

Artialisation

Une architecture amplificatrice des perceptions paysagères sur la voie ferrée gaspésienne

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

Laura-Anne Lamarche

École d'architecture de l'Université Laval

Hiver 2015



« Le voyageur est ainsi appelé à traverser le paysage et vivre ses variations de composition à travers ses états d'esprit : surprises, joie, contemplation, fatigue, etc. Le résultat est un enchevêtrement de rythmes, une complexion paysagère, aussi diversifiés que le paysage lui-même suivant une chronologie à l'échelle du territoire traversé. » Mathieu Kessler (1999)

Résumé de l'essai

Cet essai-projet s'intéresse à l'artialisation du paysage soit une amplification des perceptions paysagères à travers l'architecture, comme outil de création d'une expérience esthésiologique globale le long d'un parcours touristique en bordure de l'emprise ferroviaire gaspésienne. Alors que la voie ferrée est déclarée désuète depuis 2012 et que le cyclisme se veut impraticable sur la route principale de la région, cette recherche-crédation saisit l'opportunité de proposer un parcours cycliste l'été et skiable l'hiver et ainsi concourir à la création d'expériences inédites basées sur les caractéristiques tant singulières que spectaculaires du paysage. Le projet se base donc sur une analyse sensible des caractéristiques paysagères du site, sur une étude approfondie de l'approche paysagère de certains précédents architecturaux ainsi que sur une étude programmatique de deux pistes cyclables québécoises. Une succession de pavillons amplificateurs des sensations paysagères par leur géométrie, implantation et ambiance se développeront tout au long du parcours afin de créer une expérience unique et diversifiée.

Table des matières

Résumé de l'essai	ii
Liste des figures	v
Membres du jury	vi
Avant-propos et remerciements	vii
Introduction	1
Chapitre 1 : Fondement de l'essai	3
1.1. L'artialisation	3
1.2. L'esthétisme du paysage	4
1.3. L'expérience de l'homme dans le paysage	5
1.4. Le parcours comme pratique esthétique	6
Chapitre 2 : Expérience esthésiologique globale du paysage	10
2.1. Les paysages visuels	10
2.1.1. L'espace : création de lieux circonscrits	12
2.1.2. L'atmosphère : le caractère et l'ambiance du lieu in situ	15
2.2. Les paysages sensoriels	18
2.2.1. Le toucher : expérience intime	18
2.2.2. L'odeur et le son : événements éphémères	21
2.3. Les paysages sublimes	23

Chapitre 3 : Le projet, l'artialisation	25
3.1. Une analyse linéaire des ambiances existantes	25
3.2. Un programme sur-mesure	30
3.3. Une architecture amplificatrice des sensations paysagères	32
<i>La plage : souligner l'horizon</i>	
<i>La forêt : accentuer la densité</i>	
<i>La falaise : accéder au vide</i>	
<i>La clairière : brouiller les limites</i>	
Conclusion et regard critique	38
Bibliographie	39
Annexes	
a Schéma de concepts, enjeux et objectifs de design	41
b Analyse de site	42
c Analyse des besoins programmatiques selon deux pistes cyclables québécoises	57
d Projet tel que présenté à la critique finale	60
e Maquettes telles que présentées à la critique finale	66
e Planche synthèse du projet	67

Liste des figures

Figure 1	Actions de la promenade selon Careri (2013)	8
Figure 2	<i>Sight Apparatus</i> , Sognefjell, Norvège, Hølmekbakk, 1997	13
Figure 3	<i>The Mirrorcube</i> , <i>The Blue Cone</i> et <i>The Cabin</i> , 2010	13
Figure 4	Musée d'art Chichu, Kagawa, Japon, Ando, 2004	17
Figure 5	Place de Desierto, Barakaldo, Espagne, Arroyo, 2002	19
Figure 6	Wild Reindeer Pavilion, Hjerkinn, Norvège, Snohetta, 2011	20
Figure 7	Centre d'interprétation du paysage, Fabriano, Italie, Arroyo, 2003	22
Figure 8	Aurland Lookout, Norvège, Saunders, 2006	24
Figure 9	Carte schématique du tracé ferroviaire gaspésien	25
Figure 10	Schéma des échelles paysagères de la voie ferrée gaspésienne	26
Figure 11	Carte des ambiances paysagères de la voie ferrée gaspésienne	27
Figure 12	La clairière (km 9)	27
Figure 13	Le village de Newport (km 22)	27
Figure 14	La plage (km 32)	28
Figure 15	La vallée (km 7)	28
Figure 16	La falaise (km 6)	28
Figure 17	La forêt (km 14)	28
Figure 18	Programme proposé pour le parcours touristique de la voie ferrée gaspésienne	31
Figure 19	Le vide par Phillip Schaerer	32
Figure 20	La N house par Sou Fujimoto	32
Figure 21	Perspective de l'ambiance intérieure du belvédère de la plage	33
Figure 22	Perspective de l'ambiance extérieure du belvédère de la plage	33
Figure 23	Perspective de l'ambiance intérieure du belvédère de la forêt	33
Figure 24	Perspective de l'ambiance extérieure du belvédère de la forêt	33
Figure 25	Perspective de l'ambiance intérieure du belvédère de la falaise	34
Figure 26	Perspective de l'ambiance extérieure du belvédère de la falaise	34
Figure 27	Axonométrie éclatée de la tectonique du belvédère de la plage	34
Figure 28	Axonométrie éclatée de la tectonique du belvédère de la forêt	34
Figure 29	Axonométrie éclatée de la tectonique du belvédère de la falaise	34

Figure 30	Croquis des intentions conceptuelles du refuge principal	35
Figure 31	Coupe-perspective du refuge principal	35
Figure 32	Plan d'implantation du refuge principal	36
Figure 33	Perspective de l'ambiance de la zone intermédiaire	37
Figure 34	Perspective de l'ambiance de l'intériorité de la cabine conjugale	37
Figure 35	Perspective de l'ambiance de l'intériorité du bâtiment principal	37
Figure 36	Axonométrie éclatée de la tectonique de la cabine amicale	37
Figure 37	Axonométrie éclatée de la tectonique de la cabine familiale	37
Figure 38	Axonométrie éclatée de la tectonique de la cabine conjugale	37

Membres du jury

Pierre Thibault

Superviseur de l'essai-projet

Architecte et chargé de cours

École d'architecture de l'Université Laval

Anne Vallières

Architecte et chargée de cours

École d'architecture de l'Université Laval

Claude Fugère

Architecte

Kim Pariseau

Architecte

Avant-propos et remerciements

J'aimerais d'abord mentionner l'enthousiasme et la passion qui m'ont habitée tout au long de l'élaboration de ce projet. Après toutes ces années d'étude, de recherche et de création, me dédier pendant un an à rassembler mes idées pour en faire profiter la région qui m'a vue grandir a été pour moi très fascinant.

Merci à tous ceux et celles qui m'ont aidée, de près ou de loin, à réaliser ce travail. Émilie Pinard et Pierre Thibault qui ont su comprendre mes idées et m'aider à les mettre en forme. Merci pour votre temps et vos précieux conseils.

Ma famille et mes amis qui ont eu en moi une confiance absolue. Merci d'avoir été présents pendant ces cinq années d'études.

Grand-Papa, merci d'avoir semé en moi l'amour pour l'architecture.



Introduction

Mais si le paysage n'est pas immanent ni transcendant, quelle est son origine ? Humaine, et artistique, telle est ma réponse. L'art constitue le véritable médiateur, le méta de la métamorphose, le méta de la métaphysique paysagère. La perception historique et culturelle de tous nos paysages [...] s'opère selon ce que je nomme, en reprenant un mot de Montaigne, une artialisation. (Roger, 1998 : 10)

Cet essai [projet] s'intéresse à l'artialisation du paysage soit une amplification des perceptions paysagères à travers l'architecture, comme outil de création d'une expérience esthétique le long d'un parcours touristique en bordure de l'emprise ferroviaire gaspésienne. Il saisit l'opportunité de proposer une nouvelle façon de parcourir la région en révélant des perspectives paysagères insoupçonnées et ainsi, permet la création d'expériences inédites chez les voyageurs.

La Gaspésie est fondamentalement reconnue pour ses qualités touristiques liées à la découverte de son paysage naturel et de ses villages historiques. Néanmoins, la seule façon sécuritaire de la parcourir, c'est-à-dire par la route 132, nuit à découverte de toutes ses facettes qui mériteraient un regard plus profond. En effet, sa route principale ne se prête pas au cyclisme (Lapointe, 2007). Le relief est, par endroits, trop accidenté, l'achalandage de véhicules lourds trop important et le réseau cycliste de la route verte du Québec sectionné. De plus, le train longeant le côté sud de la péninsule est déclaré désuet depuis 2012. Ainsi, l'implantation d'un parcours cycliste l'été et skiable l'hiver en bordure de l'emprise ferroviaire, offre touristique viable sur quatre saisons, propose un rythme de découverte paysagère innovant dans la région qui profite tant aux visiteurs qu'aux Gaspésiens. Le site se porte bien à l'établissement de cette nouvelle activité par son faible dénivelé, son implantation en site propre et ainsi le nouveau regard qu'il offre sur le paysage.

Le concept d'artialisation d'Alain Roger (1998) suppose que le paysage provient d'une transformation artistique du pays. Lorsqu'il est expérimenté *in situ*, la perception que l'homme a de cette transformation, de ce paysage, se fait par tous ses sens et est sujette à une appréciation ou une dépréciation. L'appréciation d'un paysage réfère à la notion d'esthétisme du paysage et est définie différemment selon deux approches principales : les *culturalistes* et les *traditionnels*. Mathieu Kessler

(1999) démontre que la perception authentique du paysage passe par un mélange de ces deux approches et crée ce qu'il appelle *l'esthésiologie globale du paysage*.

Alors que l'approche culturaliste propose que l'appréciation du paysage passe par ses caractéristiques ordinaires participant à l'expérience quotidienne de l'homme, l'approche traditionnelle mise sur ses traits distinctifs et spectaculaires. La thèse propose alors, selon l'idée de Kessler (1999), de repérer et d'amplifier tant les caractéristiques singulières que particulières afin de créer une composition paysagère riche qui participera à l'expérience esthésiologique globale du voyageur.

L'analyse du paysage offert le long de la voie ferrée s'appuie sur les idées inhérentes à ces deux approches complémentaires tout en s'inspirant du modèle d'études paysagères linéaires proposé par Sébastien Nageleisen (2011). Cette méthode s'avère pertinente tant pour la cueillette de données que pour la représentation graphique des résultats qui utilisent les logiciels d'analyse du territoire.

Le projet se base donc sur cette analyse sensible des caractéristiques paysagères du site, sur une étude approfondie de l'approche paysagère de certains précédents architecturaux ainsi que sur une étude programmatique de deux pistes cyclables québécoises permettant d'identifier la fréquence et le type de services complémentaires nécessaires au parcours touristique. À partir de ces données, une succession de pavillons amplificateurs des sensations paysagères par leur géométrie, implantation et ambiance se développeront tout au long du parcours afin de créer une expérience unique et diversifiée.

Chapitre 1 : Fondement de l'essai

Charles Avocat (1992) explique que le paysage, selon son étude étymologique, est une entité qui doit être observé directement *sur place* afin d'être réellement saisi. Ce mot n'apparaît que dans le milieu du XVI^e siècle dans la peinture flamande alors que l'homme établit de nouveaux rapports avec le monde qui l'entoure. *Paysage* vient de l'addition de deux termes existants soit *pays* et *âge*. Alors que le préfixe renvoie à la notion de terroir, le suffixe propose deux idées différentes. Le terme *âge* peut servir à former des ensembles tel *feuillage* qui désigne l'ensemble des feuilles d'un arbre. Le *paysage* annoncerait alors l'ensemble des traits de caractère du pays observé. *Âge* peut également référer au verbe qui désigne une activité humaine. Par exemple, le *labourage* signifie l'action de labourer. Le *paysage*, au final, serait l'action de percevoir l'ensemble des traits de caractère d'un pays. Ainsi, le discours d'autrui, que ce soit par la littérature, la photographie ou l'art, n'est pas un support de la connaissance paysagère. Il est altéré par son propre regard, sa façon sensible de l'aborder.

1.1. L'artialisation selon Alain Roger

De nos jours, les gens voient les brouillards, non parce qu'il y a des brouillards, mais parce que peintres et poètes leur ont appris le charme mystérieux de tels effets. Sans doute y eut-il à Londres des brouillards depuis des siècles. C'est infiniment probable, mais personne ne les voyait, de sorte que nous n'en savions rien. Ils n'eurent pas d'existence tant que l'art ne les eut pas inventés. (Roger, 1998 : 14)

Alors qu'Avocat (1992) pense qu'une image indirecte du paysage peut être trompeuse, Roger (1998) considère que le paysage n'existe que par l'intermédiaire de l'art. Pour ce dernier, la transformation du pays en paysage doit nécessairement passer par une métamorphose artistique. Cette transformation, qui peut se faire *in situ* ou *in visu*, s'opère selon un concept qu'il appelle *artialisation*. *In situ*, soit directement dans son milieu naturel, réfère à la transformation directe de la terre et donc du pays. Les artistes du *Land Art*, courant artistique né dans l'Ouest américain dans la seconde moitié du XX^e siècle, pratiquent cette forme de transformation par la modification *in situ* des caractéristiques paysagères d'un lieu. *In visu* renvoie à la transformation indirecte du pays en paysage par

l'intermédiaire de la perception d'autrui. Peintres, écrivains et cinéastes ont ainsi créé des paysages que nous pouvons aujourd'hui percevoir.

Un décalage peut exister entre le paysage vu par le biais du discours d'autrui et celui vu directement sur place. Pierre Donadieu (2005) parle de conflit, Roger (1998) d'autisme et Avocat (1992) d'altération. En effet, le côté pervers de l'artialisation *in visu* peut apporter des clichés touristiques où il y a une fausse interprétation du paysage réel. Ce décalage démontre à quel point l'image picturale créée par le peintre ou le photographe transforme efficacement le paysage perçu. Qu'en est-il de l'artialisation *in situ*? Les designers, architectes et paysagistes ont également pour mission de modeler le pays en paysages appréciés. La thèse propose, dans cette optique, que l'artialisation du paysage *in situ*, par une architecture qui amplifie les caractéristiques paysagères appréciées par l'homme soit capable de créer une expérience esthétique positive.

1.2. L'esthétisme du paysage

Selon Kessler (1999), le paysage, qui peut être perçu en tant que spectateur, *in visu*, ou en tant qu'acteur, *in situ*, suscite des émotions appréciables ou non qui participent à son esthétisme. Apparue avec la peinture, la notion d'esthétisme du paysage a longtemps été considérée de façon détachée comme une œuvre d'art où son appréciation se limite à une élite intellectuelle. Simon Bell (2012) explique que le terme *aisthanesthai* provient du grec et signifie percevoir des choses par l'entremise des sens. Alors que le paysage est la partie perçue d'un pays, l'esthétisme du paysage *in situ* propose que cette perception se fait par les cinq sens de l'homme. Contrairement au spectateur qui apprécie un paysage cadré en deux dimensions, l'acteur est complètement immergé dans l'environnement. Son appréciation ou son plaisir passe autant par la vue que par l'ouïe, le toucher et l'odorat. Quelles sont alors les caractéristiques sensorielles perçues d'un paysage qui déterminent son appréciation?

Le paysage est essentiellement perçu à travers sa généralité et ses particularités, ses similitudes et ses contrastes (Brochu, 2003). S'inscrivant dans cette dualité, deux approches conçoivent différemment les caractéristiques inhérentes à l'esthétisme du paysage. D'un côté, l'approche *culturaliste* de Christian Norberg-Schulz (1981; 1996) ou *l'esthétique de l'impureté* de Mathieu Kessler (1999), porte une attention particulière au paysage dit *ordinaire*. De l'autre côté, l'approche *traditionnelle* soutenue par

Simon Bell (2012) et Edmund Burke (1998), s'apparente à une conception artistique du paysage et recherche l'exceptionnel ou le tableau unique qui procurera à l'homme des sensations intenses. Cette approche paysagère se base sur la notion du paysage *sublime*. Dans le chapitre suivant, nous verrons que ces deux approches sont porteuses de potentiel d'aménagement et s'avèrent complémentaires à l'égard de la thèse proposée soit concourir à une expérience esthétique *in situ* positive du paysage le long du parcours touristique par l'artialisation.

1.3. L'expérience esthétique de l'homme dans le paysage

Mathieu Kessler (1999) et Alain Corbin (2001) s'intéressent à l'attitude de l'homme dans le paysage et la relation que cette attitude permet avec celui-ci. Quelle est la meilleure façon de comprendre le paysage et d'apprécier sa dimension esthétique réelle? Kessler (1999) appelle cette relation *l'esthésiologie globale du paysage* et nous éclaire sur les caractéristiques sensorielles paysagères qui doivent être prises en compte dans l'artialisation. L'esthésiologie globale est la découverte de toutes les facettes du paysage, des plus spectaculaires aux plus ordinaires. Dans cette interrelation, on comprend déjà la complémentarité des deux approches de l'esthétisme du paysage mentionnées à la section précédente. Kessler (1999), pour sa part, fait ce lien en analysant les deux comportements principaux qui peuvent se présenter chez l'homme dans le paysage : l'attitude du touriste et celle du voyageur.

La première attitude s'apparente à celle d'un amateur d'art dans un musée. Le touriste ne s'intéresse pas au lieu, mais aux images du lieu. À la recherche du meilleur point de vue, il ne prend jamais le temps de découvrir la profondeur des sensations que le paysage peut susciter. Selon l'auteur, il veut rentabiliser son temps en utilisant un parcours prédéfini qui ne lui offre qu'un tour artificiel dans l'environnement.

L'attitude du voyageur, de son côté, offre un rapport au temps totalement différent. S'apparentant au concept du pèlerinage, il ne porte pas une attention particulière au but, mais plutôt au cheminement même dans le lieu. Il oublie ainsi le temps et l'espace en ne faisant qu'un avec le paysage du quotidien. Il se promène à l'écart des sentiers battus, aime la démarche volontariste et l'esprit de lenteur.

L'homme possède un peu des deux attitudes vis-à-vis le paysage. Son appréciation passe autant par la *belle image* de type carte postale que par le paysage *ordinaire* et les détails imprévus du quotidien (Corbin, 2001; Kessler, 1999). Une expérience paysagère authentique, l'esthésiologie globale du paysage, rassemble ainsi ces deux perspectives en une expérience totale et variée créant un rythme, une composition riche et diversifiée.

1.4. Le parcours comme pratique esthétique

Au-delà de la fixité des points de vue, du *Vista*, la pratique de l'homme dans le paysage se fonde sur sa capacité de se déplacer (Nageleisen, 2011). L'homme parcourt l'espace à partir de cours d'eau, voies ferrées, routes, sentiers, etc. Ces structures linéaires lui donnent la possibilité d'aller plus loin, d'ouvrir ses horizons et de découvrir de nouveaux paysages. Elles lui permettent également de saisir la continuité des formes et de faire le lien entre les points de vue qui apparaissent et disparaissent dans l'environnement. Le parcours qui mène à un endroit est donc lui aussi sujet à une appréciation ou une dépréciation et est ainsi fondamental dans l'idée de Kessler (1999) d'avoir une expérience esthésiologique globale du paysage. Quelle expérience ces structures linéaires offrent-elles à l'homme qui les parcourt? Plusieurs types de déplacements existent et ils engendrent tous un regard différent sur les paysages traversés. En effet, l'homme est devenu de plus en plus mobile dans son environnement. Comment l'esthétisme du paysage a-t-il évolué en fonction de la capacité de l'homme à se déplacer plus rapidement? Les sensations générées sont-elles aussi cohérentes et authentiques? Un bref historique de l'évolution de la mobilité de l'homme et de sa relation au paysage nous permet de constater que le changement est important.

La marche est la première forme de déplacement qui a permis à l'homme de saisir le monde qui l'entoure (Nageleisen, 2011). D'abord utilisée comme moyen de survie pour chasser la nourriture et fuir les prédateurs, elle est devenue, avec les jardins de la Renaissance, la première forme de pratique esthétique de l'espace. Étant relativement contraint, le parcours de cet aménagement paysager, sous forme de promenade, visait à donner diverses ambiances et vues à l'homme. Passant d'un aménagement plus rectiligne à sinueux, les jardins sont devenus de plus en plus intégrés à la nature sauvage environnante pour finalement laisser place au culte du voyage, le prolongement de la

promenade dans les jardins à l'échelle du pays. C'est l'époque du développement de l'alpinisme et des randonnées en montagne qui apportent une plus grande sensibilité de l'homme au paysage naturel et sauvage. Il éprouve ainsi les variations d'odeurs, de sons, de climats et de sensations tactiles. Il comprend son relief en apportant un effort dans les montées et les descentes, sa morphologie en contournant les obstacles, etc. Ainsi, lorsqu'elle est pratiquée sous forme de loisir, la marche est reliée à un état d'esprit positif où l'homme qui perd la notion de temps et d'espace vit une relation intime avec les paysages traversés. Le parcours devient un ensemble d'actions variées qui permettent à l'homme d'avoir une liberté de découverte et ainsi une plus grande compréhension du milieu qui l'entoure (figure 1), notion qui est chère à l'attitude du voyageur de Kessler (1999). Au contraire, lorsque la marche est utilisée comme moyen de transport quotidien, un détachement à l'égard du contexte environnant s'opère (Nageleisen, 2011).

Le tourisme est favorisé par le développement de techniques de transport et l'amélioration de la condition des routes. L'arrivée de la bicyclette, entre autres, change la relation espace-temps et permet ainsi à l'homme d'augmenter la distance parcourue en un temps moindre (Nageleisen, 2011). Elle multiplie le nombre de destinations atteignables sans abolir la proximité et la liberté de l'homme dans le paysage traversé. Ce mode de transport marque tout de même une nouvelle composition paysagère par la possibilité de l'usager de contrôler sa vitesse d'un simple coup de pédale ou de frein et sa direction par un mouvement de guidon.

To cross	a territory	to walk
To open	a path	
To recognize	a place	
To discover	propensities	
To attribute	aesthetic values	
To comprehend	symbolic values	
To invent	a geography	to get oriented
To assign	place names	
To descend	a ravine	
To climb	a mountain	
To trace	a form	
To draw	a point	
To tread	a line	to get lost
To inhabit	a circle	
To visit	a stone	
To narrate	a city	
To traverse	a map	
To perceive	sounds	
To guide oneself	through smells	to err
To observe	thorns	
To listen to	ditches	
To celebrate	dangers	
To navigate	a desert	
To sniff	a forest	
To breach	a continent	to submerge
To meet	an archipelago	
To host	an adventure	
To measure	a dump	
To grasp	elsewhere	
To populate	sensations	
To construct	relations	to wander
To find	objects	
To take	phrases	
To not take	bodies	
To tall	people	
To track	animals	
To enter	a hole	to penetrate
To interact with	a grating	
To hurdle	a wall	
To investigate	an enclosure	
To follow	an instinct	
To leave	a station platform	
To not leave	traces	to go forward

Figure 1 Actions de la promenade (Careri, 2003 dans Morissette, 2011 : 30)

C'est l'arrivée du chemin de fer qui bouscule réellement la relation de proximité de l'homme avec le paysage, et ce, pour trois raisons (Nageleisen, 2011). Le tracé offert par ce moyen de transport homogénéise les caractéristiques paysagères. En effet, il se doit d'être le plus rectiligne possible et pour ce faire, évite les reliefs trop accentués ou passe par des tunnels, viaducs et ponts. De plus, il offre un espace intérieur complètement hermétique par rapport à son environnement et bloque, de ce fait, tout contact sensoriel de l'homme avec le paysage sauf pour la vue, qui se limite à une translation mécanique via les fenêtres latérales. Finalement, par sa rapidité, il empêche l'homme de poser un regard sur les détails composant le paysage qui, somme toute, devient plus reconnu que réellement découvert. La vitesse induite par ce moyen de transport peut cependant apporter des sensations visuelles enrichissantes qui seraient autrement impossibles. Les paysages monotones et homogènes deviennent, grâce au train, comprimés et animés par un nouveau rythme créé par des apparitions constantes et fugitives d'éléments dans divers plans du paysage. Victor Hugo est l'un des nombreux artistes qui se plaisent à regarder ce nouveau spectacle offert aux utilisateurs :

C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord de chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes. [...] Les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon. (Hugo, 1837 dans Nageleisen, 2011 : 70)

L'expérience esthésiologique globale du paysage, tel que défini par Kessler (1999), le long du parcours touristique passe donc par l'amplification des caractéristiques tant ordinaires que spectaculaires du paysage en tenant compte de l'impact des perceptions induites par les différents modes de transports et ainsi l'effet général de la vitesse sur la perception. Il doit en résulter un enchevêtrement de qualités et sensations diverses créant un rythme paysager flexible et appropriable qui favorise la découverte et la compréhension volontaire du voyageur.

Chapitre 2 : Expérience esthésiologique globale du paysage

Les deux approches de l'esthétisme du paysage mentionnées au chapitre dernier, soit l'approche culturaliste de l'ordinaire et l'approche traditionnelle du sublime, nous renseignent sur les caractéristiques paysagères à prendre en compte dans l'expérience esthésiologique globale de l'homme dans le paysage selon Kessler (1999). Misant davantage sur les caractéristiques visuelles, une section traitant essentiellement de la prise en considération des autres sens a été ajoutée afin de compléter l'approche dite *ordinaire*.

2.1. Les paysages visuels

La concordance entre le bâtiment et le lieu peut être réalisée de plusieurs manières. [...] Mais de nos jours, où toute correspondance est systématiquement brisée, la tradition constructive n'a plus d'importance et l'originalité est devenue trouvaille. Le solde, nous l'avons vu, est la perte du lieu, et l'unique remède à cette involution est une renaissance de l'architecture en tant qu'art du lieu. Si l'art, comme je le pense, implique la connaissance, il est nécessaire de développer la compréhension du lieu par un approfondissement phénoménologique de ce qui nous entoure. (Norberg-Schulz, 1997 : 57)

En réaction à l'architecture fonctionnaliste d'après-guerre qui réduit le paysage à une simple compréhension logique de l'espace, l'approche culturaliste propose un retour à la compréhension phénoménologique de l'environnement (Norberg-Schulz, 1981; 1996). Cette compréhension passe par le recueil d'informations sur le caractère qualitatif du milieu. S'intéressant à l'expérience quotidienne de l'homme dans le paysage, l'approche part du constat que tout événement ou activité prend place dans un lieu. Celui-ci, contrairement à une simple localisation indiquant l'emplacement de l'évènement, est fait d'un ensemble de *choses* concrètes et visibles par leurs formes, textures et couleurs. Elles définissent une certaine ambiance appréciable ou non et forment l'essence du lieu, le *genius loci*. Cette essence du lieu doit être traduite par un ensemble de symboles érigés par l'homme. Ce dernier exprime donc sa connaissance des caractères constitutifs du lieu en les rendant visibles. C'est cette *perte du lieu* qui marque l'époque d'après-guerre où une simple description de celui-ci, de sa logique scientifique, ne permet pas de prendre en compte la dimension qualitative de la vie

quotidienne de l'homme qui l'expérimente. Cette négligence apporte une grande distorsion. Alors que l'expérience de la vie quotidienne nous donne l'impression que « la terre est plate et le ciel une coupole émaillée d'étoiles » (Norberg-Schulz, 1981 : 29), la réponse scientifique propose plutôt une terre ronde et un univers infini.

Les divers usages possibles d'un lieu nous renseignent sur les caractéristiques à prendre en compte dans la compréhension de son appréciation. Ainsi, *l'arrivée* dans un lieu se présente par le franchissement d'un seuil, le passage de l'extérieur à l'intérieur. Ce seuil n'est perceptible que si le lieu, en tant qu'entité définie, a une identité propre à elle, la différenciant du lieu précédent. La *rencontre* suggère la découverte de l'ambiance du lieu, sa première impression. Elle est possible via une certaine cohérence spatiale, une unité d'ensemble. Finalement, le *séjour* est possible lorsqu'un accord est fait avec l'ambiance découverte, créant un sentiment d'appartenance. Somme toute, l'appréciation de l'expérience du lieu passe par son usage plein et entier (Norberg-Schulz, 1981).

Cet usage du lieu n'est possible que s'il est *intelligible*, notion apportée par Kevin Lynch (1969) qui se rapporte à la capacité de l'homme de se *souvenir* du lieu, de *s'orienter* dans le lieu et de *s'identifier* au lieu. En effet, Norberg-Schulz (1996 : 37) prétend que sans ces trois qualités fondamentales, l'homme ne peut user pleinement du lieu: « Sans orientation, on ne peut voyager ni atteindre une destination. Sans identification au *genius* du lieu, on ne peut parvenir à un accord. Et sans le souvenir des éléments constitutifs du lieu, l'expérience de l'appartenance est impossible. » Le travail de l'architecte, dans cette optique, est de créer des lieux intelligibles qui aident l'homme à les apprécier.

La *mémoire*, se présentant sous forme de repères ou motifs nourrissant le souvenir, est la capacité de reconnaître les principaux éléments qui caractérisent un territoire. Ainsi, on reconnaît Barcelone à cause de la configuration particulière de son port, Paris par sa tour Eiffel ou son moulin rouge, etc. *L'orientation*, référant à l'espace, est la qualité d'un milieu à posséder une organisation spatiale compréhensible. En plus de posséder des repères qui aident également l'orientation de l'homme dans le paysage, la configuration de ce dernier doit présenter des cheminements et des destinations bien définies. *L'identité du lieu* est présentée par son caractère soit ses formes concrètes, et son ambiance soit ses formes abstraites. Le caractère et l'ambiance du lieu doivent évoquer la couleur, l'usage, les activités spécifiques du lieu, etc. Ainsi, l'identité d'un quartier des spectacles ne sera pas la même qu'un centre-ville en milieu rural. L'étude phénoménologique proposée par Norberg-Schulz (1981;

1996) étudie alors la structure du lieu par rapport à son potentiel d'intelligibilité et par conséquent, son appréciation. Cette structure doit être étudiée à deux échelles interreliées : l'espace, qui s'étudie en plan, et l'atmosphère, qui s'étudie in situ.

2.1.1. L'espace : création de lieux circonscrits

L'espace est un lieu concret et délimité par une organisation tridimensionnelle d'éléments composant le territoire (Norberg-Schulz, 1981). Il est la trame de fond à partir de laquelle l'appréciation du paysage peut être déterminée et est lu par sa centralisation, sa direction et son rythme. En effet, un espace plus ou moins grand comprend des ouvertures et des fermetures créées par des figures naturelles (arbres, montagnes, etc.) ou artificielles (maisons, infrastructures, etc.). L'espace fermé peut comprendre un centre où la composition des fermetures et des ouvertures offre des directions et un rythme dans le paysage. Les limites ou les seuils entre ces différents espaces doivent être clairs. Ces contrastes participent directement à l'intelligibilité de l'espace traversé. Il est créé par le relief, la végétation, l'eau et les pratiques du territoire.

Le relief

Les variations du relief d'un territoire, plaines, vallées, bassins, ravins, collines ou montagnes sont à l'origine de la formation d'espaces définis appréciables ou non. Chaque type peut créer des ouvertures et des fermetures à différentes échelles et faire en sorte que l'homme se sente trop grand ou trop petit dans le paysage. Alors que le désert offre une ouverture quasi infinie à l'homme qui se sent trop petit dans cette vastitude, le ravin, au contraire, se referme sur l'homme s'y sentant emprisonné. Un paysage accueillant sera alors celui qui se déploie à l'échelle humaine. Les reliefs d'un territoire donné ne sont pas toujours perceptibles ou du moins, mis en valeur. Norberg-Schulz (1981) s'appuie sur le philosophe Martin Heidegger pour expliquer cette idée en donnant l'exemple de la construction d'un pont. Érigé entre deux rives, il met en valeur la distance qui les sépare. Il vient marquer le relief particulier du territoire qui, avant sa construction, n'était pas autant perceptible.

Dans cette optique, plusieurs infrastructures développées le long de la route touristique norvégienne sont très sensibles à la relation entre l'architecture et le paysage. Étant le principal attrait touristique du pays, les architectes et les paysagistes ont développé leurs propres techniques de mise en valeur

du paysage. S'intéressant particulièrement à la vue, ils peuvent prendre la forme d'instruments d'optique où la disposition de matériaux réfléchissants modifie la lecture habituelle des reliefs montagneux de la Norvège. Dans son projet *Sight Apparatus*, Hølmebakk crée cette réflexion en mettant en parallèle deux panneaux de verre réfléchissant (figure 2).



Figure 2 *Sight Apparatus*, Sognefjell, Norvège, Hølmebakk, 1997. Carl-Viggo Hølmebakk Arkitektkontor, <http://www.holmebakk.no> (4 novembre 2014)

La végétation

L'ambiance apportée par le relief peut être atténuée ou accentuée par le type de paysage présent dans l'espace. Ainsi, une topographie peu prononcée peut être appréciable ou non en fonction de la densité de la végétation. La forêt épaisse produira sensiblement la même sensation de fermeture que le ravin. L'effet peut être le même avec la présence de choses artificielles dans l'espace comme dans une étroite ruelle bordée de bâtiments. C'est pourquoi il faut considérer l'influence de tout type de paysage qu'il soit naturel, rural, urbain ou industriel. Les différentes ambiances apportées par la combinaison du relief, de la végétation et des autres choses dans le paysage peuvent être mises en valeur par l'architecture. Ce concept a été exploré dans les six cabines perchées dans les arbres du *TreeHotel* à Harads en Suède (figure 3). Les concepteurs ont misé sur les effets de camouflage, de hauteur et de légèreté assimilables aux qualités de la forêt environnante.



Figure 3 *The Mirrorcube* de Tham & Videgård, *The Blue Cone* de SandellSandberg et *The Cabin* de Cyrén & Cyrén, 2010. Treehotel, <http://treehotel.se> (9 décembre 2014)

L'eau

L'eau est une autre *chose* présente dans l'espace pouvant atténuer ou amplifier une ambiance donnée d'un lieu et ainsi son identité (Norberg-Schulz, 1981). En effet, un lac au milieu d'une forêt dense peut contrebalancer l'effet étouffant du lieu en offrant un dégagement, un respire dans celui-ci. Au contraire, dans un espace à trop grande échelle, l'eau devient un centre, un repère à l'image d'une oasis dans le désert.

Dépendamment sous quelle forme elle se présente, elle peut apporter une dimension cinétique au milieu par le mouvement d'une rivière ou d'une chute ou intégrer une dimension abstraite par la propriété de réflexion des plans d'eau immobiles.

L'eau a également la propriété d'accentuer la structure d'un lieu. Le fleuve souligne la vallée, le lac accentue le bassin et la réflexion des plans d'eau dédouble le portrait offert de l'environnement. Elle permet également de créer des structures singulières dans le paysage : les îles, les promontoires, les péninsules, les baies ou les fjords. Ces structures sont délimitées par l'eau d'une façon plus ou moins précise selon la constitution du milieu. Ainsi les paysages marécageux forment des limites brouillées alors que les lacs et les rivières forment une ligne très claire avec la terre.

Les pratiques du territoire

Les pratiques du territoire sont à la base même de la formation d'espaces par l'implantation de milieux de vie et d'activités et par la façon de se déplacer entre elles. Elles transforment le paysage naturel en paysage habité, rural, urbain, industriel, etc. Elles apportent des *choses* artificielles qui participent aussi à la fermeture et l'ouverture d'espaces circonscrits et à la création de repères dans le paysage comme les églises, les infrastructures routières, etc. De ce fait, l'intelligibilité d'un lieu est directement influencée par les pratiques de l'homme dans le territoire.

Elles influencent également la perméabilité du parcours à l'étude, selon Ian Bentley (1985), qui tient compte des liens tissés entre cette structure linéaire et l'immensité de l'environnement traversé. Elle peut être de type physique ou visuelle. La perméabilité physique tient compte de comment le parcours permet aux utilisateurs d'accéder aux différents services offerts sur le territoire alors que la perméabilité visuelle influence la capacité de lire un environnement selon la qualité d'orientation mentionnée par Norberg-Schulz (1996).

2.1.2. L'atmosphère : le caractère et l'ambiance du lieu *in situ*

Une fois la morphologie générale du site comprise, comment le caractère et l'ambiance du lieu se traduisent-ils *in situ*? Quel est leur impact sur l'appréciation de l'esthésiologie globale de l'homme dans le paysage du quotidien? Selon Norberg-Schulz (1996), la caractérisation de l'atmosphère d'un lieu passe par la compréhension symbolique de la relation entre la Terre et le Ciel. Le Ciel, étant le tableau sur lequel se dessinent les composantes d'un paysage, devient un bon indicateur du caractère du lieu à partir duquel on le regarde. À la lumière de cette réflexion et en s'inspirant de la méthode d'étude paysagère offerte par Christian Béringuier (1991), l'analyse de l'atmosphère offerte le long du parcours touristique se décompose en trois sections où, pour chacune d'elles, l'analyse de l'impact du temps est également prise en compte : la relation figure-fond, les masses et les textures puis la lumière et la couleur.

La relation figure-fond

La relation figure-fond déterminée par les deux éléments principaux du paysage, la Terre et le Ciel, est l'élément le plus influent dans l'expérience esthétique d'un lieu. En effet, la théorie de la gestalt montre que l'œil perçoit immédiatement ce rapport (Norberg-Schulz, 1996). Il détermine directement, selon les choses constituant l'espace du lieu, le degré d'ouverture ou de fermeture du paysage. Plus la proportion figure-fond est élevée, plus le degré d'ouverture est faible et l'expérience intime. Au contraire, un degré d'ouverture trop grand peut créer un lieu où l'identité est faible. Comme il a été démontré plus haut, les situations extrêmes peuvent être inquiétantes. Finalement, la ligne créée par cette relation figure-fond nous informe sur la sinuosité du paysage (Béringuier, 1991) selon qu'elle est verticale, horizontale, oblique, courbe, etc.

Puisque le temps qui passe est principalement marqué par le changement de lumière selon les périodes de l'année ou de la journée, dans cette relation, c'est le fond, le Ciel, qui est sujet à changements selon le temps et le climat. Cette variation sera plus ou moins importante selon le degré d'ouverture d'un lieu. En effet, la variation de couleur dans le ciel aura une importance relative plus grande dans le désert où il est omniprésent que dans la forêt où seule une petite partie de celui-ci est visible.

Les masses et les textures

La figure, dans la relation figure-fond, est elle-même variable dans l'espace et dans le temps et vient également caractériser l'atmosphère d'un lieu (Norberg-Schulz, 1981). Elle est constituée de masses qui peuvent être naturelles ou artificielles. Ces masses, faisant office d'écrans visuels, sont caractérisées par leur degré de transparence et d'opacité. Ce sont elles qui déterminent entre autres la perméabilité visuelle et donc la possibilité d'orientation le long du parcours à l'étude. Elles peuvent apparaître à différents plans dans le paysage lorsque les masses de premier plan ont un degré de transparence élevé ou lorsqu'elles sont totalement absentes.

D'autres formes peuvent apparaître dans le paysage non pas comme des écrans visuels, mais comme des textures ajoutant une diversité dans un lieu donné (Béringuier, 1991). La présence d'une flore particulière, par exemple, peut participer au caractère d'ambiance du lieu. Les textures qui sont mobiles comme les voitures, les hommes et les animaux, quant à elles, ajoutent une dimension dynamique au paysage.

La mutabilité du paysage, selon les saisons, aura un impact considérable sur les masses et les textures naturelles du paysage. Ce phénomène est particulièrement important dans les pays nordiques où la végétation constitue une masse beaucoup moins opaque en hiver qu'en été.

La lumière et les couleurs

La palette chromatique du paysage est constituée de couleurs permanentes et variables (Béringuier, 1991). Les couleurs des éléments artificiels du paysage comme les matériaux et les minéraux resteront permanentes alors que celles des éléments naturels vont changer au fil des saisons. La couleur du ciel et de l'eau, quant à elle, va changer en fonction du moment de la journée et de l'année.

Les couleurs présentes dans un lieu sont susceptibles de donner de l'information à l'homme sur son usage et sont, par ce fait, vectrices d'identité du lieu. Les couleurs dominantes ou particulières du paysage peuvent alors être déterminées tout au long du parcours afin d'être mises en évidence par le biais de l'architecture.

Béringuier (1991) note que, au fil de la journée, les couleurs apparaissent plus rouge-orangé en matinée, bleues à midi et rouge-violacé en fin de journée. Au fil des saisons, le paysage est plus jaune l'été, rouge-violacé l'automne, pastel le printemps et terne l'hiver, amplifié par la présence de la neige.

Tadao Ando : une architecture basée sur les paysages ordinaires

Au fil de ses réalisations, l'architecte Tadao Ando a développé un langage architectural mettant en valeur l'atmosphère du lieu dans lequel s'inscrivent ses projets (Nussaume, 2009). Le contexte de récession économique des années 1980 ainsi que l'importance de la nature au Japon a poussé les architectes à délaisser l'architecture extravertie au profit de sa cohésion avec le paysage. Ando adhère donc au mouvement du *Genius Loci* apporté par Norberg-Schulz où l'essentiel de la force de son architecture vient des sites où ses projets s'implantent. Ando crée d'abord ce lien dans une confrontation entre l'architecture et le paysage lui permettant de *domestiquer la nature*. Les formes géométriques pures et la matérialité immaculée de son architecture viennent en opposition avec le caractère organique du lieu. Les éléments naturels tels l'eau, la lumière et la végétation sont isolés et cadrés par l'architecture en une forme abstraite et aident l'homme à comprendre autrement le paysage dans lequel le bâtiment s'inscrit. Tout comme les escaliers soulignent la topographie du lieu et la tour sa verticalité, Ando soutient que l'architecture enfouie révèle l'horizontalité d'un site. Vers la fin des années 1990, son architecture va se décomposer en limitant sa marque sur les sites et devenir elle-même paysage comme pour le musée d'art Chichu au Japon (figure 4). Ainsi, Ando a toujours été plus interpellé par l'espace créé que par le bâtiment lui-même. Au début de sa carrière, ce désir se présentait par une abstraction de l'architecture qui donnait lieu à une non-forme. Dans le projet de musée d'art Chichu, par l'enfouissement total du bâtiment, on assiste à la disparition de l'architecture. On y retrouve encore des formes géométriques de base qui sont, cette fois-ci, éclatées et éparpillées afin d'épouser la forme du site. Conçu dans le but de repenser la relation entre la nature et les gens, il offre des perspectives de paysages inattendues.



Figure 4 Musée d'art Chichu, Kagawa, Japon, Tadao Ando, 2004. Phaidon Atlas. <http://phaidonatlas.com/building/chichu-art-museum/1086> (4 décembre 2014)

2.2. Les paysages sensuels

L'approche *culturaliste* de l'esthétisme du paysage *ordinaire* apportée par le Norvégien Norberg-Schulz (1981; 1996) met particulièrement l'emphase sur les caractéristiques visuelles du paysage alors que Kessler (1999) a démontré que l'esthétisme du paysage perçu en tant qu'acteur passe par tous les sens de l'homme. Paul Rodaway (1994) dresse un portrait de l'influence de ces autres sens sur l'expérience esthétique quotidienne de l'homme dans le paysage.

Rodaway (1994) soutient que l'homme, qui ne sent pas naïvement son environnement, ne fait pas que le percevoir, il le comprend. Ainsi, il ne devrait pas seulement entendre un paysage, mais l'écouter. Cette compréhension est influencée par un ensemble de facteurs. Premièrement, l'homme ne perçoit pas son environnement un stimulus à la fois, mais par une interaction de l'ensemble de ceux-ci. Ce point apporte la notion de hiérarchisation où, dépendamment de la situation, un sens sera plus interpellé que les autres. Les sens secondaires ont alors pour mission de clarifier ou d'amplifier l'atmosphère donnée par le sens principal (la somme de tous les sens est plus efficace que chacun d'entre eux). Quand un sens en contredit un autre, la compréhension de l'environnement est nécessairement brouillée. Ensuite, comme la constitution physique d'un lieu influence la lumière et la couleur du paysage, la composition de l'environnement soit ses surfaces, textures et objets, peut modifier les caractéristiques sensorielles en amplifiant ou en atténuant un son par exemple. Finalement, la perception peut varier selon les extensions techniques utilisées par l'homme comme le port de vêtement ou l'utilisation de différents moyens de transport. Dans tous les cas, Rodaway (1994) admet que la compréhension de toutes les caractéristiques sensorielles, incluant la vue, est améliorée par leur contraste. Cette idée du seuil reste alors importante dans toutes les sphères de l'environnement.

2.2.1. Le toucher : les paysages intimes

Le toucher, étant limité par les dimensions du corps humain, est sens le plus intime de l'homme. Il renvoie à deux types de perceptions : la kinesthésie et l'haptique (Bell, 2012; Rodaway, 1994).

La kinesthésie réfère à la notion d'orientation dans l'espace et à la capacité de l'homme de se mouvoir. Sans ce sens, l'une des trois grandes qualités permettant d'avoir une expérience esthétique positive du paysage *ordinaire*, l'orientation, n'est pas comblée. En effet, l'homme s'oriente dans l'espace en comprenant sa position relative avec les choses constituant l'environnement. Un environnement constitué d'éléments de composition clairs et cohérents aidera donc l'homme à se déplacer dans le parcours en influençant ses mouvements (Therriault-Laliberté, 2013). Par le biais des muscles de son corps, l'homme saisit également le relief et la morphologie du territoire. Est-on en train de descendre ou de monter, à quel degré? Demandant à l'homme un effort plus grand dans les pentes abruptes, le relief peut influencer le rythme de parcours ou encore créer des obstacles que l'homme aura tendance à détourner. Finalement, la texture au sol aura également une grande influence sur la capacité de l'homme à se déplacer.

Le projet de place publique à Barakaldo en Espagne, par l'architecte Eduardo Arroyo (figure 5), synthétise bien ces idées de guider l'homme à travers l'espace par les reliefs, textures et matérialités du sol. Ainsi, il crée des zones *marchables* de différentes natures où le bois et le gravier appellent à une certaine lenteur alors que le pavé sert aux transitions plus directes. Les zones de verdure, quant à elles, réfléchies à l'échelle de salons urbains, invitent les passants à prendre une pause avec du mobilier urbain installé à ces côtés. Le relief participe à cette dynamique d'ensemble et oriente le passager à travers cet espace vaste, mais cohérent.



Figure 5 Place de Desierto, Barakaldo, Espagne, Eduardo Arroyo, 2002 (Gili, 2007)

La façon de se déplacer dans l'espace va également varier selon le médium de transport utilisé et la saison. L'hiver, la couverture de neige au sol égalise sa rugosité alors que le moyen de transport

change, passant de la bicyclette au ski de fond, en apportant une tout autre expérience kinesthésique du paysage.

Le sens haptique est la capacité de l'homme à saisir l'environnement par le biais de sa peau. Étant tenu pour acquis, il est souvent négligé. Rodaway (1994) en distingue deux types. Le toucher global, toujours activé, se fait de façon passive et comprend la perception de l'humidité de l'air, la température, l'eau et le vent. Le rôle de l'architecture sert ce besoin de l'homme de contrôler l'environnement du toucher global en l'isolant des conditions climatiques extérieures. Bell (2012) remarque même que certains auteurs pensent que l'appréciation du paysage passe par les notions de vues et de refuges. Le fait d'apprécier de voir sans être vu en étant protégé des intempéries et des prédateurs viendrait des modèles qui se basent sur l'évolution de l'homme et de son désir de voir l'arrivée de prédateurs tout en étant en sécurité. Le toucher accessible, deuxième forme du sens haptique, se fait de façon active et raisonnée par la capacité de l'homme à sentir la texture et la géométrie des choses concrètes composant le paysage. Ce type de paysage est dit *tactile* et comprend tout l'environnement accessible par le biais des membres du corps humain. Dans sa définition du beau, qui s'apparente à la notion de paysage ordinaire, Burke (1998) pense qu'une expérience haptique positive, par le toucher accessible, est procurée par les corps lisses, moelleux et dont la surface varie continuellement, mais de façon graduelle.

Ces qualités sont bien représentées dans le projet de refuge pour randonneurs conçu par la firme d'architecture Snohetta en Norvège (figure 6). En plus de protéger l'homme des conditions extérieures en offrant un abri confortable par ses formes et sa matérialité, le contraste établi entre l'intérieur chaleureux et l'extérieur aride amplifie l'expérience haptique positive de l'homme.



Figure 6 Wild Reindeer Pavilion, Hjerkin, Norvège, Snohetta, 2011. Snohetta <http://snohetta.com> (5 décembre 2014)

2.2.2. L'odeur et le son : évènements éphémères

Comme pour le toucher, le sens olfactif est relativement intime du à la composition chimique de l'odeur où l'homme doit être proche de sa source pour la percevoir. Cette caractéristique volatile rend également la perception de l'odeur complexe et dynamique. Une odeur apparaît, disparaît, se déplace dans le vent, et ce, à diverses intensités. C'est pourquoi, malgré le fait qu'elles ont une grande influence sur l'expérience esthétique du paysage, on ne peut parler d'un paysage olfactif comme on parle d'un paysage visuel ou tactile (Corbin, 2001; Rodaway, 1994). Les odeurs se manifestent plutôt dans le paysage comme des évènements ou des épisodes qui vont varier selon leur type et leur intensité. Alors que les odeurs généralisées composant la trame de fond ne sont pas perçues par l'homme, les odeurs spécialisées contrastent par leur singularité et leur intensité. Ces dernières donnent un indice sur l'usage ou l'identité d'un lieu particulier en plus de participer à sa mémoire considérant que la mémoire olfactive est plus importante que la mémoire visuelle de l'homme. Une mise en valeur des odeurs agréables peut alors participer à une l'expérience esthétique positive du paysage.

Comme pour les odeurs, il est plus pertinent de parler d'évènements sonores puisque ses sources sont variables dans le temps et l'espace. Cependant, pour qu'un évènement sonore soit perçu, l'homme n'a pas besoin d'une grande proximité avec sa source. Le son marque la présence d'une activité, il est donc expressif. Comme pour l'odeur, certains bruits ne forment que la trame de base alors que d'autres se démarquent en tant que signaux dans le paysage. Certaines sources d'évènements sonores sont visibles et compréhensibles alors que d'autres sont ambiguës ou cachées. Ainsi, comme pour l'odeur, les sons symphoniques peuvent participer à l'identité et la mémoire du lieu.

Les sons et les odeurs agréables sont ceux qui, comme pour le toucher, font preuve de douceur, de continuité et de clarté (Burke, 1998).

Eduardo Arroyo : une amplification des perceptions sensorielles par l'architecture

Dans son projet de centre d'interprétation du paysage (figure 7), l'architecte Arroyo s'intéresse à la mise en valeur des différentes sensations perceptibles dans l'environnement ainsi qu'à leur mutabilité. Dans un premier temps, il suggère de repérer les différentes variations sensorielles du paysage directement sur place. Ces caractéristiques sont spatialisées sur une carte du site surimposée d'un grillage. L'emplacement des différents bâtiments de services est alors déterminé de façon à exposer les différentes sensations repérées. Il conçoit une architecture qui promeut une condition particulière du lieu en l'isolant du reste. Ainsi, une zone d'intensité chromatique sera mise en évidence par une enveloppe qui diffracte la couleur et favorise certaines gammes chromatiques. L'intensité aromatique sera amplifiée par une façade de plantes odorantes, la perception tactile par une façade qui masque la rugosité, la perception sonore par une façade munie de systèmes acoustiques et la perception de la mutabilité par une façade de miroirs amovibles. L'architecte va jusqu'à associer un type de programme aux types de variations sensorielles repérées. Les endroits de mutations visuelles (lumière ou couleur) accueilleront des fonctions de séjours plus courts comme des belvédères alors que les endroits de mutations invisibles (sons ou odeurs) accueilleront les fonctions de plus longs séjours afin de laisser l'attention du visiteur se détendre.



Figure 7 Centre d'interprétation du paysage, Fabriano, Italie, Eduardo Arroyo, 2003. (Gili, 2007)

2.3. Les paysages sublimes

L'appréciation de l'expérience esthétique d'un paysage peut être de différentes intensités. Alors que le beau paysage s'apparente à la définition donnée jusqu'ici soit selon la notion de génie du lieu de Norberg-Schulz (1996; 1981), le paysage sublime, se retrouvant dans la partie la plus élevée du spectre, est encore plus puissant. En effet, une expérience est sublime lorsque l'homme est impressionné ou étonné alors que le beau est prévisible (Bell, 2012; Burke, 1998). Ces caractéristiques paysagères représentent le côté spectaculaire qui doit être pris en compte afin de participer à l'expérience esthésiologique globale de l'homme dans le paysage selon Kessler (1999).

Selon Bell (2012), l'expérience du sublime se vit majoritairement à travers la vue alors que les autres sens ne jouent qu'un rôle secondaire. Il explique que toute expérience sublime est créée par la combinaison de la *major form* et de la *minor form* que l'on pourrait traduire en *formes positives* et *négatives*. Les formes positives sont les caractéristiques visuelles du paysage qui provoquent directement une intensité sensorielle donc, le sublime. Elles sont induites par la *massivité* du paysage soit une variété et une diversité des détails à plusieurs échelles et par *l'intensité* du paysage comme le grandiose de son échelle par rapport à la petitesse l'homme. Dans cette optique, le paysage du Grand Canyon est sublime par sa grande diversité de formes et de textures ainsi que par sa taille relative. Les formes négatives, pour leur part, sont caractérisées par l'absence d'élément discordant qui pourrait nuire à la scène comme des couleurs, textures, bruits ou odeurs désagréables.

Pour Burke (1998), une expérience sublime est causée par la terreur. Toute caractéristique du paysage, qu'elle soit visuelle, auditive, sonore ou tactile, qui suscite une idée de douleur ou de danger est capable d'engendrer la plus forte des émotions :

Je dis la plus forte des émotions, parce que je suis convaincu que les idées de douleur sont beaucoup plus puissantes que celles qui viennent du plaisir. [...] Lorsque le danger ou la douleur serrent de trop près, ils ne peuvent donner aucun délice et sont tous simplement terribles; mais, à distance, et avec certaines modifications, ils peuvent être délicieux et ils le sont, comme nous en faisons journellement l'expérience. (Burke, 1998 : 84)

Il ne faut donc pas confondre *douleur* et *terreur*. La douleur agit sur l'esprit par une intervention réelle sur le corps de l'homme alors que la terreur agit sur l'esprit par l'intermédiaire de l'imagination en créant une émotion plus forte que le plaisir. Le sublime peut prendre sa force dans diverses caractéristiques du paysage : l'obscurité ou l'excès de lumière, les couleurs sombres, les sons effrayants, la grandeur des objets naturels ou bâtis, le désordre ou la confusion, etc. Le projet de belvédère en Norvège par l'architecte Saunders (figure 8) montre que l'architecture est capable d'amplifier ou d'engendrer cette idée de terreur dans un paysage en créant une situation qui évoque le danger. Bell (2012) appelle cette sensation apportée par l'architecture, le sublime moderne. Cette idée suppose, bien que l'effet du sublime est plus impressionnant lorsqu'il est naturel, que la terreur peut être créée artificiellement par une architecture qui reprend les caractéristiques inhérentes à la création d'une telle émotion.

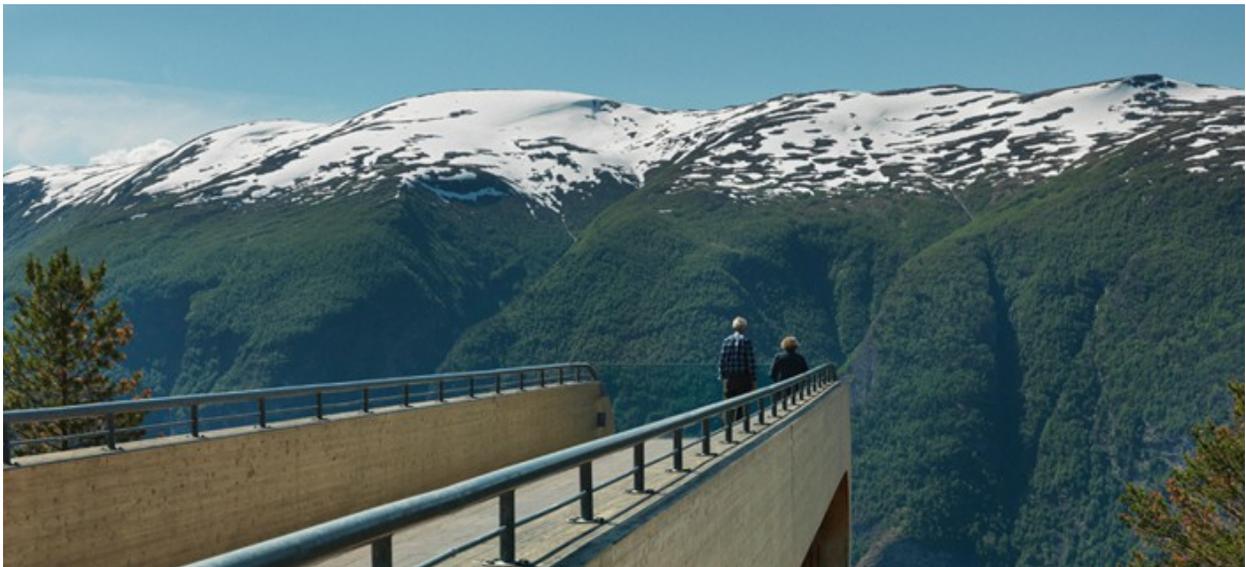


Figure 8 Aurland Lookout, Norvège, Todd Saunders, 2006. (Bell, 2012)

Chapitre 3 : Le projet, l'artialisation

Cet essai-projet s'intéresse à l'artialisation du paysage soit une amplification des perceptions paysagères à travers l'architecture comme outil de création d'une expérience esthétique le long d'un parcours touristique en bordure de l'emprise ferroviaire gaspésienne. Il saisit l'opportunité de proposer une nouvelle façon de parcourir la Gaspésie révélant des perspectives paysagères insoupçonnées et ainsi, concourir à la création d'expériences inédites chez les voyageurs. Il mise ainsi sur le caractère d'amplification, d'abstraction et d'appropriation de l'architecture afin de permettre une meilleure compréhension des paysages traversés (enjeux et objectifs de design, annexe a). Pour ce faire, la recherche se base sur une analyse sensible linéaire de la voie ferrée gaspésienne, un relevé programmatique de deux pistes cyclables québécoises ainsi qu'une étude approfondie de l'approche paysagère de quelques précédents architecturaux et artistiques.

3.1. Une analyse linéaire des ambiances existantes

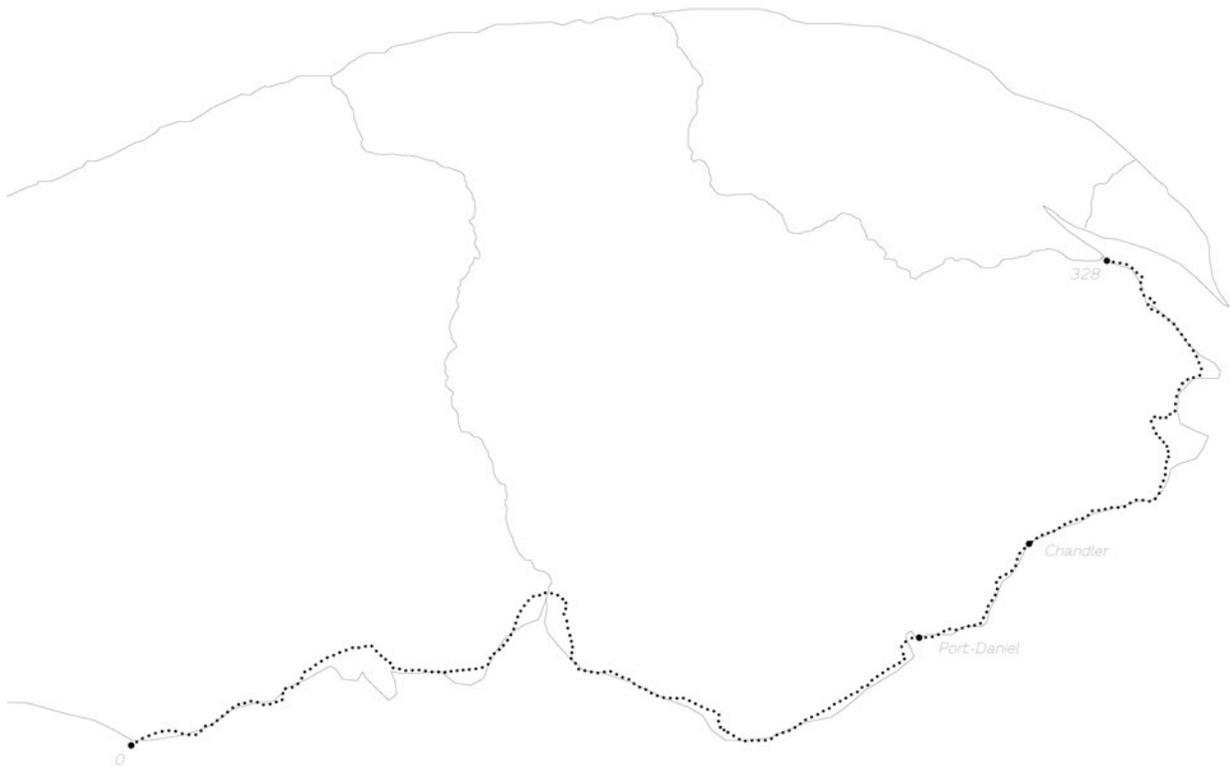


Figure 9 Carte schématique du tracé ferroviaire gaspésien

Le parcours à l'étude, long de 34 kilomètres entre Port-Daniel et Chandler, est une section de la voie ferrée du côté sud de la péninsule gaspésienne (figure 9). Afin de dresser le portrait le plus détaillé possible des caractéristiques paysagères propres à ce parcours, le travail s'inspire de la méthode utilisée par Nageleisen (2011) qui s'intéresse à la perception paysagère le long des structures autoroutières en France. Il propose de réaliser un recensement de données photographiques et sensibles à intervalle fixe le long d'un parcours pour ensuite les géolocaliser dans un logiciel d'analyse du territoire. Des cartes thématiques, ici présentées dans l'annexe b, révèlent alors les caractéristiques du parcours à l'étude influençant l'appréciation esthétique des paysages traversés. Cette section propose une compréhension globale de la lecture de ces cartes en prenant en compte l'interrelation des différents concepts amenés au chapitre deux.

Détermination du degré de fermeture du paysage

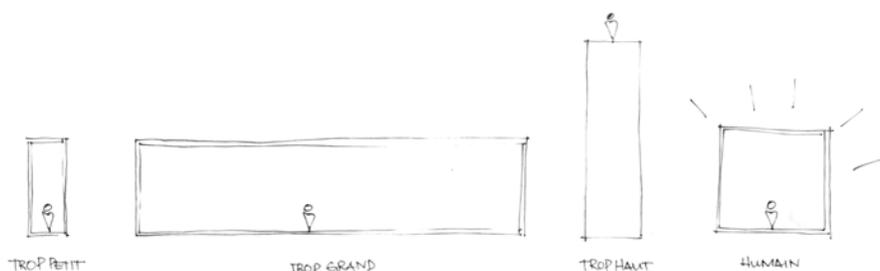


Figure 10 Schéma des échelles paysagères de la voie ferrée gaspésienne

Une ambiance paysagère se compose à l'aide de quelques éléments paysagers seulement. Ainsi, le degré de fermeture du paysage (annexe b) dépend du relief et de la sinuosité du parcours ainsi que de la présence ou l'absence de l'eau, de la végétation et des autres choses du paysage comme les habitations, ponts routiers, etc. Les différentes combinaisons possibles de ces éléments résultent en des paysages qui se déploient à différentes échelles par rapport à l'homme. À l'égard des deux écoles de pensée discutées dans le chapitre précédent, les paysages présents le long de la voie ferrée gaspésienne peuvent se distinguer en deux grandes catégories : les beaux paysages et les paysages sublimes. Alors que les beaux paysages seront ceux qui se déploient à l'échelle de l'homme (Norberg-Schulz, 1981, 1996), les paysages sublimes, selon Burke (1998), suggèrent le danger dû à leur échelle soit trop petite, trop grande ou trop haute pour l'homme (figure 10). Les résultats de l'analyse paysagère linéaire ci-dessous (figure 11) présente d'une façon plus détaillée quels paysages appartiennent à chacune de ces catégories.



Figure 11 Carte des ambiances paysagères de la voie ferrée gaspésienne

Les beaux paysages : une sensation de bien-être



Figure 12 et 13 La clairière (km 9) et le village de Newport (km 22)

Les clairières (figure 12) offrent une ouverture ponctuelle sur l'horizon tout en enveloppant l'homme avec une végétation partielle de telle sorte qu'il s'y sent bien. Les villages (figure 13) sont des paysages plus hétérogènes où se mêlent quelques habitations éparses, végétation et percées visuelles sur la mer en second plan. Ils offrent aux voyageurs un respire, un endroit à l'échelle humaine avec une certaine effervescence due au mouvement des voitures.

Les paysages sublimes : vecteurs de sensations fortes

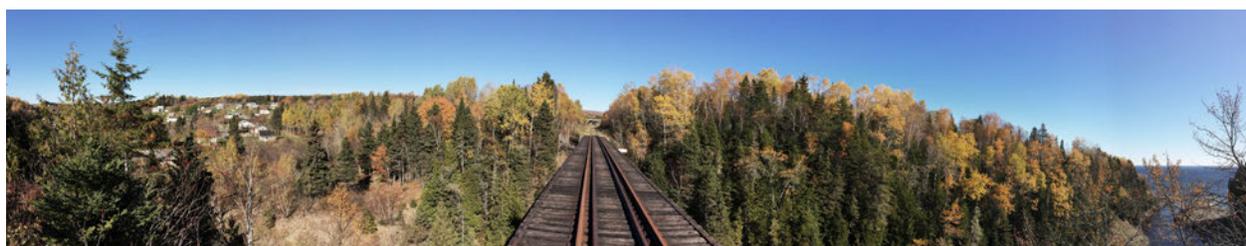


Figure 14, 15, 16 et 17 La plage (km 32), la vallée (km 7), la falaise (km 6) et la forêt (km 14)

Le paysage est d'abord marqué par la présence de deux barachois aux extrémités du parcours. Ces formations typiques de la côte sud de la Gaspésie créent des barrières naturelles dans la continuité de l'environnement et sont marquées par de longs ponts ferroviaires en acier. À l'ouest, contrairement au barachois de Port-Daniel, le barachois de Chandler (figure 14) offre une ouverture spectaculaire sur le paysage puisque le relief est très plat et les habitations ainsi que la végétation sont plus éparpillées de part et d'autre du parcours. Le paysage semble alors s'étendre à l'infini sous forme de plage et crée un milieu trop grand par rapport à l'homme.

Le long du parcours se succèdent également des vallées (figure 15) qui percent le territoire où certaines d'entre-elles, plus prononcées, ont nécessité l'érection de ponts pour les chevaucher. Ces structures soulignent et offrent aux voyageurs une vue sur ces formations morphologiques. Étant artificiellement élevés par rapport à la topographie, les ponts offrent une ouverture et une atmosphère de grandeur se rapprochant de la définition du sublime de Burke (1998). En d'autres endroits, l'altitude s'élève à près de soixante-dix mètres et la topographie chute abruptement en un cap rocheux (figure 16). Le parcours qui longe ces paysages, comme pour les vallées, offre une sensation de vertige pour les randonneurs. Finalement, certaines sections du parcours peuvent être fermées sur plusieurs kilomètres sans pause ni répit. La présence d'une végétation dense et uniforme de conifères sur de longues distances peut apporter un sentiment d'étroitesse dans le paysage (figure 17). Ce sentiment est également accentué par la linéarité du parcours où le paysage se dessine tel un corridor d'arbres sans fin.

Les pratiques du territoire : notions de perméabilité, de repères et de choix

L'analyse des pratiques du territoire en annexe b nous montre que malgré le caractère d'imperméabilité souvent associé à la voie ferrée pour des raisons de sécurité, ce parcours est sensiblement bien connecté au territoire. Trois types de voies de communication sont en relation avec celui-ci. La route 132, voie principale de la région, traverse cinq fois la voie ferrée sur la portion à l'étude. Marqués par d'imposantes structures, des repères dans le paysage, ces croisements sont caractérisés par la proximité à la civilisation, et l'ouverture du paysage. Les routes secondaires ou résidentielles chevauchent également la voie ferrée. Elles sont caractérisées par la présence d'implantations résidentielles éparses ou, particulièrement dans la municipalité de Newport, une séquence d'entrées résidentielles. La voie ferrée est également traversée par un bon nombre de sentiers. Ces routes et ces sentiers peuvent servir de base à la création de chemins exploratoires à partir du parcours touristique principal servant la curiosité et l'esprit volontariste favorable à la compréhension du paysage.

Les couleurs et les textures du paysage : indices sur les usages d'un lieu

Le paysage est principalement dominé par les couleurs végétales ainsi que le bleu du ciel et de la mer. À partir de cette constante, certains contrastes sont apparents et ont avantage à être mis en valeur. Des zones ponctuelles de couleurs minérales parlent des traces de l'homme sur le territoire : les routes

asphaltées, les rochers apparents à cause du dynamitage nécessaire dans la création de voies de communication et les digues formant les marinas. Les couleurs végétales, malgré leur relative constance, sont particulières par endroits. Certaines sections du parcours sont marquées par une dominance de conifères dans les zones boisées. Ailleurs, dans les zones déboisées, les arbres font place au gazon et autres arbustes courts. Finalement, la proportion de la couleur des fluides, l'eau et le ciel, représente le degré de fermeture du paysage et la présence des couleurs construites, la proximité du parcours à la civilisation.

Le vent, l'intensité lumineuse, sonore et aromatique : une notion de confort

Intimement liée à l'ouverture de l'espace, l'intensité lumineuse, qui est relativement importante tout au long du parcours, joue un rôle important sur le confort des voyageurs. Dans le même esprit, la présence du vent qui peut être une source de désagrément est relativement faible et ponctuelle. L'intensité sonore peut être perçue agréablement, comme le bruit du feuillage dans le vent qui est perceptible à quelques endroits sur le parcours ainsi que le bruit des vagues et des oiseaux. Cependant, le bruit des automobiles peut nuire à l'appréciation du paysage et, bien qu'il ne soit pas omniprésent comme en milieu urbain, a une assez grande importance dans le parcours à l'étude. Les odeurs offertes au voyageur sur le parcours sont toutes agréables. Que ce soit l'odeur de mer dans le barachois de Port-Daniel ou de forêt à quelques autres endroits, on remarque que l'odeur est amplifiée par la vitesse de déplacement. Cependant, celle-ci sera beaucoup moins perceptible l'hiver, à cause de la température de l'environnement.

3.2. Un programme sur-mesure

Dans le but de mettre en valeur les différentes caractéristiques paysagères se retrouvant le long du parcours de 34 kilomètres, l'essai-projet propose de s'implanter en six endroits distincts à un intervalle d'environ cinq kilomètres entre les deux municipalités de Port-Daniel et de Chandler (figure 18). Deux types d'installations répondent aux deux catégories d'ambiances paysagères présentes. Ainsi, cinq belvédères viennent s'implanter dans des paysages dits sublimes afin de créer des événements forts dans le parcours alors qu'un refuge principal profite du sentiment de bien-être qui se dégage des beaux paysages pour les randonneurs à la mi-parcours.

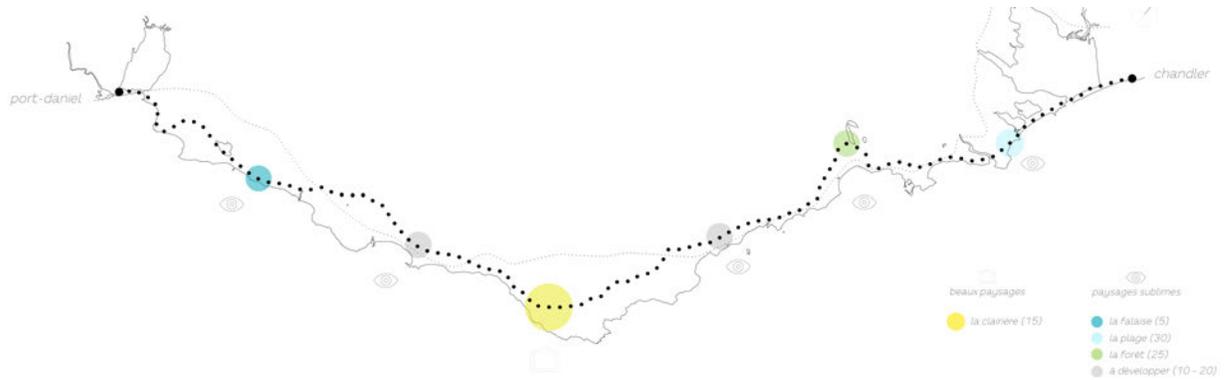


Figure 18 Programme proposé pour le parcours touristique de la voie ferrée gaspésienne

Une analyse programmatique de deux pistes cyclables québécoises en annexe c a permis de regrouper en deux catégories le type et la fréquence des services nécessaires pour l'essai-projet : les services primaires d'hébergement et de restauration nécessitent une fréquence plus grande (15 kilomètres) alors que les services secondaires nécessaires aux arrêts de courte durée nécessitent une fréquence plus serrée (environ 3,75 kilomètres). En comparant cette offre de services à celle existante sur la voie ferrée gaspésienne, on constate que ce parcours se prête déjà assez bien à l'activité proposée. Ayant une implantation de type linéaire, les municipalités se succèdent à un rythme relativement constant proposant ainsi une bonne gamme de services touristiques. Cependant, étant plutôt destinés aux touristes automobilistes, la fréquence des services secondaires (entre 6 et 8 kilomètres) du parcours n'est pas assez rapprochée et lorsque la voie ferrée s'éloigne de la route principale, les services primaires se font également plus rares. C'est pourquoi le programme propose d'ajouter une trame de services secondaires, les belvédères, ainsi qu'un refuge principal au kilomètre 15 alors que la voie ferrée s'éloigne de la route 132 et de ces services.

Dans le cadre de l'essai-projet, trois belvédères sur cinq ont été réfléchis soient la falaise, la plage et la forêt. Tel qu'il a été démontré dans la section précédente, le paysage de la vallée suscite également des sensations fortes. Cependant, ce dernier est déjà marqué par un pont qui amplifie les caractéristiques paysagères du site. C'est pourquoi la recherche se concentre sur l'élaboration de belvédères dans les trois autres types de paysages *sublimes* non exploités. Pour ce qui est des *beaux paysages*, la même réflexion se pose où les villages renferment déjà une quantité suffisante de services pour les randonneurs. C'est pourquoi le refuge principal s'implante dans une clairière au centre du parcours pour combler le manque de service à cet endroit.

3.3. Une architecture amplificatrice des sensations paysagères

Comme il a été mentionné à la section précédente, le projet se développe sous forme de quatre installations ponctuelles le long du parcours en misant sur l'abstraction de l'architecture au service des sensations paysagères. Ainsi, trois installations de type belvédère viennent s'implanter dans les paysages sublimes de la plage, de la forêt ainsi que de la falaise afin de mettre en valeur les sensations intenses de ces paysages. Inspiré du photomontage de Schaerer (figure 19), l'utilisation de l'architecture comme marquage dans le paysage par une géométrie claire aux limites définies vient amplifier les ambiances qui se dégagent dans ces sites respectifs. Pour ce qui est du refuge principal, à l'image de la N House de Fujimoto (figure 20), c'est plutôt l'abstraction de l'architecture par le brouillage des limites qui permet d'obtenir l'effet de bien-être qui se dégage des beaux paysages.



Figure 19 et 20 *Le vide* par Phillip Schaerer et la N House par Sou Fujimoto

La plage : souligner l'horizon

Le belvédère de la plage vise à amplifier l'horizontalité et la profondeur du site en disposant trois monolithes noirs flottant à la hauteur de l'œil de l'homme. Le projet joue également avec l'éphémérité des marées, caractéristique importante du site puisque les boîtes noires ne dessinent que cette ligne d'horizon à marée haute alors qu'ils sont tous alignés (figure 22).



Figure 21 et 22 Perspectives de l'ambiance intérieure et extérieure du belvédère de la plage

À l'image d'un quai flottant, le projet est composé d'une structure en bois à l'intérieur de laquelle on vient fixer des flotteurs au bas ainsi qu'un cadrage métallique qui fait office de pieux et de contreventement glissant dans la structure au gré des marées. Sur le dessus, une masse de madriers de bois sculptée offre un mobilier appropriable qui se cache à l'intérieur du monolithe obtenu finalement en recouvrant le tout par un déclin de bois (figure 27). Ainsi, en contraste avec la linéarité à l'extérieur, l'installation se déploie en un paysage ondulé et confortable à l'intérieur (figure 21).

La forêt : accentuer la densité

Contrairement aux autres paysages *sublimes*, la forêt se caractérise par sa fermeture. Les proportions de l'installation viennent alors s'inverser où le pavillon offre, à l'extérieur, une certaine transparence (figure 24) alors qu'à l'intérieur, les parois se referment du à l'angle de vue de l'observateur (figure 23). De plus, l'utilisation de cette matérialité ajourée fait office d'échelle sur laquelle le randonneur peut accéder aux différents paliers du belvédère. Ces paliers, de pair avec la structure métallique, servent d'éléments structuraux sur lesquels viennent s'accrocher le revêtement ajouré (figure 28).



Figure 23 et 24 Perspectives de l'ambiance intérieure et extérieure du belvédère de la forêt

La falaise : accéder au vide

Le belvédère de la falaise vise à amplifier le sentiment de vertige que l'on peut ressentir dans ce type de paysage. L'implantation d'une boîte qui bascule à la limite de la falaise permet alors au voyageur d'expérimenter le vide (figure 26). L'installation profite d'un mur de soutènement existant pour venir appuyer une structure métallique qui permet d'ancrer la boîte dans la profondeur de la falaise. Sur cette structure vient s'accrocher la boîte en ossature légère où l'épaisseur du plancher dépasse la boîte et crée un seuil qui permet un accès facilité au projet (figure 29). Ce seuil indique le trajet à emprunter jusqu'au filet qui vient fermer l'ouverture au bout tout en conservant le vide désiré (figure 25).



Figure 25 et 26 Perspectives de l'ambiance intérieure et extérieure du belvédère de la falaise

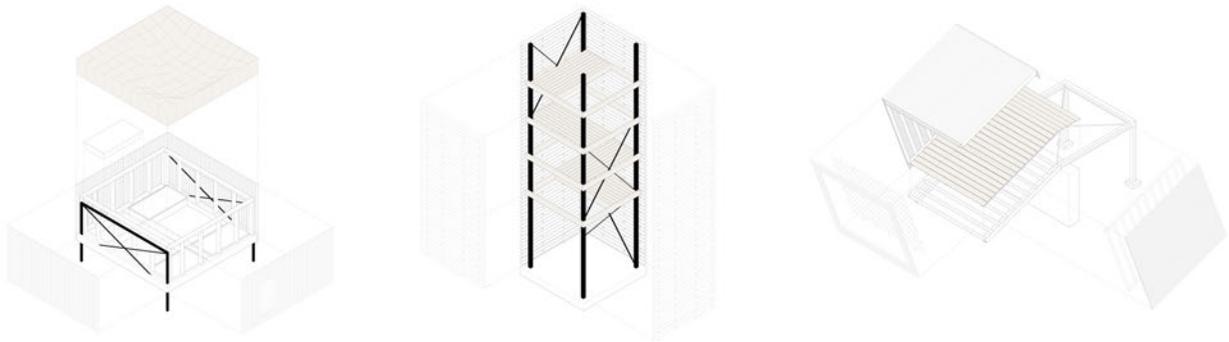


Figure 27, 28 et 29 Axonométries éclatées de la tectonique des belvédères de la plage, la forêt et la falaise

La clairière : brouiller les limites

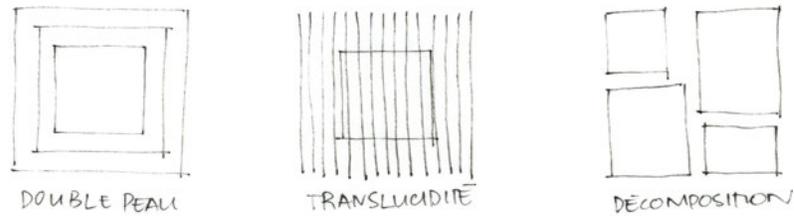


Figure 30 Croquis des intentions conceptuelles du refuge principal

Le refuge principal s'insère dans un paysage dit *beau*, la clairière, un site boisé avec un dégagement qui permet une belle percée visuelle vers la mer et l'horizon. Au lieu de marquer le paysage d'une façon très prononcée comme les belvédères, l'idée est plutôt de brouiller les limites de l'intervention. Ainsi, par l'utilisation de double-peaux, de matériaux translucides et d'un plan d'implantation décomposé (figure 30), le projet vient non seulement se dissimuler discrètement dans le paysage mais crée une séquence d'espaces de transitions entre l'intérieur et l'extérieur pour un tout à l'échelle humaine.

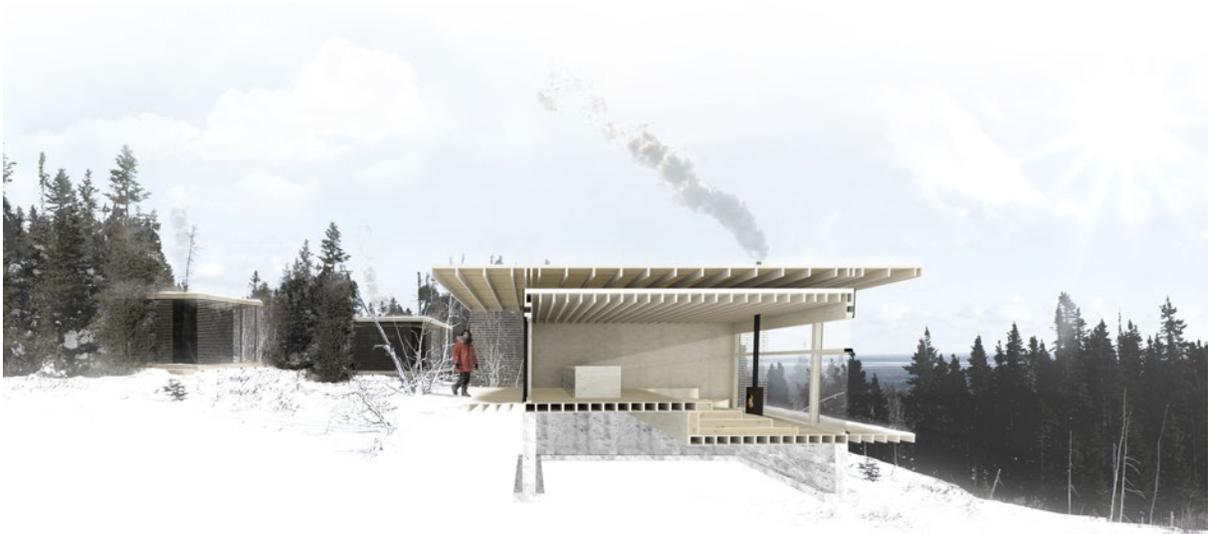


Figure 31 Coupe-perspective du refuge principal

En plan (figure 32), on retrouve un bâtiment principal au sud qui exploite la vue vers la mer et qui comprend salon, cuisine et bloc sanitaire. Ensuite, trois cabines individuelles tirent profit du boisé plus intime au nord : une cabine amicale pouvant accueillir jusqu'à huit personnes, une cabine familiale

pour quatre personnes ainsi qu'une cabine conjugale pour deux personnes. La coupe perspective (figure 31) ainsi que les figures 33, 34 et 35 nous permettent de constater la séquence d'espaces qui offre une transition douce de l'extérieur vers l'intérieur des installations. Ainsi, le randonneur passe par un espace couvert mais encore en très forte relation avec la nature avant d'entrer dans la zone intérieure où les ouvertures permettent de garder une relation avec les différents espaces traversés tout en restant très intime.

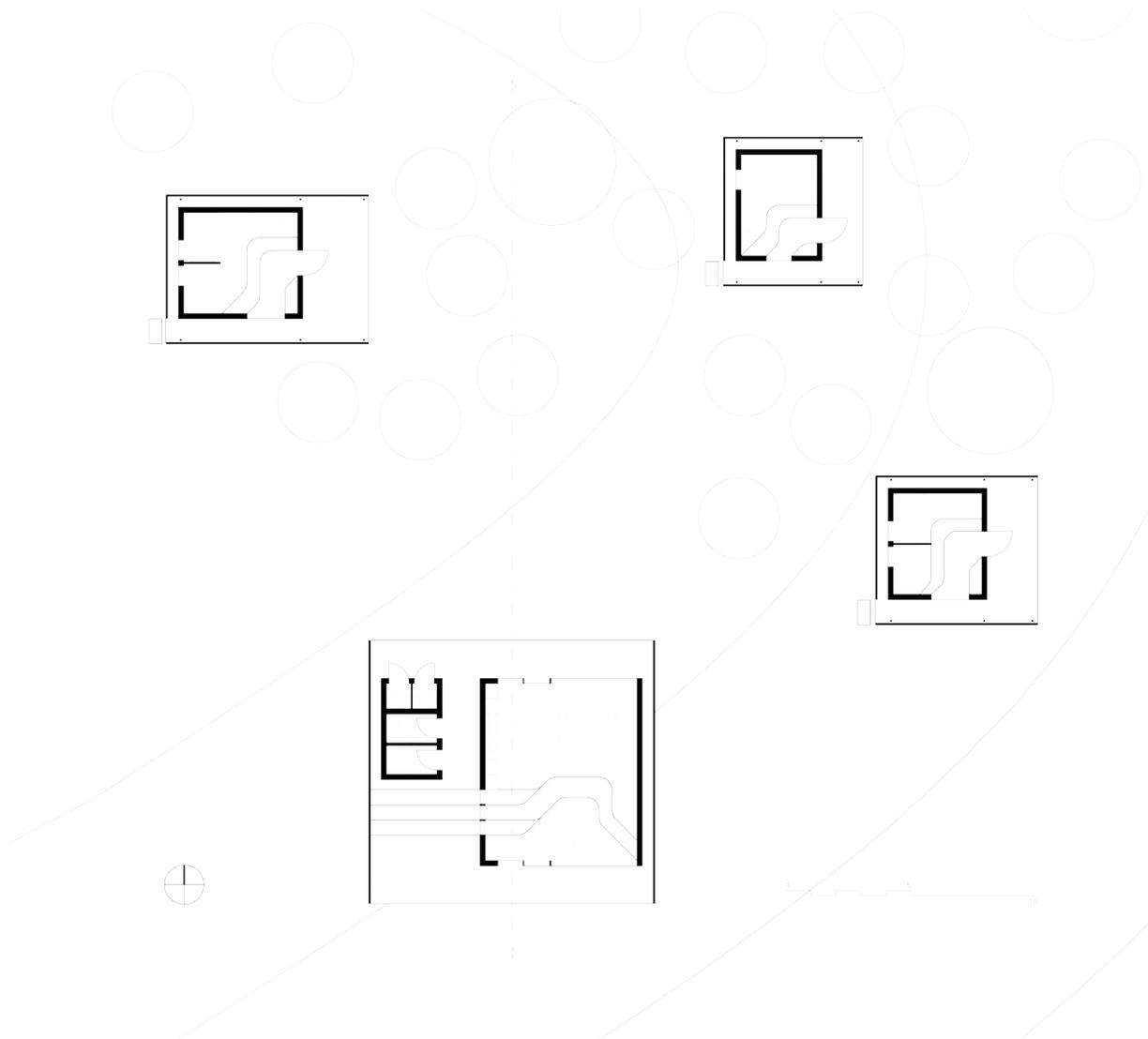


Figure 32 Plan d'implantation du refuge principal



Figure 33, 34 et 35 Perspectives de l'ambiance de la zone intermédiaire, de l'intériorité de la cabine conjugale et de l'intériorité du bâtiment principal

Pour ce qui est de la tectonique, le bâtiment principal est construit sur fondations afin de recevoir toutes les fonctions sanitaires nécessaires (figure 31) et sa double-peau, en porte-à-faux, prend appui sur ses murs porteurs. Les cabines individuelles (figures 36, 37 et 38), pour leur part, sont construites sur pilotis où la double-peau y est directement fixée et devient l'élément structural principal. Dans cette première structure vient ensuite s'insérer la deuxième boîte qui fait office d'espace intérieur. Tous les espaces intérieurs comprennent finalement un soufflage courbe au niveau du plancher faisant office de salon informel, de séparateur des différentes fonctions programmatiques et de rangement.

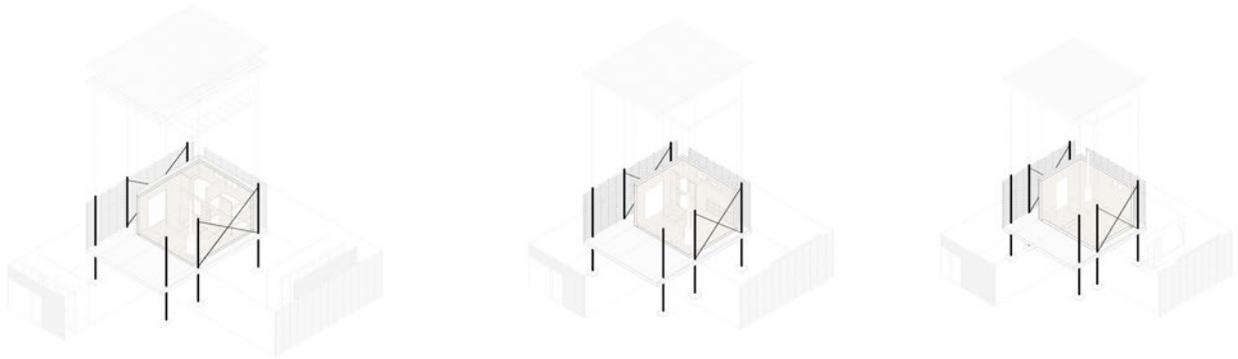


Figure 36, 37 et 38 Axonométries éclatées de la tectonique des cabines amicale, familiale et conjugale

Conclusion et regard critique

En utilisant l'amplification des qualités paysagères d'une région comme outil d'aménagement d'un parcours, le projet sert deux objectifs en une intervention : une mise en valeur du produit touristique principal de la Gaspésie et une structuration cohérente du circuit en fonction du milieu dans lequel il s'implante. En effet, le projet aide directement l'homme à cheminer dans l'espace où les installations ponctuent le parcours sous forme de repères significatifs et mémorables dans le paysage. De plus, en utilisant l'emprise ferroviaire inexploitée, sans l'abolir, le projet participe à l'essor économique annuel de la place à faible coût en plus de proposer deux nouveaux modes de transports à l'échelle régionale. Visiter la région peut ainsi se faire à un rythme favorisant la découverte, l'immersion et les séjours de plus longues durées.

Ayant un site et un sujet très vaste à l'étude, l'utilisation d'une technique d'analyse paysagère méthodique a permis de simplifier la compréhension du site à l'échelle territoriale et de cibler les interventions clefs dans l'élaboration d'un parcours touristique basé sur les sensations paysagères. Dans cette optique, l'essai-projet a pu se permettre une recherche développée au niveau des ambiances et de la tectonique afin d'obtenir une cohérence globale tout en s'assurant de bien répondre à la spécificité de chaque site. C'est d'ailleurs la première remarque reçue du jury lors de la critique finale du 17 avril 2015 qui a souligné l'unité d'ensemble, la simplicité et l'efficacité du projet. Cependant, pouvant comparer les différentes installations, il est possible de constater que certaines sont moins convaincantes que d'autres. En effet, le jury a fait remarqué que le belvédère de la forêt, malgré ses intentions conceptuelles justes, aurait gagné à utiliser le même traitement monolithique que les belvédères de la plage et de la falaise afin de briser le caractère plus standard de la proposition actuelle. De plus, un commentaire très pertinent a été posé à l'égard du geste architectural un peu trop sophistiqué à l'intérieur des cabines du refuge principal ne correspondant pas au programme plus basique du projet.

En somme, à l'image du *Land Art*, les installations ponctuant le parcours de la voie ferrée gaspésienne démontrent une belle application de l'abstraction de l'architecture au service d'une image paysagère artistique forte et réactualisent les pratiques touristiques d'une région à redécouvrir.

Bibliographie

Ouvrages généraux et dictionnaires :

Bell, S. (2012) *Landscape : pattern, perception and process*. London : Routledge.

Bentley, I. (1985) *Responsive environments : A manual for designers*. London : Routledge.

Béringuier, C. (1991). *Manières paysagères: une méthode d'étude, des pratiques*. Toulouse : Université de toulouse-Le Mirail, Institut Daniel Faucher.

Burke, E. (1998) *Recherche philosophique sur l'origine de nos idées du sublime et du beau*. Paris : J. Vrin.

Corbin, A. (2001) *L'homme dans le paysage*. Paris : Textuel.

Rodaway, P. (1994) *Sensuous geographies : body, sense and place*. London : Routledge.

Donadieu, P. & Périgord, M. (2005) *Clés pour le paysage*. Paris : Éditions ophrys.

Kessler, M. (1999) *Le paysage et son ombre*. Paris : Presses universitaires de France.

Larousse (2009) *Le petit Larousse illustré*. Paris : Éditions Larousse.

Lynch, K. (1969). *L'image de la cité*. Paris : Dunod.

Nageleisen, S. (2011). *Paysages et déplacements: Éléments pour une géographie paysagiste*. Besançon : Presses universitaires de Franche-Comté.

Nussaume, Y. (2009) *Tadao Ando*. Paris : Éditions Hazan.

Norberg-Schulz, C. (1996) *L'art du lieu : Architecture et paysage, permanence et mutations*. Paris : Le moniteur.

Norberg-Schulz, C. (1981) *Genius Loci : paysage, ambiance, architecture*. Bruxelles : Pierre Mardaga éditeur.

Roger, A. (1998). *Court traité du paysage*. Paris : Gallimard.

Articles, rapports, essais et thèses :

Avocat, C. (1982) « Approche du paysage ». *Revue de géographie de Lyon*, 57 : 333- 342.

Brochu, J. (2003) *La conservation du patrimoine urbain, catalyseur du renouvellement des pratiques urbanistiques?* Thèse de doctorat. Montréal : Université de Montréal.

Gili, M. (2007) « Eduardo Arroyo : Recent work ». 2G : International architectural review, 41 : 48-57.

Morissette, J.-B. (2011) La friche autoroutière, une lecture sensible d'un paysage intermédiaire. Mémoire de Maîtrise. Québec : Université Laval.

SODIM (2002) Étude des caractéristiques biophysiques, des usages et du potentiel mycicole de six barachois du sud de la Gaspésie. Rapport final. Gaspé, Québec.

Thériault-Laliberté, J. (2013) Un parcours haptique dans le secteur du Vieux-Port de Québec, entre qualités spatiales et expériences sensibles. Essai (projet). Québec : Université Laval.

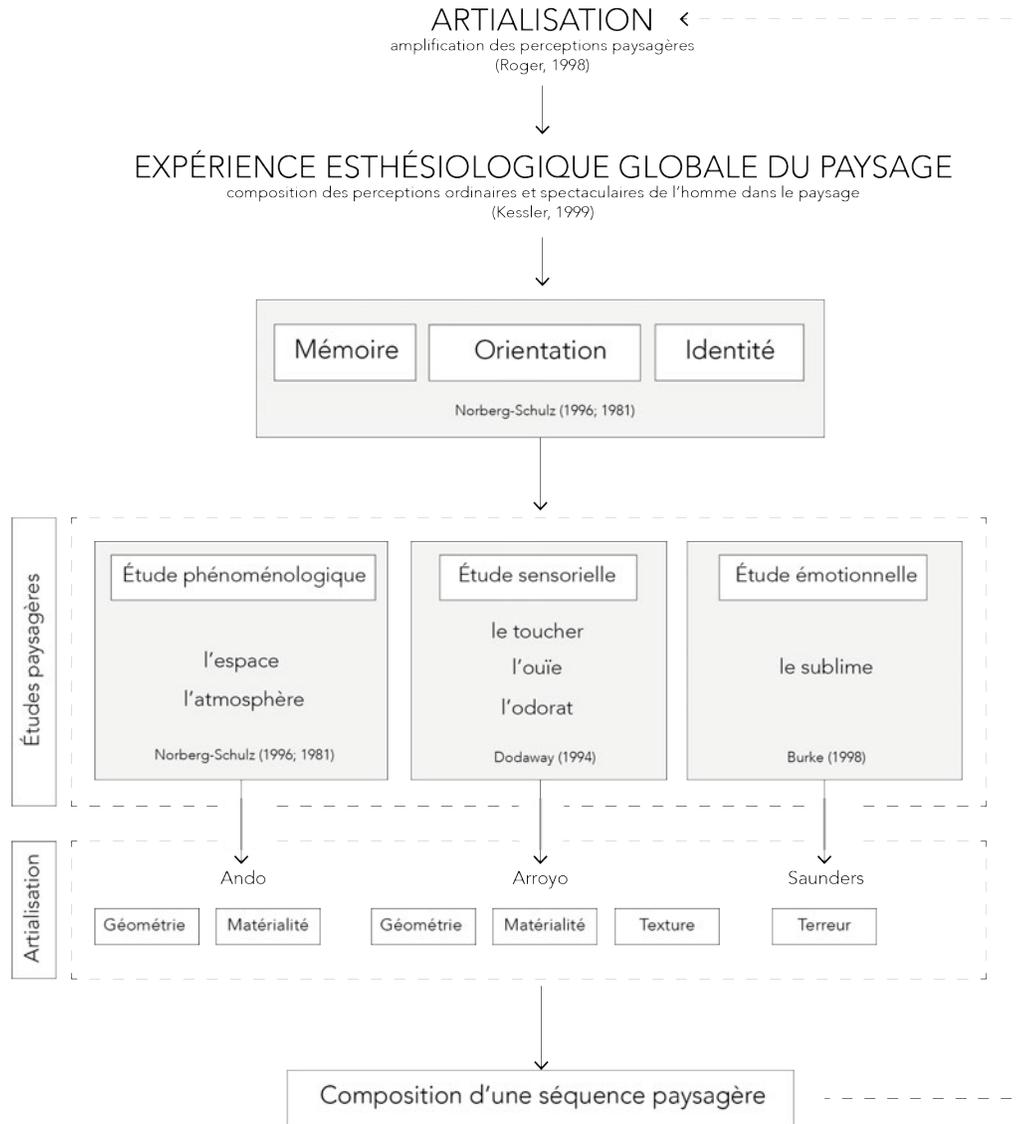
URLS GÎM. (sans date) Étude des problématiques majeures de la Route Verte en Gaspésie. Rapport final. Caplan, Québec.

Sites internet :

CRÉGÎM. (2012) Mobilisés pour sauvegarder le réseau ferroviaire en Gaspésie. Récupéré de <http://www.cre-gim.net/accueil/359-mobilises-pour-sauvegarder-le-reseau-ferroviaire-en-gaspesie-.html> (27 septembre 2014)

Lapointe, S. (2007) Description et évaluation des pistes cyclables : Guide pour déterminer les meilleures pistes cyclables. Récupéré de <http://pistescyclables.ca/Evaluation/Evaluation.htm> (20 septembre 2014)

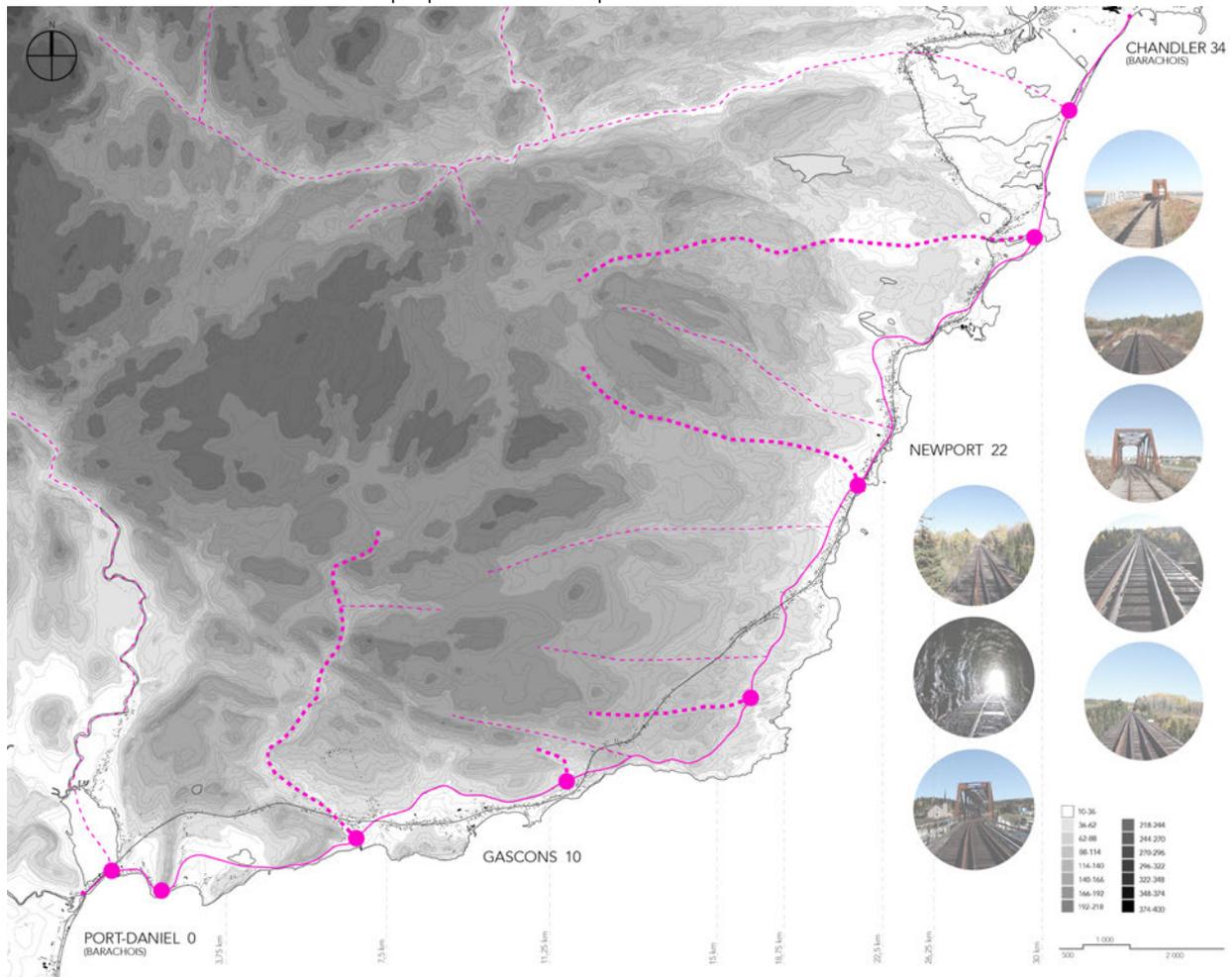
Annexe a Schéma de concepts, enjeux et objectifs de design



Enjeux	Objectifs de design
Amplification	Favoriser une architecture qui met en lumière les caractéristiques et les contraintes des sites (lumière, lignes paysagères, ouvertures, marées, gravité, etc.)
Abstraction	Favoriser une architecture au service des ambiances paysagères Favoriser les formes géométriques simples et une matérialité immaculée pour venir en contraste avec le caractère organique du paysage
Appropriation	Favoriser une architecture souple qui offre divers scénarios d'utilisation Favoriser une architecture participative pour une meilleure compréhension des caractéristiques paysagères

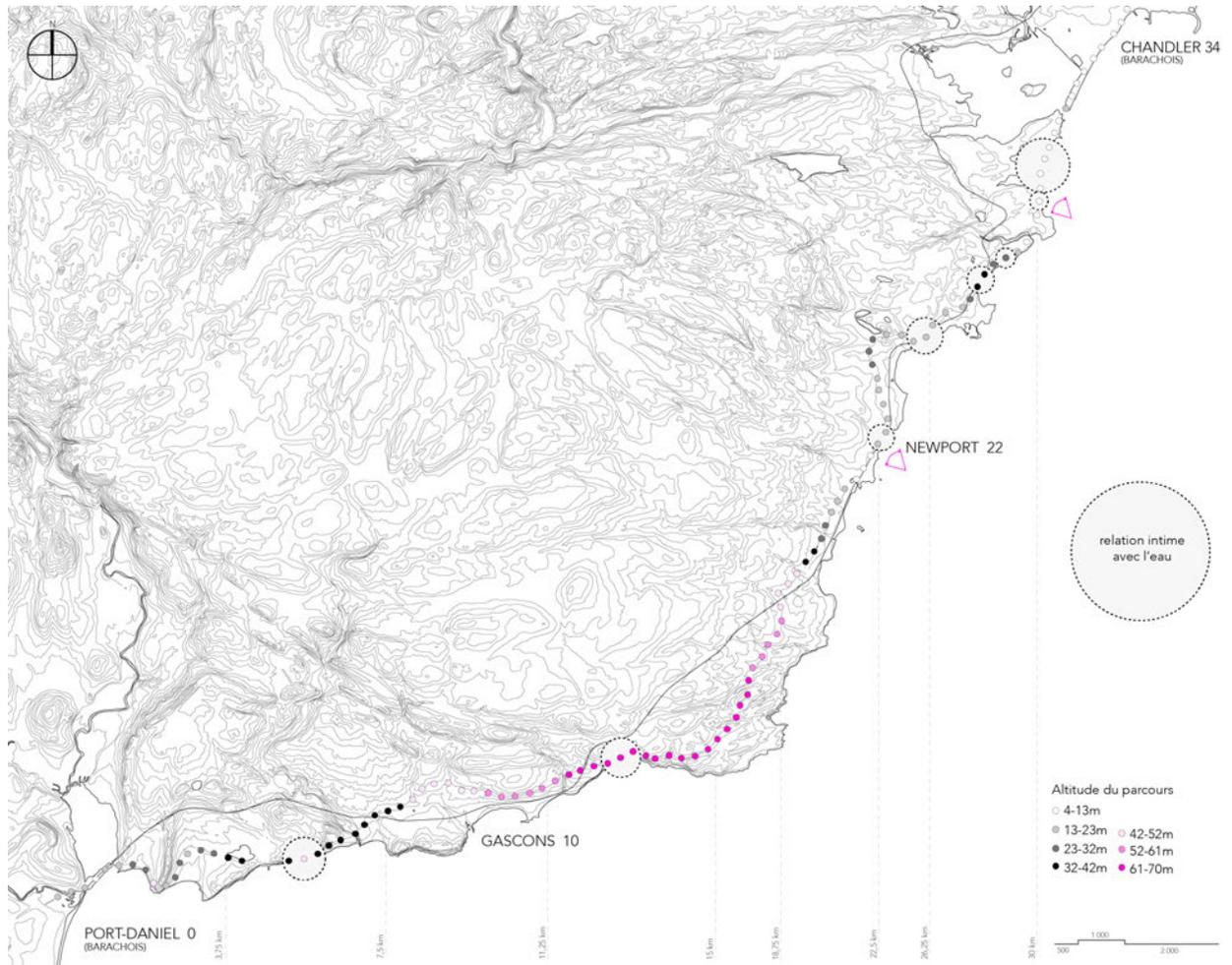
Annexe b Analyse de site

Le relief : création de vallées qui ponctuent le parcours



1- Atmosphère circonscrite du barachois de Port-Daniel 2- Atmosphère sublime d'un pont traversant une vallée

Les différentes altitudes et leur relation avec l'eau



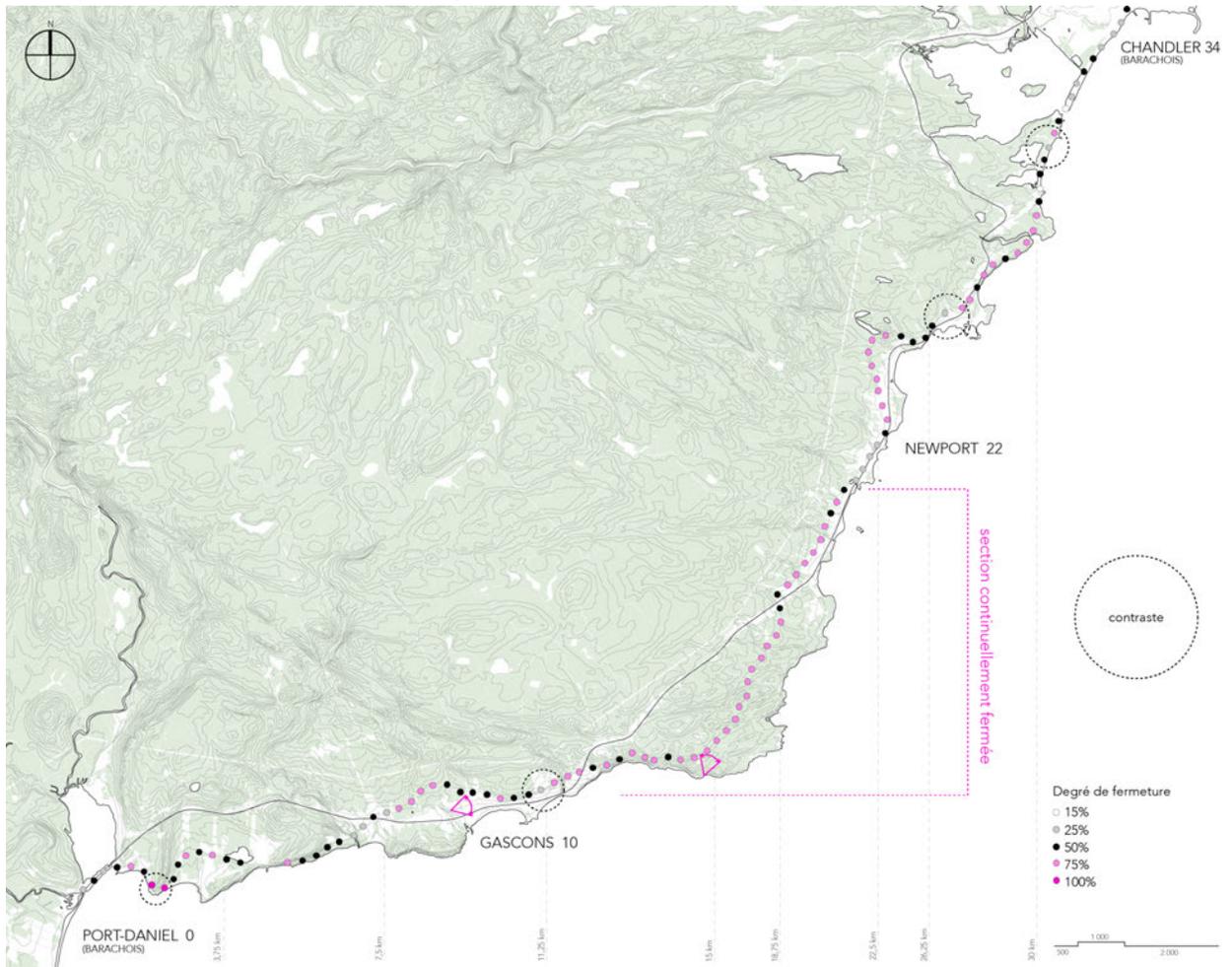
1- Espace intime avec l'eau en altitude 2- Espace intime avec l'eau au niveau de la mer

L'eau : orientation et repères dans le paysage



1- La BDC crée une structure repère 2- Le lac offre une ouverture 3- Vallée est accentuée par le cours d'eau

La végétation : amplification du degré de fermeture du paysage



1- Forêt dense de part et d'autre du parcours (75%) 2- Forêt dense d'un seul côté (50%)

Les milieux habités : zones à l'échelle humaine



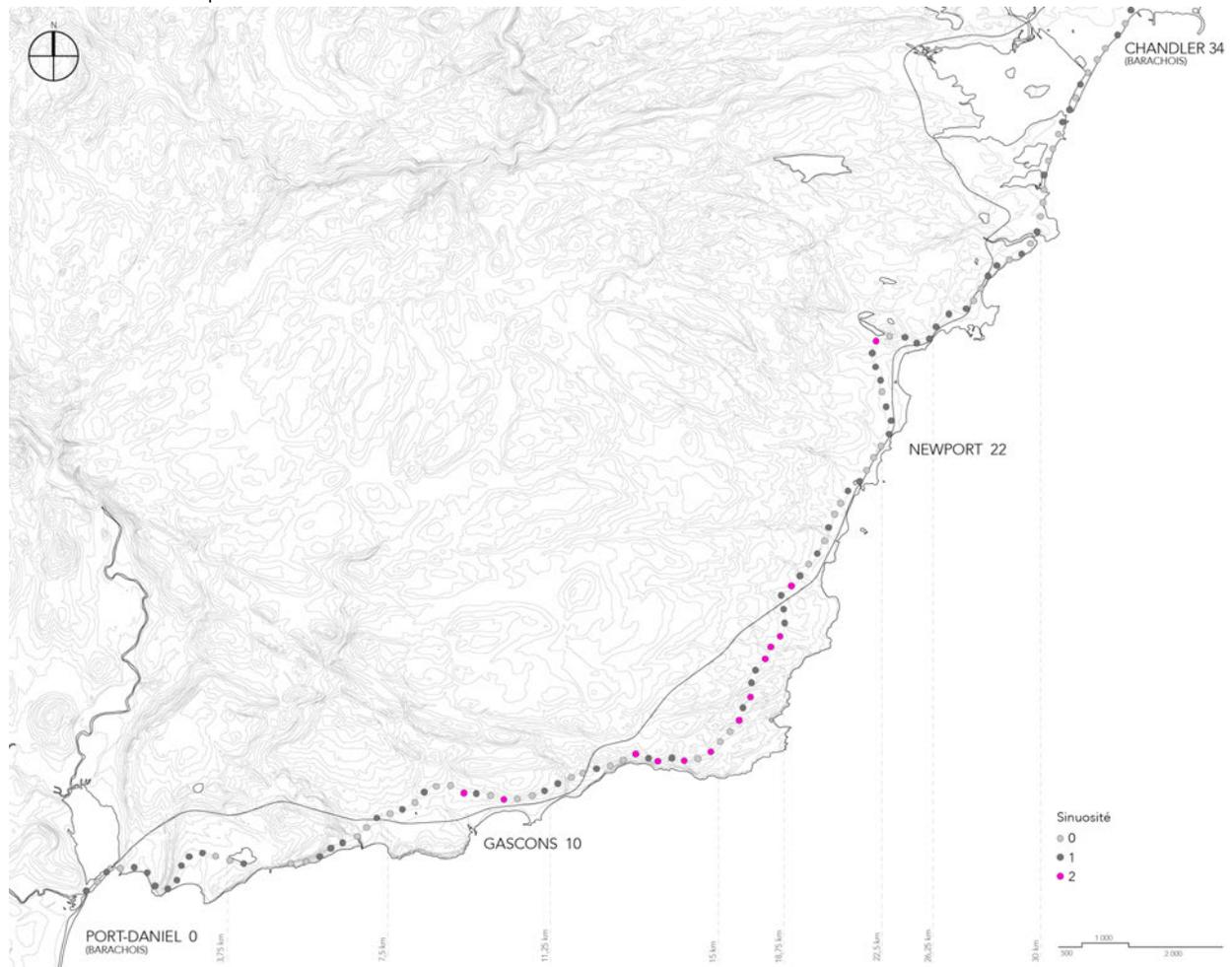
1- Maisons de part et d'autre du parcours (deux plans) 2- Maisons à gauche du parcours (trois plans)

Les pratiques du territoire : perméabilité et accessibilité au parcours



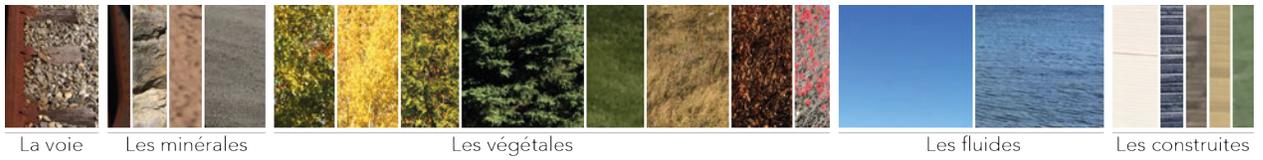
1-Relation de la voie ferrée avec la rue résidentielle 2- Relation de la voie ferrée avec le sentier

La sinuosité du parcours

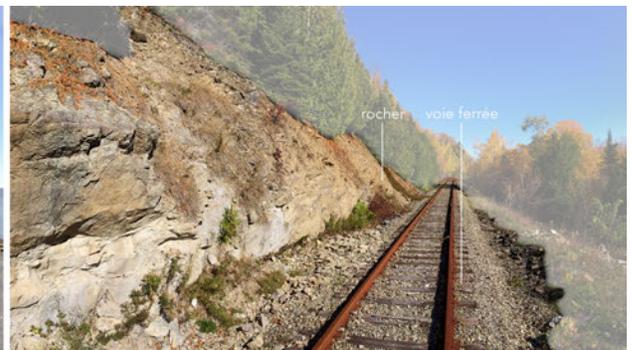
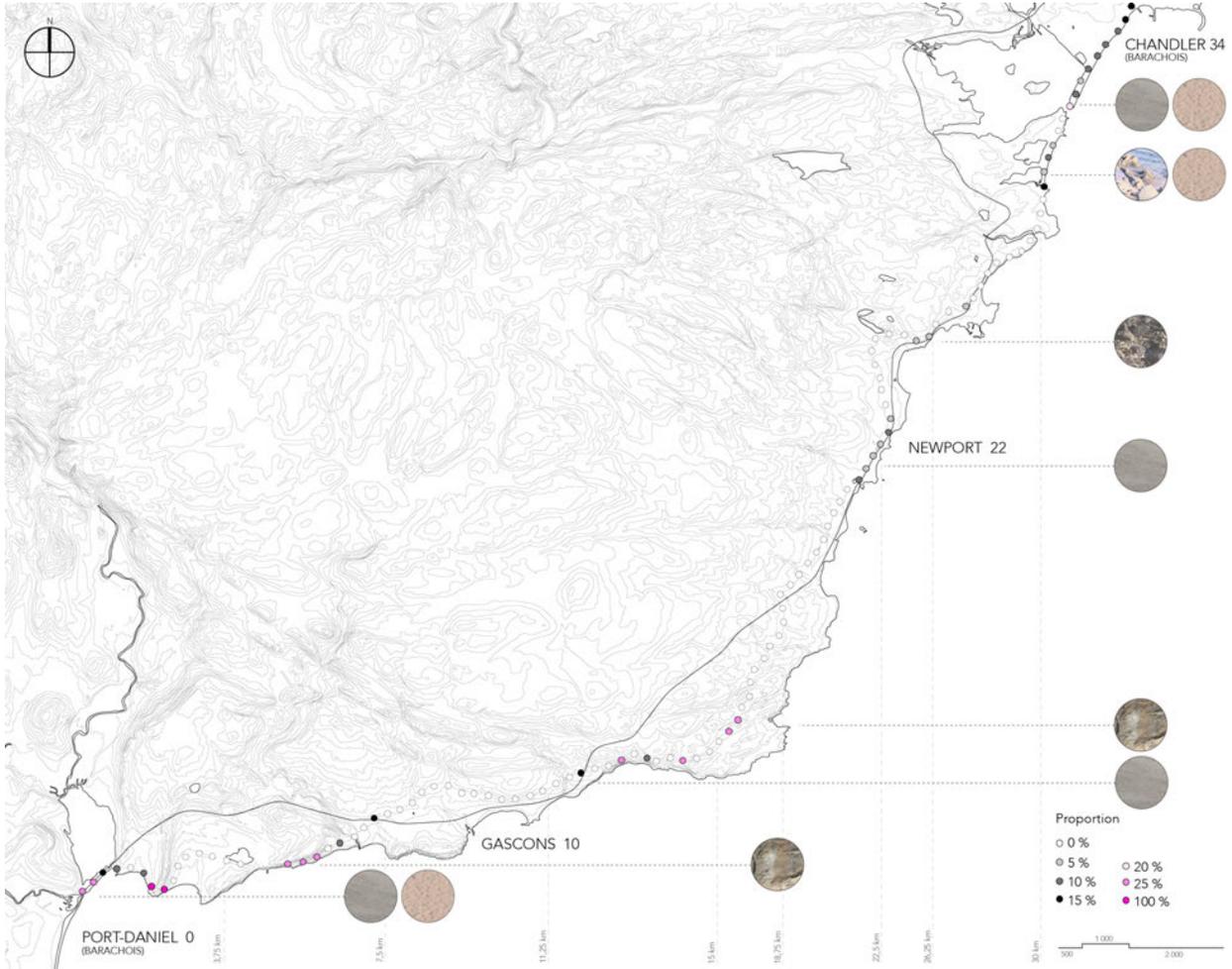


1- Parcours sinueux (degré 2) 2- Parcours rectiligne (degré 0)

Les couleurs et les textures du paysage

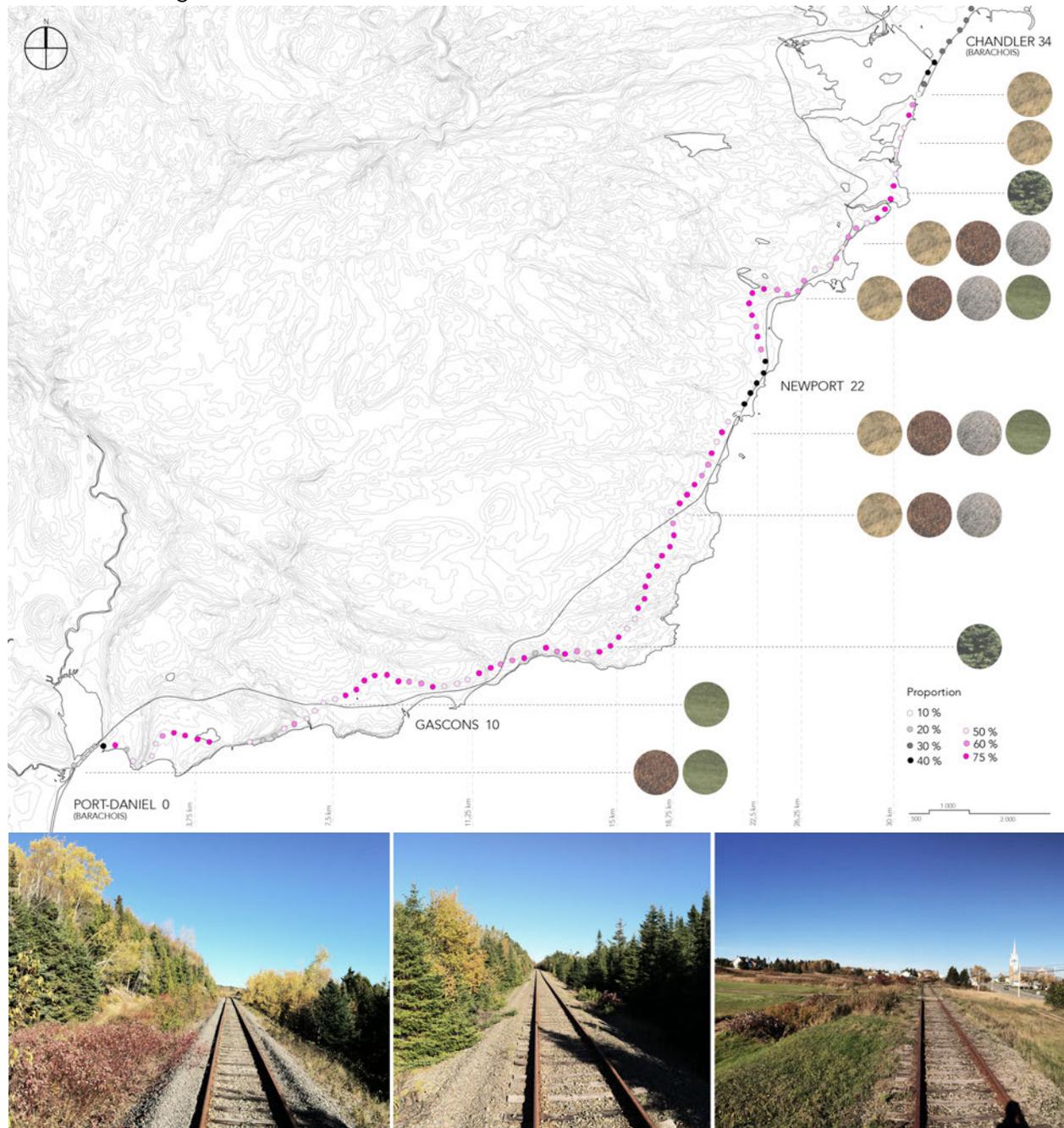


Les couleurs minérales

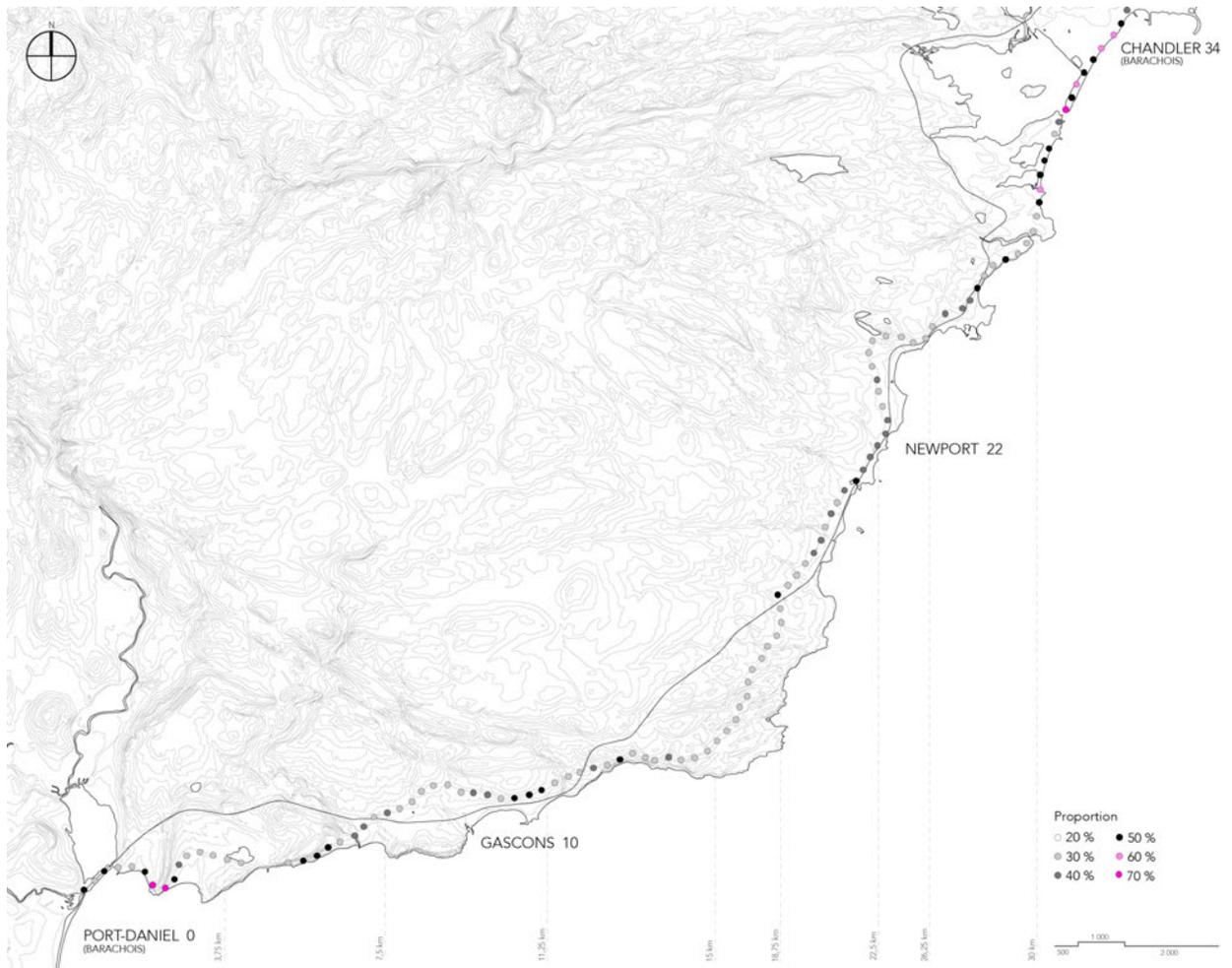


1- Les couleurs minérales du barachois de Port-Daniel 2- Les couleurs minérales d'un rocher typique

Les couleurs végétales

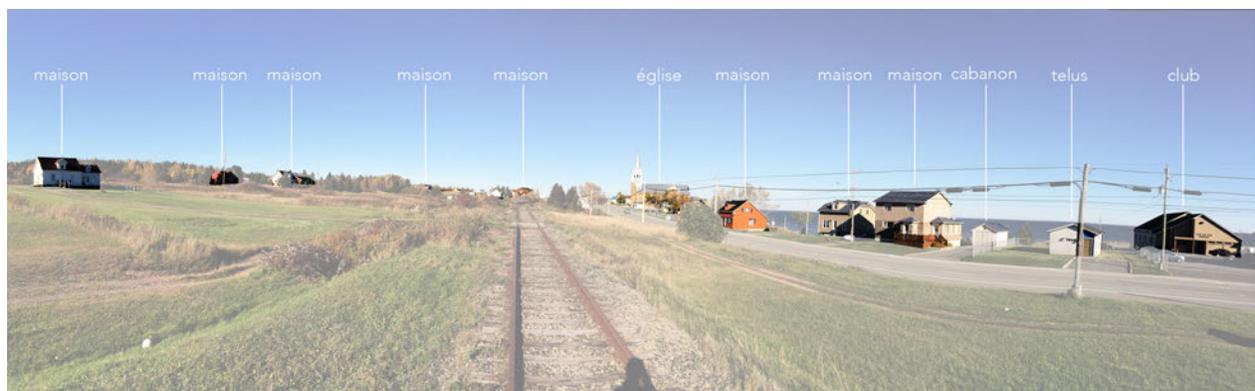


Les couleurs fluides



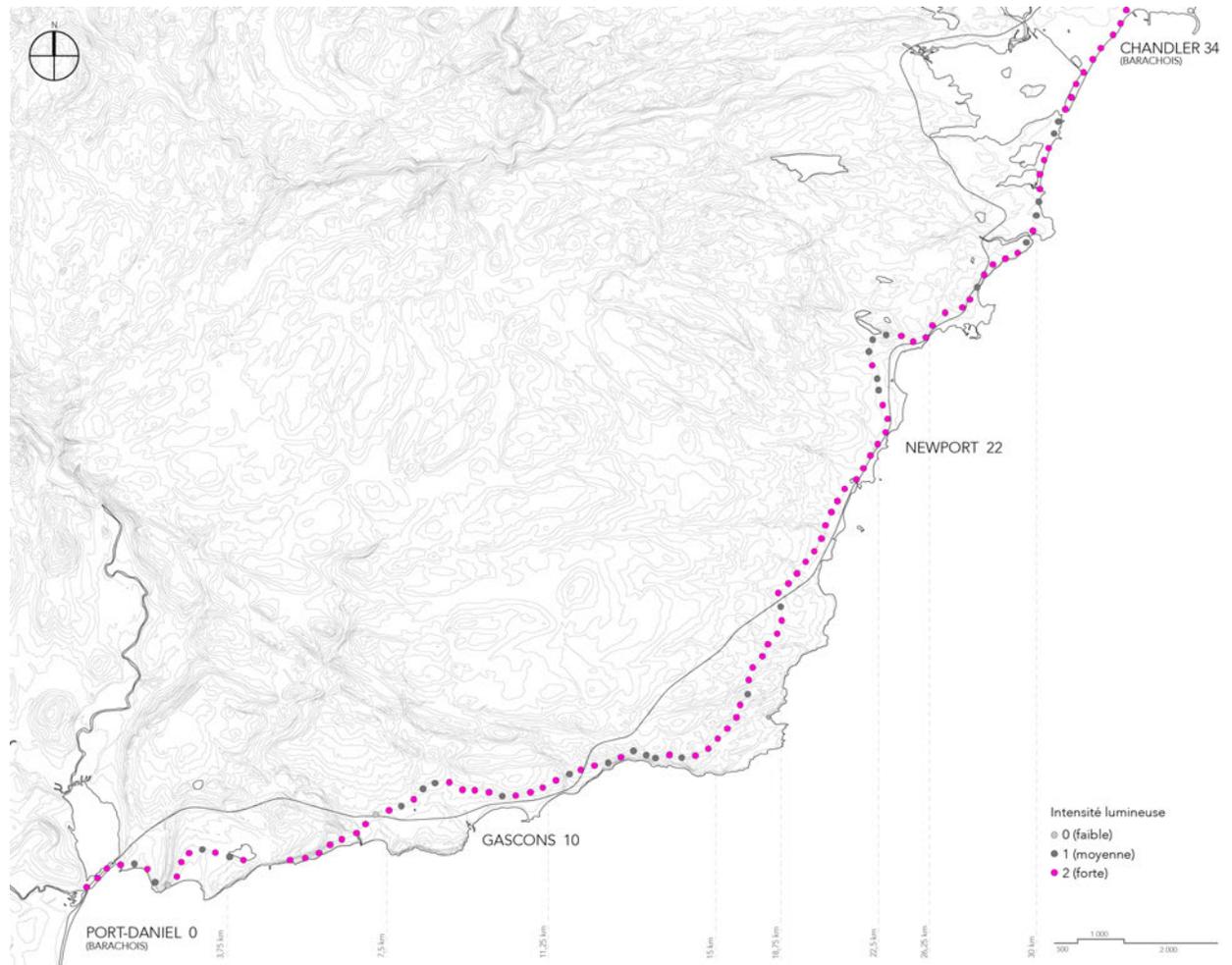
1- Dominance de la couleur bleue dans le paysage (70%) 2- Couleur bleue moins présente (30%)

Les couleurs construites

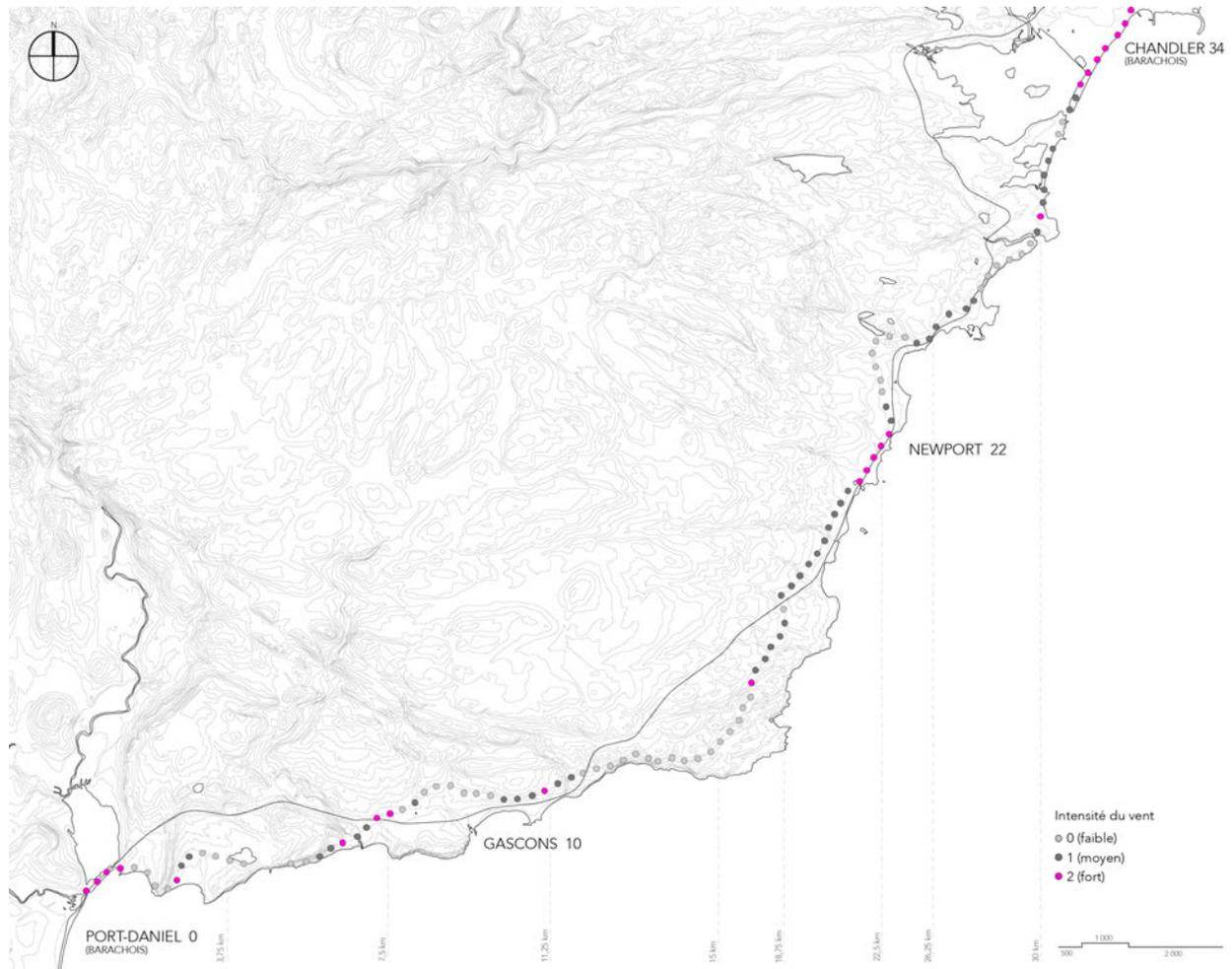


1- Couleurs des constructions d'implantations rurales dans le paysage

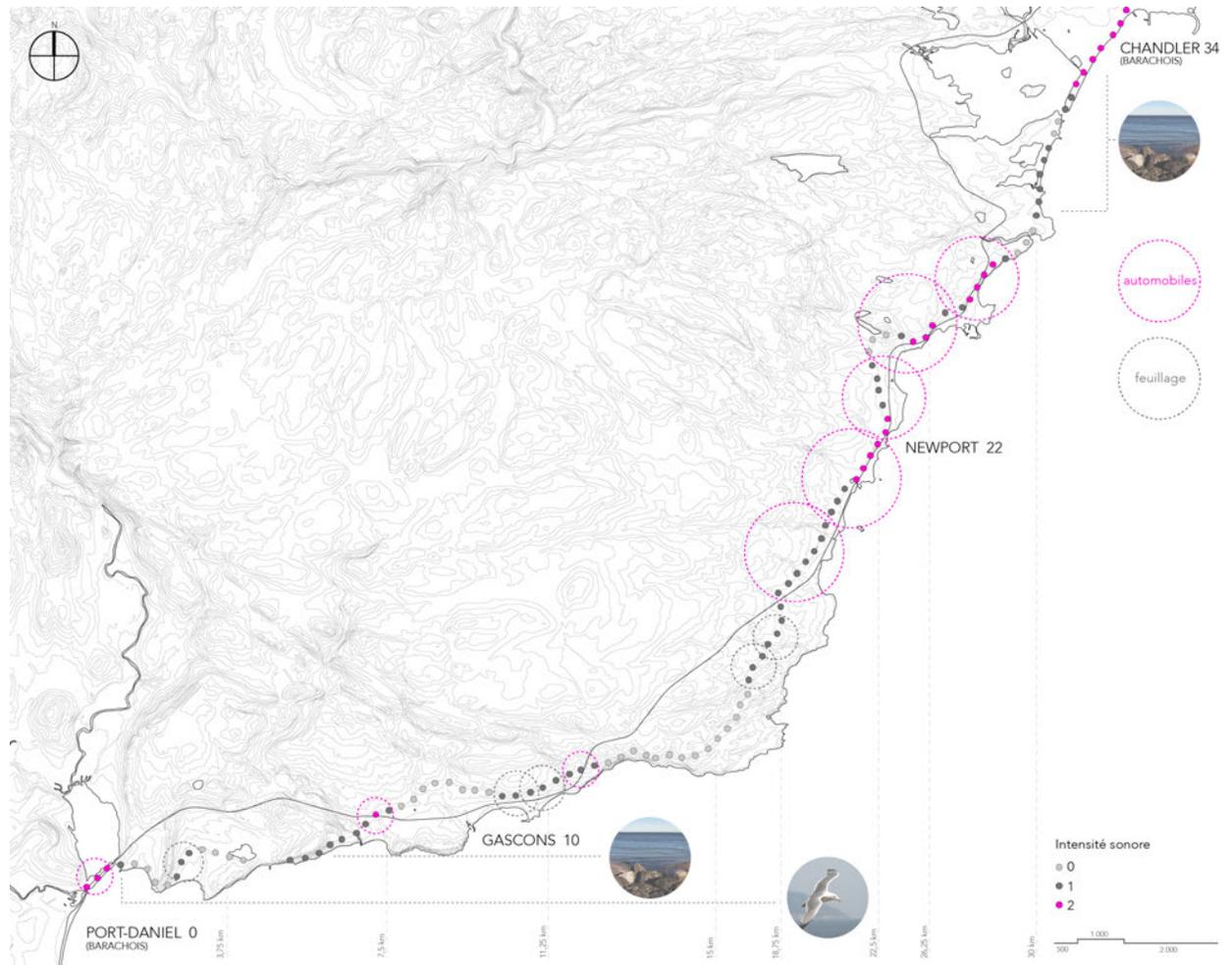
L'intensité lumineuse



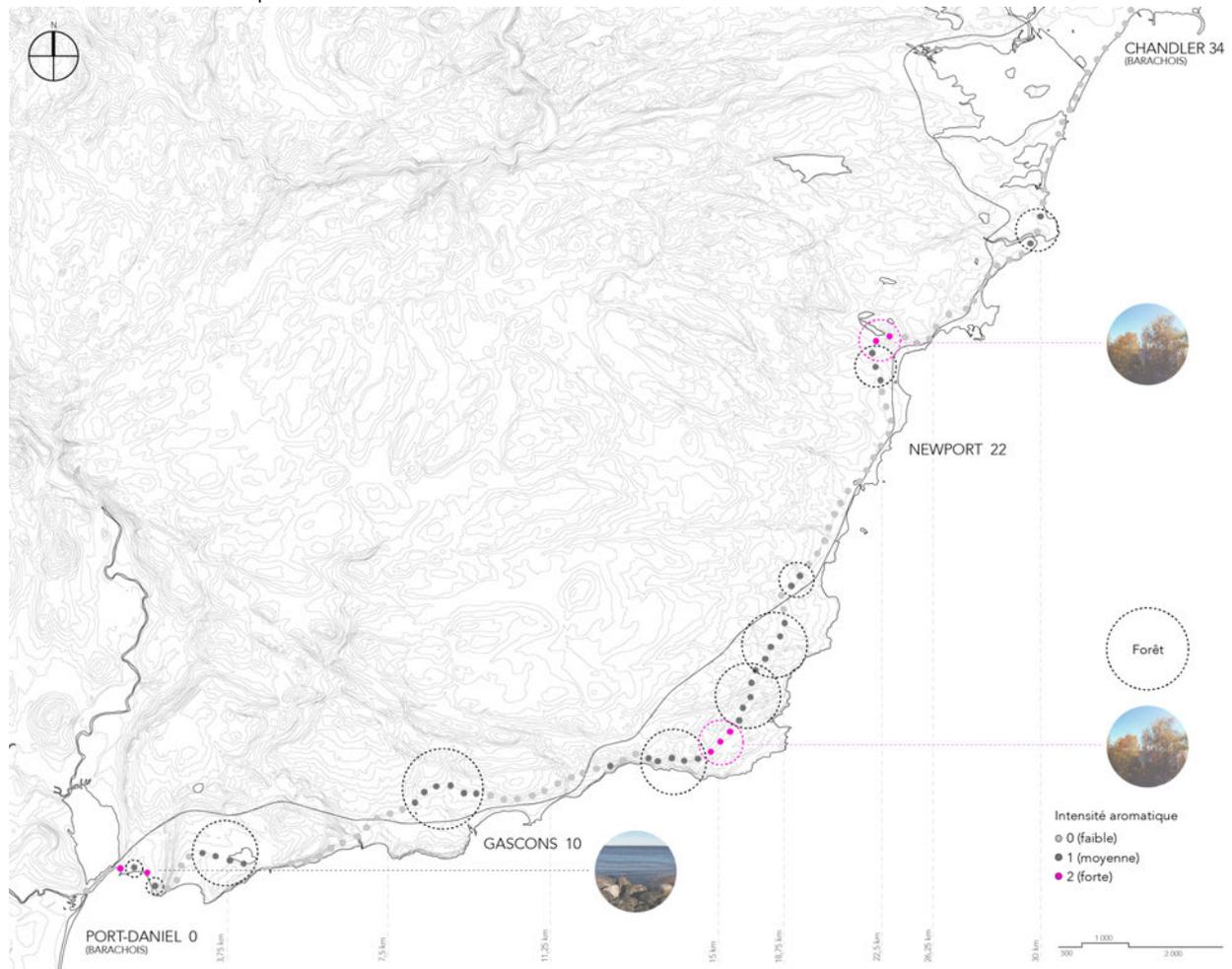
L'intensité du vent



L'intensité sonore



L'intensité aromatique



Annexe c Analyse des besoins programmatiques selon deux pistes cyclables québécoises

Le P'tit Train du Nord

Distance : 232 km

La piste cyclable du *P'tit Train du Nord* offre des conditions comparables au projet. Elle est aménagée sur l'ancienne voie ferrée de la région et offre des activités sur quatre saisons. Les anciennes gares reconverties en musées ainsi que les panneaux d'informations implantées le long du parcours relatent l'histoire de l'ancienne voie ferrée.

Services	Le P'tit Train du Nord						
	pique-nique	toilettes	stationnement	eau	abris	téléphone	douche
Moyenne	5,7	6,5	8,7	12,5	12,9	25,0	35,7
Minimum	3,0	3,0	2,5	3,4	3,0	3,4	24,0
Maximum	13,0	14,0	20,0	60,0	143,0	93,0	58,0

Offre d'hébergement de la Piste cyclable le *P'tit Train du Nord*

Ville	population	distance (km)	camping	auberge/gîte	hôtel/motel	total
Bois-des-filion	9 670	0	-	1	-	1
Sainte-Thérèse	26 569	8	-	-	1	1
Blainville	55 710	14	-	-	2	2
Mirabel	46 076	21	3	1	2	6
Saint-Jérôme	70 110	32	2	1	5	8
Prévost	11 747	46	-	-	1	1
Piedmont	2 209	53	-	-	5	5
Sainte-Adèle	11 709	57	-	3	8	11
Val-Morin	2 952	69	-	-	-	-
Val-David	4 586	74	1	5	1	7
Ste-Agathe-des-Monts	9 665	81	1	4	4	9
Saint-Faustin-Lac-Carré	3 127	102	1	-	1	2
Mont-Tremblant	9 658	114	2	9	19	30
La Conception	1 357	126	2	2	-	4
Labelle	2 545	139	2	1	2	5
Rivière-rouge	4 498	168	2	1	-	3
Nomingue	2 227	177	2	4	1	7
Lac-Saguay	455	195	-	-	1	1
Lac-des-écorses	2 786	219	-	-	1	1
Mont-Laurier	13 970	232	4	1	6	11
Quantité totale		20	22	33	60	115
Distance moyenne		12,2	21,1	21,1	15	13,3

Offre d'alimentation de la Piste cyclable le P'tit Train du Nord

Ville	population	distance (km)
Bois-des-filion	9 670	0
Sainte-Thérèse	26 569	8
Blainville	55 710	14
Mirabel	46 076	21
Saint-Jérôme	70 110	32
Prévost	11 747	46
Piedmont	2 209	53
Sainte-Adèle	11 709	57
Val-Morin	2 952	69
Val-David	4 386	74
Ste-Agathe-des-Monts	9 665	81
Saint-Faustin-Lac-Carré	3 127	102
Mont-Tremblant	9 658	114
La Conception	1 357	126
Labelle	2 545	139
Rivière-rouge	4 498	168
Nominougue	2 227	177
Lac-Saguay	455	195
Lac-des-écorses	2 786	219
Mont-Laurier	13 970	232
Quantité totale		20
Distance moyenne		12,2

dépanneurs	épiceries	fastfood	restaurant	total
3	2	8	7	20
17	4	22	24	67
9	5	15	19	48
16	5	12	14	47
42	14	53	51	160
2	2	3	7	14
1	1	2	1	5
5	3	8	20	36
-	1	1	2	4
-	1	2	10	13
8	2	9	21	40
2	1	2	3	8
7	4	14	37	62
1	0	1	0	2
1	1	1	5	8
1	1	1	2	5
1	1	0	1	3
1	0	0	1	2
1	1	2	2	6
8	4	9	20	41
126	53	165	247	591
13,6	13,6	13,6	12,9	12,2

La vélopiste Jacques-Cartier-Portneuf
Distance : 68 km

La vélopiste JCP est semblable au parcours étudié en terme de taille des villages traversés. Elle est également aménagée sur une ancienne voie ferrée.

La Vélopiste Jacques-Cartier-Portneuf							
Services	pique-nique	abris	toilettes	eau	stationnement	téléphone	douche
Moyenne	2,0	3,8	6,8	17,0	19,6	-	-
Minimum	0,3	0,6	1,2	4,0	2,3	-	-
Maximum	5,2	7,1	10,4	35,5	30,2	-	-

Offre d'hébergement de la vélopiste JCP

Ville	population	distance (km)
Saint-Gabriel-de-Valcartier	3 038	0
Shannon	5 689	4,6
Ste-Cath.-de-la-J.-Cartier	7 200	14
Lac Sergent	502	21,7
Saint-Raymond	9 999	32,5
Saint-Léonard-de-Portneuf	1 053	39,3
Rivière-à-Pierre	678	68
Quantité totale		7
Distance moyenne		11,3

camping	auberge/gîte	hôtel/motel	total
1	1	2	4
-	-	-	-
1	2	1	4
-	-	-	-
2	4	3	9
-	2	1	3
1	2	1	4
5	11	8	24
22,7	17	17	17

Offre d'alimentation de la *vélo*piste JCP

Ville	population	distance (km)	dépanneurs	épiceries	fastfood	restaurant	total
Saint-Gabriel-de-Valcartier	3 038	0	2	-	-	-	2
Shannon	5 689	4,6	2	1	4	-	7
Ste-Cath.-de-la-J.-Cartier	7 200	14	4	2	4	4	14
Lac Sergent	502	21,7	-	-	-	-	-
Saint Raymond	9 999	32,5	3	3	3	7	16
Saint-Léonard-de-Portneuf	1 053	39,3	-	1	-	-	1
Rivière-à-Pierre	678	68	-	1	-	1	2
Quantité totale		7	11	8	11	12	42
Distance moyenne		11,3	22,7	17	34	34	13,6

Source : Lapointe, S. (2007)

Parcours touristique de la voie ferrée gaspésienne

(Tronçon Port-Daniel - Chandler)

Distance : 34 km

Parcours touristique de la voie ferrée gaspésienne							
Services	pique-nique	abris	toilettes	eau	stationnement	téléphone	douche
Moyenne	6,5	6,5	8,1	8,1	8,1	-	-
Minimum	2,3	2,3	4,8	4,8	4,8	-	-
Maximum	10	10	10	10	10	-	-

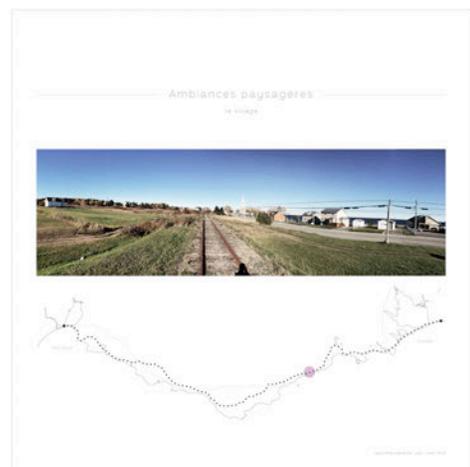
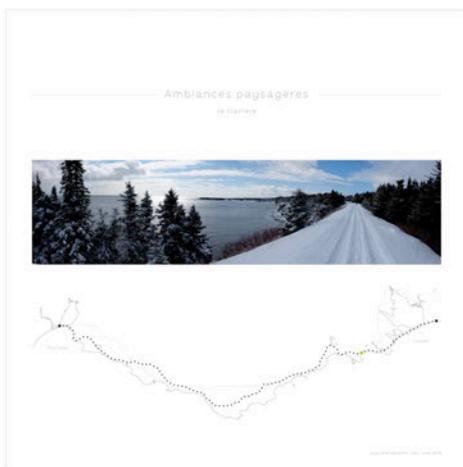
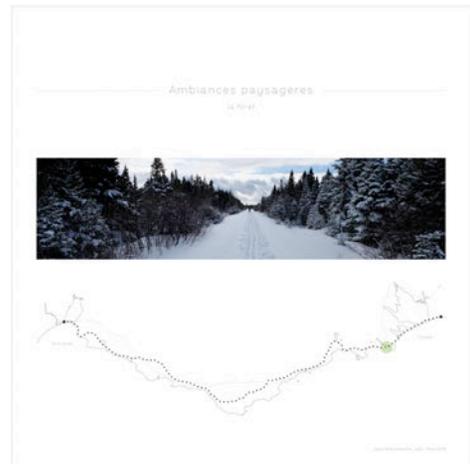
Offre d'hébergement de la voie ferrée gaspésienne

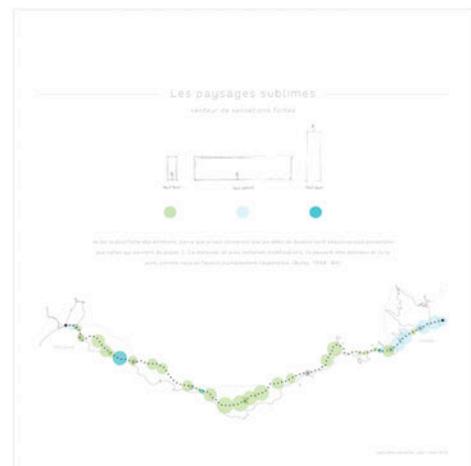
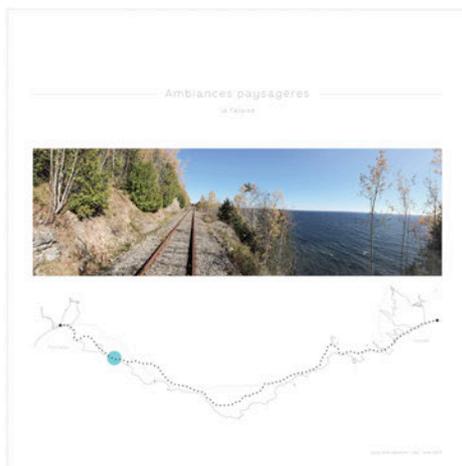
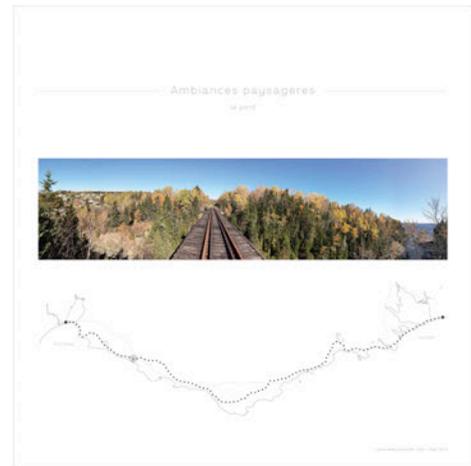
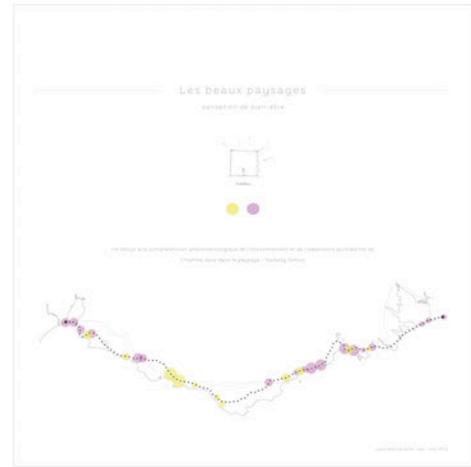
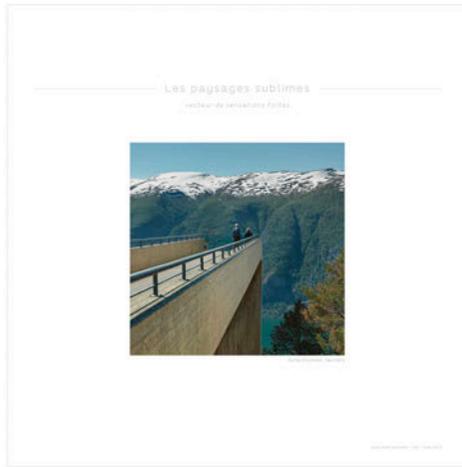
Ville	population	distance (km)	camping	auberge/gîte	hôtel/motel	total
Port-Daniel	2 453	0	2	6	2	10
Gascons	-	10	-	2	-	2
Newport	-	22	-	-	-	-
Pabos-Mills	-	28	1	-	-	1
Chandler	7 703	34	-	2	3	5
Quantité totale		5	3	10	5	18
Distance moyenne		9	30	17	34	11

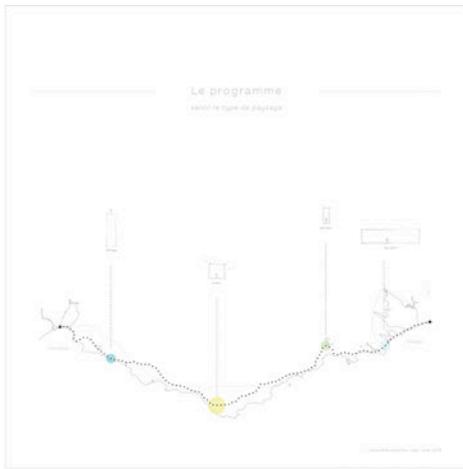
Offre d'alimentation de la voie ferrée gaspésienne

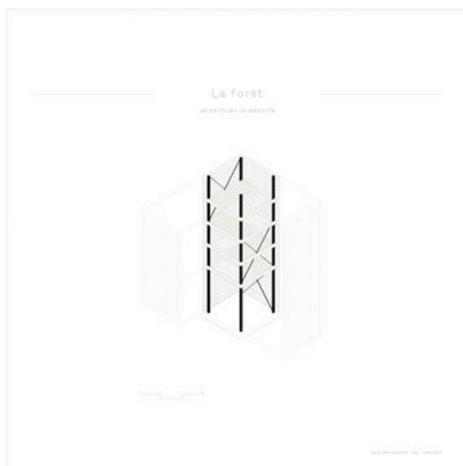
Ville	population	distance (km)	dépanneurs	épiceries	fastfood	restaurant	total
Port-Daniel	2 453	0	1	1	2	6	10
Gascons	-	10	-	2	-	-	2
Newport	-	22	1	-	-	2	3
Pabos-Mills	-	28	2	1	-	1	4
Chandler	7 703	34	4	2	8	6	20
Quantité totale		5	8	6	10	15	39
Distance moyenne		9	11	11	32	11	8,5

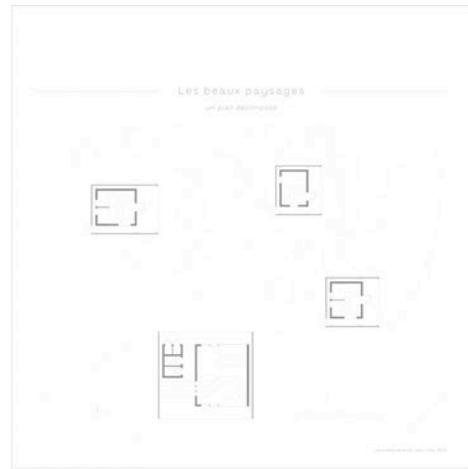
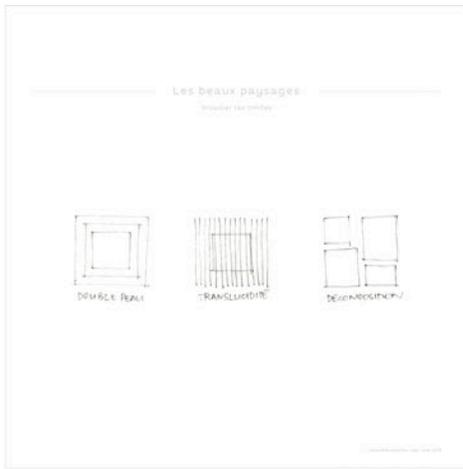
Annexe d – Projet tel que présenté à la critique finale













Annexe e Maquettes telles que présentées à la critique finale



Annexe f Planche synthèse du projet

Artialisation

une architecture amplificatrice des sensations paysagères sur la voie ferrée gaspésienne



L'artialisation s'intéresse à l'amplification des perceptions paysagères comme outil de création d'expériences nouvelles en bordure d'un parcours touristique sur l'ancienne ferroviaire gaspésienne devenue désuète. Deux types de paysages se voient. Les paysages naturels évoquent le sentiment de vertige à cause de leur échelle infiniment petite au grand. Tous bachelés se font profit de ces ambiances afin de marquer des pavements routiers dans la neige. Les beaux paysages sont ceux qui ont des horizons à l'horizon horizontal. Ils sont géométriques, au sens où ils sont profonds de cette sensation de bien-être pour offrir un appui solide aux voyageurs.



les paysages sublimes
Section de la station de ski



les beaux paysages
Section de la station de ski




L'artialisation de l'architecture au profit des sensations paysagères
 « À l'image du canal ARC, l'utilisation de l'architecture comme charge dans le paysage par une géométrie claire qui rendra difficile voir amplifier les ambiances vertigineuses qui se dégagent des paysages sublimes. Au contraire, une architecture aux formes douces par l'utilisation d'une double peau de matériaux acoustiques et d'un plan d'imperméabilité déconstruit le sentiment de bien-être qui se dégage des beaux paysages par le médium d'habitat à l'échelle humaine. »



FINISSANTS 2015
ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Laura-Anne LAMARCHE
ARTIALISATION - UNE ARCHITECTURE AMPLIFICATRICE DES SENSATIONS PAYSAGÈRES SUR LA VOIE FERRÉE GASPÉSIENNE

UNIVERSITÉ LAVAL