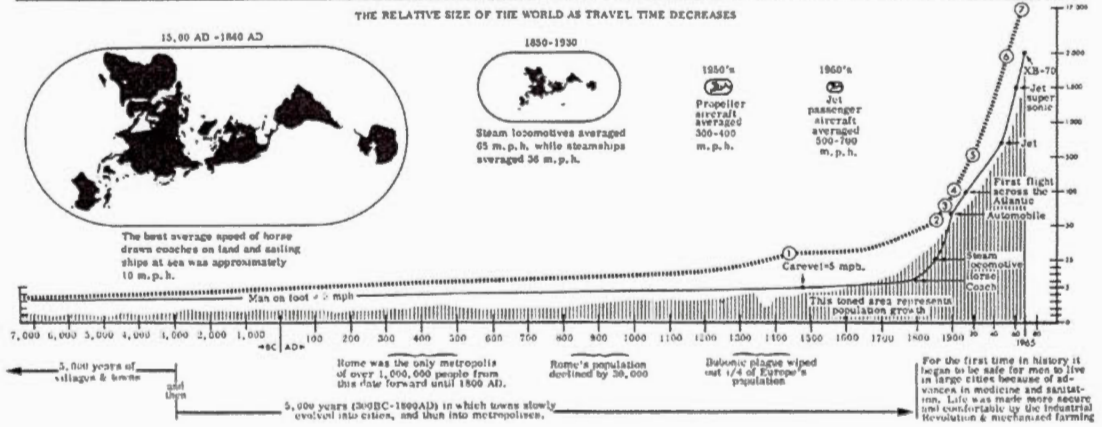


Tableau 1.1 *Shrinking of our planet by man's increased travel and communication speeds around the globe*, Richard Buckminster Fuller, John Machale, 1963

Figure 1.1 *Échangeur Turcot, un monument de la mobilité?* z.b, photographies, Montréal, 5/5/2012



Figure 1.2
Sunwings.ca vivez la différence,
 z.b, photographie, Montréal 26/2/2015

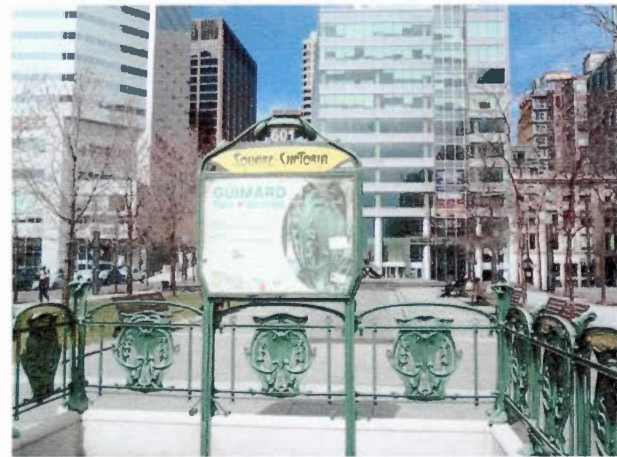


Figure 1.3
Guimard Paris > Montréal,
 1967 Montréal découvre Guimard –
 2013 Guimard s'illustre à Montréal,
 z.b, photographie, sortie du métro
 station Square Victoria Montréal, 29/2/2015



Figure 1.4
Ruelle centre ville,
 z.b, photographie, Montréal 4/4/2012
 Malgré leur revitalisation depuis
 les années 1980, les ruelles gardent toujours
 des traces d'un passé proche.
 (fenêtres emmurées, ajouts aux
 bâtiments, graffitis, récits et mythes, etc.)
 Ces divers éléments ainsi que l'ambiance
 singulière, entre un privé et un public,
 apparente ces interstices à
 des lieux anthropologiques.



Figure 1.5
Mode d'emploi 1, Aéroport de Montréal,
z.b, photographie, 13/6/2015

Figure 1.6
Mode d'emploi 2, Tunnel
z.b, photographie, Montréal, 9/8/2015

Figure 1.7
Passerelle, Aéroport de Montréal,
z.b, photographie, 16/1/2014

Figure 1.8
Route RH et RC, Algérie, Ouargla,
Photographe : DPRNS, 23/09/2008
Image tirée de Panoramio/Google Maps



CHAPITRE 2

INVITATION AU DÉPLACEMENT

« Site Selection Study » in terms of art is just beginning. The investigation of a specific site is a matter of extracting concepts out of existing sense-data through direct perception. Perception is prior to conception, when it comes to site selection or definition. One does not *impose*, but rather *exposes* the site — be it interior or exterior. Interiors may be treated as exteriors or vice versa. The unknown areas of sites can best be explored by artists. Robert Smithson, *Towards the Development of an Air Terminal Site* (1967)

En prenant cette citation de Smithson littéralement, ce chapitre met en parallèle de manière chronologique des pratiques artistiques qui utilisent la marche comme outil de travail afin de porter un regard critique sur l'environnement urbain. Ce chapitre débute avec le flâneur baudelairien ainsi que les tactiques d'exploration urbaines développées par Dada et les surréalistes. Ces sous-chapitres servent d'introduction à la théorie de l'International Situationniste sur la dérive et la psychogéographie. Un intérêt est aussi porté sur la représentation cartographique de la dérive ainsi que de son rapport au projet urbanistique des situationnistes. À la suite de ces manières de faire ancrées dans la ville de Paris, ce chapitre présente une œuvre singulière de Robert Smithson: « A Tour of the Monuments of Passaic ». Ce récit photographique, dans une banlieue nord-américaine, dévoile des lieux que l'artiste qualifie d'entropiques, dans un type d'espace qui sera, une dizaine d'années plus tard, qualifié de non-lieu. Finalement, ce chapitre s'achève dans les périphéries de la ville de Rome avec une œuvre du Laboratoire Stalker intitulée « À travers les territoires actuels ». Une attention est portée sur le dispositif plastique et cartographique qui permet au « collectif » de traduire l'expérience d'un parcours urbain.

2.1 Le flâneur baudelairien

À la fin du XIXe siècle, l'exécution du projet d'urbanisme du Baron Georges-Eugene Haussmann transforme la ville de Paris, à caractère encore médiéval, en une ville moderne. Ce projet remplace les anciennes ruelles et bâtisses qui se sont accumulées à travers le temps, en de grands boulevards et des immeubles d'habitations aux façades similaires. Un urbanisme rationnel est mis en place. Ce nouvel ordre facilite la circulation des marchandises tout en instaurant un contrôle politique de la ville, afin d'empêcher les manifestations. De plus, il crée un embourgeoisement des quartiers populaires du centre de la capitale. Ces modifications urbaines, ainsi que l'introduction de l'éclairage au gaz, offrent un nouveau spectacle visuel de la capitale. C'est dans ce contexte de capitalisme industriel et de renouveau urbain qu'apparait la figure du flâneur. Cette esthétisation d'un terme qui existait déjà depuis la moitié du XIXe siècle⁴, a été initiée par Baudelaire. Dans ses «Tableaux parisiens» (1857), il compose une série de poèmes appréhendés sur le vif durant une marche dans la ville. En observateur critique et nostalgique, Baudelaire décrit la lente disparition des quartiers pittoresques :

Paris change ! Mais rien dans ma mélancolie
N'a bougé ! Palais neufs, échafaudages, blocs,
Vieux faubourg, tout pour moi devient allégorie,
Et mes chers souvenirs sont plus lourds que des rocs.

Quelques années plus tard, dans « Le peintre de la vie moderne » (1863), Baudelaire s'inspire de l'artiste Constantin Guys afin de présenter l'archétype du flâneur. Ce dernier est avant tout : un « artiste et un homme du monde », c'est-à-dire une personne qui est douée d'une curiosité, d'une attention au détail et d'une

⁴ D'après Martina Lauster, le concept du flâneur est développé dès 1832, en France, dans des caricatures de mœurs, appelées : « les physiologies ». Dans ces textes le flâneur représente un citadin ordinaire, « un monsieur tout le monde » (Mr Anybody), qui observe avec intérêt l'environnement urbain.

« passion fatale » qui le mène à s'insérer dans la foule et à s'intéresser à tout ce qui se passe dans le monde :

Sa passion et sa profession, c'est d'épouser la foule. Pour le parfait flâneur, pour l'observateur passionné, c'est une immense jouissance que d'élire domicile dans le nombre, dans l'ondoyant dans le mouvement, dans le fugitif et l'infini. Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi: voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde [...]

Pour Baudelaire, cette passion du monde est accompagnée d'un désir de tout voir, de tout analyser et de mémoriser ce qui a été vécu et observé. Selon le poète, cet objectif donne au flâneur-artiste un rôle « plus élevé que celui d'un pur flâneur » qui s'intéresse principalement au « plaisir fugitif de la circonstance ». Le flâneur baudelairien est donc un témoin qui observe les changements urbains et la transformation de la vie quotidienne de son époque. En se déplaçant à travers ces modifications urbaines, l'objectif du flâneur-artiste est donc d'extraire, sous forme de poèmes ou d'images (Constantin Guys), la modernité que Baudelaire définit comme « le transitoire, le fugitif, le contingent, la moitié de l'art, dont l'autre moitié est l'éternel et l'immuable ».

2.2 La visite de Dada

Le jeudi 14 avril 1921 à 15 heures, les dadaïstes, de passage à Paris, organisent leur première « visite » en se fixant un rendez-vous dans le jardin de l'église Saint-Julien le Pauvre. Un prospectus qui annonçait cette visite était distribué aux passants. Dans ce dernier, le groupe décrit que son objectif est de se rendre en groupe dans un lieu qui, selon eux, n'a aucune « raison d'exister » (voir figure 2.1, p.26). Cette visite s'inspire et parodie les guides touristiques de Paris, en faisant l'éloge de la banalité et du scandale. À part une documentation photographique qui témoigne du passage des artistes dans cet endroit, aucune trace matérielle n'est laissée dans le lieu visité. Au début du XXe siècle, la représentation du mouvement était une des thématiques principales de recherche entre art et science (Muybridge, les futuristes). Cependant, cette visite a la particularité de surpasser la

représentation puisque cette œuvre n'existe que dans l'idée et l'action de s'être rendu dans un endroit pour ne rien faire. Comme le mentionne Francesco Careri, la visite de Dada marque la première tentative d'insérer « une action esthétique dans la réalité quotidienne » (Careri, 2002, p.80). Avec cette action, les dadaïstes dévoilent un lieu banal qui contredit et réagit contre l'image du Paris touristique et rationnel engendré par les transformations du Baron Haussmann. Aussi, avec cette visite, l'acte de marcher et de se rendre dans un lieu devient un processus et une attitude anti-artistique parce qu'elle ne produit pas d'objets matériels, mais une œuvre éphémère.

2.3 La déambulation surréaliste

En mai 1924, quatre membres des surréalistes déambulent dans la campagne au centre de la France. Leur objectif, en se promenant dans ce lieu vidé de tout urbanisme et de constructions humaines, est de tenter de faire un retour à un état primitif, hors du temps, afin de rentrer « en contact avec la partie inconsciente du territoire » (Careri, 2002, p.92). Comme pour la visite de Dada, cette action ne sera jamais répétée. Cependant, d'autres déambulations surréalistes auront lieu dans les zones périphériques de Paris avec ce même intérêt pour l'inconscient, les ambiances et les pulsions des espaces. Ces explorations psychologiques tentent de découvrir, à travers la marche, la face cachée et inconsciente de la ville pour révéler un quotidien onirique. Les surréalistes ont surtout écrit des textes en relation à leurs expériences (par exemple « Le paysan de Paris » de Louis Aragon). Malgré que des tentatives de donner une forme visuelle à ces déplacements et aux différentes ambiances ressenties par les marcheurs ont été discutées, elles ne se sont jamais matérialisées. À ce sujet, les surréalistes avaient réfléchi à des titres potentiels. Parmi eux, celui de « cartes influentielles » sera repris plusieurs années plus tard durant une exposition de l'international lettriste.

26

Excursions & visites DADA
UN CULTE NOUVEAU

DADA

1^{ère} VISITE:
Église Saint Julien le Pauvre

JEUDI 11 AVRIL À 5 h.
RENDEZ-VOUS DANS LE JARDIN DE L'ÉGLISE
Rue Saint Julien le Pauvre — (Métro Saint-Michel et Cléopâtre)

COURSES PÉDESTRES DANS LE JARDIN

Les dadaïstes de passage à Paris voulant remédier à l'incompétence de guides et de cicerones suspects, ont décidé d'entreprendre une série de visites à des endroits choisis, en particulier à ceux qui n'ont vraiment pas de raison d'exister. — C'est à tort qu'on insiste sur le pittoresque (Lycée Janson de Sailly), l'intérêt historique (Mont Blanc) et la valeur sentimentale (la Morgue). — La partie n'est pas perdue mais il faut agir vite. — Prendre part à cette première visite c'est se rendre compte du progrès humain, des destructions possibles et de la nécessité de poursuivre notre action que vous tiendrez à encourager par tous les moyens.

* EN BAS LE BAS — EN HAUT LE HAUT *

Sous la conduite de: Gabrielle BUFFET, Louis ARAGON, ARP, André BRETON, Paul ELUARD, Th. FRAENKEL, J. HUSSAR, Benjamin PÉRET, Francis PICABIA, Georges RIBEMONT-DESSAIGNES, Jacques RIGAULT, Philippe SOUPAULT, Tristan TZARA.

(Le piano a été mis très gentiment à notre disposition par la maison Gaveaux.)

PROCHAINES VISITES:
Maison de la Liberté
Rue de Valenciennes
Cimetière Saint-Louis
Mont de la Croix
Cimetière de l'Est
etc.

ON DOIT
COUPER
SON TIEU
DES
CHATEAUX

LAVEZ VOS SEINS
COMME VOS GANTS

MERCİ
POUR
LE FUSIL

et encore
une fois
BONJOUR

DISTRIBUTION DE BAS DE SOIE A 5,85
L'après-midi de coupe

LA PROPRETÉ EST LE LUXE
DU PAUVRE
SOYEZ SALE



Figure 2.1 Documents de la Visite de dada, affiche, impression sur papier, 27.5 x 22.1 cm, et photographie de dada à Saint-Julien-le-Pauvre, avril 1921

2.4 La dérive lettriste-situationniste

La dérive urbaine est une façon de se déplacer dans la ville pour la découvrir. Elle a été conceptualisée et utilisée par les lettristes puis par les situationnistes. Cette pratique trouve son origine dans le « Formulaire pour un urbanisme nouveau » (1953) d'Ivan Chtcheglov. Dans cet essai, l'auteur considère qu'une obsession du confort et une banalisation ont envahi la planète. Il ajoute que cette standardisation de la vie est renforcée par l'urbanisme et l'architecture de la ville moderne qui crée chez le citadin une sensation d'ennui. Pour l'auteur, l'architecture est le moyen le plus simple de modifier cette expérience aliénante de la cité, puisqu'elle a le pouvoir « d'articuler le temps et l'espace, de moduler la réalité, de faire rêver » (Berreby, 1985, p.260). Comme le mentionne Chtcheglov, l'architecture est le point de départ d'une nouvelle transformation radicale de la vie et de l'expérience urbaine : « l'architecture sera - au moins à ses débuts - un moyen d'expérimenter les mille façons de modifier la vie, en vue d'une synthèse qui ne peut être que légendaire » (Berreby, 1985, p.260). La vision de Chtcheglov propose alors une ville dans laquelle la passion régnera, les noms de quartiers correspondront à des sentiments (par exemple ; Quartier Bizarre, Quartier Heureux, Quartier Sinistre) et la pratique de la dérive par les citoyens sera à l'origine d'une nouvelle expérience urbaine en constante transformation: « l'activité principale des habitants sera la DÉRIVE CONTINUE. Le changement de paysage d'heure en heure sera responsable du dépaysement complet ».

La notion de la dérive est ensuite reprise et conceptualisée par Guy Debord dans la « Théorie de la dérive » (1956) qu'il définit comme : « une technique du passage hâtif à travers des ambiances variées ». Aussi, il relie la dérive à deux idées qu'il considère inséparables de cette activité. La première consiste en un « comportement ludique-constructif » qui permet l'expérimentation de nouveaux styles de vie et d'attitudes dans la vie réelle. Un des exemples de Debord, qu'il qualifie de « plaisanteries réputées douteuses », est de parcourir Paris sans arrêt en auto-stop pendant une grève des transports « sous le prétexte d'aggraver la

confusion en se faisant conduire n'importe où ». Comme l'attitude de Dada, en ne produisant rien de matériel et en construisant leurs propres règles, hors de celles de la société, ce genre d'actions et d'idées dévoilent une posture anti-artistique (anti-productive) et anticonformiste. Selon l'auteur, ce type de démarche et d'attitude constituent ce qu'il nomme un « sentiment de la dérive ». La seconde notion est la psychogéographie, qui semble s'apparenter aux explorations urbaines, à caractères psychologiques, des surréalistes. Cependant, au lieu de révéler une cité rêvée, la psychogéographie est ancrée dans la ville réelle puisqu'elle se fonde sur une expérience objective des marcheurs. Le but de ces derniers est de scruter les ambiances urbaines afin d'analyser leurs potentielles influences sur les citoyens. Dans le premier bulletin d'information de l'Internationale situationniste (1958), la psychogéographie est définie comme « une étude des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus »

D'après Debord, une dérive débute par un travail de préparation qui consiste en une étude de plusieurs types de cartes. Ces dernières peuvent être aussi bien des documents topographiques existants, comme les cartes de villes, ou des relevés de données « écologiques » et psychogéographiques réalisés par des membres de l'Internationale lettriste (ou situationniste). Dans leurs documents, ces derniers mettent en valeurs des éléments d'intérêts comme les « coupures du tissu urbain [...] des micros climats [...] et des centres d'attraction ». Selon l'auteur, ces éléments créent le « relief psychogéographique » de la ville. De plus, ce travail de préparation permet d'établir « le calcul des directions de pénétrations » et les bases de départ de l'exploration d'un territoire prédéterminé, qualifié de « terrain passionnel objectif ». Celui-ci peut englober au maximum une ville et sa périphérie ou au minimum une « unité d'ambiance » particulière, tel qu'un îlot ou un quartier. La dérive se pratique en solo ou à plusieurs, idéalement en groupes de deux ou trois personnes qui ont des objectifs et des idées communes. La durée d'une dérive est variable. En moyenne, elle consiste en une journée, mais peut s'étendre à deux ou trois jours. Debord mentionne même le cas d'une dérive ininterrompue qui aurait duré deux mois.

Durant une dérive, la spontanéité et la découverte sont encouragées puisque les marcheurs se laissent « aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent ». Par ailleurs, dans « Résumé de 1954 » (Potlatch 14, 30 novembre 1954), Debord et Fillon écrivent : « la dérive est un déplacement sans but » et celui-ci « se fonde sur l'influence du décor ». Pourtant, Debord considère que le hasard, contrairement à la flânerie ou à la déambulation surréaliste, ne joue pas un rôle décisif dans une dérive. Il le mentionne clairement dans la « théorie de la dérive » : « la part de l'aléatoire est ici moins déterminante qu'on le croie ». En se fondant sur les études de Chombart de Lauwe⁵, l'auteur explique que le hasard ramène à une routine de déplacement : « l'action du hasard est naturellement conservatrice et tend [...] à tout ramener à l'alternance d'un nombre limité de variances et à l'habitude. » De plus, il mentionne qu'une méfiance doit être utilisée par rapport aux « premières attirances psychogéographiques » puisqu'elles risquent de faire graviter les psychogéographes autour de nouveaux itinéraires qui deviennent habituels et où ils semblent inconsciemment et constamment retourner.

2.4.1 La dérive et le projet urbanistique situationniste

La dérive n'est pas pour autant une simple analyse de l'espace urbain. Dans les années cinquante, Paris était en transformation, les visions et idées développées par les urbanistes entre les deux guerres commençaient à se concrétiser. Guidés par des intérêts fonctionnels, ces nouveaux aménagements urbains, encouragés par l'état, favorisaient le nettoyage des îlots qualifiés d'insalubres et de la construction de tours dans le centre de la capitale.

En lien direct avec l'appel à un urbanisme nouveau de Chechetlgov, les lettristes recherchaient à mettre en place un renouveau de l'architecture et de l'urbanisme rationnels et fonctionnalistes. Dans « Les gratte-ciels par la racine » (Potlatch 5, 20

⁵ Paul-Henry Chombart de Lauwe (1913-1998) est un sociologue urbain. Dans son étude « Paris et l'agglomération urbaine » (1952), il présente le tracé des déplacements quotidiens d'une étudiante. Cela le mène à la conclusion que l'individu vit et circule dans un rayon extrêmement petit de la ville, dans lequel les parcours ne font que se répéter.

juillet 1954), ils qualifient Le Corbusier de « plus flic que la moyenne » et ses projets architecturaux de « machines à habiter », de morgues et de modèles inspirés de la prison. Selon les lettristes, l'urbanisme moderne est synonyme de surveillance, de répression, de monotonie dans le décor; en quelque sorte, une continuation du Paris de Haussmann qui peut être symbolisé par le Plan Voisin (1925) de Le Corbusier⁶. Pour les lettristes, l'architecture doit être bouleversante au point de permettre le dépaysement quotidien. Dans « Prochaine planète » (Potlatch 4, 13 juillet 1954), ils citent le « Palais idéal » de Ferdinand Cheval, un facteur qui consacra trente-trois ans à bâtir un bâtiment qui reflète une architecture ludique, et les étranges châteaux de Louis II de Bavière comme des exemples de constructions idéales; « des manifestations d'une architecture du dépaysement ». L'importance du rôle de l'architecture et son élévation en tant qu'œuvre artistique, contrairement aux bâtiments fonctionnalistes, est clairement décrite dans un texte de Asger Jorn intitulé « Image et forme », reprise dans Potlatch numéro 15 du 22 décembre 1954 :

[...] l'architecture est toujours l'ultime réalisation d'une évolution mentale et artistique ; elle est la matérialisation d'un stade économique. L'architecture est le dernier point de réalisation de toute tentative artistique parce que créer une architecture signifie construire une ambiance et fixer un mode de vie.

Le 28 juillet 1957, l'Internationale lettriste et Le Mouvement International pour un Bauhaus Imagiste se réunissent et forment l'Internationale situationniste (Potlatch 29, 5 novembre 1957). Ce nouveau regroupement de l'avant-garde culturelle de l'époque poursuit l'intérêt similaire des lettristes et du M.I.B.I en rapport à la construction d'un milieu urbain ludique. Afin de réaliser une « structure passionnante

⁶ Le Plan Voisin est un projet non réalisé et imaginé par Le Corbusier entre 1922 et 1925. Cette énorme vision de renouveau urbain avait pour objectif de transformer le centre de Paris en remplaçant les bâtiments historiques et les quartiers délabrés par un complexe de 18 grattes ciels qui peuvent abriter entre 500 000 et 700 000 personnes. En concentrant une grande densité de population sur une petite surface, l'objectif de ce projet était de réduire les distances de voyage et de permettre une communication rapide. Cet urbanisme pensé en fonction de l'automobile (Voisin était un constructeur de voitures) se présentait comme une solution pour une capitale moderne et par extension comme une potentielle refonte territoriale pour toute la France.

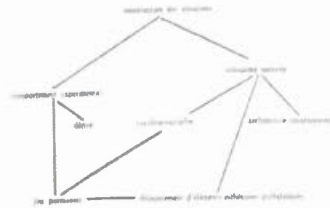
de la vie » dans laquelle le citoyen n'est plus un spectateur, mais un participant actif, les situationnistes considèrent qu'il faut renouveler la culture et la société en intégrant l'art à la vie quotidienne. Il était donc primordial pour eux de détruire les limites du champ artistique. Cette démarche mène à un concept qu'ils nomment « l'urbanisme unitaire ». Il se définit comme : la « Théorie de l'emploi de l'ensemble des arts et des techniques concourant à la construction intégrale d'un milieu en liaison dynamique avec des expériences de comportements » (Définitions, Internationale situationniste 1, 1958). Ce dépassement de l'art vers l'urbanisme, l'architecture et les sciences sociales représente une tentative d'effacer les frontières entre les différentes professions, afin de toutes les inclure dans un projet révolutionnaire et interdisciplinaire de la transformation de la société. L'urbanisme unitaire représente l'ultime étape avant la mise en place d'une architecture situationniste. Toutefois, pour aboutir et concrétiser cet « urbanisme unitaire », l'étude des phénomènes et des reliefs de la ville moderne est nécessaire. Étant donné que cette étude s'accomplit par la réalisation de relevés de terrains et d'ambiances psychogéographiques, la dérive devient plus qu'une manière d'appréhender l'environnement urbain; elle se transforme en une méthode de travail et de jeu, intégrée au projet urbanistique situationniste.

De plus, contrairement à leurs précurseurs, les lettristes et les situationnistes ont produit des œuvres visuelles basées sur leurs dérives. En 1954, a lieu à la Galerie du Passage une exposition intitulée « 66 métagraphies influentielles ». L'œuvre de Chechetglov propose un plan de Paris qui se démarque des collages de mots et d'images de ses collègues lettristes. Dans cette carte, Chechetglov colle des morceaux de continents, découpés d'un planisphère, sur la carte de Paris. Le monde, l'ailleurs, est dans la ville. Cette première tentative cartographique symbolise le « sentiment de la dérive ». Visuellement, cette œuvre met en place une désorientation qui encourage le spectateur à imaginer un nouvel espace urbain. En 1957, Debord réalise « la première vraie carte psychogéographique situationniste » intitulée « Guide psychogéographique de Paris » (Careri, 2002, p. 108). Elle est suivie, la même année, d'un autre plan intitulé « Naked City : illustration de l'hypothèse des plaques tournantes en psychogéographie ». Ces deux œuvres,

similaires dans leurs formes aux cartes touristiques, montrent Paris découpée en morceaux, en des fragments de terrains qui représentent les « plaques tournantes psychogéographiques ». Des flèches relient ces « unités d'ambiances » et proposent des circulations potentielles entre ces dernières. Contrairement à Chechetglov, la représentation de la dérive n'est plus imaginaire, mais ancrée dans une expérience ludique et une « étude concrète » de l'espace urbain. En utilisant l'imaginaire touristique des cartes, Debord invite le citoyen à redécouvrir et à repenser la ville réelle. C'est notamment dans *New Babylon*, une œuvre de Constant, que la dérive et le projet urbanistique situationniste trouvent leur représentation extrême. À travers ses dessins, cartes et maquettes, Constant met en place une ville nomade et tentaculaire qui peut se déplacer sur toute la superficie du globe. Dans cette cité mobile, la dérive est infinie.

En reprenant dans le « comportement ludique-constructif » la posture anti-art des dadaïstes et en s'inspirant de la psychogéographie des explorations de la face inconsciente de la ville des surréalistes, les situationnistes développent et dépassent le projet initié par le flâneur baudelairien. L'observateur critique et nostalgique qui se déplaçait dans une ville en modernisation devient, en passant par dada et les surréalistes, un arpenteur et un producteur (Vachon, 2005). Aujourd'hui, la ville surmoderne est un monstre fonctionnaliste et rationnel. De plus, les non-lieux ne font qu'envahir l'espace de la cité et de la planète. Bien que le projet urbanistique situationniste ait « rejoint le cimetière des utopies urbaines » (Vachon, 2005), la pratique et l'attitude de la dérive a révélé une autre face de la ville de Paris qui est marginale, révolutionnaire et hors des secteurs touristiques. Aujourd'hui, la dérive et l'attitude qui l'accompagne semblent demeurer tout aussi pertinentes afin d'explorer les diverses textures de la ville contemporaine.

NOUVEAU THÉÂTRE D'OPÉRATIONS
DANS LA CULTURE



LA DISSOLUTION DES IDÉES ANCIENNES EN FAIT AVEC LA DISSOLUTION DES ANCIENNES
CONDITIONS D'EXISTENCE

**INTERNATIONALE
SITUATIONNISTE**

LES ÉCRIS DE LA SITUATIONNISTE



Figure 2.2 *Nouveau théâtre d'opérations dans la culture*, Internationale Situationniste, section française, Affiche, 40x 21 cm, 1958

Figure 2.3 *Palais idéal du facteur Cheval*, Ferdinand Cheval, construit entre 1879 et 1912, Hauterives, France

Figure 2.4 *Maquette du Plan Voisin*, Le Corbusier, 1925

Figure 2.5
Métagraphie, Ivan Chtcheglov
 (alias Gilles Ivan), collage, 1954

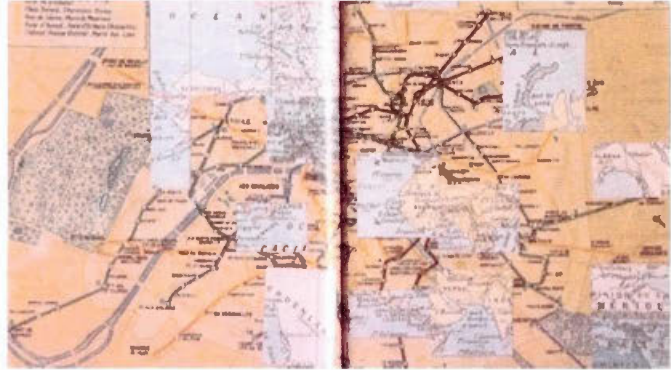


Figure 2.6
Guide psychogéographique de Paris,
 Guy Debord, Impression, 75 x 60cm
 plié 30 x 13cm, 1957



Figure 2.7
Secteur New Babylon (détail),
 Constant, bois et plexiglas,
 100 x 100 cm, 1959



2.5 Le tour de Robert Smithson

En 1967, de l'autre côté de l'Atlantique, Robert Smithson expose « A Tour of the Monuments of Passaic » à la galerie Dwan à New York. Cette œuvre, constituée de divers éléments, se fonde sur une marche que Smithson a effectuée dans sa ville natale, une banlieue du New Jersey aux États-Unis. Dans la galerie, l'artiste présente une carte qui montre la région où le tour a eu lieu. Aucune trace du parcours réalisé par Smithson n'est marquée. Sont aussi présentées 24 photographies de 7.5 par 7.5cm en noir et blanc, prises avec un Kodak Instamatic, un simple appareil photographique accessible à tout un chacun. Ces images sont photographiées durant la marche de l'artiste. Elles révèlent des sites ordinaires et banals, par exemple, un pont, un tracteur dans un chantier boueux, des canalisations, un mur avec un graffiti ou un stationnement rempli de voitures.

En parallèle à son exposition, Smithson publie un texte dans *Artforum* intitulé, aussi, « A Tour of the Monuments of Passaic » (1967). Ce dernier est un récit; une description d'une série de paysages qui se succèdent grâce à la narration et au déplacement physique de l'artiste. Dans son texte, le premier endroit auquel il porte attention est un pont. Il compare cette structure à une énorme photographie et la rivière en dessous à un écran de cinéma vide. À partir de ce moment, l'imagination et la réalité se mélangent dans le récit de Smithson. Une fois le pont traversé, il l'observe depuis l'autre bord de la rive, en train de se transformer pour laisser passer un bateau. Cela l'amène à le qualifier de monument et de l'intituler « Monument of Dislocated Directions ». Ensuite, en longeant une autoroute en construction, il repère divers « monuments mineurs » dans le chantier, comme un tracteur qu'il compare à une créature préhistorique, avant qu'émergent des canalisations et le second monument ; un derrick qu'il compare à une fontaine. Smithson nomme « zero panorama » le paysage délaissé auquel il fait face. Il parle de ruines à l'envers:

That zero panorama seemed to contain *ruins in reverse*, That is – all the new construction that would eventually be built. This is the opposite of the

« romantic ruin » because the buildings don't *fall* into ruin *after* they are built but rather *rise* into ruin before they are built. (Flam, 1996, p.72)

L'auteur ajoute que la banlieue existe sans un passé auquel ses résidents peuvent se référer. Aussi, elle n'est marquée par aucun événement historique majeur (Flam, 1996, p.72). Suite à cette réflexion, un nouveau territoire apparaît: un stationnement de voitures usagées, un lieu qui le questionne sur le temps et la réalité : « did I leave the real future behind in order to advance into a false future ? Yes, I did. Reality was behind me at that point in my suburban Odyssey » (Flam, 1996, p.72). Une fois arrivé dans le centre-ville, il ne voit que des adjectifs déguisés en magasins. Il compare le centre ville à un vide : « Passaic center was no center - it was instead a typical abyss or an ordinary void » (Flam, 1996, p.72). Ensuite, un énorme stationnement capte son attention. Il le nomme « Flat monument » et constate que de par sa banalité et son manque d'intérêt, ce stationnement divise la ville en deux, en un miroir et sa réflexion. Il se questionne encore une fois sur la temporalité et sa relation avec le lieu où il est présent. Si Passaic représente un futur, il a l'impression d'être dans une carte de cette ville, une sorte de maquette qui la survole et qui à tout moment peut se briser. Cela l'amène à déduire que le futur est perdu dans les débris de la banlieue : « I am convinced that the future is lost somewhere in the dumps of the non-historical past » (Flam, 1996, p.74). Finalement, le dernier monument est un bac à sable, qu'il compare à un désert en miniature qui, sous le soleil, devenait une cartographie de l'oubli et de la désintégration. Aussi, il lui ajoute un autre sens, celui d'une tombe à ciel ouvert, ou existe une entropie éternelle.

Dans la pratique de Smithson, « A Tour of the Monuments of Passaic » se situe dans une période de passage; entre les œuvres et sculptures « minimalistes » et les grands projets, comme Spiral Jetty, qui seront réalisés à partir de 1969. Durant cet intervalle d'exploration, l'artiste s'intéresse aux zones délaissées et aux paysages industriels des banlieues du New Jersey. C'est en marchant et en se déplaçant dans ces périphéries marginales de la ville, avec sa compagne et ses amis artistes, que Smithson développe ses pensées autour de la nature et de son pouvoir de désintégration. (Lingwood, 1994, p.28) Il relie ses idées aux sciences naturelles et

plus spécifiquement à la notion d'entropie qui consiste en une transformation irréversible d'un système, vers un désordre. Dans « Towards the Development of an Air Terminal Site » (1967), Smithson mentionne qu'un site est un médium : « Remote places such as the Pine Barrens of New Jersey and the frozen wastes of the South Poles could be coordinated by art forms that would use the actual land as a medium » (Flam, 1996, p.56). C'est dans ce contexte de paysages suburbains où débordent les débris de la société capitaliste, donc d'entropie visible, que l'étude de la sélection de sites de Smithson va commencer (Flam, 1996, p.560).⁷

Avec sa structure orthogonale, sa faible densité de population, ses maisons pavillonnaires et son mode de déplacement qui privilégiait la voiture, Passaic ressemblait à n'importe quelle banlieue d'Amérique du Nord. Depuis les années cinquante, ce phénomène de « suburbanisation » transformait les cités en les vidant de leurs résidents. Avec la construction des centres commerciaux et autres structures commerciales du quotidien, les habitants des banlieues n'avaient plus besoin de se rendre dans les centres-villes. Dans ce nouvel aménagement, un ordre est mis en place. Il répond à des besoins fonctionnalistes et commerciaux que la ville nord-américaine, chaotique et surpeuplée, ne pouvait plus offrir (Lejeune en citant W.H Whyte, 2011, p.372). Cela dit, la banlieue offrait un paysage où tout se ressemblait. Cette sensation d'uniformité de la texture urbaine est décrite dans une étude de Kevin Lynch en rapport à la manière dont les résidents représentaient mentalement leur espace urbain. Il réalise que dans le cas de Jersey City, les résidents avaient beaucoup de difficulté à imaginer un ensemble cohérent de leur cité. Cela mène Lynch à la conclusion que le manque de marqueurs visuels forts, comme les places, les parcs ou les monuments, tendait à créer une perte d'orientation et une aliénation de l'environnement (Lynch, 1960, p. 25-32). Une des personnes interviewées par Lynch exprime clairement l'aspect uniforme de Jersey City: « [...] sometimes you can't decide which avenue you want to go on, because they're more or less just the same ; there's nothing to differentiate them »

⁷ Voir citation au début du chapitre

(Lynch, 1960, p.31). Dans le même ordre d'idée, on pourrait dire qu'aussi bien à Passaic que dans Jersey City, les repères historiques identitaires et relationnels étaient faibles, sinon inexistants. Ce type d'espaces aurait donc toutes les caractéristiques de ce qui sera nommé, une dizaine d'années plus tard, un non-lieu (Careri, 2002, p.162).

Dada et les surréalistes ont traduit leurs expériences de la marche par des interprétations littéraires. Les situationnistes ont produit des cartes psychogéographiques, mais les réels itinéraires de leurs dérives demeuraient inconnus puisqu'ils n'y étaient pas tracés (Careri, 2002, p.152). Cette problématique de la représentation de la marche a été abordée à la fin des années soixante par des artistes comme Richard Long ou Hamish Fulton. Leurs œuvres témoignent principalement d'un passage à travers des marches dans la nature. Les transformations qu'ils amènent aux lieux traversés sont minimales, c'est surtout la trace de l'acte de marcher qui est documenté (Long) ou l'expérience qui est retransmise par des phrases (Fulton). Il est intéressant de noter que Long considérait son corps comme un outil de dessin qui lui permettait de reproduire sur la carte ses déplacements. Careri associe l'intention de leurs œuvres à un retour au « mégalithisme de la culture celte » (Careri, 2002, p.149) puisqu'ils recherchaient à entrer en relation avec une nature intouchée, une sorte de commémoration du paysage vierge.

Avec « A Tour of the Monuments of Passaic », Smithson dévoile un paysage transformé, ravagé par l'être humain. Il l'expose à travers les lieux qu'il traverse et décrit : le terrain devient le médium et la marche un moyen et de le mettre en valeur. En créant une cartographie mentale et concrète où l'imaginaire et le réel se mélangent constamment, le « Tour » de Smithson appréhende Passaic en tant qu'entité cohérente puisque les différents éléments de cette œuvre, que ce soit la carte, les textes ou les photographies, créent un itinéraire lisible. En plus, en écrivant son texte d'une manière qui s'apparente aux récits de mythes ancestraux (Lejeune, 2011, p.370), Smithson donne des qualités subjectives et singulières aux sites qu'il

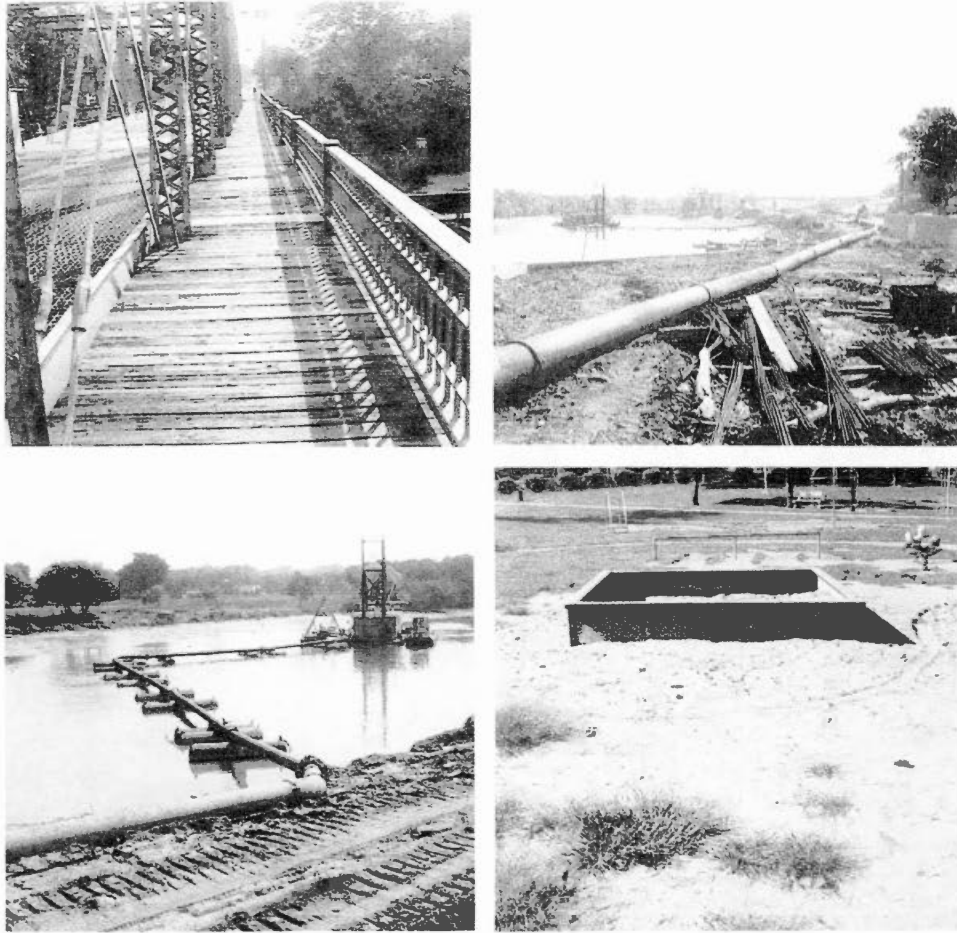
rencontre. En plus, il les qualifie de monuments. Ces derniers sont normalement des constructions permanentes qui commémorent un événement ou une personne. Aussi, leurs présences symbolisent une mémoire vivante qui rassemble des individus et engendre une relation identitaire et historique entre elles (Augé, 1992, p.72). Par contre, les monuments de Smithson sont transitoires et temporaires. Ils évoquent des déchirures dans le tissu urbain : des vides, dans lesquelles existerait une dimension entropique hors du temps. Smithson mentionne dans « Entropy and the New Monuments » (1966) que l'architecture de l'entropie est une sorte de nouvelle matrice de l'urbanisme. Cette dernière est symbolisée par cet aspect ennuyeux et fade des constructions de l'époque qu'il qualifie de potentielles sources d'inspiration pour les artistes :

The slurbs, urban sprawl, and the infinite number of housing developments of the postwar boom have contributed to the architecture of entropy. [...] Near the super highways surrounding the city, we find the discount centers and cut-rate stores with their sterile facades. [...] The lugubrious complexity of these interiors has brought to art a new consciousness of the vapid and the dull. But this very vapidness and dullness is what inspires many of the more gifted artists. (Flam, 1996, p.13)

Pour l'artiste, les sites délaissés qu'il rencontre durant son «Tour» ont une particularité esthétique qui les démarque de l'aspect uniforme de Passaic. En conséquence, les monuments de Smithson sont des hommages aux « ruines à l'envers », à la matière dans une situation transitoire, au marginal dans le prévisible, au lieu dans le non-lieu. L'entropie devient un moyen d'observer les débris, les excès matériels de la société nord-américaine ; ces mêmes excès, qui dans la condition surmoderne d'Augé, tendent à disparaître ou à être délocalisés vers d'autres continents, pour devenir des surabondances immatérielles. Étrangement, dans le cadre de cette œuvre, ces monuments de l'éphémère deviennent des points de repère dans un espace qui n'en a pas. Ces derniers, ainsi que le passage et la retransmission de l'expérience de l'artiste, créent du lieu dans le non-lieu. De plus, suite à la lecture de l'œuvre de Smithson, Passaic devient une destination où de potentiels visiteurs pourront se rendre. L'artiste étant conscient que ses monuments

allaient disparaître, on pourrait dire que « A Tour of the Monuments of Passaic » est une invitation à tout un chacun, visiteurs ou photographes, à repenser l'espace urbain en découvrant leurs propres monuments, à Passaic ou ailleurs⁸. En revanche, en créant une destination pseudo-touristique, cette œuvre ne devient-elle pas un espace où les notions de lieu et de non-lieu se mélangent constamment ?

⁸ Cette idée de l'invitation est présente dans « See the Monuments of Passaic New Jersey » (1967), un court texte qui invite les visiteurs de la galerie, en parodiant la rhétorique des agences touristiques, à se rendre à Passaic avec Smithsonian comme guide. Ce court texte n'a pas été publié à l'époque. (Voir figure 2.8, p41)



SEE THE MONUMENTS OF PASSAIC NEW JERSEY (1967)

What can you find in Passaic that you cannot find in Paris, London or Rome? Find out for yourself. Discover (if you dare) the breathtaking Passaic River and the eternal monuments on its enchanted banks. Ride in Rent-a-Car Comfort to the land that time forgot. Only minutes from N.Y.C.

Robert Smithson will guide you through this fabled series of sites... and don't forget your camera.

Special maps come with each tour.

For more information visit DWAN GALLERY, 29 West 57th Street.

(Flam, 1996, p.356)

Figure 2.8 *The Monuments of Passaic*, Robert Smithson, Photographies, 7,5 x 7,5cm, 1967
See the Monuments of Passaic New Jersey, Robert Smithson, texte non publié, 1967

2.6 Un parcours de Stalker

« To Stalk désigne l'acte de marcher, mais à la différence de to Walk, le verbe insiste sur le caractère stratégique de l'avancée. Le Stalker est aussi celui qui chasse, découvre et traque. » (Maurice Frechuret, 2004, p.7)

Dans le film « Stalker » d'Andreï Tarkovski, un passeur emmène des personnes dans la « zone ». Ce guide utilise toute une tactique pour marcher et avancer dans cet espace interdit afin d'accéder à une chambre aux pouvoirs étranges. La « zone » est délaissée à cause d'un événement destructeur inconnu. Elle est située en bordure d'une ville en délabrement. Les habitants de la cité se forcent à ignorer, à oublier ce territoire teinté de mystères et de fatalités. Seuls les passeurs connaissent le moyen d'y entrer et de peut-être en ressortir.

Stalker est aussi le nom qu'adopte en 1995 un « collectif » multidisciplinaire (architectes, paysagistes, astrophysiciens, etc..) en hommage au film de Tarkovski réalisé en 1979 (Careri, 2002, p.184). En fait, ils existaient déjà et étaient basés à Rome depuis le début des années quatre-vingt-dix, sans un pseudonyme particulier. Stalker s'intéresse à la recherche de parcours, à la traversée et à l'observation de phénomènes dans des territoires urbains qu'ils qualifient de « vides ». N'ayant aucun « chef » et encore moins de « sympathisants », puisque chacun des participants contribue et discute des actions à réaliser, Stalker se considère comme un laboratoire urbain. Dans sa manière de faire, ce « collectif » informel s'inspire de la déambulation surréaliste et de la dérive situationniste. Cependant, il se démarque de cette dernière par son grand nombre de participants, qui varie entre sept et une quinzaine de personnes, dépendamment de ses projets. Aussi, contrairement à leurs précurseurs et peut-être d'une manière similaire à Smithson, ce sont les territoires à l'abandon qui les intéressent et non la ville construite. Dans un article intitulé « La vraie légende de Stalker », Gilles A. Tiberghien mentionne que ce regroupement évoque avant tout une « attitude ». Cette dernière se situe donc dans l'héritage de Dada et du « sentiment de la dérive » décrit par Debord dans « la théorie de la dérive ».

Le jeudi 5 octobre 1995, un groupe d'une quinzaine de personnes débute un tour de soixante kilomètres qui contourne la ville de Rome. Durant quatre jours, Stalker marche, n'arpente et ne traverse que des endroits délaissés, des zones interstitielles; des endroits oubliés de la ville « au-delà des frontières du quotidien » (Careri 2002, p.191). Durant leurs parcours, les participants observent, scrutent et analysent l'espace tout en rencontrant des résidents qui leur montrent des chemins à suivre pour passer d'une zone à une autre. Dans le groupe, certains écrivent, d'autres photographient ou réalisent des enregistrements vidéo. Chacun, selon ses compétences, joue un rôle qui lui est particulier. Stalker n'a aucun intérêt à bâtir des structures, ni à produire des objets, ni à intervenir dans ce qu'il découvre. Son ambition est de parcourir les « vides » urbains qui contournent la ville de Rome. La mobilité continue est le guide de la « bande », leur objectif est de mettre en valeur les territoires interstitiels qu'ils rencontrent et traversent. Dans le communiqué de presse qui accompagne cette œuvre, intitulée « Stalker à travers les territoires actuels », le Laboratoire parle de territoires diffus. Ils citent certains exemples comme les bois, les champs cultivés, les ruines, les habitats illégaux, les centrales électriques et les logements sociaux. En se fondant sur Michel Foucault, Stalker qualifie ces territoires comme étant actuels⁹, c'est à dire des territoires en devenir, en mutation (Gilles A. Tiberghien, 2004, p.49). Pour ce « collectif », ces espaces « fascinants » n'ont aucune représentation, d'où l'intérêt, à travers leurs déambulations, de les relier et de leur donner un « droit à l'existence » :

Dans les territoires actuels, nous voulons tracer un réseau de parcours, de portes d'entrée, de stations d'échange, à travers lequel pénétrer la réalité en mutation de la pensée et du territoire jusqu'ici refoulée [...] (Careri 2002, p.193)

⁹ Selon Foucault « l'actuel n'est pas ce que nous sommes, mais plutôt ce que nous devenons, ce que nous sommes en train de devenir, c'est-à-dire l'autre, notre devenir-autre » (Careri, 2002, p.184 en citant G.Deleuze et F.Guattari, Qu'est-ce que la philosophie?, Paris, Éditions de Minuit, 1991, p.107)

Ces territoires actuels font partie de la « ville diffuse » (Careri 2002, p.177), des périphéries, de ces non-lieux où règne le système de l'habitat, de l'automobile et des centres commerciaux. Cependant, si ces premiers existent dans ce « Disneyland Global » (Careri 2002, p.178), ils représentent ce qui est rejeté. Ils prennent la forme de « vides urbains » (Careri 2002, p.179) qui contredisent les espaces publics traditionnels (par exemple les parcs ou les places) puisqu'ils ne sont pas construits ou planifiés. Ils existent de manière latente et leur utilisation par les habitants des périphéries est informelle. Ces espaces, que Stalker qualifie aussi de nomades, défient toute autorité et échappent au projet urbain grâce à leur identité ambiguë. De plus, ils représentent les derniers endroits où existe une possibilité de se perdre, d'être dépaycé dans la ville contemporaine et polycentrique. En conséquence, pour le Laboratoire Stalker, ces espaces évoquent un système urbain autonome qui mérite d'être appréhendé : « ces amnésies urbaines n'attendent pas seulement d'être remplies de choses, ce sont des espaces vivants qu'il faut remplir de significations (Careri 2002, p.183) ». De plus, un peu comme les « sites » entropiques de Smithson, Stalker désigne ces territoires de miroirs de notre époque et de futurs à l'abandon puisqu'il les considère « comme les lieux qui plus que tous les autres représentent notre civilisation, son devenir inconscient et pluriel. » (Manifeste Stalker, 1996)

Afin de rentrer en relation avec ces territoires actuels, l'acte de marcher, d'arpenter de manière heuristique dans le réel, devient un outil esthétique et fondamental de recherche. Pour Stalker, il existe trois moments importants durant leurs itinéraires. Le premier est le fait d'accéder aux territoires. À ceci s'ajoute l'action de traverser la limite d'un territoire vers un autre. Cet acte nommé « franchissements » est selon le laboratoire créatif dans son essence, puisqu'il permet de percevoir l'écart et le passage d'un lieu familier ; ou qui est devenu familier, à un autre qui est inconnu ; à découvrir. Le troisième instant d'intérêt est celui de l'observation, de la face inconsciente et mutante des territoires, ce que le collectif appelle « percevoir le

devenir » (Manifeste Stalker, 1996¹⁰). Comme le mentionne Thierry Davila, tous ces moments qui se succèdent forment un ensemble qui crée le parcours. De même, la traversée, les « franchissements » et la perception du devenir créent un sens et évoquent une invention : « Les territoires actuels sont inventés: ils sont exhumés et créés, dans un même mouvement, dans la foulée» (Davila, 2007, p.138). En conséquence, l'œuvre est avant tout une expérience vécue qui utilise le parcours comme une forme esthétique et artistique. Elle s'apparente dans le répertoire « artistique » à une « performance » (Gilles A. Tiberghien, 2004, p.53).

Durant son parcours, le Laboratoire Stalker utilise le territoire comme un atelier. Sur place, une production est directement réalisée. Elle prend diverses formes : notes, photographies et vidéos. Ces traces impliquent un regard critique et une observation attentive des territoires. Ces différents enregistrements deviennent éventuellement des archives. Cependant, Stalker ne cherche pas à enregistrer son expérience, mais plutôt à la traduire à travers un dispositif plastique. Ce dernier, comme les territoires actuels, s'apparente à une invention ancrée dans l'expérience du parcours. Comme le mentionne Tiberghien : « La traduction est du registre de l'invention d'autres langues, d'autres espaces, et pas seulement d'une langue différente, familière ou connue. En conséquence, cette manière de faire permet à Stalker de « [...] trouver les modalités de leur expression, de créer leur conditions de visibilité, à la fois pour les autres et pour eux-mêmes. » (Gilles A. Tiberghien, 2004, p.53). C'est dans la cartographie que la visualisation de cette invention de l'espace et de l'itinéraire prend forme. En octobre 1995, ils réalisent « Planisfero Roma » (voir figure 2.9, p.48). Dans cette carte la ville construite (les pleins) est en jaune et les zones délaissées (les vides) sont en bleu. La traversée du « collectif » est indiquée par des pointillés blancs. En regardant cette carte, nous avons l'impression de voir une nouvelle planète dans laquelle une mer, qui symbolise une mobilité continue, côtoie des îles. Si cette image à une ressemblance « plastique » avec les cartes psychogéographiques de Debord, elle s'en apparente également par le manque

¹⁰ <http://digilander.libero.it/stalkerlab/tarkowsky/manifesto/manifestFR.htm>. Consulté le 05/10/2015.

d'informations des coordonnées exactes des zones traversées. Un marcheur ne pourrait pas refaire le parcours de Stalker puisque cette carte efface tous repères géographiques, politiques ou touristiques associés aux représentations cartographiques des villes. Cette traduction visuelle est donc singulière et unique, comme l'expérience de la traversée collective qui l'a créée (Davila, p.139).

Il est intéressant de noter que Stalker ne se considère pas comme un collectif « artistique » (Entrevue avec Stalker, 2004, p.21). Paradoxalement, c'est dans le monde de l'art qu'il trouve des occasions, dont il se sert, afin de présenter ses idées et œuvres. En 1996, ils exposent « À travers les territoires actuels » sous la forme d'une installation. Cette œuvre comprend trois cartes peintes à la gouache de la traversée dans les territoires actuels. La première montre la zone nord de la ville, la seconde le centre et la dernière le sud. Elles sont chacune placées sur une table. Visuellement, elles sont similaires à « Planisfero Roma ». Une projection d'images et de vidéo des territoires les accompagne. Par contre, ces images en mouvement ne représentent pas et ne décrivent pas ce que les cartes montrent et ne fournissent aucune explication ou narration sur les zones traversées. Ce sont des fragments, souvent filmés pour de longues durées, qui rendent simplement visibles les territoires qui ont été arpentés. Davila qualifie cette installation « d'œuvre action » et « d'atlas performatif ». Il la compare aux cartes éclectiques telles que décrites par Stephano Boeri. Ces dernières ont « le projet de représenter le flux du temps dans le territoire concerné » c'est-à-dire qu'elles évoquent une mobilité en inscrivant une trace d'un passage dans le temps. Selon Davila, c'est justement une durée dans laquelle l'installation de Stalker nous plonge, puisqu'elle met en place différents documents, à caractères cartographiques, qui permet une lecture multiple et subjective au visiteur. Cette œuvre fonctionne donc comme une invitation à imaginer un déplacement. Le « collectif » invente et dynamise des espaces. Ces derniers sont ceux qui ont été arpentés et leurs traductions plastiques, comme la marche, reflètent une mobilité; celle de l'image en mouvement, prise au vif et celle des cartes peintes qui évoquent une circulation continue. Le visiteur de l'installation est lui-même invité à se perdre, à imaginer et à construire son propre itinéraire en faisant des liens

potentiels et subjectifs entre les cartes et les images en mouvement. Comme les territoires en devenir qu'il arpente, l'installation du Laboratoire Stalker traduit cette idée et expérience « d'entrevoir le devenir ».

Le fait que Stalker met en place une traduction plastique signifie aussi qu'une relation a eu lieu avec ces espaces et qu'elle a été ressentie et perçue grâce à une expérience singulière sur le terrain. Même si ces territoires actuels évoquent une face cachée et refoulée de la ville contemporaine, cette installation met en place une mémoire de la traversée. Cette dernière est certes volontairement imprécise et fragmentée, mais en donnant une visibilité et un « droit à l'existence » à ces territoires, elle leur crée aussi une potentielle histoire et identité. Pourtant, le Laboratoire ne cherche pas à définir ces deux éléments, c'est plutôt un espace de réflexion que les visiteurs de la galerie pourront tenter de combler. Dans le même ordre d'idée, on pourrait dire que l'action collective de Stalker et sa traduction plastique révèle des caractéristiques qui apparentent étrangement « les territoires actuels » aux lieux anthropologiques de Marc Augé. Comme des ruines à découvrir, ou, pour reprendre Robert Smithson, des terres que le temps a oubliées, les territoires actuels révèlent une vie dissimulée dans l'ombre des non-lieux qu'ils côtoient.

Figure 2.9
Planisfero Roma,
 Stalker, impression sur polyester,
 90 x 90cm, 1995



Figure 2.10
Photographie durant la marche autour de Rome,
 Stalker, octobre 1995



Figure 2.11
À travers les territoires actuels,
 Stalker, installation vidéo projection, diapositives,
 3 tables, 3 lampes électriques et 3 cartes, 1996



CHAPITRE 3

FRAGMENTS : D'UNE ÎLE À UNE AUTRE

En me basant sur de la recherche, des découvertes sur le terrain et l'espace numérique, mes œuvres entrent en relation directe avec des lieux visités dans l'espace urbain. Ces derniers ont souvent la particularité d'être en attente d'une transformation, d'être des interstices, ou des endroits de passages fonctionnels. Depuis quelque temps, je m'intéresse à explorer la topologie et la temporalité de tels endroits. Quelque part, il me semble que tout lieu construit et aménagé, donc une invention humaine, a une histoire, une rumeur, un mythe, un récit qui lui est spécifique. Ma méthodologie de travail est celle d'un arpenteur pseudo-sociologue des espaces. Le point de départ de mon exploration urbaine est la marche. Mes déplacements s'apparentent à une dérive; une observation et une recherche d'ambiances¹¹ dans des lieux qui peuvent être familiers ou inconnus. Cette approche me permet de faire des découvertes potentielles et de créer une relation subjective avec les endroits que je visite, qu'ils soient proches de mon lieu de résidence ou lointains, dans d'autres pays. Cet intérêt envers une lecture critique de l'espace est accompagné par la production, sur place, de traces qui prennent la forme de notes, dessins, photographies et d'esquisses de cartes. Ces éléments constituent une mémoire de mon passage et tentent de mettre en valeur des qualités spécifiques aux zones traversés ainsi que leurs potentiels liens avec d'autres endroits. Les traces recueillies sur le terrain sont ensuite reconstituées dans mon atelier, afin de créer une œuvre en rapport aux endroits visités.

¹¹ Dans la « Théorie de la dérive » (1956), Guy Debord définit la dérive comme : « une technique du passage hâtif à travers des ambiances variées ». Pour les situationnistes le mot *ambiance* se réfère à une atmosphère singulière qui peut être ressentie dans un lieu et qui donne à ce dernier une caractéristique et un attrait particulier. Dans ce chapitre l'utilisation du mot *ambiance* renvoie à cette notion situationniste.

3.1 Vers une pratique du non-lieu

Corée 2010. Dans le bus numéro 123 en direction nord vers la gare d'Ansan: je remarque, en regardant vers l'est, une cité qui surgit de nulle part. À chaque fois que je réemprunte cet itinéraire, les édifices semblent s'élever, depuis mon point de vue dans le bus, de quelques millimètres vers les nuages. En posant des questions dans mon entourage, j'apprends que ce projet de ville a débuté en 2003 et qu'il se terminera dans une dizaine d'années. On m'explique que cette nouvelle cité fait partie de la zone économique franche d'Incheon et a déjà un nom : Songdo, ou plus officiellement, Songdo International Business District. L'idée derrière ce projet est de créer un modèle idéal de la ville du futur, dans laquelle se mêlent écologie, super-fonctionnalité et hyper-connexion numérique. Aussi, on m'informe que l'objectif des investisseurs est de revendre ce concept de « ville intelligente » (Smart City) en Asie. Suite à ces informations, je décide de m'y rendre. Après m'être perdu et avoir changé plusieurs fois de transports, j'arrive sur une gigantesque plateforme bâtie sur la mer Jaune. Sur cette île construite de toutes pièces, des chantiers cohabitent avec des avenues presque désertes. À certains endroits émergent des gratte-ciels immaculés qui semblent être déjà habités. Certains d'entre eux sont entièrement consacrés aux grandes compagnies locales et internationales (par exemple Samsung, Kyobo, Fedex). À part les chantiers en construction qui créent un semblant de désordre, l'espace déjà bâti ressemble à une copie conforme d'une maquette où rien n'est laissé au hasard. En marchant, je croise l'histoire de Songdo : d'énormes images architecturales et des pancartes publicitaires qui vendent un futur avant sa concrétisation. Une des affiches m'informe que cette nouvelle ville est déjà directement reliée, grâce à un trajet d'une vingtaine de minutes sur un pont, à une autre île, tout aussi artificielle. Sur cette dernière jaillit une mégastructure connectée au monde : l'aéroport international d'Incheon. Il me semble alors que c'est justement en relation à cette connexion aéroportuaire que cette cité est créée. En conséquence, la notion de mobilité humaine ferait partie intégrante de cet énorme projet d'île-cité. Si je n'ai pris aucune photographie à Songdo, je conserve un souvenir ambigu de cette visite, entre fascination et répulsion, entre dépaysement et

déjà-vu, face à une invention urbaine qui se veut tellement globale, mobile et fonctionnelle.

Malgré toutes ces caractéristiques, mon expérience à Songdo a été profondément ancrée dans la marche, dans la découverte de cette cité en devenir, grâce à une exploration concrète à caractère empirique. La plupart des villes d'aujourd'hui se découvrent sans être parcourues physiquement. Elles peuvent être visualisées sur internet avec des outils comme « Google Maps ». En posant le piéton numérique de cette application sur la cartographie virtuelle d'une ville, on peut déambuler dans les rues tout en étant assis derrière son écran. Cette expérience visuelle et non empirique n'est toujours pas possible pour Songdo ou pour beaucoup d'autres villes de la planète, considérées en voie de développement. Malgré quelques tentatives en Europe, c'est depuis mon arrivée en 2011 dans l'inévitable géométrie de parallèles et de perpendiculaires de Montréal, que j'ai expérimenté cette manière de me rendre physiquement à une adresse tout en la pré-visualisant. Si les potentielles découvertes ont tendance à diminuer, il me semble qu'elles sont remplacées par une perception d'indifférence vis-à-vis de l'espace et du lieu. Comme le mentionne Augé, les images que nous pré-visualisons créent un univers de reconnaissance puisqu'elles fonctionnent comme un substitut de la connaissance (Augé, 1992, p.45).

Le souvenir de cette expérience particulière à Songdo m'a amené quelques années plus tard à me demander si il n'y aurait pas un rapport entre le méga-projet de cette île-cité, qui semble être un nulle part tout en étant un partout, et l'indifférence que m'évoque le visionnement de rues d'ici ou d'ailleurs depuis mon écran ? Si cette cité asiatique est vouée à la mobilité et à la compétitivité dans le système économique global, cette reconnaissance avant l'expérience concrète de l'espace ne représenterait-elle pas l'archétype relationnel des villes du futur ? Dans ce cas, est-ce que Songdo pourrait représenter un idéal d'un non-lieu concret ? Une sorte de laboratoire où s'invente un urbanisme à échelle planétaire ?

Marc Augé décrit le non-lieu en rapport à son aspect fonctionnel et à la relation spécifique et contractuelle qu'il crée avec ses utilisateurs. Mais avant d'arriver à cette conclusion, il définit le non-lieu comme un espace « qui ne peut se définir ni

comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique ». Cette négation théorique me paraît fascinante et me mène à une question qui me hante: comment un espace peut-il être ni relationnel, ni historique, ni identitaire, puisqu'il représente avant tout une invention humaine ? En reprenant des idées développées par Michel de Certeau (de Certeau, 1980 p.159) sur l'espace, Augé mentionne que les lieux et les non-lieux existent sous plusieurs formes dans l'espace urbain (Augé, 1992, p.101). Le non-lieu se manifesterait donc à échelle variable dans toutes sortes d'espaces bâtis et écrans que nous utilisons dans notre quotidien. Si Robert Smithson et le Laboratoire Stalker proposent un regard sur les lieux délaissés de la périphérie, Augé propose une lecture des lieux fonctionnels et contractuels qui envahissent l'espace urbain, allant des centres-villes, aux périphéries, et qui d'une certaine manière détruisent la notion traditionnelle de centre et de pourtours citadins.

En repensant au cas de Songdo, qui aurait toutes les caractéristiques d'un non-lieu, il me semble que cette transformation de l'espace urbain (et même rural), en relation directe avec le système économique global, est aussi renforcée par les réseaux de transport qui permettent une circulation rapide et une expérience désintéressée des lieux. Dans le même ordre d'idée, Augé mentionne que l'espace du voyageur serait un prototype du non-lieu (Augé, 1992, p.110) et il me semble que c'est justement dans ces interstices de l'expérience mobile, qu'émerge l'idée complète du non-lieu dans toute sa complexité, entre un ici et un ailleurs qui se vit dans un présent continu.

Cette notion du non-lieu me paraît être toujours d'actualité, spécifiquement à Montréal où ce type d'espace est clairement délimité et accessible. Durant mes déplacements, que ce soit dans le métro ou le bus, je réalise que pour explorer le non-lieu de la mobilité, il est nécessaire d'avoir un point de départ pour ma recherche. Cet endroit, au lieu d'être un interstice marginal, pourrait être une infrastructure primordiale dans le fonctionnement des villes actuelles; une sorte de générateur de l'uniformisation de l'espace et de l'expérience du voyage. Ces questionnements me mènent alors à l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal.

3.2 YUL: un univers en soi¹²

Le 15 janvier 2014, vers 17 h 28, j'effectue ma première visite à l'aéroport. En m'y rendant ni comme un voyageur, ni comme un employé, ni pour accueillir quelqu'un, un inconfort apparaît dès mes premiers pas dans la zone publique de l'aérogare. Cette dernière impose tellement un fonctionnement prédéterminé ; un chemin précis à parcourir pour une raison spécifique ; que s'y rendre sans avoir un autre objectif paraît ne faire aucun sens. Si cette architecture de déplacements parlait, elle m'aurait montré la sortie dès mon arrivée. Ce qu'elle dirait ressemblerait à un ordre, d'une sonorité mécanique, que j'aurai probablement exécuté. Cela dit, l'aérogare évoque, évidemment et avant tout, le début ou la fin d'un voyage. Dans les deux cas, la zone publique est un espace que les voyageurs doivent traverser; c'est un interstice consacré à l'efficacité de la mobilité des personnes.

Structure

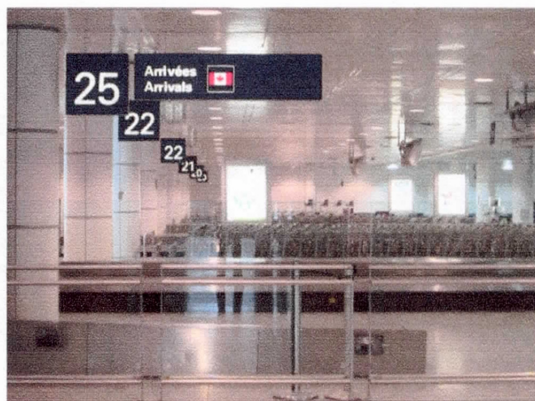


Figure 3.1: *Maquette pour un carnet*, p.2, 2016

¹² YUL est le nom de code de l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (Montréal-Trudeau) selon le système d'identification aéroportuaire à trois lettres de l'Association internationale du transport aérien (AITA)

L'aménagement intérieur est dénué de toutes décorations qui pourraient ralentir ou prêter à confusion ses utilisateurs. Cet édifice de parcours ressemble à un squelette inorganique en constante mutation. Son objectif, ou plutôt son obsession est de raccourcir le temps. Pour les voyageurs, la traversée de cet espace se vit donc dans un présent continu qui se mesure par la durée nécessaire (affichée sur les écrans d'information) afin de transiter d'un point à un autre. Du point de vue de cette structure de la mobilité, on peut imaginer que l'itinéraire, dans sa forme la plus perfectionnée, serait une ligne droite, express, depuis la porte d'entrée de l'aérogare jusqu'à celle de l'embarquement, ou vice versa. Dans le même ordre d'idées, la zone publique du terminal crée les premiers rapports contractuels avec ses utilisateurs. C'est ici qu'est accordée toute autorisation d'accès dans l'espace du voyage, donc du passage de la frontière « sécurisée ». Que ce soit pour l'entrée ou la sortie de cet environnement, le « rapport contractuel » s'effectue par une vérification de l'identité des voyageurs : ils deviendront des passagers dans le cas du départ et récupéreront leur individualité dans le cas de l'arrivée.

Repères

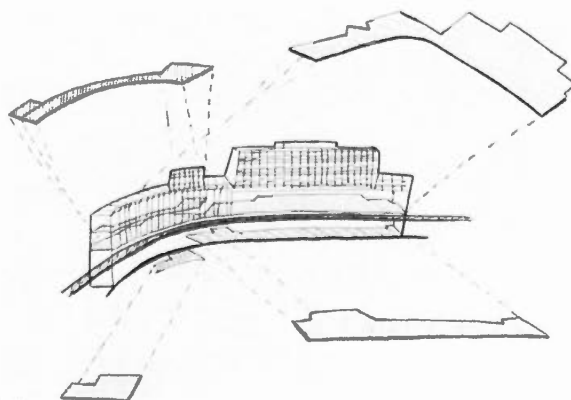


Figure 3.2: *Maquette pour un carnet*, p.4, 2016

N'ayant pas de plan spécifique, je décide alors de parcourir la zone publique de l'aérogare. En déambulant, j'observe l'architecture, lis les différentes enseignes lumineuses, consulte les brochures touristiques et les écrans de destinations tout en me remémorant d'autres aérogares, qui semblent toutes se ressembler. Ma curiosité ainsi que mon désir de tout voir, de tout analyser et de tout mémoriser me fait

penser au flâneur baudelairien. Ce dernier était un témoin qui observait les changements urbains et la transformation de la vie quotidienne de son époque afin d'extraire ce que Baudelaire appelait la modernité¹³. Pour ma part en tant que témoin du XXI^e siècle, c'est le non-lieu, cette conséquence de ce qu'Augé nomme la surmodernité¹⁴, que je tente d'appréhender. Cette dernière s'ancre dans une époque postindustrielle où la compétitivité et le capitalisme sont devenus un *statu quo*. Après avoir sillonné les quatre étages accessibles de la zone publique, je me rends à l'hôtel Marriott qui fait physiquement partie du terminal. Des fauteuils occupent un long corridor. Je m'installe, sors mon carnet et dessine de mémoire mon itinéraire tout en marquant différents objets dignes d'intérêt (ascenseurs, écrans, corridors, meubles, etc.). En effectuant ce dessin, je réalise que mes pas ne font que contourner l'ordre géométrique qui règne dans cet espace. En plus de cette organisation concrète, typique des non-lieux, s'ajoutent dans mes notes quelques mots (zone internationale) et des idéogrammes (symboles pour les toilettes ou pour les kiosques d'information) mémorisés durant ma marche. Ces derniers me servent de points de repère et me permettent de retracer mes pas sur papier.

Vitrine



Figure 3.3 : *Maquette pour un carnet*, p.6, 2016

¹³ Dans « Le peintre de la vie moderne » (1863) Baudelaire définit la modernité comme « le transitoire, le fugitif, le contingent, la moitié de l'art, dont l'autre moitié est l'éternel et l'immuable »

¹⁴ Marc Augé définit la surmodernité comme une époque fondée sur l'excès événementiel, la surabondance spatiale et l'individualisation des références

Selon Marc Augé, ces « textes », qu'il qualifie de « mode d'emploi » (Augé, 1992, p.121), mettent en place une inévitable relation avec l'aérogare puisque les informations, directions et interdictions sur les pancartes et enseignes dirigent les déplacements des utilisateurs. À cela se joignent les voix diffusées par haut-parleurs, qui transmettent des informations spécifiques. Tout est conçu pour une lecture fonctionnelle et lisible de l'espace qui, paradoxalement, empêche toute observation concrète. En plus de l'influence des textes, s'ajoute celle des images touristiques et publicitaires. Dans le contexte de l'aéroport, ces dernières créent un voyage imaginaire avant qu'il n'ait lieu. Face à ces représentations de désirs, les personnes aperçoivent leur image idéale dans des lieux *exotiques*. De plus, ce pouvoir des images fonctionne aussi pour la ville d'arrivée puisque Montréal est mise en scène dans l'aérogare, grâce à divers médiums (affiches, écrans numériques, brochures), comme un centre urbain attractif, culturel et unique. Ces visuels créent une identité et une sorte d'image de marque de la ville d'arrivée. Ce spectacle dévoile toute une économie de loisirs et de consommation qui transforme le passé (proche ou lointain) en une théâtralité ancrée dans un ici et maintenant. C'est ainsi que l'aérogare devient la vitrine de la ville et par extension de la région où elle se situe physiquement.

D é t o u r

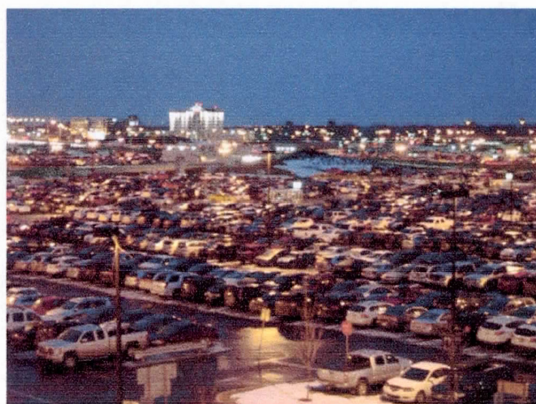


Figure 3.4 : *Maquette pour un carnet*, p.8, 2016

Après avoir terminé mon dessin-schématique¹⁵, j'emprunte un corridor surélevé qui me mène au dernier étage d'un édifice de stationnement. En regardant vers le nord, je découvre une vue panoramique de l'aérogare. En me retournant vers le sud et en avançant d'une dizaine de mètres surgit une vision de « parkings » illuminés qui s'étalent sans fin. De retour au rez-de-chaussée du terminal, je divise sur un papier mes déplacements en trois zones : l'ancienne aérogare, la nouvelle aérogare qui inclut l'hôtel et l'édifice de stationnement. En comparaison avec d'autres aéroports internationaux, YUL me semble avoir une échelle moyenne, presque « humaine » et surtout accessible. Il s'avère donc être un espace d'intérêt pour la déambulation et pour l'exploration de la notion d'un non-lieu de la mobilité. Quelques instants plus tard, j'embarque dans le bus numéro 747, en direction vers Montréal. Un avion décolle.

Cycles

Suite à cette première visite, d'autres ont lieu dans la zone publique de l'aérogare à des intervalles irréguliers, qui peuvent être de deux fois par semaine à une fois tout les mois. Dans la « Théorie de la dérive » (1956), Guy Debord mentionne que la méfiance doit être utilisée par rapport aux « premières attirances psychogéographiques » puisqu'elles risquent de créer une routine de déplacement. C'est justement cette habitude et familiarité avec l'espace que j'essaie d'éviter afin que chaque déambulation apparaisse comme une nouvelle découverte, d'où le besoin de conserver des écarts entre mes explorations. Aussi, étant donné que l'espace d'intérieur (donc limité par des murs) de l'aérogare réduit tout hasard ou spontanéité à un minimum, c'est en arpentant le terminal avec en tête ce que Debord appelle le « sentiment de la dérive » (Berreby, 1985, p.315), c'est-à-dire en construisant mes propres règles de jeu, que le non-lieu, son architecture et son mode d'emploi, se dévoile. Cette manière de faire me permet aussi de confronter l'ordre et la fonctionnalité de cet espace, non pour ignorer ces caractéristiques, mais

¹⁵ Ces dessins tracent rapidement mes déplacements, les traits essentiels de l'espace traversé tout en tentant de marquer la disposition d'éléments dignes d'intérêt

au contraire pour m'en inspirer. Comme le mentionne Robert Smithson dans « Entropy and the New Monuments » (1966), il y aurait quelque chose de stimulant à dégager de l'ennui et de l'insipidité des architectures fonctionnelles (Flam, 1996, p.13).

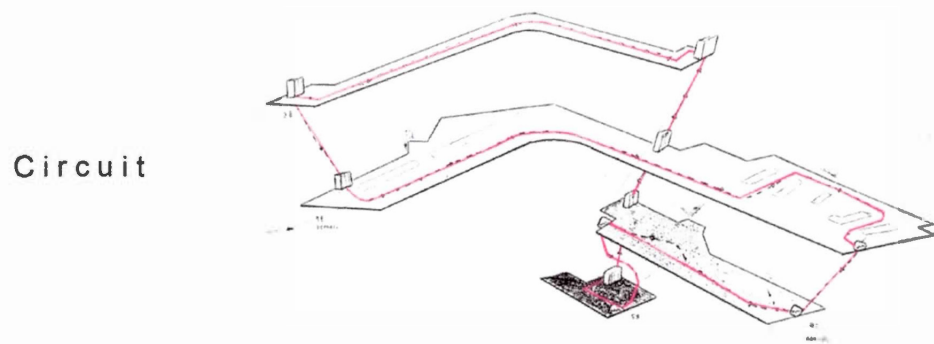


Figure 3.5 : *Maquette pour un carnet*, p.10, 2016

En me fondant sur les idées mentionnées ci-dessus et afin d'appréhender le plus possible cet espace dans sa totalité, je crée un itinéraire qui permet de circuler du sous-sol jusqu'au deuxième étage sans interruption. Ce circuit peut se répéter à l'infini, et a surtout la particularité de contredire la logique fonctionnelle de l'aéroport, puisqu'il ne produit rien de plus qu'un chemin qui tourne en rond. Ce parcours me permet aussi de m'orienter durant mes déplacements afin de me désorienter et rentrer en contact avec ce que les surréalistes nomment la partie « inconsciente de l'espace urbain » (Careri, 2002, p.92), qui dans mon cas, s'applique à un espace clairement délimité par des murs. Cependant, loin de toutes rêveries (à part dans les moments de fatigue), cette tactique me permet surtout de me préparer à « voir » le non-lieu et à dériver physiquement ou mentalement en dehors de mon circuit.

Extension



Figure 3.6 : *Maquette pour un carnet*, p. 12, 2016

Concrètement et de manière cartographique, la zone publique du terminal côtoie d'autres zones ayant un lien fonctionnel avec des ailleurs: une zone internationale, une zone transfrontalière (à destination des États-Unis) et une zone nationale. Tous ces secteurs forment l'aérogare. Cette dernière n'est qu'un élément parmi d'autres implanté dans une gigantesque infrastructure aéroportuaire dont l'emprise crée une sorte de rectangle d'environ 5 km par 2.7 km. Ce vaste terrain a donc une frontière terrestre nettement définie. De plus, il ne dépend pas de son environnement immédiat ni des agglomérations adjacentes : il a une autonomie administrative et physique qui le relie directement à d'autres structures de mobilité, dans des territoires éloignés. En conséquence, et malgré cette relation intense avec des ailleurs, le territoire de l'aéroport est inévitablement un centre économique majeur. Dans une brochure numérique intitulée « Montréal-Trudeau – 70 ans de succès¹⁶ », publiée par Aéroports de Montréal et datée du 3 septembre 2011, les auteurs mentionnent que l'aéroport est un générateur de commerce, de tourisme et de développement économique local. Ils indiquent que 250 entreprises sont actives sur le site de l'aéroport et que ces dernières produisent près de 53000 emplois, dont 28000 en lien direct avec Montréal-Trudeau. En conclusion, ils ajoutent que YUL représente « près de 4 % du produit intérieur brut (PIB) du Grand Montréal ».

¹⁶ <http://www.admtl.com/fr/node/8181>. Consulté le 07/12/2015.

Centre



Figure 3.7 : *Maquette pour un carnet*, p.14, 2016

Dans le même ordre d'idées, on peut dire que ce pouvoir économique accorde à l'aéroport un rôle similaire à un centre urbain d'influence et d'envergure. Au début du XX^{ème} siècle, la mobilité aérienne suscite une telle réflexion sur la transformation des villes, que les urbanistes, architectes et ingénieurs se mettent à concevoir la future « aéroport-ville » dans le centre des cités pour réduire les distances et concentrer le plus d'activités commerciales dans un espace restreint (Roseau, 2012, p.7). Plus récemment, Paul Virilio rêve la ville de l'avenir comme « une sorte de plate-forme logistique » dont l'aéroport, après le port et la gare, serait le modèle réduit. Selon Virilio, ces infrastructures de la mobilité humaine et des marchandises représenteront même les futurs centres-villes (Virilio, 2012, p.13). Vu que l'aérogare de Montréal-Trudeau est le cœur visible de cette complexe structure - puisqu'elle est le pôle par où transitent les personnes, les marchandises, et les employés – elle peut être considérée comme le centre-ville vivant de « l'aéroport-ville ». Mais comme tout centre urbain, ne doit-elle pas dépendre d'une multitude d'infrastructures, à la présence discrète et périphérique, qui lui permettent de fonctionner ?

Contour

En consultant une carte, je réalise que tout un univers entoure l'aéroport. Cela m'amène à m'interroger sur la relation que ces espaces limitrophes pourraient avoir

avec l'aérogare. En traçant des lignes sur une carte, je déduis que les routes qui longent la frontière de l'aéroport paraissent, tout comme la zone publique du terminal, accessibles à tout un chacun. Il me semble aussi que parcourir cette frontière terrestre pourrait être une extension de mes déplacements et de mon expérience dans le terminal, puisque ces zones - à découvrir - devraient constituer un prolongement local de l'activité du terminal. C'est donc en continuant l'expérience de la zone publique; en prenant la position d'un arpenteur pseudo-sociologue des espaces; que je décide de contourner la frontière terrestre de l'aéroport.

Zones



Figure 3.8 : *Maquette pour un carnet*, p. 16, 2016

Sans compter les retours, au total quatre marches me permettent de contourner cette frontière. La première débute le 27 avril 2015 depuis l'aérogare et longe l'aéroport en direction nord-ouest. Les autres continuent ce parcours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Leur durée varie entre cinq à neuf heures dépendamment des distances et ambiances parcourues. Les éléments traversés varient, entre autres: autoroutes, zones de stationnement, clubs de golf, entrepôts et débarquement de marchandises, compagnies de transport et de réparation, lacs et conduits pour la fonte de neiges, zones délaissées, bois aux marécages impénétrables, une zone résidentielle, un parc pour les observateurs d'avions, et bien sur des hôtels. Contrairement à l'ailleurs évoqué par l'aérogare, c'est l'extension locale, terrestre et tentaculaire de YUL qui apparait en arpentant cette frontière. Les espaces limitrophes de Montréal-Trudeau ont une fonctionnalité

tellement spécifique (transports, services, technologie) qu'ils ne semblent être utilisés que par leurs employés ou leurs rares clients. L'aménagement bâti a aussi un aspect ordonné et uniforme, renforcé par des paysages insipides qui se répètent continuellement. Même certains endroits, qui donnent l'impression de se détacher des caractéristiques mentionnées ci-dessus, comme les chantiers, les sites abandonnés ou une rue qui sert de pause pour les travailleurs, semblent, de part leur présence, ou latente utilisation, totalement connectés à Montréal-Trudeau.

Lectures



Figure 3.9 : *Maquette pour un carnet*, p.18, 2016

Cette uniformisation de l'espace n'empêche pas l'existence de différentes ambiances qui sont suggérées par des éléments croisés durant mes marches. Par exemple, un tableau où se placent un poteau électrique, un bâtiment et une canalisation. Pourtant, c'est toujours en référence à des textes et des idéogrammes que ces espaces se présentent, s'utilisent, s'imaginent et, donc, existent. Par exemple, une rue qui longe la bordure sud de Montréal-Trudeau dessert plusieurs bureaux de compagnies de services en relation à l'aviation. Ces dernières sont toutes situées dans une même rue, un peu comme on classe des livres de même thématique dans une même rangée. En suivant cette ligne droite, chaque dizaine de mètres, il y a sur une enseigne; le nom et logo d'une compagnie (Aviation Etcetera, Air Creebec, Skyservice etc.). Quelque part, il semble que cette rue déserte existe qu'en rapport à ces toponymes qui engendrent une lecture rationnelle de l'espace. En se fondant sur une enseigne d'un motel situé sur une autoroute, les auteurs de

« Learning From Las Vegas » mentionnent que ce type de visuels, qu'ils assimilent aux écriteaux dans les aéroports, mettent en place une architecture de communication qui, dans son essence, est anti-spatiale puisque ces éléments visuels remplacent toute possible perception de l'espace et du paysage. (Venturi, Brown et Izenour, 1972, p.8). Cette notion « d'architecture de communication » ressemble étrangement à celle du « mode d'emploi » d'Augé, puisque tous deux créent un rapport d'utilisateur-client avec l'espace.

Flux



Figure 3.10 : *Maquette pour un carnet*, p.20, 2016

Ce manque de relation et d'identité organique entre le paysage et les personnes est aussi renforcé par l'absence de caractéristiques historiques, puisqu'en traversant ces espaces limitrophes de YUL, rares sont les références au passé. Quand on en croise, elles renvoient souvent à l'histoire de l'aviation. Cette dernière est symbolisée par des noms de rues dédiées à des aviateurs — pionniers du Québec et du Canada (Rue Romeo Vachon¹⁷, Rue Hervé Saint-Martin¹⁸). Dans d'autres cas, elles font

¹⁷ Hervé Saint-Martin (1897 – 1939) a été le premier pilote du courrier aérien entre Montréal et Toronto. Il s'est aussi distingué dans le transport des touristes dans les Laurentides. Il perdit la vie en 1939 au cours de l'une des rares envolées où il n'était pas aux commandes. <http://aero.aerovision.org/herve-st-martin>. Consulté 23/05/2014.

¹⁸ Roméo Vachon (1898-1954) est le plus connu des membres de la célèbre famille de pilotes de brousse *The Flying Vachons*. A partir de 1932, il débute une carrière administrateur qui le mènera en 1944, à participer à la Conférence de Chicago qui fonde l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. <http://aero.aerovision.org/les-freres-vachon>. Consulté le 21/05/2014.

références à un spectacle, par exemple dans un parc nommé en hommage à l'aviateur et photographe aérien Jacques de Lesseps¹⁹. Dans celui-ci se mêlent un point de vue sur les pistes de l'aéroport ainsi que différentes pancartes qui contiennent des écrits et visuels informatifs en rapport avec Lesseps, le territoire de YUL et les différents types d'avions qui décollent et atterrissent. Cette mise en scène crée une sorte de tourisme aéroportuaire qui mêle les exploits écrits et imageries aériennes de l'aviateur du début du XXe siècle et les visiteurs et photographes passionnés d'aéronefs et d'aéroports du XXIe siècle.

Mesures



Figure 3.11 : *Maquette pour un carnet*, p.22, 2016

Le temps dans ces espaces limitrophes de YUL se vit au présent. Il se mesure par une durée à caractère fonctionnelle qui dépend de Montréal-Trudeau, que ce soit pour le déplacement de marchandises, le stationnement pour les automobilistes, ou une nuit dans un hôtel. Dans le même ordre d'idées, on peut dire que YUL est l'horloge, au présent, de ses zones adjacentes. Ces dernières, comme l'aérogare, ne laissent aucune place au passé puisqu'elles fonctionnent en rapport à des ailleurs

¹⁹Jacques de Lesseps (1883 – 1927) à été, en 1910, le premier pilote à survoler la ville de Montréal. En 1926, de Lesseps est nommé directeur d'exploitation et chef-pilote de la Compagnie Aérienne Franco-Canadienne. Cette dernière avait pour objectif de réaliser un relevé aérien de la péninsule gaspésienne. En 1927, de Lesseps disparaît lors d'un vol au dessus du golf du Saint-Laurent. http://www.aerovision.org/dt_team/test-1/. Consulté le 23/05/2014.

et à un futur proche ancré dans un présent continu. On peut donc dire qu'à cause de leurs caractéristiques super-fonctionnelles, de leur rapport identitaire et relationnel d'utilisateurs-client et de leur existence complètement dépendante de YUL que ces espaces pourraient être placés très haut sur une échelle de non-lieux.

3.3 Esquisses vivantes

Dans « Towards the Development of an Air Terminal Site » (1967) Robert Smithson mentionne qu'un site est un médium de travail²⁰. Dans ma « pratique » artistique, certaines recherches sont effectuées à distance (consultation de documents, internet) mais ne peuvent remplacer l'expérience de terrain. Cette dernière me paraît primordiale puisqu'elle précède et guide toute mon approche afin de produire une œuvre plastique. En conséquence, et en me fondant sur Smithson, je considère que les espaces parcourus de la zone aéroportuaire représentent un inévitable outil de réflexion, d'observation et d'inspiration. Ils sont donc, avec la marche, mon principal médium de travail.

A c t i o n (1)

Cet intérêt pour une recherche heuristique à caractère empirique transforme le territoire accessible de l'aéroport en un « atelier » provisoire et mobile. Durant mes déplacements, des photographies, courtes vidéos²¹, notes, croquis et des plans sont réalisés sur le vif, de manière spontanée. Deux tendances de travail se démarquent dépendamment du contexte parcouru ; une à l'intérieur de l'aérogare et une autre à l'extérieur (autour du territoire aéroportuaire). Dans le premier cas, mes traces dépendent d'un espace délimité par une architecture d'intérieur. La dérive telle que

²⁰ « Remote places such as the Pine Barrens of New Jersey and the frozen wastes of the South Poles could be coordinated by art forms that would use the actual land as a medium » (Flam, 1996, p.56)

²¹ Les photographies et vidéos sont réalisées avec un appareil photo numérique Canon IXUS 300 HS

décrite par Debord devient un moyen d'exploration, dans une structure bâtie et restreinte, qui, de par son aménagement, rejette tout déplacement sans utilité. Les visuels et notes tentent de montrer et de cartographier cet espace, en se fondant sur le circuit qui permet de déambuler dans tout les étages accessibles de la zone publique (voir figure 3.5, p.58). Différents éléments typiques de ce non-lieu me servent aussi de points de repère, d'inspiration et deviennent, durant mes déplacements, des pauses propices à la déambulation mentale. Trois exemples sélectionnés parmi d'autres décrivent ci-dessous ce processus.

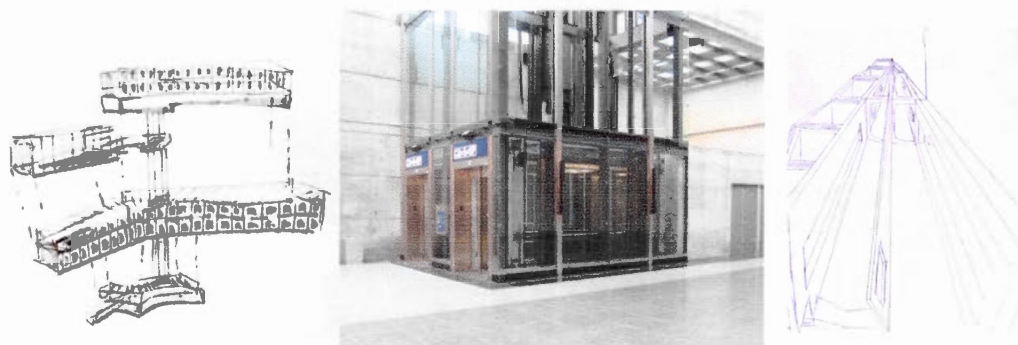


Figure 3.12 : *Ascenseur*, 2014

Le premier s'intéresse à un élément de l'architecture fonctionnelle. Il se fonde sur un nouvel ascenseur qui a la particularité de joindre les quatre étages accessibles de la zone publique. Des photographies, dessins et notes esquissent sa position centrale vis-à-vis de mon circuit dans la zone publique. Malgré son inévitable présence, cet ascenseur de verre semble peu utilisé. Comme un outil dissimulé, il devient, en attendant sa potentielle utilisation, l'axe des flux sans objectifs. Le deuxième exemple s'inspire du tableau des départs et des arrivées. Cet objet informatif, typique des structures de la mobilité, évoque des notions en rapport au tourisme et à la géographie. En observant ces écrans, les toponymes se mutent en des cartographies imaginaires où le non-lieu (Montréal-Trudeau) côtoie physiquement celui des destinations touristiques les plus desservies depuis Montréal (Cancun,

Punta Cana)²². Je réalise des annotations et photographie les écrans afin de conserver une trace de cette idée-image. Le troisième exemple est un dessin-schématique, réalisé en marchant, qui marque toutes les pancartes signalétiques qui apparaît sur mon chemin, comme « Départs internationaux », « Arrivés A » ou « Correspondances ». Cette cartographie d'excès signalétiques déjoue la lisibilité du mode d'emploi de l'aéroport et sa logique de parcours rationnels en les remplaçant par une invitation à se perdre dans la zone publique. D'autres esquisses, en rapport avec des notions d'architecture fonctionnelle, de mobilité, de géographie et de tourisme ont été réalisées. Elles créent une sorte de maquette pour un journal de pratique de la zone publique qui tente de mettre en valeur ce que cet espace peut évoquer au-delà de son caractère fonctionnel et invisible.

Action (2)



Figure 3.13 : *Esquisse de carte, 2015*

Étant donné que l'espace du terminal est clairement défini et que j'ai mis en place un circuit afin de l'appréhender, je ne réalise aucune préparation avant de l'arpenter. Cependant, dans le cas des marches en extérieur, des cartes, qu'elles soient en papier ou numériques, sont consultées. Elles me permettent de trouver un point de départ pour mes parcours et surtout d'étudier l'aménagement urbain afin de fixer les

²² Le choix des destinations touristiques les plus desservies est basé sur la liste de destinations internationales pour l'hiver 2014 (octobre à mars) sur le site internet d'Aéroports de Montréal. <http://www.admtl.com/fr/vols/destinations-directes/international>. Consulté le 21/01/2014.

rues et zones qui contournent la frontière de l'aéroport. Sur la carte, cette dernière est symbolisée par une ligne contrastée. Concrètement, c'est une barrière métallique qui marque la limite du territoire aéroportuaire. Une fois que les terrains d'intérêts et leurs fonctions potentielles (zone des hôtels, zone du terrain de golf, zone des stationnements, etc.) sont délimités, ils sont notés et dessinés. Cette esquisse de carte est pliable et me sert de mémoire du travail préparatif et de guide (au besoin) durant mon itinéraire afin de longer le plus possible la bordure métallique. Ce document n'est toutefois pas définitif dans le sens où il n'est jamais suivi à la lettre, le contexte réel révélant souvent des surprises (par exemple des impasses ou au contraire des brèches qui permettent de passer d'une zone à une autre). D'une manière similaire à ma démarche dans la zone publique, les visuels et notes réalisés durant mes marches servent à cartographier aussi bien mes déplacements que l'environnement. Ils représentent, comme dans le terminal, une suite imagée qui s'apparente à des récits visuels. Ces derniers organisent mes passages à travers les lieux. Ils mettent alors en place une pratique du non-lieu qui tente de poser un regard sur les caractéristiques de l'aéroport. Ces dernières sont reliées aux notions de frontière, de globalisation, d'anonymat, d'uniformisation de l'espace et d'expérience du voyage. Aussi et par extension, cela crée un rapport direct avec une multitude de champs, par exemple le tourisme, la géographie, l'urbanisme ou l'architecture.

Contrairement à l'aérogare, la durée des déambulations extérieures est beaucoup plus longue²³ et souvent un retour à un endroit d'intérêt nécessite du temps. Ceci entraîne une attention particulière à l'espace et surtout à sa documentation. Par exemple, en arpentant une zone d'intérêt, une plus grande importance est accordée à la prise de photographies à des intervalles qui peuvent être assez régulier. Un rythme se met en place entre mes pas et le déclencheur de l'appareil photographique. Dans des zones moins attirantes, quelques photographies suffisent, principalement par souci de conserver une suite visuelle de mon itinéraire. Toutes

²³ Une vingtaine de minutes pour un tour complet dans la zone publique versus cinq heures de marche en moyenne pour les espaces extérieurs

ces images sont spontanées et ne font qu'appréhender ce qui est parcouru. À cela s'ajoutent des vidéos qui sont réalisées de la même manière, sur le vif, et souvent même en marchant. Aussi afin de réactualiser mes esquisses-cartes, des notes sont ajoutées durant mes déplacements. D'une manière similaire à la zone publique, des points de repère sont aussi marqués. Ils peuvent être rangés en trois catégories. Dans la première, ils évoquent des déchirures dans le paysage uniforme traversé : une masse de boue séchée et de pierre qui forme une colline à grimper afin d'avoir un point de vue, ou un trou dans un grillage qui permet un raccourci. Dans la deuxième catégorie, ils peuvent suggérer des liens, qu'ils soient concrets ou imaginaires, entre des lieux. Par exemple, derrière l'édifice de stationnement connecté à l'aérogare, existent des élévations décoratives en gazon. Ces formes sinueuses, vertes et nettement délimitées ont une particulière ressemblance aux terrains de golf, croisés autour du territoire de YUL, ainsi, qu'à la publicité d'une compagnie d'aviation, située dans un stationnement extérieur, dont le visuel montre un paysage ondulant et *exotique* de Fort Lauderdale, en Floride. Ces analogies visuelles créent des récits de terrains hybrides qui s'inventent durant mes déplacements.



Figure 3.14 : Golf, 2015

Aussi, les points de repère sont des éléments qui se croisent assez fréquemment, par exemple les écriteaux d'interdits ou de « bienvenue à Dorval », et, entre autres l'inévitable radar aéroportuaire. Ce dernier est visible de la plupart des côtés du rectangle que forme le territoire de Montréal-Trudeau. Étant donné que cet

observateur du ciel apparait souvent dans mes images, il devient un pôle terrestre d'orientation, l'équivalent du centre d'une boussole.

Action (3)

Une fois de retour à Montréal, les différents documents réalisés à l'aéroport sont reconstitués dans mon atelier. Ce travail est principalement de l'organisation. Des fichiers numériques sont créés et nommés par date et par zone d'intérêt afin de placer les images photographiques et vidéographiques. Pour les matériaux réalisés à la main, ils sont aussi rassemblés de manière chronologique et spatiale. Ils sont reliés par une broche ou accrochés au mur avec une punaise. Aucune retouche sur ces documents n'est réalisée, c'est plutôt d'autres esquisses, post-expériences, qui tenteront de les compléter.

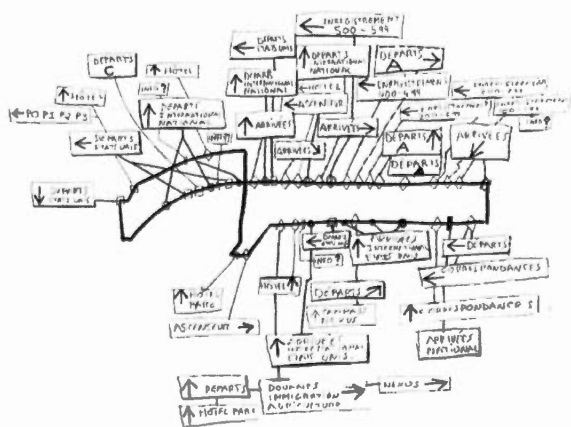


Figure 3.15 : Esquisse pour une affiche, 2015

Par exemple, dans le cas du matériau réalisé dans la zone publique, des maquettes qui fonctionnent par thématiques (tourisme, mobilité etc.) mettent en forme la dérive mentale ou physique qui a été réalisée. Ces images sont principalement reproduites de manière numérique dans l'objectif d'une potentielle impression sous forme d'affiches. Pour les parcours en extérieur, l'itinéraire est directement redessiné de mémoire, sur un papier, le jour même où il a été effectué. D'une manière similaire aux petites esquisses de cartes de préparation, les zones traversées et les points de repère sont dessinés et notés. Contrairement aux esquisses préparatoires, ces cartographies sont subjectives et reflètent le souvenir fragmenté d'une expérience. D'une manière similaire, on peut dire que toutes les traces réalisées aussi bien à l'aéroport qu'à la suite d'une visite dans ce dernier, sont une mémoire d'une expérience dans le non-lieu. À cela s'ajoutent et se mêlent des courts textes, notes, et photographies réalisés durant mes déplacements quotidiens dans la ville de Montréal. Ces matériaux sont un travail d'exploration continu en rapport avec l'espace urbain. Dans le cadre de cette maîtrise, ils jouent un rôle primordial dans le développement de ma réflexion et ma tentative d'appréhender concrètement l'idée du non-lieu, ainsi que des notions qui lui sont directement reliées, comme l'urbanisme, le tourisme ou la mobilité²⁴. La totalité des éléments mentionnés si dessus, créent une complexe documentation qui s'apparente à une archive personnelle et rhizomique, dans laquelle chaque élément a la même importance qu'un autre. Toutes les traces, qu'elles soient d'intérêt ou inutilisables (images floues, gribouillages illisibles) sont conservés. En consultant les divers documents, je réalise que de nouveaux récits visuels, post-expériences, peuvent être constamment réinventés. Ces derniers se fondent sur des liens, qui peuvent être des analogies ou des contradictions visuelles et conceptuelles, en rapport à l'espace parcouru. Dans le même ordre d'idées, à part leurs qualités mémorielles et leur tentative de cartographier l'espace et mes déplacements, on peut dire que ces documents ont aussi un caractère performatif puisqu'ils recréent mes déambulations tout en permettant d'en imaginer des nouveaux. Bien que ces traces se réfèrent à une

²⁴ Deux de ces courts textes ainsi que des images sont présentés dans le premier chapitre comme les notes et photographies de z.b

expérience qui à eu lieu, leur lecture et constante mise à jour les ancre dans une mémoire qui se réinvente au présent. Aussi, malgré un certain souci à ordonner mes traces de manière chronologique et spatiale (aérogare, zones en extérieurs), cette archive reste fluide dans le sens où elle déjoue toute classification de documents de manière définitive. Cette complexe documentation me semble donc être une esquisse vivante qui reflète les caractéristiques éphémères de l'acte de : « marcher, penser, créer ».²⁵

3.4 Portraits d'espaces

En arpentant YUL, il m'est évident que l'absence de caractéristiques historiques, identitaires et relationnelles qui définissent un non-lieu est forte. Toutefois, l'accumulation de matériaux durant et après mes marches tente de mettre en place une relation singulière, à caractère ludique et pseudo-sociologique, avec le territoire aéroportuaire. Cette perception est renforcée par des objets, des constructions humaines, croisés durant mes marches qui deviennent des points de repères, qu'ils soient éphémères ou permanents. Dans les deux cas, ils créent une mémoire symbolique qui me permet de délimiter des zones ou des ambiances spécifiques. Ils forment alors des fragments de territoires. Ces derniers ainsi que les récits visuels qui les cartographient organisent un souvenir de mes déplacements dans l'espace. D'après Bernard Levy, la mémoire, ainsi que le souvenir, ont la particularité de créer une dimension affective, à caractère existentiel, avec les lieux dont elle se réfère. Elles auraient même le pouvoir de transformer la perception du non-lieu:

[...] du moment où un non-lieu acquiert une certaine charge mémorielle, une mémoire reliée au vécu, il accumule une charge existentielle, identitaire et

²⁵ Inspiré du titre de l'ouvrage de Thierry Davila « *Marcher, Créer : Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXe siècle* », Les Éditions du Regard, Paris, 2007

symbolique qui est susceptible de le faire passer au stade de lieu (Levy, 2008, p.67).

Les récits visuels, qui constituent une mémoire de mon expérience à Montréal-Trudeau, auraient donc le potentiel de créer du lieu dans le non-lieu. En plaçant ces fragments de vécu sur une carte de YUL, je réalise qu'ils forment de petites zones d'intérêts, qui semblent toujours mener à d'autres. De manière métaphorique, tout en pensant aux cartographies de Stalker et de Guy Debord, il me semble que ces morceaux de territoires s'apparentent à des îles; des concentrés d'ambiances dans un espace terrestre fluide, voué à la mobilité aérienne. D'un autre point de vue, de par leur insularité et donc la possibilité de les cartographier « totalement », les îles ont été un « outil » d'intérêt aux géographes, du moyen âge à la renaissance, puisqu'elles leur ont permis de fragmenter le réel afin de le décrire et le définir (Lestringant, 2002, p.14). Paradoxalement, les cartographes attribuaient à ces morceaux de terre des caractéristiques qui se fondent dans l'imaginaire ou même le rêve. Comme le mentionne Frank Lestringant : « Nul hasard si l'Utopie, cette création de la Renaissance, est une île ». Ces différentes idées, en rapport avec le territoire, la cartographie, le récit et la mémoire, me mènent au titre de mon projet de création : « Fragments : d'une île à une autre ».

L'objectif de cette œuvre, à exposer, n'est pas de présenter une documentation d'une expérience, mais de tenter de mettre en place une traduction de cette dernière, à travers un dispositif artistique. Étant donné que les fragments de territoire et les récits visuels représentent une invention qui s'ancre dans la découverte d'un terrain, leur traduction consiste en une autre invention qui se crée en visionnant les différents éléments qui constituent l'œuvre exposée. Comme le mentionne Michel de Certeau « tout récit est un récit de voyage - une pratique de l'espace » (de Certeau, 1980 p.174) et en conséquence, l'espace est un lieu de pratique et donc de vécu. Aussi, en plus du potentiel de narrer, les récits ont la caractéristique de réinterprétation puisqu'ils « [...] effectuent [...] un travail qui incessamment transforme des lieux en espaces ou des espaces en lieux » (de Certeau, 1980 p.174). En m'appropriant cette notion, les divers éléments de cette œuvre

deviennent des portraits d'espaces ; des générateurs de nouveaux récits qui mettent en valeur l'espace aéroportuaire et sa possible transformation en une série de lieux. En inventant ma propre géographie, mon défi dans ce projet, est non seulement d'appréhender l'aéroport comme un lieu de possibilités créatives, mais aussi de permettre au lecteur du mémoire, et, au visiteur de l'exposition de dériver dans cet urbanisme fonctionnel à échelle planétaire.

A c t i o n (4)

Concrètement, l'œuvre à exposer consiste en trois parties. La première est une carte placée au sol, d'environ 2.50m x 2.50m. Elle englobe la totalité du territoire parcouru à l'aéroport, qu'il soit intérieur ou extérieur. Elle ne montre que les « îles » et les points de repère d'intérêt qui suggèrent des parcours potentiels. Pour la production, cette carte sera fragmentée en plusieurs parties. Chaque morceau, entouré de blanc, est imprimé sur un papier de 60 x 90cm. Au total 15 impressions seront réalisées. C'est en agençant, superposant et empilant les différentes impressions que cette cartographie de déplacements prendra forme. La seconde partie comprend deux diaporamas numériques d'images photographiques et vidéographiques. Une donne à voir, sur écran LCD, l'intérieur de la zone publique de l'aérogare. L'autre, projetée sur un mur, se concentre sur les zones qui contournent la frontière terrestre de YUL. Ces deux portraits d'espaces présentent, en boucle et sans commentaire, les images enregistrées durant mes parcours. La troisième partie consiste en un journal de ma pratique dans le non-lieu. Ce document contient divers éléments visuels qui se mêlent comme des photographies, cartes ou dessins. Ces derniers présentent les points de repère croisés, qu'ils soient en intérieur ou en extérieur, ainsi que leurs potentiels analogies et liens avec d'autres éléments dans le territoire aéroportuaire. Ce journal sera imprimé en couleur, sans reliure et contiendra six pages (recto-verso). Les dimensions sont de 45cm x 60cm sur du papier journal (idéalement). En séparant les différentes pages, elles deviennent douze affiches. Pour l'exposition, ces dernières seront placées sur un mur (comme un journal ouvert) et seront accompagnées du même document, consultable sous

forme de journal. Que ce soit dans la carte, les diaporamas, ou les affiches aucune description, ou explication n'est donnée sur ce qui est montré. Les trois parties de cette œuvre ont donc pour objectif de permettre une lecture subjective et multiple aux visiteurs. Ces derniers sont conviés à se perdre et à construire leur propre parcours en faisant des liens entre les divers éléments exposés. Cette œuvre est une invitation à imaginer un déplacement à l'intérieur et autour d'un non-lieu de la mobilité, afin, d'inciter une autre perception de ces espaces banalisés qui envahissent l'environnement urbain (et périurbain), et qui, paradoxalement, sont surreprésentés dans toutes sortes d'images qui nous entourent.

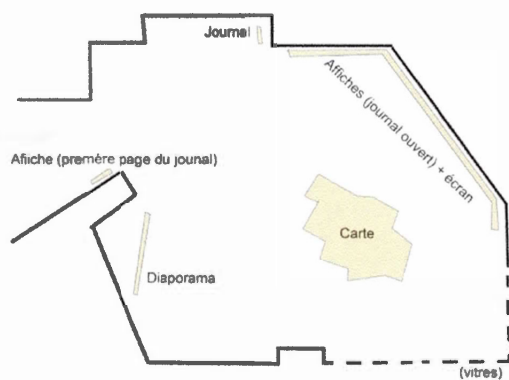
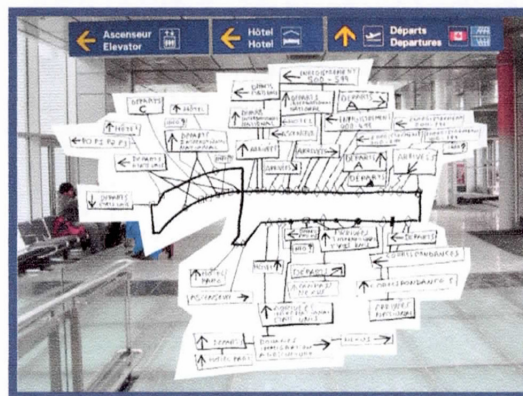


Figure 3.16 Maquette pour une exposition et esquisse d'une page du journal, 2016



CONCLUSION

Bien qu'il n'existe pas sous forme pure, le non-lieu symbolise, paradoxalement, une sorte de modèle d'un urbanisme uniforme et actuel à échelle planétaire. Afin de tenter d'appréhender cette idée ainsi que la porosité de la notion du non-lieu, ce mémoire a porté une attention sur les caractéristiques théoriques de ce type d'espaces. De plus, en utilisant une structure de la mobilité (YUL) comme terrain d'exploration, la marche, ou plus spécifiquement la dérive, est devenue un moyen de développer une relation concrète et singulière avec ce non-lieu. En accompagnant mon projet de création, ce mémoire est une tentative de mettre en pratique le concept du non-lieu afin de valoriser des espaces fonctionnels et banals.

En me fondant sur Marc Augé, le premier chapitre a présenté la notion du non-lieu ainsi que son omniprésence, qu'elle soit réelle ou numérique, dans les espaces d'aujourd'hui. Les sous-chapitres ont abordé divers concepts et définitions en rapport à l'absence de caractéristiques identitaires, relationnelles et historiques du non-lieu : surabondance spatiale, mobilité, lieu anthropologique, espace et archétype du non-lieu. L'objectif de mes textes a été de suivre et de tenter d'interpréter aussi fidèlement que possible le raisonnement développé par Marc Augé dans son ouvrage « Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité » (1992). Aussi, des réflexions développées par Michel de Certeau sur le lieu, l'espace, le récit et l'absence de lieu ont été présentées. Ces dernières sont primordiales puisqu'elles sont indissociables de l'argumentation d'Augé. Ce premier chapitre se veut donc comme une étude des caractéristiques du non-lieu et de multiples idées qui ont mené à son invention théorique.

Suite au premier chapitre, qui expose le non-lieu comme un sujet d'intérêt, le second chapitre a présenté de manière chronologique des pratiques artistiques qui se fondent sur la marche afin de porter un regard critique sur l'environnement urbain.

Ces diverses approches artistiques ont été des références d'intérêt dans l'élaboration de ma démarche de travail. Le flâneur baudelairien, la visite de Dada, et les déambulations surréalistes ont servi à introduire la dérive lettriste-situationniste. Cette dernière, conceptualisée par Guy Debord, est une méthode de travail et de jeu qui me semble demeurer pertinente aujourd'hui afin d'explorer et de penser la ville contemporaine. Ce chapitre a ensuite présenté une œuvre de Robert Smithson et une autre du Laboratoire Stalker. Que ce soit en marchant dans une banlieue nord-américaine ou en arpentant pendant quatre jours les périphéries de Rome, Smithson et Stalker développent des œuvres qui transforment la perception d'espaces banals et délaissés en des lieux presque mythiques. En inventant des monuments ; des points de repère dans un espace qui en manque, Smithson crée une œuvre où les notions de lieu et de non-lieu semblent se mélanger constamment. Stalker, à travers son dispositif artistique, met en place la mémoire d'une expérience. Cette dernière crée une identité et une histoire qui ont le potentiel de transformer des espaces abandonnés en lieux anthropologiques.

Le troisième chapitre débute en décrivant mes expériences dans différents non-lieux qu'ils soient concrets ou numériques. Cette suite d'idées a tenté d'exposer le cheminement qui m'a mené au choix de l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau de Montréal comme terrain d'exploration. Le second sous-chapitre a décrit ma première marche réalisée à l'aérogare ainsi que celles réalisées en extérieurs. Le texte mêle sous forme d'un récit des notions en rapport au non-lieu (fonctionnalité, relation contractuelle, etc.) à mes dérives dans l'espace aéroportuaire. Le sous-chapitre qui suit a présenté ma démarche de travail qui consiste en la collecte de traces à l'aéroport qui sont ensuite réinventées dans mon atelier. Ce processus se fonde sur des points de repère dignes d'intérêt qui mettent en place une cartographie et des récits visuels. De plus, ces traces, qu'elles soient réalisées sur le terrain ou post-expérience constituent une documentation qui crée une mémoire de mon expérience à l'aéroport. Le dernier sous-chapitre a décrit l'œuvre à exposer, intitulée « Fragments : d'une île à une autre », qui, parce qu'elle traduit une mémoire et une relation avec YUL, aurait le potentiel de faire passer le non-lieu au stade de lieu.

Cette recherche a toutefois ses limites. Bien que l'aéroport soit localisé sur l'île de Montréal, il fonctionne en rapport à d'autres structures de la mobilité, dans différents continents. Cette approche globale de l'aéroport a été un intérêt dès le début de mon projet. Bien que je l'aborde brièvement avec les destinations touristiques les plus prisées depuis Montréal (Cancun, Varadero), cette méthodologie était trop fondée sur de la recherche de documents cartographiques ou visuels qui empêchait toute approche empirique du non-lieu. Pourtant, il me semble toujours que l'aéroport peut représenter une anthropologie et un urbanisme du global, du futur et du nulle part puisque les territoires aéroportuaires ont tous des similarités flagrantes dans l'aménagement de leurs structures et de ce qui les contourne (autoroutes, centres commerciaux, hôtels, terrains de golf, etc.). Ma solution a donc été d'arpenter YUL comme un vaste micro-archétype de cette structure planétaire afin d'établir une expérience et une relation concrète avec ce type d'espace.

Dériver à YUL en solo était donc nécessaire afin de développer une démarche artistique ainsi qu'une réflexion personnelle dans un non-lieu. Cette recherche sur le terrain peut d'ailleurs être un prélude à l'exploration d'autres espaces aéroportuaires. Si elle a lieu, il me semble qu'idéalement, elle serait plus intéressante si elle est réalisée en groupe afin de dépasser les limites d'une expérience individuelle. Un travail de groupe permettrait plus d'enregistrements (photographies, vidéos ou autres) et donc une riche cartographie collective. De plus, elle mènerait à des discussions d'intérêt, sur place ou après les visites, afin de développer une œuvre collective ancrée dans l'expérience d'un non-lieu. Je pense ici aux situationnistes, à Stalker mais aussi à l'ouvrage « Learning From Las Vegas » (1972) réalisé par trois architectes en collaboration avec des étudiants en architecture.

Durant ma recherche, deux ouvrages en rapport direct avec l'espace ont été des sources d'inspiration. Le premier est « Delirious New York » (1978) de Rem Koolhaas. En se fondant sur des récits, anecdotes et illustrations en rapport à l'architecture de Manhattan, Koolhaas expose une ville laboratoire fondée sur ce qu'il appelle une « culture de la congestion ». Pour Koolhaas, cette architecture de délire est indispensable afin de comprendre la culture qui se crée dans une telle ville. Le

second ouvrage est « Fish Story » (1995) d'Allan Sekula. En se rendant dans des villes portuaires à travers le monde, Sekula dévoile les liens entre ces ports afin de mettre en valeur la transformation de l'espace maritime en une structure globalisée du travail, des marchandises et des transports. Si Manhattan est devenu un modèle d'une architecture de la démesure copié à travers le monde (Songdo, Dubaï, etc..), la reproduction de cette architecture trouverait son antécédent dans l'uniformisation des villes portuaires qui a permis la globalisation de l'espace maritime. Bien que ces deux ouvrages n'aient pas trouvé leur place dans l'écriture de mon mémoire (à part dans la conclusion), ils m'ont constamment accompagné durant cette maîtrise, d'où l'importance de les mentionner. De plus, ils me semblent demeurer d'actualité puisqu'ils dévoilent les caractéristiques architecturales et économiques qui permettent au non-lieu de proliférer sur la planète.

Le projet de création a aussi ces limites et paradoxes. Michel de Certeau mentionne que les noms propres ou toponymes, croisés durant une marche, transforment l'expérience concrète du lieu puisqu'ils se décollent de l'endroit qu'ils sont censés définir. De Certeau appelle ce décalage un non-lieu, ou une absence de lieu. Mon œuvre tente de traduire une mémoire et une relation avec YUL afin de transformer la perception du non-lieu en lieu. Même si cette traduction est réalisée avec une cartographie et des images, ces dernières me semblent avoir un pouvoir de transformation de l'expérience concrète du lieu similaire aux noms propres mentionnés par de Certeau. Mon projet de création se présente donc, aussi, comme un non-lieu à propos d'un non-lieu.

Finalement, ce mémoire et le projet de création qui l'accompagne se sont principalement concentrés sur le non-lieu en tant qu'espace bâti, ma recherche a donc accordé peu d'importance aux utilisateurs du non-lieu. Nous jouons un rôle fondamental dans ce type d'espaces, puisque sans notre présence, ces structures fonctionnelles seraient abandonnées et inexistantes. Cependant, en me concentrant sur la notion de non-lieu et en utilisant YUL comme un riche terrain d'exploration, cette recherche m'a permis d'observer, d'analyser et de questionner un type d'espace qui me semble omniprésent dans le contexte d'urbanisation rapide du

monde actuel. Un peu comme un arpenteur dans un nouvel espace, c'est ce qui est bâti que j'ai tenté de comprendre avant de rencontrer les habitants. Suite à cette recherche qui s'ancre dans une exploration concrète de l'espace, mes projets à venir tenteront d'inclure les individus afin de dévoiler ce que le non-lieu peut représenter dans l'imaginaire de ses utilisateurs. Peut-être qu'en abordant le non-lieu et son influence sur notre manière de vivre dans l'espace contemporain, nous pouvons questionner l'identité de l'être humain de demain...

LISTE DES RÉFÉRENCES

Ouvrages

- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, coll. La librairie du XXIe siècle.
- Berreby, G. (1985). *Documents relatifs à la fondation de l'Internationale Situationniste 1948-1957*. Paris : Allia.
- Careri, F. (2013). *Walkscapes. La marche comme pratique esthétique*. Arles : Actes Sud (2ème éd.)
- Certeau, M. d. (1980). *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*. Paris : Gallimard.
- Davila, T. (2007). *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXe siècle*. Paris : Les Éditions du Regard.
- Lestringant, F. (2002). *Le livre des îles. Atlas et récits insulaires (XVe –XVIIIe siècles)*. Genève : Droz.
- Kasarda, J.D. Lindsay, G. (2011). *Aerotropolis : The Way We'll Live Next*. New York : Farrar, Straus and Giroux.
- Koolhaas, R. (1978). *Delirious New York*. New York : Oxford University Press.
- Levy, B. (2008). *La place urbaine en Europe comme lieu idéal*. Dans Ghervas, S et Rosset, F (dir.) *Lieux d'Europe* (p.65-85). Paris : Maison des sciences de l'homme.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, Mass : MIT Press.
- MacCannell, D. (1976). *The Tourist : A New Theory of the Leisure Class*. Berkley : University of California Press.
- Roseau, N. (2012). *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*. Marseille : Parenthèses.
- Smithson, R. (1996). *The Collected Writings*. Flam, J (dir.) Berkeley : University of California Press (2ème éd.)

Sekula, A. (1995). *Fish Story*. Düsseldorf : Richter Verlag.

Venturi, R, Scott Brown, D et Izenour, S. (1972). *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Mass : MIT Press.

Virilio, P. (2012). *La pensée exposée*. Arles : Actes Sud, Paris : Fondation Cartier pour l'art contemporain.

Catalogues d'exposition

Lingwood, J. (1994). *L'entropologue*. Dans Gilchrist, M et Boulan, M-S (dir.) *Robert Smithson Une rétrospective. Le paysage entropique 1960-1973* (p.28-36) [catalogue d'exposition]. Marseille : Musée de Marseille-Réunion des Musées Nationaux.

Fréchuret, M. (2004). *Stalker, not made, nomade*. Dans CAPC Musée d'Art contemporain de Bordeaux. *Stalker* (p.7-8) [catalogue d'exposition]. Lyon : Fage.

Tiberghien, G. A. (2004). *La vraie légende de Stalker*. Dans CAPC Musée d'Art contemporain de Bordeaux. *Stalker* (p.47-54) [catalogue d'exposition]. Lyon : Fage.

Articles de périodiques en ligne

Lejeune, A. (2011). Un tour des monuments de Passaic (1967), l'image de la cité selon Robert Smithson. *L'espace géographique* 4/ 2011 (Tome 40), 367-380. <http://www.cairn.info>. Consulté le 26/04/2014.

Lauster, M. (2007). Walter Benjamin's Myth of the Flâneur. *The Modern Language Review*, Vol. 102, N°1, 139-156. <http://www.jstor.org>. Consulté le 12/04/2015.

Vachon, M. (2005). Les multiples facettes de la dérive urbaine. *Esse* N°54. <http://esse.ca/en/node/2245>. Consulté le 20/02/2015.

Livres électroniques

Baudelaire, C. (1861). *Tableaux parisiens*. Dans Baudelaire, C. *Les fleurs du mal*. The Project Gutenberg Ebook. Consulté le 14/09/2015.

Baudelaire, C. (1863). *Le peintre de la vie moderne*. Baudelaire.litteratura.com. Consulté le 04/08/2015.

Films

Tarkovski, A. (réalisateur). (1979). *Stalker* [film]. Union des républiques socialistes soviétiques : Kinostudiya-Mosfilm.

Tati, J. (réalisateur). (1967). *Playtime* [film]. France, Italie : Spectra films, Jolly films.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Augé, M. (1986). *Un ethnologue dans le métro*. Paris : Hachette, coll. Textes du XXe siècle.

Augé, M. (2009). *Pour une anthropologie de la mobilité*. Paris : Payot et Rivages.

Bénichou, A. (2010). (dir.). *Ouvrir le document. Enjeux et pratiques de la documentation dans les arts visuels contemporains*. Dijon : Les Presses du réel.

Benjamin, W. (1989). *Paris capitale du XIXe siècle : le livre des passages (1935)*. Paris : Éd. du Cerf.

Botton, A. d. (2010). *Une semaine à l'aéroport*. Paris : Flammarion.

Documentary now. (2005). *Contemporary Strategies in Photography, Film and the Visual Arts*. Rotterdam : NAI Publishers.

Estevez, D. (2012). *Aéroports, représentations et expérimentations en architecture*. Paris : L'Harmattan.

Kwon, M. (2002). *One Place after Another. Site Specific Art and Locational Identity*. Cambridge, Mass : MIT Press.

Maspero, F. Frantz, A. (1992). *Les passagers du Roissy-Express*. Paris : Seuil.

Pearman, H. (2005). *Aéroports : un siècle d'architecture*. Paris : Seuil.

Perec, G. (1974). *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée.

Roberts, J. L. (2004). *Mirror Travels. Robert Smithson and History*. New Haven and London : Yale University Press.

Sassen, S. (1996). *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*. Paris : Descartes, coll. Les urbanités.

Sekula, A. (1984). *Photography Against the Grain : Essays and Photo Works : 1973-1983*. Halifax : Nova Scotia College of Art and Design.

Simmel, G. (1903). *Métropoles et mentalité*. Éd. les partisans du moindre effort, www.lpdme.org. Consulté le 09-01-2015.

Thomas-Emberson, S. (2007). *Airport Interiors : Design for Business*. Hoboken : Wiley Academy.

Tiberghien, G. A. (2007). *Finis terrae. Imaginaires et imaginations cartographiques*. Paris : Bayard.

Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze : Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London : Sage.

Vachon, M. (2003). *L'arpenteur de la ville. L'utopie urbaine situationniste et Patrick Straram*. Montréal : Éd. du Triptyque.

Catalogues d'exposition

Désanges, G. Guenin, H. (2011). *Erre, variations labyrinthiques* [catalogue d'exposition]. Metz : Centre Pompidou.

Davila, T. Fréchuret, M. (2000). *Les figures de la marche, un siècle d'arpenteurs* [catalogue d'exposition]. Antibes : Réunion des Musées Nationaux.

Centre de création industrielle. (1980). *Cartes et figures de la terre* [catalogue d'exposition]. Paris : Centre Georges Pompidou.

Kunstraum München. (1989). *Robert Smithson, Drawings from the Estate* [catalogue d'exposition]. Munich : Münster Landschaftsverband Westfalen-Lippe.

Bibliothèque Nationale de France. (2013). *Guy Debord, un art de la guerre* [catalogue d'exposition]. Paris : Gallimard.

Articles et revues

Criqui, J-P. (1993). *Ruines à l'envers : introduction à la visite des monuments de Passaic par Robert Smithson*. Les cahiers du Musée national d'Art moderne. N° 43, p.4-15.

Foucault, M. (1967/2004). *Des espaces autres*. Empan 2, n° 54 (p.12-19). www.cairn.info/revue-empan-2004-2-page-12.html. Consulté le 15/10/2013.

Hollevoet, C. (1992). *Déambulations dans la ville, de la flânerie et la dérive à l'appréhension de l'espace urbain dans Fluxus et l'art conceptuel*. Parachute N°68, p.21-25.

Zinganel, M. (2008). *Tourist Bubble Everywhere : Tourism, Difference and the Touristification of the Everyday*. Dans Bielanska et al (dir.) *Urban Potentials, Ideas and Practice*. Dresde : Jovis. <http://www.zinganel.mur.at>. Consulté le 12/12/2014.