Document generated on 07/14/2025 8:13 p.m.

Inter
Art actuel

La porte de la ville
Une interface urbaine — Ottawa (Canada)

Claude Bélanger, Danielle April, Alexandre Sauvé and Gaétan Samson

Number 69, Winter 1998

Paysages

URI: https://id.erudit.org/iderudit/46308ac

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions Intervention

ISSN

0825-8708 (print)
1923-2764 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Bélanger, C., April, D., Sauvé, A. & Samson, G. (1998). La porte de la ville : une interface urbaine — Ottawa (Canada). *Inter*, (69), 18–19.

Tous droits réservés © Les Éditions Intervention, 1998

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

La porte de la ville : une interface urbaine — Ottawa (Canada)

Claude BÉLANGER, Danielle APRIL, Alexandre SAUVÉ, Gaetan SAMSON

Le concours d'idées « Les Grandes portes urbaines » a été lancé au printemps 1996 par le Programme d'art public de la Ville d'Ottawa, avec l'objectif de stimuler la discussion sur la ville contemporaine et notamment sur la définition et la conception de ce qui constitue aujourd'hui l'« entrée urbaine ». Des thèmes complémentaires venaient se greffer à ce premier élément de problématique : l'avenir même de l'autoroute urbaine, l'incidence des nouvelles technologies en matière de transport et de communication, les relations entre le centre des affaires, les quartiers urbains et la banlieue qui, dans une ville à échelles multiples, se croisent à ces nœuds de transit que sont les échangeurs autoroutiers.

S'adressant aux architectes, aux artistes et à leurs collaborateurs, le concours portait sur l'aménagement d'une section du tronçon centre-ville de l'autoroute Queensway à Ottawa, comprenant quatre échangeurs qui, dans un flux constant, font le lien entre le centre-ville et la banlieue. À cet endroit le paysage urbain rappelle celui maintenant classique de plusieurs villes nord-américaines, ces non-lieux où les autoroutes traversent les zones urbaines dans un inextricable chevauchement de bretelles d'accès, de panneaux-réclames, de no man's lands inhospitaliers, et tout ceci dans un environnement sonore de plus en plus oppressif.

Le projet d'aménager les portes de la ville le long de l'autoroute Queensway impliquait une réflexion plus générale sur le phénomène de l'autoroute urbaine, sur la manière dont il conviendrait de traiter ce milieu pour l'intégrer aux activités de la ville.

On sait que la morphologie des régions urbaines est largement influencée par les réseaux autoroutiers, ce qui a notamment comme conséquence d'affaiblir les quartiers centraux au profit des périphéries. Quant à l'impact de l'autoroute sur son environnement immédiat, outre le bruit et la pollution sonore, on citera l'effet de barrière consécutif à l'imposition d'une telle infrastructure linéaire et continue à travers les quartiers d'habitation, engendrant une discontinuité spatiale néfaste pour la viabilité du tissu urbain.

Mais au-delà de ce bilan négatif, se peut-il que le chaos engendré par l'autoroute urbaine finisse par générer un nouvel ordre issu d'un processus créatif de mutation ? Si oui, il serait maintenant pertinent de s'interroger sur la forme de cet « attracteur étrange » [1] vers lequel la métamorphose semble nous diriger. Dans cette hypothèse, on peut supposer que le corridor autoroutier, en tant que lieu privilégié des mutations urbaines contemporaines, constitue lui-même le creuset de l'émergence de ce nouveau type d'espace urbain.

Ainsi, la « Porte » de la ville contemporaine ne pourra trouver son sens que dans l'exploration de l'interface entre les systèmes autoroutier et urbain. Il pourra s'agir par exemple de « squatter » les interstices laissés libres le long de l'autoroute, de refaire la continuité du tissu urbain, de limiter la diffusion du bruit et de la pollution par des immeubles-barrières, et tout ceci dans le souci non pas de détruire l'infrastructure autoroutière, mais plutôt de l'intégrer dans un mouvement de création vers un nouvel espace urbain. Il s'agira donc de transformer le corridor autoroutier en un dispositif urbain viable qui marque de façon symbolique et à plusieurs niveaux le lieu de contact entre l'autoroute et la ville. Et c'est l'ensemble de ce dispositif urbain qu'on considère ici comme la « Porte de la ville ».

Le dispositif urbain

Le projet présuppose une intervention à plusieurs échelles : renforcement de la spatialité du centre-ville, identification symbolique d'un lieu d'échange entre l'autoroute et la ville, consolidation des espaces urbains attenants au corridor de l'autoroute.

Telle une fortification dont les restes auraient été abandonnés au pourtour d'une ancienne cité, le projet agit comme frontière et participe à la structuration du centre-ville. Établi en contrepartie à la colline parlementaire, l'ensemble est constitué d'une masse urbaine relativement homogène et compacte à l'intérieur de laquelle s'insèrent l'autoroute et ses multiples voies d'accès. Articulant la linéarité monofonctionnelle de l'autoroute avec la structure morphologique du milieu, le projet contribue à consolider le tissu urbain tout en le préservant du bruit et de la pollution émis par l'autoroute. Il en résulte un espace intégré aux nécessités de la ville contemporaine, un lieu qui réunit la réalité de l'autoroute à celle de la vie urbaine.

Comme une gare d'un nouveau type, le dispositif urbain linéaire intègre l'ensemble des échangeurs autoroutiers, prévoit l'interface avec le transport public en plus de conserver en sous-sol une réserve importante de stationnements. Identifié comme le lieu de la traversée ou de l'arrivée à la ville, le corridor de l'autoroute prend ici la forme d'une « antichambre urbaine », une sorte de « cité linéaire » issue de l'agglomération d'équipements à vocations communautaires ou technologiques : centres de conférences et de télécommunications, laboratoires audiovisuels, hôtels, restaurants, cinémas, jardin d'hiver, etc.

Le dazibao électronique [2]

L'ensemble du projet est articulé le long d'un déambulatoire urbain muni de trottoirs mécaniques, gigantesque mur-écran qui accompagne l'automobiliste et lui transmet un paysage virtuel où la création culturelle se superpose aux images de la nature sauvage. Au passage des rues transversales, à l'endroit où la masse des nouveaux immeubles est interrompue pour un effet de consolidation urbaine, le déambulatoire enjambe les rues transversales sous la forme d'une structure légère et transparente aménageant un effet de porte qui encadre le passage sous l'infrastructure.

L'objet de la proposition est une forme d'utopie : le retour de l'homme urbain à l'Éden poétique du lieu naturel. À la veille du troisième millénaire, le retour aux utopies nous permet de trouver les clefs nécessaires pour voir plus loin afin de concevoir l'avenir.

[projet] Premier prix du concours « Les Grandes portes urbaines » organisé par le Programme d'art public de la Ville d'Ottawa, 1996/ Claude BÉLANGER ; Danielle APRIL ; Alexandre SAUVÉ ; Gaétan SAMSON [illustrations] Alexandre SAUVÉ

section
proposition
ville
Ottawa
auteur(s)/situation
C. BÉLANGER, architecte ;
D. APRIL, artiste ;
A. SAUVÉ, stagiaire ;
G. SAMSON, ingénieur (Québec).

Comme une tumultueuse rivière qui se déploie en un long ruban coloré, l'écran agit comme un dazibao contemporain où l'information est transmise sous une forme symbolique. Poésie du déplacement, fiction d'images d'un réel fuyant, mouvement de la pensée, transit poétique dans la mémoire fragmentée de l'homme urbain, le dazibao électronique devient une fenêtre vers un « ailleurs », principalement des lieux naturels, des espaces verts. Par un détournement de sens, la ville fera un retour virtuel vers des lieux naturels et l'esprit de ces lieux nous sera donné par les mots, par la poésie.

Les écrans, qu'ils soient fixes ou mobiles, présentent des éléments naturels : l'eau, la végétation, de vastes espaces et des paysages lointains. En surplomb, la poésie du haïku [3], cette poésie de l'instant, qui arrive en un tel lieu et à tel moment.

Le saule
Peint le vent
Sans pinceau.

Sur les pierres
Sur la poussière
Pluie d'automne

(Saryû KYOSHI)

Ce dazibao devient un lieu complet dont on peut rêver, à travers lequel on peut s'inventer. Ce grand support que sont les écrans compose une sorte de fresque de la nature sans cesse renouvelée. Toute sa surface est en effet constituée d'une mosaïque d'écrans : écrans opaques et translucides pour projections lumineuses, écrans pour signal vidéo, écrans pour têtes de fibres optiques porteuses de lumière. Éternel palimpseste technologique au service des créateurs, poètes et artistes du domaine visuel, ces supports seront au service des créateurs d'images : les artistes visuels, des créateurs de mots : les poètes, et des créateurs de sons : les musiciens contemporains.

Les fontaines de lumière

Le long de son parcours, les abords de l'autoroute sont par moments ponctués de colonnes transparentes et translucides, fontaines de lumière elles aussi alimentées et programmées par des créateurs de tous horizons. Que ce soit par des hologrammes ou des lasers, les colonnes sont animées de trames lumineuses qui rappellent le mouvement ascendant des jeux d'eau tout en symbolisant du même coup le jaillissement de la connaissance.

La trame sonore

Qu'il vienne de la ville ou de l'autoroute, dès qu'il arrive à proximité de la Porte, l'automobiliste peut capter par sa radio une trame sonore transmise directement par le laboratoire audio. En tout temps la même trame sonore est diffusée à l'intérieur du déambulatoire, permettant au citoyen et à l'automobiliste de partager, pour un moment, le même environnement sonore. Œuvres de différents compositeurs contemporains, les trames sonores auront été spécifiquement composées pour ce lieu.

Par la fusion de différents registres de perception, la Porte de la ville sera vécue comme le lieu de rencontre entre l'extérieur et l'intérieur, le naturel et le culturel, le dynamique et le statique, le virtuel et le réel.

Réalisé dans un cadre pluridisciplinaire, le projet ne doit cependant pas être considéré comme le résultat de la superposition de plusieurs couches auxquelles correspondraient les spécialités des différents créateurs. Ici, le parti était plutôt d'explorer le champ d'un nouvel art urbain qui, fonctionnant comme une discipline autonome, mettrait néanmoins en jeu un large éventail de techniques liées à la conception environnementale, et ce, pour façonner un paysage urbain qui réponde à la sensibilité contemporaine.

[notes]

[1] Attracteur étrange : Concept mathématique proposé en 1963 par Edward LORENZ. Le concept d'attracteur étrange s'applique à l'état de stabilité vers lequel tendent certains systèmes d'apparence aléatoire.

[2] Dazibao : Journal mural de papier tapissé utilisé en Chine.

[3] Haïku : Court poème japonais comportant 17 syllabes par verset et évoquant invariablement au moins un élément de la nature.

...*FREEWAYS*... Gigantesque spectacle spontané de la circulation automobile.
Un acte collectif total, mis en scène par la population entière,
vingt-quatre heures sur vingt-quatre...
la circulation ici atteint à la hauteur d'une attraction dramatique et
d'une organisation symbolique.
Sans doute la ville a précédé le système autoroutier, mais
désormais c'est comme si la métropole s'était construite autour de ce réseau artériel.
(Jean BAUDRILLARD, *Amérique*)