

ARCHITECTURE & VEHICULE

dans la collection du FRAC Centre

Sommaire

Sommaire	2
Introduction	3
1^e PARTIE : VÉHICULES RÊVÉS	5
2^e PARTIE : DANS LA COLLECTION DU FRAC CENTRE	
Architecture & automobile	9
La fascination pour la machine	10
<i>Le rugissement de l'automobile</i>	10
<i>L'automobile. Une architecture moderne</i>	11
<i>Industrialiser l'architecture</i>	11
<i>Vers une architecture du moteur</i>	12
<i>Machine roulante Vs machine volante</i>	13
La voiture. Objet de consommation	13
<i>Véhicules du désir</i>	13
<i>Véhicules critiques</i>	14
Actualités de l'automobile	15
<i>Un motif contemporain</i>	15
<i>Puissance et vitesse</i>	15
Circulez	17
La domination automobile	18
Architecturer la circulation	18
Circuler autrement	19
Véhiculer l'architecture	21
Architectures portatives	22
<i>Architectures</i>	22
<i>Architectures déployables</i>	23
<i>Le corps-véhicule</i>	23
Architectures (auto)mobiles	24
<i>Maisons sur roues</i>	24
<i>On the road</i>	24
Corps augmenté & architecture-prothèse	27
Corps-machine et cyborg	28
Corps-machine et art	28
Architectures-prothèses	29
Bibliographie	31
3^e PARTIE : PISTES PÉDAGOGIQUES	
Nomadisme	2
Histoire des arts :: <i>L'architecture itinérante</i>	2
Arts plastiques	2
<i>Atelier 1 : archimobile</i>	3
<i>Atelier 2 : imaginer le véhicule du futur</i>	3
<i>Atelier 3 : invitation au voyage</i>	4
En Mouvement	5
Histoire des arts :: <i>flux urbains</i>	6
Arts plastiques :: <i>traduire la vitesse</i>	6
Le Corps augmenté	7
Histoire des arts :: <i>corp-machine</i>	7
Arts plastiques	8
<i>Atelier 1 : le corps science-fiction</i>	8
<i>Atelier 2 : le corps-véhicule</i>	9
Récapitulatif	10

Introduction

Dès le début du XX^e siècle, le progrès technique et la révolution industrielle donnent le jour à des véhicules nouveaux, produits en série et munis de moteurs de plus en plus compacts, qui participent de la transformation radicale de la société. La machine intervient désormais au-delà du monde du travail et de la production industrielle, dans la vie de chacun en assurant le transport de personnes par les voies maritimes, fluviales, ferroviaires, routières, aériennes et bientôt spatiales... Avec le véhicule, et plus encore avec l'automobile, c'est l'idée même de mobilité mais aussi d'émancipation individuelle qui surgit dans le quotidien et l'imaginaire de l'être humain, modifiant radicalement sa relation à un monde en mouvement.

Certains architectes se lance alors dans une réduction de l'espace physique et mental séparant architecture et véhicule, et dont le *drive-in* par exemple, apparu en 1921 au Texas, sera une émanation. Pour d'autres, cette intégration progressive confine à une assimilation totale du véhicule et de l'architecture, désormais mobile et sans ancrage. Entre le projet de Franck Lloyd Wright pour le *Gordon Strong Automobile Objective* (1924) et le projet de mégastructure *Drive-In House* (1964-66) d'Archigram, il n'y a qu'un pas : celui qui envisage la voiture comme un élément architectural.

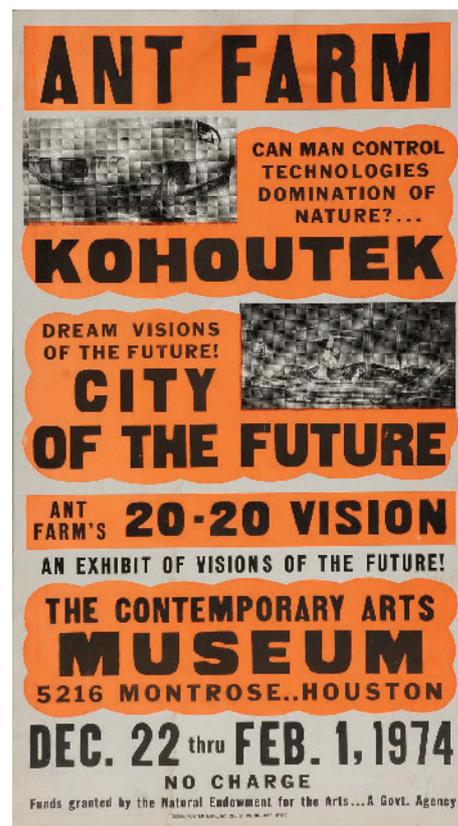
Orientée sur les relations entre art et architecture, la collection du FRAC Centre présente plusieurs œuvres ou projets qui traitent du véhicule – machine volante, flottante ou roulante – ainsi que de sa place dans la société et la création contemporaines.

Ce dossier pédagogique, réalisé à l'occasion de l'exposition *Véhicules rêvés* fait suite à celui réalisé à l'occasion de l'exposition *Architectures volantes* ([Architecture & Envol](#)).

La première partie sera consacrée à la présentation de l'exposition *Véhicules rêvés*.

La deuxième partie étudiera différents types de relations nouées entre l'idée de véhicule et la création architecturale, à travers la collection du FRAC Centre. Dans un premier temps, il vous est proposé de partir à la découverte de celle qui a représenté la quintessence de l'idée de véhicule pendant pratiquement un siècle : l'automobile. Le dossier abordera ensuite la question de la circulation et de ses implications urbanistiques et architecturales. Le troisième chapitre traitera du recours au véhicule pour réaliser la mobilité de l'architecture. Le dernier chapitre de cette partie considérera les pratiques d'hybridation entre le corps, l'architecture et la machine.

Enfin, les pistes pédagogiques pour le 1^{er} et le 2nd degrés qui clôturent ce dossier proposent une mise en pratique des notions abordées dans la première partie en Histoire des Arts et en Arts plastiques.



VÉHICULES RÊVÉS

Collections des FRAC Centre, FRAC des Pays de la Loire, FRAC Poitou-Charentes

SONGE
D'UNE
NUIT,
D'ÉTÉ

PARCOURS
ART CONTEMPORAIN
& PATRIMOINE
—
VALLEE DE
LA LOIRE



Au FRAC Centre
du 16 mai au 15 juillet 2012



Présentée dans le cadre du parcours *Songe d'une nuit d'été*, l'exposition *Véhicules rêvés* traite de ces « véhicules futuristes du désir », selon l'expression de Reyner Banham, qui estompent les frontières entre le corps, la machine et l'architecture.

La question de la mobilité, d'une architecture sans inscription territoriale, traverse l'architecture expérimentale. Dans l'architecture radicale des années 1960-70, de nombreux architectes proposent des structures légères, suspendues, gonflables, comme des enveloppes nomades du corps, à même de libérer l'individu de sa gravité.

Dans cette exposition, l'architecture se donne comme une extension naturelle ou mécanique du corps, prenant la forme de tentes (Davide Cascio, Simon Starling), d'objets-machines hybrides (Minimaforms (Theo Spyropoulos) et Krzysztof Wodiczko, Michel de Broin), de dispositifs prothétiques dont on doit s'harnacher physiquement (Gianni Pettena, Mario Terzic). Ces « véhicules » transforment le corps en architecture nomade pour engager un dialogue nouveau avec l'espace urbain et reconsidérer les limites entre sphères privées et publiques.

Michel de Broin [Montréal, 1970]

Shared Propulsion Car 2007 Vidéo et documentation juridique
Collection FRAC Poitou-Charentes

Au travers de sculptures, d'installations et de vidéos, Michel de Broin introduit des éléments hétérogènes au sein de systèmes normatifs afin de provoquer des rencontres et intensités nouvelles. Cette œuvre témoigne de la performance réalisée par l'artiste dans les rues de Toronto au volant d'une voiture modifiée et lors de laquelle il fut arrêté par la police. De la Buick Regal 1986 originale, il n'a conservé que la carrosserie qu'il a ensuite équipée de quatre pédaliers. Le véhicule s'affirme désormais comme un outil de résistance au culte de la performance en transformant les passagers en un « groupe autopropulseur ». L'artiste remporta le procès intenté par la ville et put récupérer le véhicule saisi lors de la performance.



Davide Cascio [Lugano, 1976]

Form-Structure 1 2010 Installation
Collection FRAC Centre

L'œuvre de Davide Cascio nourrit une recherche sensible sur notre mémoire collective, instaurant des rapports subtils entre philosophie, mathématiques, histoire des civilisations et architecture. Structure en bois recouverte d'un tissu et auréolée d'un néon suspendu au plafond, *Form-Structure 1* est un objet hybride, entre tente et sculpture, qui établit de nouvelles porosités entre sphère privée et domaine public. Evoquant notamment l'arte povera, l'œuvre évolue au sein d'un champ de références qui va de Gottfried Semper et sa théorie sur l'origine textile de l'architecture jusqu'au *Pavillon Philips* conçu par Le Corbusier et Iannis Xenakis, des *Complex Forms* de Sol LeWitt aux sculptures en feutre de Robert Morris.



Minimaforms (Theo Spyropoulos) et Krzysztof Wodiczko

Vehicle (War Veterans) 2006-2010 Maquettes et dessins

Collection FRAC Centre

Marqués par les nouvelles formes de communication, les projets de Minimaforms misent sur les processus interactifs et évolutionnaires pour concevoir des atmosphères qui modifient notre perception spatiale. Réalisé avec Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)* est un « auto-environnement » mobile et transportable qui veut répondre aux besoins sociaux et psychologiques des vétérans de guerre. Objet-machine hybride, entre animal ailé, corps humain et machine volante, l'œuvre prend cependant acte de la dislocation du sujet et dénonce l'isolement social et psychologique du vétéran. En dépit de ses ailes, *Vehicle* reste empêtré dans la lourdeur de ses roues militaires, évocation de la brutalité de la guerre et renvoie le corps à sa pesanteur, métaphore d'une condition humaine sans transcendance ni échappatoire.



Krzysztof Wodiczko [Varsovie, 1943]

Homeless Vehicle 1994 Installation et dessins

Collection FRAC des Pays de la Loire

Entre design, art public et architecture d'urgence, les objets créés par Krzysztof Wodiczko à destination de groupes sociaux stigmatisés tendent à remettre en question les structures symboliques, psycho-politiques et économiques qui conditionnent notre perception quotidienne de la ville. Conçu en 1988 pour la ville de New-York, ce « véhicule pour sans-abri » tend à conférer à ses usagers un statut au sein de la communauté urbaine. Plus qu'une solution matérielle à un problème politique ou éthique, l'artiste propose ici un « design interrogatif », un instrument qui se confronte directement à la réalité dans laquelle il s'inscrit et dont la légitimité provient de la réponse qu'il offre aux besoins spécifiques d'un groupe social donné.



Gianni Pettena [Bolzano, 1940]

Already worn chairs 1971 Photographie

Collection FRAC Centre

Figure du mouvement radical italien, Gianni Pettena s'attache depuis les années 1960 à réformer l'architecture en recourant à des procédures artistiques. Dans ses performances et installations, il renvoie l'idée à son expérimentation physique en la confrontant à l'échelle du corps et du contexte naturel ou urbain. Cette série photographique rend compte de la performance *Vestirsi di Sedie/Wearable Chairs* qu'il réalisa en 1971 avec dix étudiants du College of Art and Design de Minneapolis et qu'il présenta ensuite à l'Institute of Arts de Minneapolis. En file indienne, le groupe parcourut la ville, des « chaises portables » harnachées sur le dos. Dans cette action, c'est le corps qui donnait sens à l'objet en l'activant, sans quoi ce dernier était désarticulé et dévitalisé.



Simon Starling [Epsom, 1967]

Heinzmann, Uni Solar Trek 2000-01 Installation photographique

Collection FRAC des Pays de la Loire

Simon Starling appartient à cette tradition anglaise des artistes marcheurs qui interrogent la notion d'identité à travers le temps et l'espace. Ses installations et performances déplacent et interrogent des objets ou des contextes sociaux, économiques ou esthétiques en les connectant les uns aux autres selon des configurations inédites. *Heinzmann, Uni Solar Trek* – du nom de la marque de vélo Heinzmann et de la pile solaire Uni-solar – témoigne de l'excursion au cours de laquelle l'artiste relia à bicyclette et en plusieurs jours l'unité d'habitation conçue par Le Corbusier à Briey-en-forêt à celle de Rezé. Les panneaux solaires qui équipent le vélo pour l'assister dans les côtes sont une évocation directe du traitement de la lumière dans l'œuvre du Maître et de son goût pour le progrès technologique, que Starling actualise ici en lui donnant la force symbolique d'une énergie renouvelable.



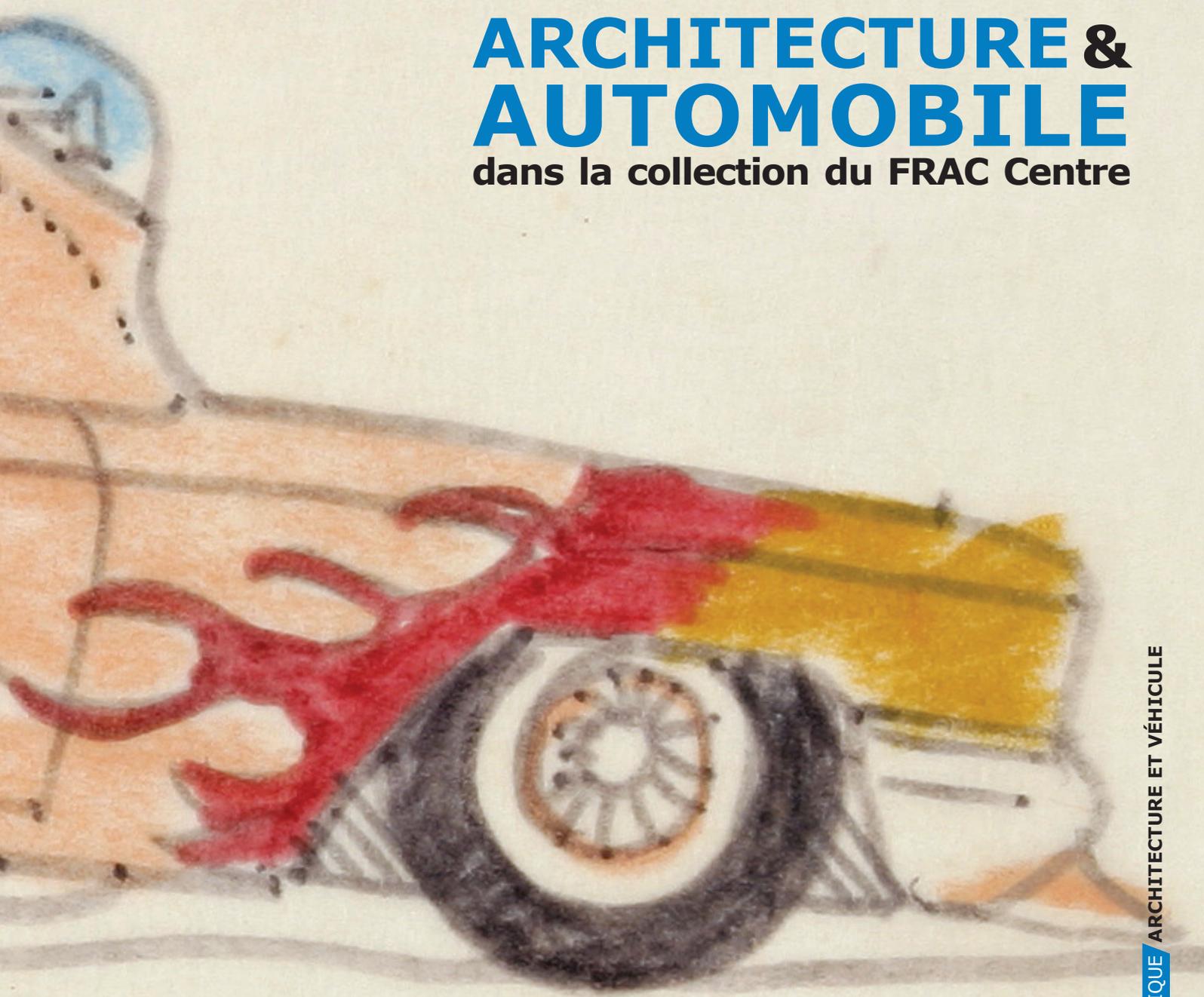
Mario Terzic [Feldkirch, 1945]

My Wings 1970 Photographie

Collection FRAC Centre

Dès le début des années 1960, Mario Terzic s'engage dans la recherche d'une osmose entre disciplines artistiques à travers un travail sur l'objet. Opérant une mise en scène souvent directe du corps, ses œuvres et performances dénotent une fascination pour le baroque, l'antique et la mythologie qui contribue à instiller une dimension à la fois ironique et poétique au réel. Avec *My Wings*, la définition de l'espace se voit assimilée à une quête mystique. Présentée en 1970 à la galerie Nächst st. Stephan de Vienne puis à la VIIe Biennale de Paris en 1971, l'œuvre agit comme un objet vecteur d'altérité avec lequel l'artiste tend à s'échapper d'une réalité hostile en jouant l'envol tragique d'Icare.





ARCHITECTURE & AUTOMOBILE

dans la collection du FRAC Centre

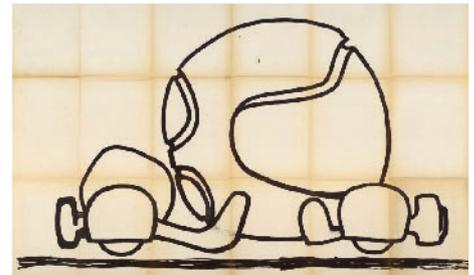
Si pendant de nombreuses décennies, l'automobile fut perçue comme le vecteur d'une émancipation nouvelle de l'individu en incarnant mobilité et vitesse, industrialisation et consommation, elle sera de plus en plus décriée au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. Elle sera dénoncée comme une des causes principales de la crise environnementale actuelle et deviendra le symbole de l'aliénation de l'homme par la machine et la société de consommation.

Dès le début du XX^e siècle, l'automobile devient une source d'inspiration pour la création artistique et architecturale qui, plus qu'un simple moyen de transport, y voit le symbole d'une société à venir. Certains artistes et architectes fascinés ou passionnés par l'automobile dessineront eux-mêmes des modèles automobiles : l'*Hispano-Suiza* conçue par Amédée Ozenfant et son frère (1911) ; une Lancia par Adolf Loos (1923) ; l'*Automobile cubiste* de Maurice Dufresne (1925), la *Voiture Minimum* de Le Corbusier et Pierre Jeanneret (1936) ; le cabriolet *Adler* par Walter Gropius (1930) ; la *Dymaxion Car* de Richard Buckminster Fuller (1933) ; [Urbaina \(voitures de ville\)](#) (1962) de [Claude Parent](#) et [André Bloc](#) ou encore la *VSS* (1980) pour Fiat de Renzo Piano...

La fascination pour la machine

Le rugissement de l'automobile

Le 20 février 1909, le poète italien Filippo Tommaso Marinetti publie le « Manifeste du Futurisme » dans les pages du *Figaro*. Dans ce texte se lit toute la frénésie d'un homme roulant à toute allure dans une ville moderne et dont le cœur bat au rythme « des ventres rouges des locomotives affolées », du « roulement des énormes tramways à double étage, qui passent sursautant, bariolés de lumières » et du « rugissement des automobiles affamées ». Marinetti y exprime sa fascination pour la vitesse, le progrès technologique et l'industrialisation, qu'il place au-dessus de toute œuvre d'art traditionnelle. Dorénavant, les véhicules modernes incarnent l'art du futur. Locomotives, paquebots, avions... mais surtout automobiles, bientôt accessibles à tous : « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle, la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive... Une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la *Victoire de Samothrace* ». Cette esthétique de la vitesse conduit à interroger la perception du monde telle que transformée par le mouvement et la dynamique, entraînant l'art sur les voies de l'abstraction (Luigi Russolo, *Dynamisme d'une automobile*, 1912-1913 ; Giacomo Balla, *Ligne de vitesse d'Automobile*, 1913). À la suite des futuristes, plusieurs artistes s'emparent du véhicule-machine comme motif, renouant avec les recherches d'un



Claude Parent et André Bloc, *Urbaina. Voiture de ville*, 1962

Léonard de Vinci ou d'un Dürer sur les engrenages et les rotors. Raymond Duchamp-Villon sculpte *Le cheval majeur* (1914) et Gustave Micklos, *Le Bolide* (1924) ; Fernand Léger peint *Le Moteur* (1918) et Francis Picabia, *L'enfant carburateur* (1919), non sans une certaine ironie.

L'automobile. Une architecture moderne

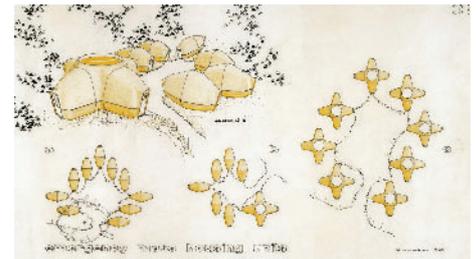
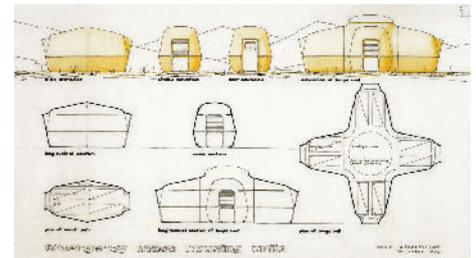
A leur tour, les architectes font de l'automobile un nouveau modèle de conception : une machine produite industriellement, en phase avec son époque, et dont les lignes – résolument modernes – sont la pure expression de sa fonction. En 1914, Marinetti cosigne avec l'architecte italien Sant'Elia le « Manifeste de l'Architecture futuriste », dans lequel ils en appellent à une architecture qui soit guidée par le progrès technique, « le dynamisme, la mobilité et la vivacité » plus que par le respect des traditions ou de problématiques issues du passé : « La maison futuriste doit être semblable à une machine géante ». En 1920, Walter Gropius, fondateur de l'école du Bauhaus, déclare : « pour qu'un objet réponde pleinement à son but, il faut qu'il remplisse sa fonction pratique, qu'il soit solide, bon marché, beau. Fabriquez organiquement des objets, conformément à leurs propres lois, sans fioriture et sans gaspillage romantique. Il faut accepter pleinement les forces vives du monde qui nous entoure, la machine et les véhicules ». En France, le purisme d'Amédée Ozenfant et de Le Corbusier s'inscrit également dans cette tendance machiniste et fonctionnaliste : « La maison est une machine à habiter » déclare alors l'architecte. Entre 1920 et 1921, il publie le texte « Des yeux qui ne voient pas » dans trois numéros successifs de la revue *L'Esprit Nouveau*. Chaque volet est consacré à un type de véhicule produit par l'industrie (les paquebots, les avions et enfin les « autos ») qu'il compare à l'architecture. Dans le dernier chapitre, il analyse l'évolution des lignes de l'automobile comme étant le résultat de la mise au point de standard soumis ensuite au perfectionnement continu engendré par la concurrence et la recherche d'un meilleur aérodynamisme. Selon lui, l'architecture doit à son tour produire des standard et une esthétique guidés par la nécessité.

Industrialiser l'architecture

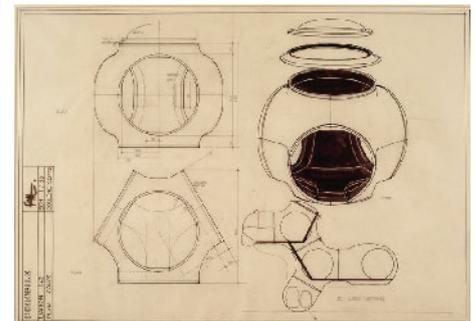
Le Corbusier va plus loin encore. Il propose que, comme dans l'industrie automobile réformée par Ford et Taylor, l'on produise en série une architecture standard et usinée sur des chaînes de montage, à l'instar des *Maisons Voisin* (1918) du constructeur aéronautique Gabriel Voisin : « Il faudra que les maisons surgissent d'un bloc, faites avec des machines-outils, en usine, montées comme Ford assemble sur ces tapis roulants les pièces de ses automobiles ». Il imagine à son tour des maisons en série *Citrohan*, « pour ne pas dire Citroën. Autrement dit une maison comme une auto ».



Ionel Schein, *Bibliothèques mobiles*, *Projet Hachette*, 1957-1958



Arthur Quarmby, *Emergency Mass Housing Units*, 1962



Pascal Häusermann, *Domobiles*, 1971-73

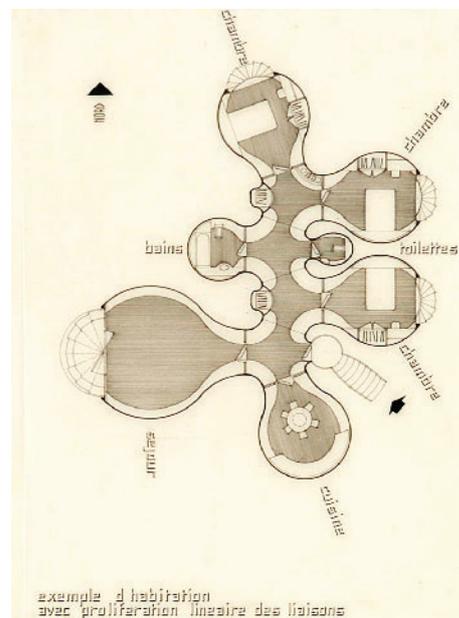
D'autres poursuivront ces recherches sur l'industrialisation de l'architecture, comme Richard Buckminster Fuller, dont hériteront les promoteurs des cellules industrialisées (Alison et Peter Smithson, [Ionel Schein](#), Kisho Kurokawa, [Arthur Quarmby](#), [Chanéac](#), [Pascal Häusermann](#), etc.).

Ces expérimentations architecturales vont également suivre les évolutions de l'industrie automobile, notamment sa capacité nouvelle de customisation et de diversification. En 1963, le critique anglais Reyner Banham développe le concept de *Clip-On Architecture* à partir des exemples de la firme Chevrolet et de la Ford Mustang : l'architecture industrialisée doit pouvoir s'enrichir d'accessoires, de *goodies* (« bonnes choses »), pour que la structure indifférenciée de départ s'adapte selon les goûts de l'habitant. Les *Domobiles* (1971-73) de [Pascal Häusermann](#) et les *Cellules amphores* (1973) de [Chanéac](#), par exemple, offriront la possibilité pour l'habitant de définir la configuration des cellules entre elles.

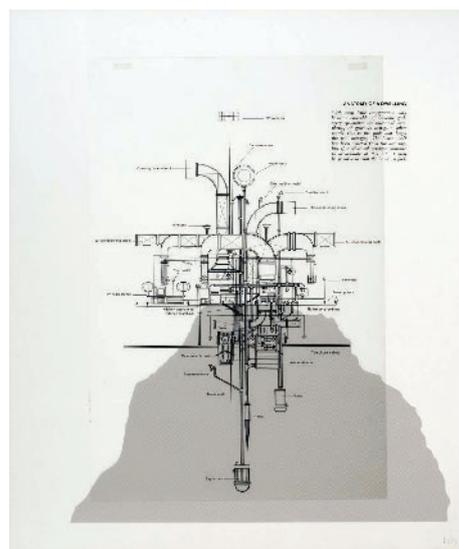
Aujourd'hui, les récentes expérimentations de [Gramazio & Kohler](#) sur l'assemblage et la construction assistés par ordinateur grâce à l'utilisation de robots industriels (*Gantenbein Vineyard Façade*, Fläsch, 2006), ou encore le projet *Olzweg* (2006) de [R&Sie\(n\)](#), ne sont pas sans évoquer les chaînes de montage de l'industrie automobile actuelle. Ces machines à commandes numériques semblent porter la promesse d'une nouvelle liberté formelle grâce à l'intelligence artificielle.

Vers une architecture du moteur

Cette esthétique machinique trouvera son paroxysme dans un autre article de Banham, « A Home Is Not A House » publié en 1965 et illustré par [François Dallegret](#). Dans celui-ci, le critique anglais étudie la place de plus en plus forte des gadgets domestiques et des services (tuyauterie, câbles, luminaires, conduits, réfrigérateurs, chauffages, air conditionné, antennes, broyeurs, etc.) dans l'architecture. Cette présence accrue des « services mécaniques » confine selon lui à une disparition de la maison entendue comme un coquille vide pour envisager une architecture définie par l'ensemble de ces technologies de modulation de l'environnement. Dallegret dresse dans le dessin *Anatomy of a Dwelling* le portrait de cette maison réduite à un immense réseau de tuyaux et câbles, moteur ou plomberie géante déployée entre le ciel (avec une antenne télévision) et la terre (une fosse septique). Le texte le décrit comme un « ensemble baroque de gadgets domestiques », qui pourrait faire disparaître la maison si les « services mécaniques continuaient à s'accumuler ».



Chanéac, *Cellules amphores*, Exemple d'habitation avec prolifération linéaire des liaisons, 1973



François Dallegret, *Anatomy of a Dwelling*, 1965



r&Sie(n), *Olzweg*, 2006

Machine roulante Vs machine volante

Mais déjà un autre véhicule semble vouloir dépasser l'automobile – devenue trop lente, trop pesante, trop terrestre – dans cette course futurologique et technophile. La machine volante, consacrée en leur temps par Marinetti et Le Corbusier, répond désormais mieux aux désirs d'infini et de libération souhaités par de nombreux artistes et architectes. Dès le milieu du XX^e siècle, la conquête spatiale leurs offrira un nouveau champ de références (v. dossier pédagogique [Architecture & Envol](#)). Dans le véhicule hybride [Vehicle \(War Veterans\)](#) (2006-2010), [Minimaforms et Krzysztof Wodiczko](#) jouent de cette opposition entre deux imaginaires : l'un renvoyant à l'essence tellurique de l'engin à roues, l'autre à la nature céleste de la machine volante.

La voiture. Objet de consommation

Véhicules du désir

Dans les années 1950, l'émergence du mouvement pop au Royaume-Uni puis aux États-Unis inaugure un nouveau regard sur la voiture. Dans le texte *Véhicules du désir* (1955), Reyner Banham rejoue le geste de Le Corbusier en célébrant l'esthétique automobile, non plus pour son fonctionnalisme supposé, mais pour sa capacité à créer du désir et du rêve. La voiture est un objet quotidien et populaire, reproductible, consommable et jetable. Dans un autre article, il déclare : « La Buick correspond admirablement par son aspect clinquant, ses prouesses techniques, ses perfectionnements et son manque de retenue, à la définition du pop art (...) » (*Industrial Design and Popular Culture*, 1955). Ses considérations sur l'automobile marquent l'Independent Group (Alison et Peter Smithson, Eduardo Paolozzi, Richard Hamilton), mais aussi Archigram ([Peter Cook](#), [David Greene](#), Warren Chalk, Ron Herron, Mike Webb, Dennis Crompton), qui hérite à leur tour de ce goût pour l'automobile en renouant avec la dimension libertaire de ses premiers temps. Les artistes pop américains, comme James Rosenquist ou Robert Rauschenberg, ne manqueront pas eux aussi de s'emparer de la voiture. Dans le pays de Ford, de la *route 66* et des *road movies*, l'automobile est reine. Et à chacun son rêve, son modèle, sa marque : Ford Mustang, Cadillac, Chevrolet Corvette, Buick Century...

Les marques automobiles comprendront très vite l'intérêt d'un rapprochement avec la création. Depuis 1976, BMW associe l'art contemporain à ses recherches technologiques et industrielles en proposant à un artiste contemporain de s'emparer d'un de leurs modèles innovants. Si les signatures sont plus prestigieuses les unes que les autres (Alexander Calder, Andy Warhol, Frank Stella, Olafur Eliasson, Jeff Koons), l'artiste reste souvent relégué au rang de peintre en carrosserie.



Minimaforms (Theo Spyropoulos) et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010.



Superarchitettura, 1966
Affiche de l'exposition



Guy Rottier, *Maison enterrée recouverte de vieilles voitures*, 1965-1972

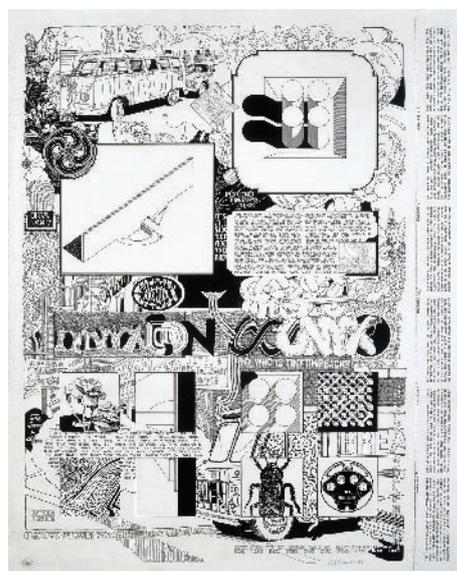
Véhicules critiques

Pourtant, à l'instar de l'œuvre *Car Crash* (1964) d'Andy Warhol, le regard porté par les artistes contemporains sur la voiture n'est pas dépourvu d'ambiguïté et d'ironie. L'automobile rutilante et clinquante est également le symbole d'une société de l'apparence et du simulacre. Pour les groupes d'architecture radicale [Archizoom](#) et [Superstudio](#), qui envisagent l'ironie comme « forme constructive de critique », les mythes d'une société prennent forme dans les images que celle-ci produit. Dans le texte d'introduction à l'exposition commune *Superarchitettura* (1966), ils déclarent : « Les nouveaux objets sont à la fois choses et images des choses. La *dream-car* est une voiture et la projection d'une voiture, le nouveau monument est l'image du monument ». L'automobile concentre alors les critiques d'une société en crise de valeurs : les années 1960 et surtout 1970 sont marquées par une contestation grandissante de la société de consommation et la prise de conscience écologique, qui s'ajoutent au refus d'une urbanisation organisée autour de la voiture.

Nombre d'artistes développent alors un point de vue critique sur la voiture, qu'ils récupèrent à la fois comme objet et comme signe pour le détourner. En France, César compresse des éléments de carrosserie, et Arman accumule. [Guy Rottier](#) recycle la carcasse automobile pour en faire un matériau de construction, d'autant plus économique qu'abondant (*Maison enterrée recouverte de vieilles voitures*, 1965-72). En Allemagne, Wolf Vostel transforme une automobile en bloc de béton (*Ruhender Verkehr*, 1969). En Autriche, les photomontages de [Hans Hollein](#) (*Rolls Royce Grill on Wall Street*, 1966) ou du groupe radical viennois [Zünd-Up](#) puisent dans l'univers de la vitesse et de la mécanique. Dans *Great Vienna Auto-Expander* (1969), ces derniers exploitent la fascination pour l'automobile afin d'amener le public à vivre une expérience autre. Ils imaginent notamment un bolide qui s'élancerait dans les airs grâce à une rampe. Ils prévoient d'en modifier la carrosserie en multipliant les thèmes décoratifs avant de le détruire « comme dans un *Destroy game*, pour en faire un petit paquet, l'emporter à la maison et l'enterrer dans le jardin ». Aux États-Unis, la voiture détournée devient d'autant plus un objet critique qu'elle est synonyme de l'*American Way of Life*. Aménagée afin d'être habitable, la voiture – et plus encore le camion ou le van – est également le support de l'expression créative de chacun pour le mouvement hippie, comme le montre [ONYX](#) dans sa série d'affiches (*ONYX Posters*, 1968-71). [Ant Farm](#) met en scène des voitures lors de performances ou d'œuvres monumentales. La performance *Media Burn* (1974-75) réalise la collision entre deux icônes de la culture américaine en propulsant un bolide customisé contre un mur de télévision. À la même époque, ils conçoivent l'œuvre d'art public *Cadillac Ranch* (1974-84), célébrant la voiture américaine tout en interrogeant les raisons d'être d'une industrie impérialiste et néfaste pour l'environ-



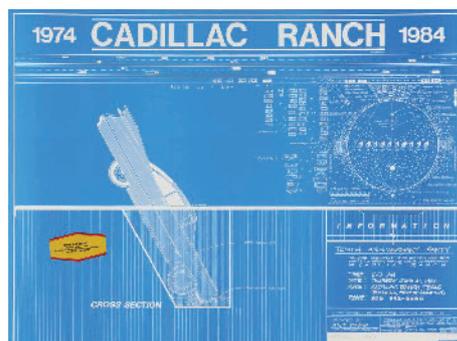
Zünd-Up, *Great Vienna Auto-Expander*, 1969



ONYX, *ONYX Posters*, 1968-1971



Ant Farm, *Media Burn*, 1974-1975



Ant Farm, *Cadillac Ranch*, 1974-84

nement. En 1978, l'auteur de l'ouvrage *Green Architecture*, [James Wines](#), ensevelit des voitures sous le tarmac d'un parking de centre commercial (*Ghost Parking Lot*, 1978).

Actualités de l'automobile

Un motif contemporain

Aujourd'hui encore, la voiture accompagne chacun de nos déplacements. C'est cette présence au quotidien que Tatjana Doll peint depuis le début des années 2000 à l'échelle 1 dans sa série *Car Vehicles* ou que Jeremy Dickinson engage dans un rapport plus autobiographique en convoquant les miniatures qui peuplèrent son enfance.

L'automobile continue cependant d'entretenir une relation ambiguë avec la création. Elle peut autant devenir le support de nouvelles rêveries que l'expression d'une réalité cauchemardesque. Les clignotants de voiture récupérés par [Damien Sorrentino](#) se voient chargés d'une présence poétique nouvelle en évoquant les mouvements d'un banc de poissons (*Banc de sardines*, 2004). En 1993, Bertrand Lavier exposait le cadavre accidenté d'une *Giulietta* conçue par Alfa Roméo. La même année, Gabriel Orozco renvoyait définitivement la mythe de l'automobile à une époque révolue en transformant une DS, étudiée par Roland Barthes dans *Mythologies* (1957). La voiture reste par ailleurs attachée à la surconsommation (Erwin Wurm, *Fat Cars*, 2001-2010), à la violence sociale (Pierre Ardouvin, *Holidays*, 1999) et à la détérioration de l'environnement. L'œuvre *Ecosystema* (1994) de [Miguel Palma](#) traite des excès de l'industrialisation et de la pollution qu'elle engendre. L'installation est enveloppée dans une housse en plastique transparente servant à protéger les voitures de luxe.

Puissance et vitesse

Pourtant, l'automobile évoque toujours mouvement, technologie et vitesse. Son pouvoir de restructuration de l'espace – et de sa perception – est exploitée par des artistes et architectes contemporains comme [Robert Irwin](#) (*Grand Avenue Viaduct*, Los Angeles, 1985) ou [Asymptote](#) (*Steel Cloud, West Coast Gateway*, Los Angeles, 1988). Pour l'agence, la voiture incarne cette architecture du flux que les outils numériques permettront de dessiner et de matérialiser à partir du début des années 1990. [Enric Miralles](#) quant à lui envisage la swatch (ancêtre de la smart) comme une image mouvante du dynamisme de la ville dans son étude pour un magasin d'exposition à Barcelone (*Swatch Car Show Room*, 1992). Pour [Nigel Coates](#), si la circulation automobile participe de la frénésie tokyoïte (*Gamma Tokyo*, 1985) aux côtés des autres modes de circulation et des nouveaux moyens de communication, c'est surtout



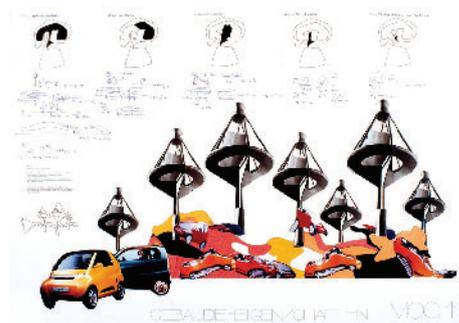
Miguel Palma, *Ecosystema*, 1994



Robert Irwin, *Grand Avenue Viaduct*, Los Angeles, 1985



Asymptote, *Steel Cloud, West Coast Gateway*, Los Angeles, 1988



Enric Miralles, *Swatch Car Showroom*, Barcelona, 1992



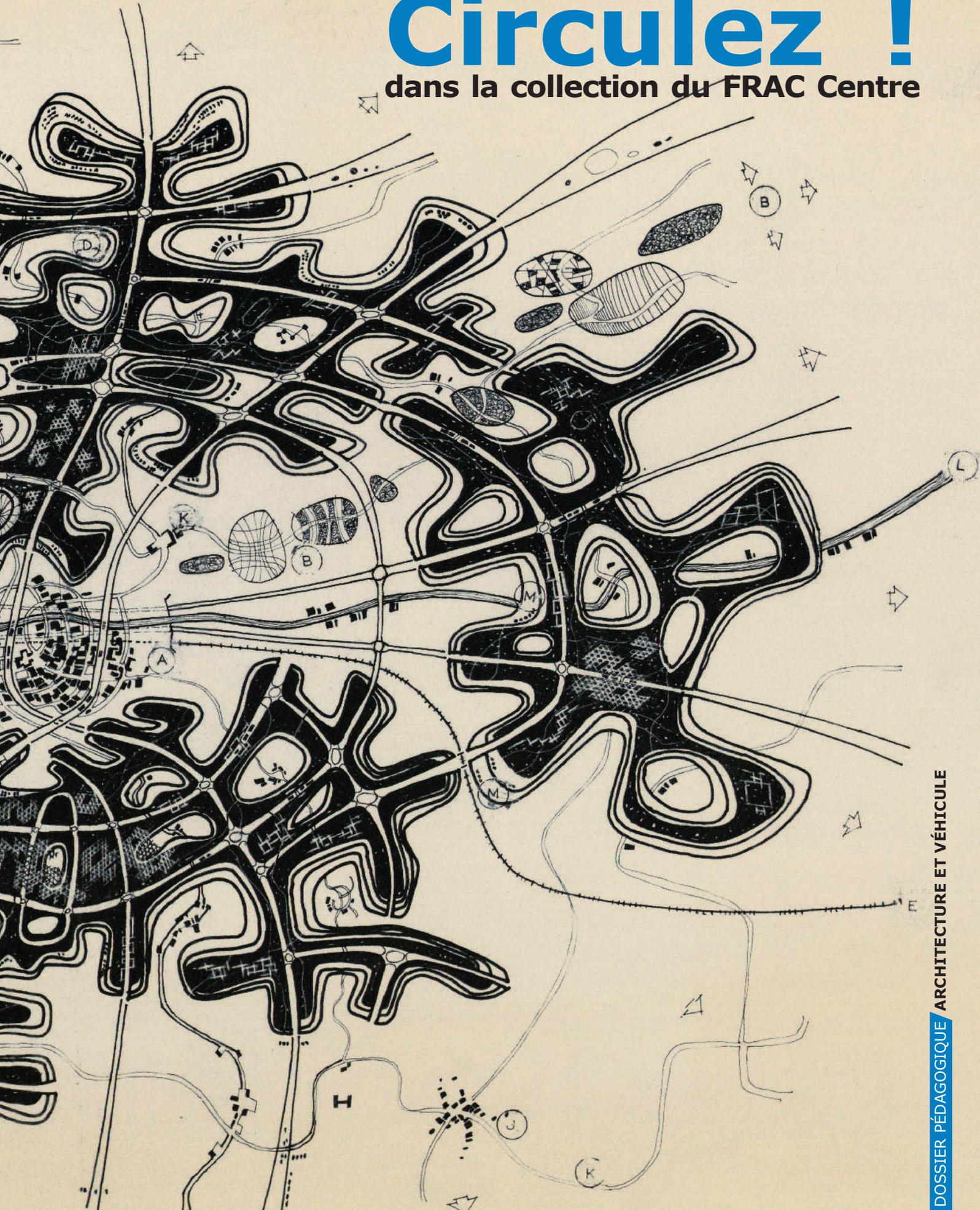
Nigel Coates, *Gamma Tokyo*, 1985

l'avion qui joue le rôle de véhicule-modèle d'une condition urbaine mutante et mouvante. *A contrario*, ce culte de la vitesse et de la performance est aussi abordé sous l'angle critique. Certains n'hésitent pas à parodier les pratiques de *tuning*, comme Michel de Broin. Pour sa performance *Shared Propulsion Car* (2007. Coll. FRAC Poitou-Charentes), il modifie une Buick Regal qu'il équipe d'un pédalier, transformant les passagers en un « groupe autopropulseur ».

PROJET DE VILLE CRATÈRES

Circulez !

dans la collection du FRAC Centre



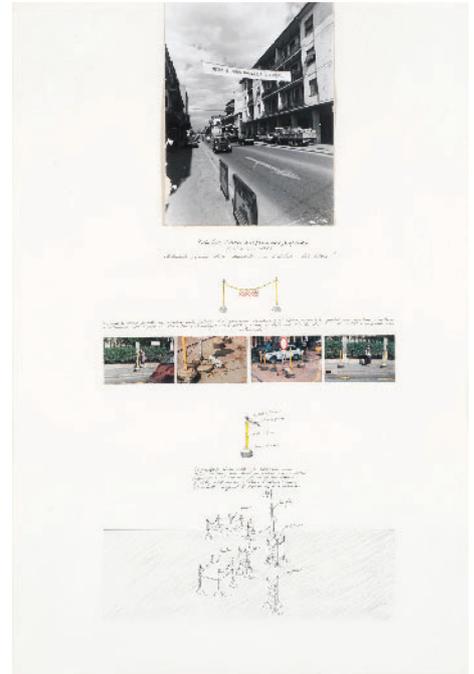
La domination automobile

Si, de tous temps, la circulation et les modes de transports ont façonné les villes et les architectures (rues, portes de la ville, ports), la mise au point des transports collectifs et des véhicules motorisés aux XIX^e et XX^e siècles va profondément bouleverser la conformation des villes : tramways, trains et métros, automobiles, autobus ou vélos... redessinent l'espace urbain, sous terre ou en surface. Des voies ferrées envahissent les avenues et le sous-sol des grandes villes ; les voies se spécialisent en fonction du mode de transport ; l'automobile s'arroge le monopole de la rue et de la route ; la ville se découpe en zones et en fonctions entre lesquelles on circule. Au chaos meurtrier des premières heures de l'automobile succède une pacification routière imposée par des réglementations de plus en plus drastiques en matière de pratique et de conduite automobiles, limitant la vitesse et régulant les flux. À l'issue de la deuxième guerre mondiale, la Reconstruction va amplifier le phénomène en plaçant la voiture au centre de nombreux projets urbains, confisquant l'espace urbain à l'habitant désormais prié de traverser dans les coudes. [Ugo La Pietra](#) est de ceux qui dénoncèrent cette aliénation spatiale. Dans les années 1970, l'artiste et architecte italien propose de détourner le mobilier urbain, porteur selon lui des violences et des contraintes de la vie citadine, et de lui attribuer de nouveaux usages en le transformant en « structures de service pour l'espace domestique » ([Abitare e esse ovunque a casa propria](#), 1979)

Architecturer la circulation

De la même manière, l'apparition et la multiplication des véhicules motorisés modifient également l'architecture et suscitent l'apparition de bâtiments destinés à accueillir ces véhicules : gares, aéroports, stations de métro... Autant de lieux dessinés par des architectes et dont s'emparent les artistes. La gare, par exemple, sera l'un des thèmes récurrents au cours des années 1870 de l'impressionnisme. Ces lieux de transit suscitent toujours l'intérêt d'artistes. Les sites portuaires, leurs paysages et leurs architectures constituent un des thèmes récurrents du photographe [Gabriele Basilico](#) ([Porti di Mare](#), 1984-88).

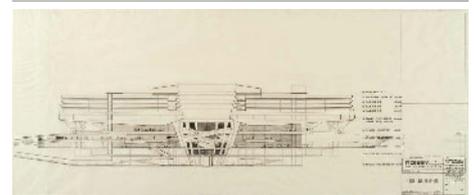
La place de plus en plus importante accordée à la voiture dans la ville est également à l'origine d'architectures capables d'accueillir l'homme et son automobile. Du parking public aux garages individuels, la voiture doit être au plus près de son usager, à l'instar de la *Villa Savoye* (1928-31) de Le Corbusier. Réalisée par [Paul Andreu](#) l'[Aérogare de Paris, Roissy I](#) (1968) est exemplaire de cette recherche d'une



Ugo La Pietra, *Abitare e esse ovunque a casa propria*, 1979



Gabriele Basilico, *Porti di Mare*, Hamburg, 1988



Paul Andreu, *Aérogare de Paris, Roissy I*, 1968

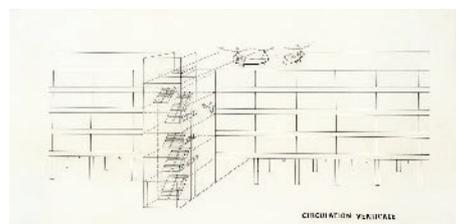
compression des temps de parcours et des distances, non plus seulement entre habitat et voiture mais aussi entre modes de transport. L'architecte imagine une configuration qui place la voiture au plus près du terminal aérien, en superposant les fonctions et en installant le parking au sommet du bâtiment.

Circuler autrement

Les projets urbanistiques imaginés au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle tentent souvent de trouver des solutions alternatives à la voiture, en proposant d'autres modes de transport plus respectueux de la ville et de l'habitant ou imaginés pour la société de demain. Les [projets spatiodynamiques](#) (1954-1957) de [Nicolas Schöffer](#) et [Claude Parent](#) ou [Arquitectura del Futuro](#) (1958) du sculpteur [Marino di Teana](#) prévoient par exemple une circulation par les airs et en sous-sol.

[Jean Renaudie](#) favorise les circulations piétonnes à partir de points d'accès automobiles répartis à différents niveaux dans sa proposition pour la ville nouvelle du [Vaudreuil](#) (1967-68) ou pour la rénovation du centre-ville d'Ivry sur Seine, réalisée avec [Renée Gailhoustet](#) ([Marat](#), Ivry-sur-Seine, 1971-1986). [La fonction oblique](#) (1965-67), conçue par [Architecture Principe](#) et développée dans plusieurs projets urbains, favorise également une circulation piétonne qui réactive le corps comme outil d'appréhension de l'architecture.

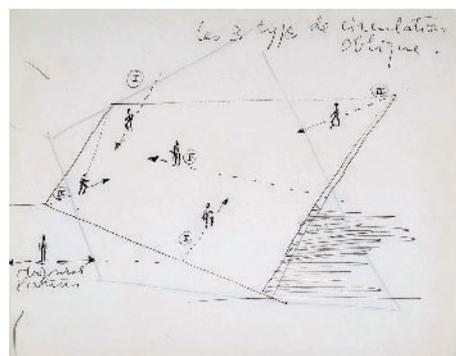
La question de la place accordée à la voiture est également constitutive de nombreux projets mégastructuraux, qui cherchent eux aussi des solutions alternatives à l'hégémonie automobile au profit des transports collectifs, des circulations piétonnes ou verticales. [Yona Friedman](#) l'exclut de son projet de [Ville spatiale](#) (1959-60) : « Il faudrait que les moyens de transport soient publics, que les véhicules individuels restent à la périphérie des villes et ne servent que la circulation interurbaine. La ville appartient aux piétons » (Yona Friedman). De la même manière, [Ragnitz](#) (1963-69) conçu par [Eilfried Huth et Gunther Domenig](#) renvoie la voiture aux parkings souterrains, comme dans le village vertical ([Flight Assembled Architecture](#), 2011-2011) imaginé par [Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea](#). Les [Villes-cratères](#) (1963-69) de [Chanéac](#) quant à elles font une distinction rigoureuse entre la circulation motorisée et l'habitat en la reléguant dans les « canyons » artificiels, tandis que sa [ville-alligator](#) envisage un décolllement du sol des axes de circulation afin de le laisser à disposition de l'habitant.



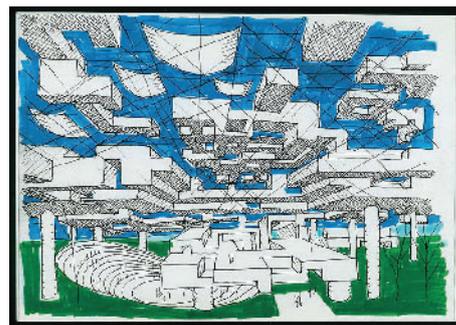
Nicolas Schöffer *Alpha d'Habitat*, 1954-1955



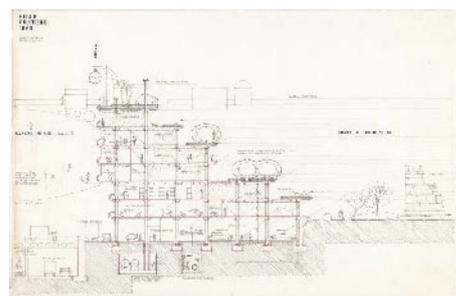
Marino Di Teana, *Arquitectura del Futuro*, 1958



Architecture Principe, *Les 3 types de circulation oblique*, s. d.



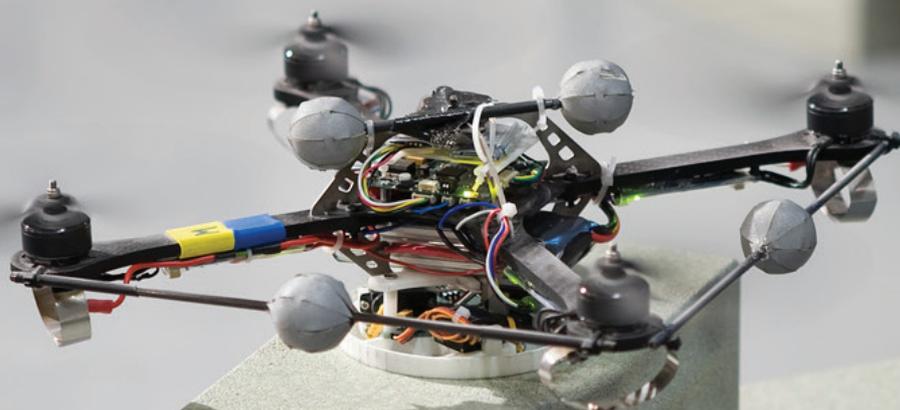
Yona Friedman, *Ville spatiale*, 1959-1960



Chanéac, *Villes cratères*, 1968

VÉHICULER L'ARCHITECTURE

dans la collection du FRAC Centre



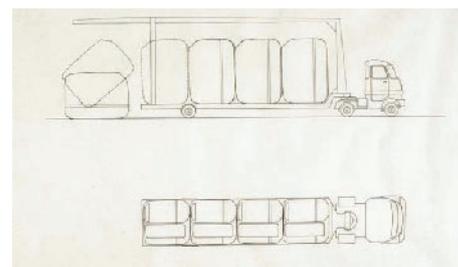
La question du véhicule en architecture est inextricablement liée à une double mobilité : celle de l'habitant et celle de l'architecture. L'importance du véhicule dans la création artistique et architecturale au XX^e siècle a contribué à l'évolution de la définition même de l'architecture. Car si, traditionnellement en occident, c'est l'habitant qui circule entre des architectures ancrées dans le sol et pérennes, le véhicule ouvre à d'autres possibles, notamment à envisager une architecture véhiculée et mobile, comme l'observe Pascal Rousseau (« *Domus Mobilis* », in *Exposé*, n°3, Ed. HYX, Orléans, 1997, pp. 184-213)

Architectures portatives

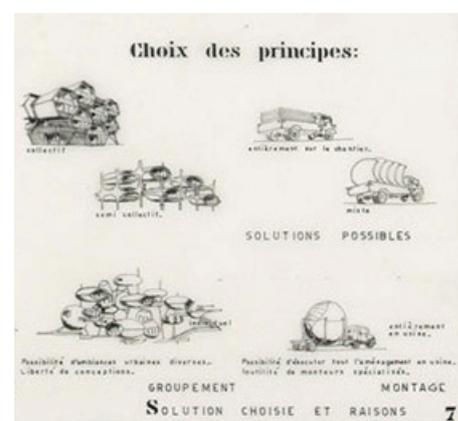
Renouant avec l'origine étymologique du terme (lat. *Vehiculum* ; de *vehere* « transporter »), le véhicule fut souvent invoqué pour transporter sur site non plus les matériaux de construction, mais des architectures en tant que telles.

Architectures modulaires

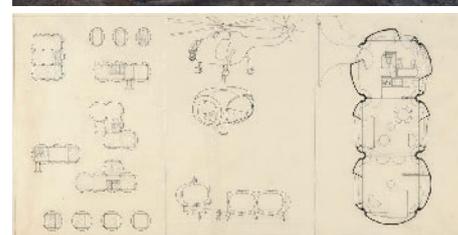
Dès le XIX^e siècle, les recherches concernant la mise au point de solutions architecturales industrialisées et transportables recoururent au véhicule pour envisager effectivement cette mobilité. Depuis la *Colonial Portage Cottage* (1830) de John Manning, première maison préfabriquée en manufacture, jusqu'aux réflexions actuelles sur la construction et l'assemblage par ordinateur, toutes ces propositions font appel à la machine pour transporter les éléments par voie maritime, routière ou aérienne. Les *Maisons Voisines* (1918) sont d'abord et avant tout « (...) des maisons transportables, qui sont livrées par nos soins sur camions, prêtes à être habitées trois jours après la commande ». Leur principe prévoit un démontage/transport/remontage. La question du transport est également au cœur de la *Dymaxion House* (1927) de Richard Buckminster Fuller. Les *Maisons tropicales* de Jean Prouvé sont envoyées dès 1949 en Afrique par avion cargo. Ce type de propositions se multiplie à partir des années 1950 et 1960 grâce au principe du *plug in* imaginé par [Ionel Schein](#) en 1955-56 (*Maison tout en plastique*, 1956 ; *Cabines hôtelières mobiles*, 1956-58), qui prévoit un assemblage sur site d'éléments usinés et amovibles transportés en camion. En France, les membres de l'association Habitat évolutif font également le pari d'une architecture d'éléments standard usinés en matières plastiques puis transportés et assemblés. Pour ses *Cellules en plastiques* (1960-71), [Pascal Häusermann](#) propose un transport par camion pouvant répondre à trois types d'assemblage (entièrement sur site, entièrement en usine, mixte). [Chanéac](#) imagine transporter et assembler ses *Cellules polyvalentes* (1960-75) par hélicoptère.



Ionel Schein, *Cabines hôtelières mobiles*, 1956-58



Pascal Häusermann, *Choix du sens de développement des études, industrialisation du logement*, 1965. Détail



Chanéac, *Cellules polyvalentes*, 1960-75

Dans les années 1990, [Jones Partners : Architecture](#) conçoit une architecture modulaire à partir de containers de transport de marchandises récupérés. Il appliquera ce système fut pour la [Meadow House](#), la [Rock Cabin](#) et la [Hesselink Guest Hut](#) (1995) : la configuration particulière du site d'implantation, entouré d'un Parc Naturel, nécessitait le recours à un dispositif préfabriqué et standard, à la fois solide, résistant, peu cher et facilement transportable par hélicoptère et par camion. Les recherches actuelles sur l'assemblage et la construction assistés par ordinateur de [Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea](#) donnent eux aussi une vitalité nouvelle à la préfabrication. Leur projet [Flight Assembled Architecture](#) (2011-11) envisage l'assemblage par les airs d'une mégastructure grâce à des drones intelligents.



Jones, Partners : Architecture, *Hesselink Guest Hut/Container House*, 1994

Architectures déployables

D'autres architectes envisagèrent une architecture mobile qui se déploie plutôt qu'elle ne s'assemble. Ces projets intègrent pleinement le véhicule dans leur genèse, notamment pour assurer là aussi le transport de la structure. [Peter Cook \(Archigram\)](#) propose que l'ensemble des éléments de [Instant City](#) (1968-70) soit convoyé par camions de ville en ville, avant d'opter pour un transport par les airs grâce à des dirigeables. Souvent, les nombreux projets de gonflables qui apparaissent dans les années 1960-70 font appel aux véhicules. Dans le projet de [Hall itinérant d'exposition d'objets de la vie quotidienne](#) (1967-69) imaginé par [Antoine Stinco](#) (A.J.S. Aérolande), l'immense structure gonflable est transportée par des camions qui serviront ensuite à haubaner le hall au sol. La [Caravane-fleur](#) (1967-68) de [Jean-Louis Lotiron & Pernelle Perriand-Barsac](#) est une structure gonflable et déployable grâce à un compresseur branché sur la voiture.



Peter Cook, *Airship "Zeppelin" Model*, 1969



Antoine Stinco, *Hall itinérant d'exposition d'objets de la vie quotidienne*, 1967-1969

Le corps-véhicule

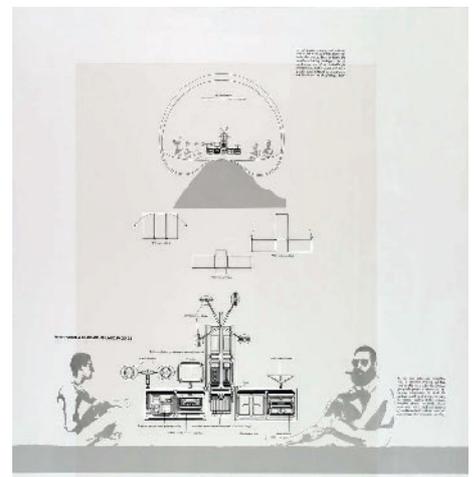
Le principe d'architecture portative suppose également la possibilité pour le corps humain de se faire véhicule, renouant avec la figure de la tente ([Davide Cascio, Form-Structure 1](#), 2010). Pour sa performance [Anarchitekton/Barcelona](#) (2002), [Jordi Colomer](#) conçoit des maquettes portables qu'il brandit ensuite en déambulant dans des banlieues de Barcelone. L'artiste provoque ainsi une confrontation critique entre la monumentalité sclérosée des bâtiments construits et l'impermanence de leurs maquettes en carton.

Au-delà, ces projets réaffirment souvent l'importance du corps dans l'architecture : le corps qui habite devient aussi celui qui transporte. Les chaises portatives conçues par [Gianni Piretti](#) pour une performance en 1971 ne prennent sens qu'une fois activées par le corps ([Already worn chairs](#), 1971). Cette présence du corps est au cœur du projet *Un-*



Gianni Piretti, *Already worn chairs*, 1971

Home développé par Reyner Banham dans l'article « A Home Is Not A House » (1965). L'architecture ne se définit plus par ses murs mais par l'ensemble des services mécaniques et des gadgets domestiques destinés à répondre aux désirs de l'habitant et aux plaisirs des sens. Dans le dessin [Un-House. Transportable Standard-of-Living Package](#) (1965), [François Dallegret](#) et Banham proposent un contre-projet d'équipement transportable pouvant être abrité sous une bulle en gonflable qui permet à l'homme de jouir n'importe où et n'importe quand de la liberté spatiale offerte par un feu de camp nomade. Représentés nus et assis par terre autour d'un équipement qui ressemble à un robot-totem, Banham et Dallegret semblent défendre une architecture d'habitat qui serait à la fois hippie et ultratechnologique.



François Dallegret, *Un-house. Transportable Standard-of-Living Package, The Environment Bubble*, 1965

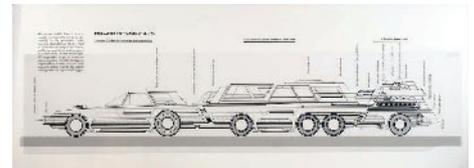
Architectures (auto)mobiles

Maisons sur roues

Les fonctions de transport et d'habitat peuvent également fusionner au sein de véhicules-architectures. Annoncées par les wagons-lits de l'Orient-Express ou *La maison de vapeur* de Jules Verne, les premières recherches sur ces maisons automobiles font l'objet de recherches dès la fin du XIX^e siècle : véhicule *Wonderer* par la Bristol Carriage and Wagon Company (1884) ; articles consacrés à des maisons montées sur châssis et munies d'un moteur dans la revue *La Maison de demain* (1897) ; *Maison roulante Sibille* présentée à la foire de Neuilly (1924) ; *Carling-Home* de Charles Louvet (1923) ; *Villa nomade* de Raymond Roussel (1925)... L'émergence de la société des loisirs et du *caravanning* participera aux développements de maisons sur roues, qu'elles soient montées sur un châssis indépendant et tirées par un véhicule (caravane) ou directement intégrée au châssis du véhicule (camping car). Pour l'article « A Home Is Not A House » de Reyner Banham, [François Dallegret](#) livre deux illustrations de ce type de véhicule-architecture : un véhicule daté de 1927 ([Super-Coupé de Long-Week-End, 1927](#), 1965), dans lequel le véhicule et l'habitat sont séparés, conformément à l'époque selon Banham ; une version contemporaine qui, malgré ses défauts, pourraient « remplir sa promesse de mettre une nation sur roues » ([Trailmaster GTO Transcontinental](#), 1965)



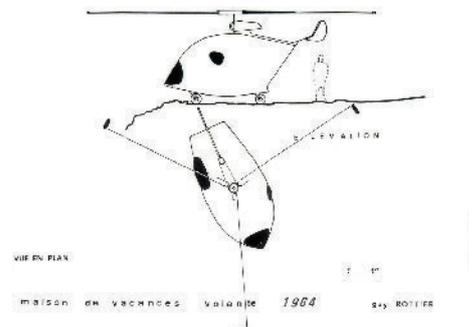
François Dallegret, *Super-Coupé de Long-Week-End*, 1927, 1965



François Dallegret, *Trailmaster GTO Transcontinental*, 1965

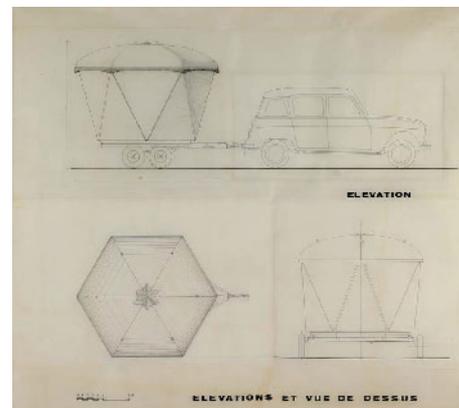
On the road

Si les projets de [Maison de vacances volante](#) (1963-1964) de [Guy Rottier](#) ou la [Caravane-fleur](#) de [Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac](#), proche de la *Mechanical Wing* (1940) de Richard Buckminster Fuller, sont directement liés à l'émergence de la figure du vacancier comme nomade temporaire, plusieurs groupes d'architectes vont quant à eux puiser dans la culture *underground* de l'époque pour

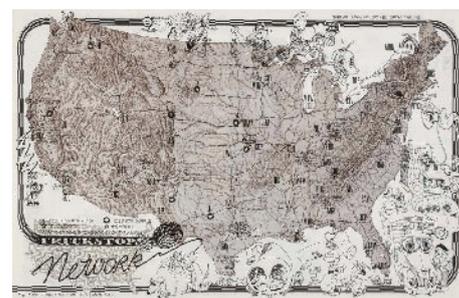


Guy Rottier, *Maison de vacances volantes*, 1963-64

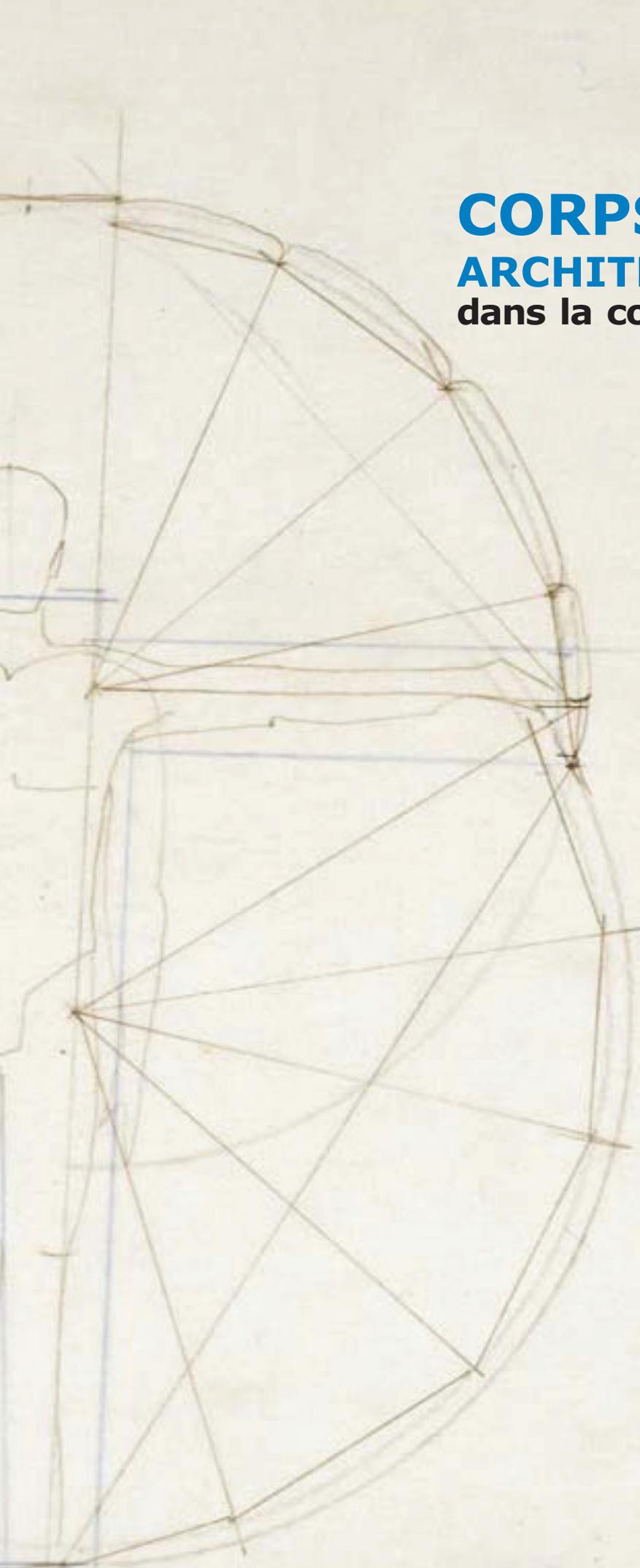
promouvoir un nomadisme militant. Dans les années 1960-70, la culture hippie suit la voie indiquée par la *Beat generation* et prend la route. Renouant avec la roulotte et d'autres architectures non occidentales, le véhicule aménagé – van, camions ou bus – devient alors l'archétype de ce nomadisme nouveau, notamment représenté par le groupe américain [ONYX](#) (*ONYX Posters*, 1968-71). En 1971, [Ant Farm](#) récupère un van chevrolet qu'il transforme en un studio mobile et à partir duquel se déploient des gonflables. Pendant quatre mois, ils vont sillonner les Etats-Unis, faisant étape dans les collèges et universités pour y réaliser des lectures et des happenings (*Truckstop Tour*, 1971). À l'instar de [Peter Cook](#) et de son projet *Instant City* (1968-70) ils entendaient créer un « réseau » de communautés fédérées par le souffle alternatif porté par le groupe et reliées entre elles par la route.



Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac, *Caravane Fleur*, 1967-1968



Ant Farm, *Truckstop Network*, 1971



CORPS AUGMENTÉ & ARCHITECTURE-PROTHÈSE dans la collection du FRAC Centre

Le relation au véhicule, qui peut s'envisager sous l'angle de la complémentarité du chauffeur et de son automobile, peut également être pensée à travers une fusion de l'homme et de la machine. C'est alors le spectre du cyborg qui se dessine.

Corps-machine et cyborg

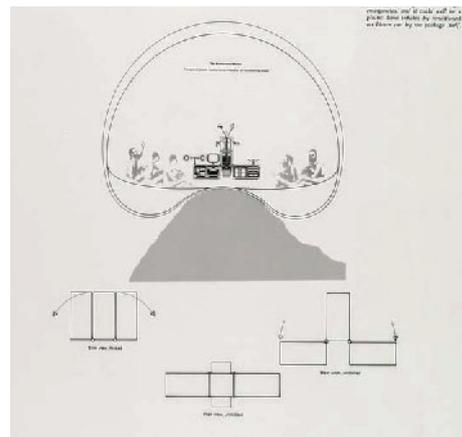
Contraction de *cybernetic organism*, le terme anglosaxon *Cyborg* désigne un corps augmenté de prothèses, appareillé au point de ne plus pouvoir discerner ce qui relève encore de l'humain dans cette hybridation. Ces êtres ambivalents, mi-hommes mi-machines, sont l'expression d'une transformation en profondeur du corps humain, imbroglio de chair et de mécanique.

La littérature, le cinéma et les séries télévisées de science-fiction recourent couramment à cet être hybride doté d'une intelligence ou de pouvoirs surnaturels. La futurologie, ou science du futur, en a fait un symbole. Père de la cybernétique, Robert Wiener est l'un des premiers à théoriser le cyborg. Il entrevoit à travers lui une incarnation possible de l'intelligence artificielle.

Toutefois, le cyborg fait figure de héros ambigu et inquiétant qui cristallise la crainte d'une transformation irréversible de l'homme par la machine. D'un point de vue théorique et philosophique, une critique de la cybernétique a vu le jour, mettant l'accent sur l'aveuglement qu'une approche progressiste et technologique des sciences appliquées au vivant peut engendrer. Certains, comme David Le Breton perçoivent à travers les « avancées » technologiques un possible « adieu au corps ».

Corps-machine et art

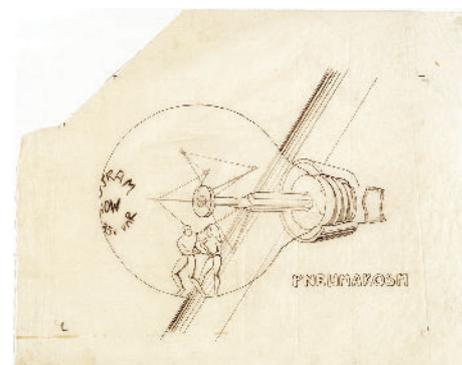
Dans le champ de l'art, le corps machine revêt différentes formes. Les collages dadaïstes préfigurent ce phénomène, opérant la rencontre de l'homme et de la mécanique, comme en témoignent les autoportraits de Otto Dix, George Grosz, Raoul Haüsmann, Jhon Heartfield, Hannah Höch, et Rudolf Schlichter. Les artistes interrogent le corps, ses transformations, ses différentes formes et processus d'artificialisation. Cet être chimérique est tout à la fois objet de fascination et objet critique. Il se décline sous formes de mutants, de monstres qui mettent en question l'identité humaine, les genres sexuels, les rapports sociaux au regard du développement des techno-sciences. Le corps ainsi absorbé par la technique, colonisé de l'intérieur, mute, donnant lieu à des formes hétérogènes, idéalisées, terrifiantes ou grotesques, provoquant aussi bien le fantasme et la fascination que le dégoût, la stupeur ou la gêne. Plus récemment, il s'incarne



François Dallegret, *Un-house. Transportable Standard-of-Living Package, The Environment Bubble*, 1965



David Greene, *Living Pod*, 1965-67



Haus-Rucker-Co, *Pneumacosm*, 1968

notamment dans ces androïdes et autres avatars qui invitent le public à faire l'expérience d'un corps augmenté par des dispositifs, des interfaces ou des espaces numériques.

Architectures-prothèses

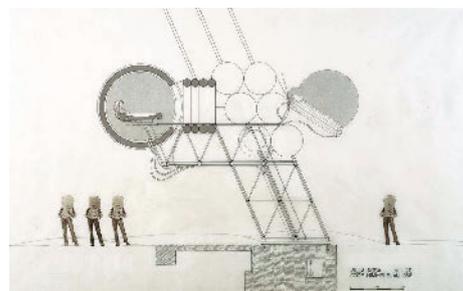
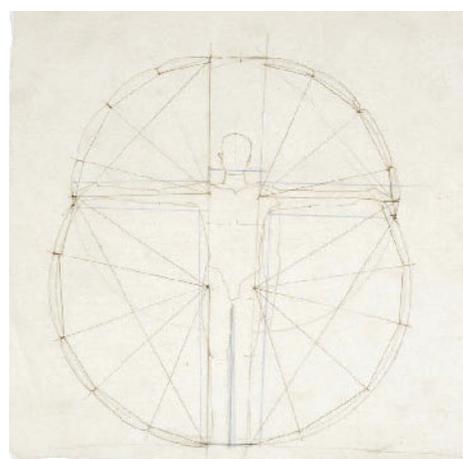
Au cours des années 1960-70, de nombreux architectes interrogèrent la relation entre le corps et l'espace. Envisageant l'architecture comme un environnement et non plus comme un abri, certains architectes du mouvement radical proposèrent des dispositifs architecturaux pensés comme des extensions du corps. L'[Un-House. Transportable Standard-of-Living Package](#) (1965) de Reyner Banham et dessinée par [François Dallegret](#) est une « machinerie environnementale » destinée à répondre aux besoins sensoriels. Ce principe est aussi au cœur du projet [Living Pod](#) (1965-67) de [David Greene](#), membre d'Archigram. Il imagine un habitat capsule transportable qui conduit l'architecture en dehors de ses conventions et de son immobilité. Reprenant l'esthétique de la conquête spatiale, Greene interroge les besoins fondamentaux de l'être humain n'offrant à ses occupants qu'un confort rudimentaire : « La maison est un appareil à transporter avec soi, la ville est une machine sur laquelle on vient se brancher. Selon Pascal Rousseau, « (...) le projet *Living-Pod* réduit l'expérience de l'habitat mobile à une prothèse adaptée directement sur le corps, au même titre qu'un vêtement : le corps, libéré s'est converti en un creuset de sensations, au contact des modèles hédonistes des années 1960-70 (...) ».

Comme pour l'*Un-House*, le gonflable se donne souvent comme une seconde peau, enveloppant le corps de l'habitant. Projet manifeste de [Haus-Rucker-Co](#), (1968), [Pneumacosc](#) (1967-71) prolonge le corps de l'architecture et offre une retraite individuelle ou collective à ses occupants au sein d'une enveloppe gonflable transparente. Le photomontage [Rooftop Oasis Structures](#) de [Klaus Pinter](#) généralise ce principe d'extension prothétique à la ville toute entière. Comme dans les visions spectaculaires de *Pneumacosc*, le centre-ville de Manhattan se voit ainsi contaminé par de gigantesques machines cellulaires venues se « brancher » aux gratte-ciel pour inoculer à la ville les battements d'un cœur électronique. Elles offrent un espace interne artificiel, une « oasis » perchée au sommet des tours, dernier refuge dans un environnement hostile. [Villa Rosa](#) (1968) de [Coop Himmelb\(l\)au](#) interroge également de nouveaux modes d'habiter et répond à une approche avant tout comportementaliste et psychologique de l'architecture, ouverte à l'expérience sensorielle et engageant le corps dans sa globalité. Les casques portés par les personnages constituent aussi une extension prothétique.

L'exposition *Véhicules rêvés* rencontre cette question du corps augmenté et de l'architecture-prothèse. Bien qu'il ne soit jamais réellement question d'une fusion totale, la

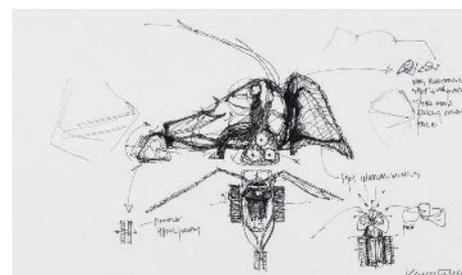


Klaus Pinter, *Rooftop Oasis Structures*, 1971-1973



Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968

relation de l'être humain et de la machine se manifeste ouvertement à travers des dispositifs qui s'adjoignent au corps humain ou qui le sollicitent. La transformation de la Buick Regal de 1986 par Michel de Broin (*Shared Propulsion Car*, 2007. Coll. FRAC Poitou-Charentes) conduit les occupants du véhicule à devenir la source d'énergie de la machine. L'être humain remplace le moteur et devient ainsi le moyen de propulsion du véhicule. Les photographies de [Gianni Pettena](#) (*Already worn chairs*, 1971) témoignent de la relation entre un corps et un objet qu'il active une fois harnaché sur le dos. Une relation étroite s'instaure entre le corps et l'objet mécanique au profit d'une approche critique et radicale. Avec *Homeless Vehicle* (1994. Coll. FRAC des Pays de la Loire), Krzysztof Wodiczko interroge la place de l'être humain, notamment des plus démunis, dans l'espace urbain et la société. Ce véhicule pour sans-abri, sorte d'habitat minimal hyperfonctionnel et inhospitalier (grilles et structure métalliques, codes et signes urbains) a valeur de manifeste. Ici la fusion homme-machine dénonce, ou à tout le moins, interroge (sur le mode du dérangement et de la provocation), le possible emprisonnement auquel une telle proximité peut conduire. De la même manière, *Vehicle (War Veterans)* (2006-2010) de [Minimaforms et Krzysztof Wodiczko](#) est une architecture-prothèse pour un corps blessé, mais qui dénonce l'isolement du vétéran en l'accentuant. L'oeuvre *My Wings* (1971) de [Mario Terzic](#), revêt quant à elle, une dimension mythique et métaphorique. Elle est une évocation contemporaine du mythe icarien. Les ailes qui complètent le corps humain, l'encombrent et le gênent au point de le déséquilibrer. La photographie fige ici le moment qui précède l'emblématique chute du héros antique.



Minimaforms (Theo Spyropoulos) et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010.

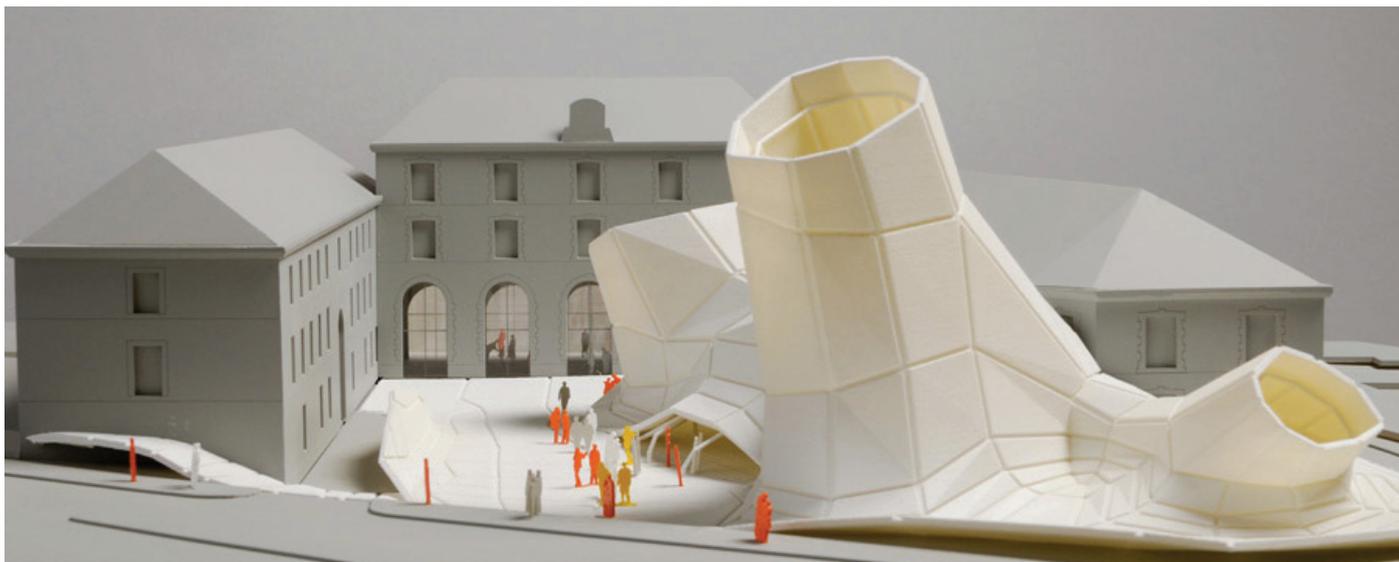


Mario Terzic, *My Wings*, 1970

Bibliographie

- Archigram*, Ed. Princeton Architectural Press, 1999
- Archigram*, Ed. du Centre Pompidou, Paris, 1994. Catalogue de l'exposition.
- Art cinétique*. Dossier pédagogique – Collection du Musée. Un mouvement, une période, Centre Pompidou, Novembre 2010 [En ligne](#)
- « Cyborg », *Art Press 2*, n°25, Mai/Juin/Juillet 2012
- Le Corbusier, *Urbanisme*, Ed. Flammarion, (Col. Champs), Paris, 1994.
- Le Corbusier, *Vers une architecture*, Ed. Flammarion (Col. Champs Arts), Paris, 1995
- Reyner Banham, « A Home Is Not A House », in *Art in America* n°2, April, 1965 [En ligne](#)
- Futurisme, Rayonnisme, Orphisme. Les avant-gardes avant 1914*. Dossier pédagogique – Collection du Musée. Un mouvement, une période, Centre Pompidou [En ligne](#)
- Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant. XXe-XXIe siècles*, Ed. Autrement (Col. Mémoires/Culture), 2008
- Mark Francis (sous la direction de) *Les années pop. 1956-68*, Ed. Centre Pompidou, 2001. Catalogue de l'exposition
- Filippo Tommaso Marinetti, « Le futurisme », in *Le Figaro*, 20 février 1909 [En ligne](#)
- Hervé Poulain, *L'art et l'automobile*, Ed. Les clés du temps, 1973
- Programme et Manifestes de l'architecture du XX^e siècle*, Ed. de la Villette, Paris, 1996
- Pascal Rousseau, « Domus Mobilis », in *Exposé*, n°3, Ed. Hyx, Orléans, pp. 185-205
- Eve Roy, « La question de la mobilité dans les représentations et expérimentations architecturales en Europe de 1960 à 1975 », in *Rives méditerranéennes* [En ligne], Jeunes chercheurs 2008, mis en ligne le 15 février 2009. [En Ligne](#)

Le FRAC Centre



Depuis 1983, chaque région de France est dotée d'un Fonds Régional d'Art Contemporain dans le cadre d'un partenariat avec le Ministère de la culture et de la communication. Les missions d'un FRAC sont la constitution d'une collection d'art contemporain, mettant l'accent sur la création actuelle et sa diffusion en région, en France et à l'étranger.

En 1991, le FRAC Centre oriente sa collection sur le rapport entre art et architecture. Le FRAC Centre se tourne alors vers l'acquisition de projets d'architecture expérimentaux et prospectifs des années 1950 à aujourd'hui. Cette collection comprend aujourd'hui quelque 300 œuvres d'artistes, 800 maquettes d'architecture et 15 000 dessins dont de nombreux fonds d'architectes.

En 2013, le FRAC Centre s'installera sur le site des subsistances militaires à Orléans, qui accueille ArchiLab. Rencontres internationales d'Architecture d'Orléans depuis sa création en 1999. Cette opération de réhabilitation architecturale, réalisée par les architectes Jakob+MacFarlane et portée par le maître d'ouvrage, la Région Centre, en coopération avec l'Etat, l'Europe (au titre du FEDER) et la Ville d'Orléans, permettra au FRAC Centre de continuer à se développer dans un lieu parfaitement adapté à ses missions et à sa vocation : la diffusion de l'art contemporain et de l'architecture, et de s'affirmer comme un laboratoire unique au monde pour l'architecture dans sa dimension la plus innovante. Le programme comprend notamment 1600 m² dédiés aux expositions, une salle de conférences, un espace pédagogique ainsi qu'un centre de documentation.

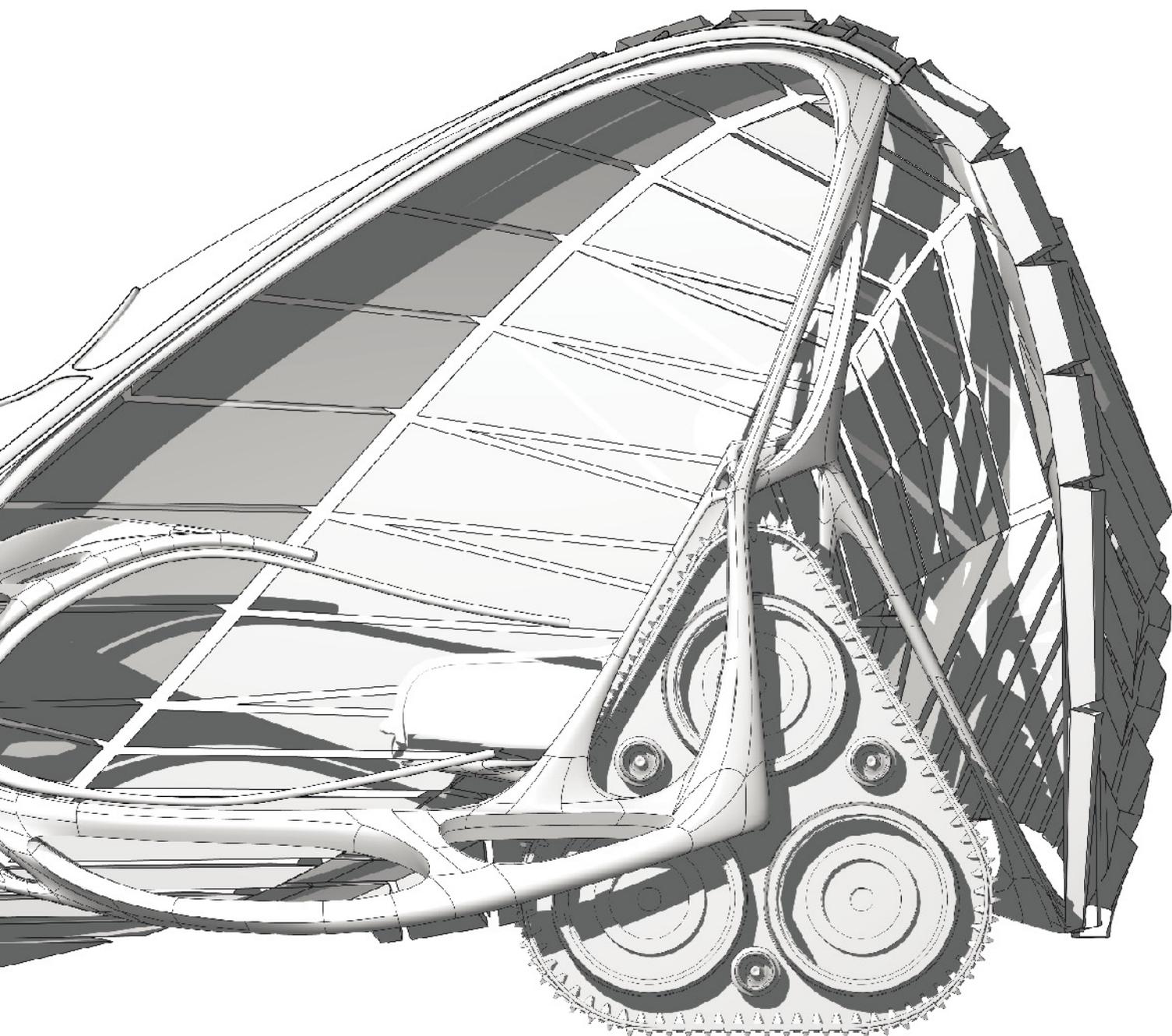
Président François Bonneau
Directrice Marie-Ange Brayer
Administrateur Xavier Montagnon
Chargée de Programmation Emmanuelle Chiappone-Piriou
Chargée des expositions et de la communication Amélie Évrard
Assistante administrative Marie Madrolles
Secrétaire de direction Marine Bichon
Chargé de la recherche et des éditions Aurélien Vernant
Chargé des collections Emmanuel Bosca
Médiateur des nouvelles technologies Paul Laurent
Régisseur général Ludovic Lalauze
Régisseur Benjamin Baudet
Service des publics Lucy Hofbauer, Gilles Rion, Sophie Féto (Professeur missionnée par le rectorat de l'Académie Orléans-Tours), Hanna Baudet (stagiaire)

Service des publics
02 38 68 32 25
publics@frac-centre.fr

Fonds Régional d'Art Contemporain du Centre
12 rue de la Tour Neuve
45000 Orléans
02 38 62 52 00- contact@frac-centre.fr
www.frac-centre.fr



Le Fonds Régional d'Art Contemporain du Centre est financé principalement par la Région Centre et le Ministère de la Culture et de la Communication (Direction Régionale des Affaires Culturelles du Centre).



ARCHITECTURE & VÉHICULE

pistes pédagogiques

1. NOMADISME

Histoire des arts

l'architecture itinérante

Généralement associée à une construction immobile (on parle alors d'immobilier et d'immeuble), l'architecture tend parfois à dépasser son ancrage définitif et statique au sol en devenant mobile. Il s'agit donc de questionner ce que la mobilité met en question au regard de l'architecture : la définition même de la notion d'immobilier, les modes constructifs (matériaux plus légers, standardisation, possibilité de la concevoir en kit transportable), le rapport au paysage et à la ville, les modes de vie qui en découlent, etc. À travers une sélection d'œuvres et de projets d'architecture (voir sélection ci-dessous), il s'agit d'identifier ce que ces architectures imaginaires impliquent comme changement par rapport à l'architecture fixe.

Trois dimensions peuvent être interrogées :

- la dimension constructive (aspects techniques)
- les modes de vie (usages, modes de vie)
- le rapport à l'environnement (dimension écologique mais aussi esthétique : intégration au paysage)

Notions : immobilier, mobilier, mobilité, nomadisme.

Objectif : mettre en relation ce qui est observé et ce que cela induit comme conséquences en terme de construction, de pratiques individuelles et sociales, et de relation à l'environnement.

Compétences : observer des différences, émettre des hypothèses.

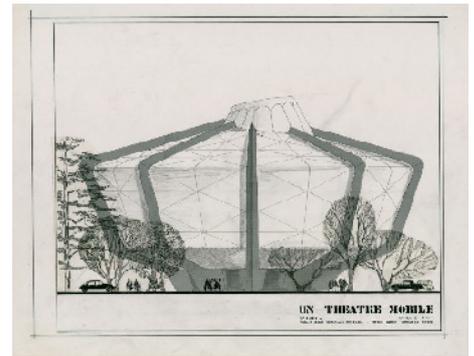
Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

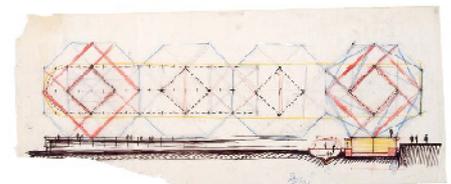
- Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac, *Caravane Fleur*, 1968
- Pascal Häusermann, *Théâtre mobile*, s. d.
- David Georges Emmerich, *Bateau-Mouche*, 1970
- Justus Dahinden, *Radio City (Hill City)*, s. d.
- Jones, Partners: Architecture, *Hesselink Guest Hut/Container House Model*, 1994



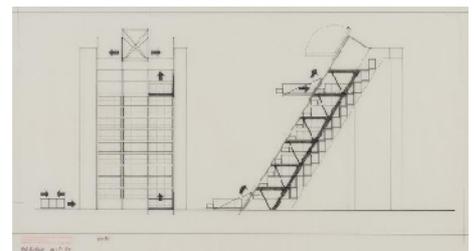
Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac, *Caravane Fleur*, 1968



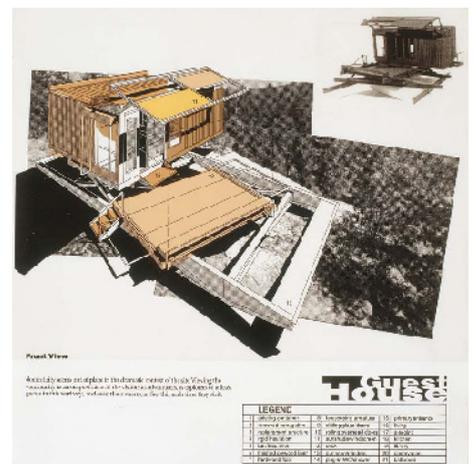
Pascal Häusermann, *Théâtre mobile*, s. d.



David Georges Emmerich, *Bateau-Mouche*, 1970



Justus Dahinden, *Radio City (Hill City)*, s. d.



Jones, Partners : Architecture (Wes Jones), *Hesselink Guest Hut/Container House Model*, 1994

Arts plastiques

Atelier 1 : archimobile

À partir de l'image d'une architecture statique, imaginer des dispositifs et des éléments permettant de la rendre mobile : roues, chenilles, ballon, ailes, hélices, pattes, nageoires, etc. Pour cela, une recherche doit être demandée aux élèves en amont consistant à trouver des images à découper afin de créer leur photomontage.

On peut aussi envisager ce travail de façon numérique et réaliser des photomontages informatiques. Il s'agit ainsi de « customiser » l'architecture, de la métamorphoser en lui apportant des compléments lui permettant de se déplacer.

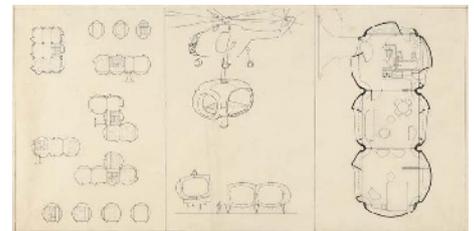
Objectif : identifier des moyens (mécaniques ou naturels) permettant la mobilité et le déplacement. Procéder à des phénomènes d'association, de greffe, d'hybridation, de complémentarité.

Compétences : procéder à l'association et l'articulation d'éléments hétérogènes par photomontage (découpage ou infographie)

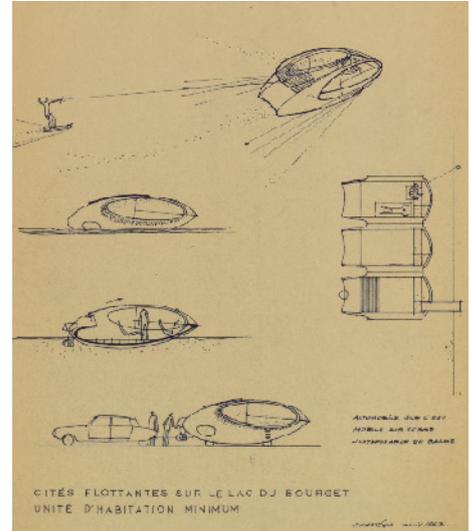
Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

- Chanéac, *Cellules polyvalentes, assemblage et transport*, 1960-1963
- Chanéac, *Cités flottantes sur le lac du Bourget*, 1963
- Peter Cook (Archigram), *Instant City in a Field Long Elevation*, 1969
- Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea, *Flight Assembled Architecture*, 2011
- Franco Raggi, *Architettura instabile*, 1974-1977.
- Claude Parent & Nicolas Schöffer, *Démonstration du procédé de l'Architecture Spatiodynamique*, 1955



Chanéac, *Cellules polyvalentes, assemblage et transport*, 1960-1963



Chanéac, *Cités flottantes sur le lac du Bourget*, 1963



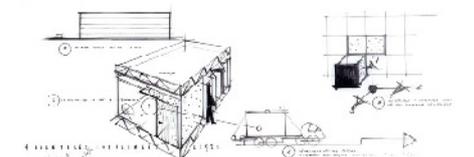
Peter Cook (Archigram), *Instant City in a Field Long Elevation*, 1969



Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea, *Flight Assembled Architecture*, 2011



Franco Raggi, *Architettura instabile*, 1974-1977



Claude Parent, *Démonstration du procédé de l'Architecture Spatiodynamique*, 1955

Atelier 2 : imaginer le véhicule du futur

À partir de l'observation et de l'analyse des projets suivants, il s'agit d'imaginer le véhicule du futur. Pour cela, plusieurs orientations peuvent être prises : véhicule écologique, véhicule pour aller dans l'espace, véhicule urbain, véhicule imaginaire.

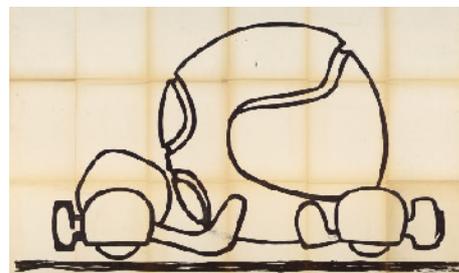
Objectif : imaginer le véhicule du futur.

Compétences : développer l'imagination.

Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

- André Bloc & Claude Parent, *Voitures de ville*, 1962
- Peter Cook, Archigram, *Airship « Zeppelin» Model*, 1969
- Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea, *Flight Assembled Architecture*, 2011
- David Greene (Archigram), *Living Pod*, 1965-1966
- Guy Rottier, *Maison de vacances volante*, 1963-1964
- Minimaforms et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010



André Bloc & Claude Parent, *Voitures de ville*, 1962



Guy Rottier, *Maison de vacances volante*, 1963-1964



Peter Cook, Archigram, *Airship « Zeppelin» Model*, 1969



David Greene (Archigram), *Living Pod*, 1965-1966



Minimaforms et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010.

Atelier 3 : invitation au voyage

À partir de l'image d'une architecture statique, imaginer des dispositifs et des éléments permettant de faciliter ses accès : par les airs, la terre, l'eau. Pour cela, il faudra inviter les élèves à «customiser» cette architecture de départ par l'ajout de rampes, de routes, de télécabines, de passages couverts, de couloirs, de circuits, d'échelles, d'ascenseurs, de tapis roulants, d'appareils volants et d'embarcations en tout genre, etc. Il s'agit ainsi d'imaginer une architecture conduisant ses habitants à se déplacer. L'architecture est ici pensée comme une invitation à un voyage physique et imaginaire.

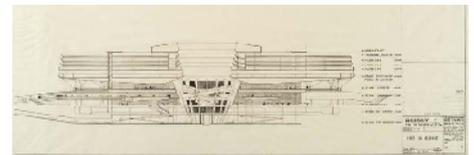
Objectif : identifier différents moyens techniques permettant aux êtres humains de se déplacer, de circuler, d'accéder à un niveau supérieur ou inférieur. Procéder à des phénomènes d'association, de glissement, de greffe, d'hybridation, de complémentarité.

Compétences : procéder à l'association et l'articulation d'éléments hétérogènes par photomontage (découpage ou infographie).

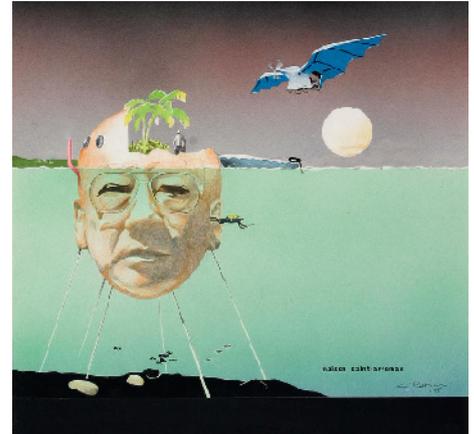
Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

- Paul Andreu, *Aérogare de Paris, Roissy I*, 1968
- Chanéac, *Assemblage d'éléments pour la création de containers*, s. d.
- Chanéac, *Sans titre*, 1968
- Chanéac, *M et Mme Tuhdarian*, 1972
- Peter Cook (Archigram) *Dirigeable Instant City M3*, 1969-1998
- Guy Rottier, *Maison sous marine flottante*, 1983
- Nicolas Schöffer & Claude Parent, *Alpha d'Habitat*, 1957
- Bernard Tschumi, *Parc de la Villette*, Paris, 1983
- UNStudio, *Möbius House*, Het Gooi, 1993-1998
- Zünd-Up, *Great Vienna Auto-Expander*, 1969



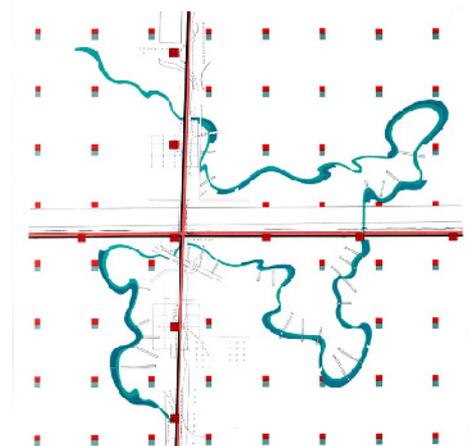
Paul Andreu, *Aérogare de Paris, Roissy I*, 1968
Plan section sur aérogare



Guy Rottier, *Maison sous marine flottante*, 1983



Peter Cook, Archigram, *Dirigeable Instant City M3*, 1969-1998



Bernard Tschumi, *Parc de la Villette*, Paris, 1983



Zünd-Up, *Great Vienna Auto-Expander*, 1969

2. EN MOUVEMENT

Histoire des arts

Flux urbains

Les véhicules induisent un déplacement et ainsi un rapport à l'espace et au temps qui participe d'une impression de réduction des distances. Ils ont également des incidences sur la perception. Aussi, dans le cadre de l'enseignement de l'histoire des arts, il s'agit d'interroger la façon dont les artistes ont témoigné de ces changements à travers leur pratique artistique.

Objectif : proposer un panorama de différentes productions artistiques en lien avec les notions de flux, de déplacement, de circulation, de mouvement.

Compétences : identifier des relations entre des phénomènes perceptifs réels (saturation, densité, vitesse, etc.) et les moyens plastiques employés par les artistes.

Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

- Leonel Moura, *Urban Times #1*, 1991
- Robert Irwin, *Grand Avenue Viaduct*, Los Angeles, 1985.
- Chanéac, *Sans titre*, 1968

Arts plastiques

Traduire la vitesse

À partir de phénomènes impliquant le mouvement, traduire plastiquement la vitesse (par la photographie, le dessin, la peinture, l'infographie...). La référence au futurisme peut être convoquée comme repère historique majeur.

- observer le mouvement (ex : courses automobiles, autoroutes, danseurs, sportifs, etc.)
- vivre le mouvement (ex : tourniquets, manèges, skateboard, voiture, etc.)

Puis, retranscrire les phénomènes perçus.

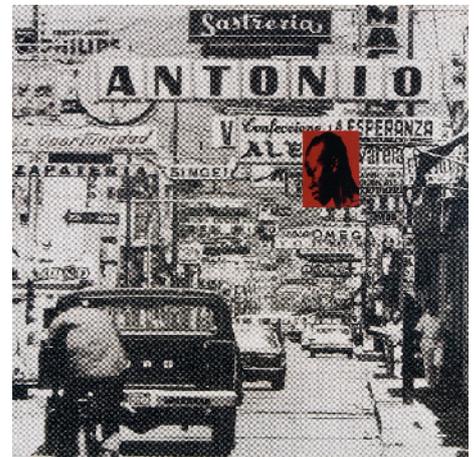
Objectif : traduire plastiquement la vitesse

Compétences : Développer des manières d'outils graphiques ou infographiques permettant de traduire le mouvement. Transposer des effets perceptifs graphiquement et/ou plastiquement.

Niveau : 1^{er} et 2nd degré

Références :

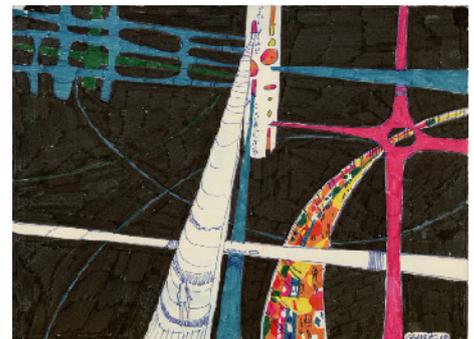
- Chanéac, *Sans titre*, 1968
- Nigel Coates, *Gamma Tokyo*, 1985
- Constant, *New Babylon*, 1963



Leonel Moura, *Urban Times #1*, 1991



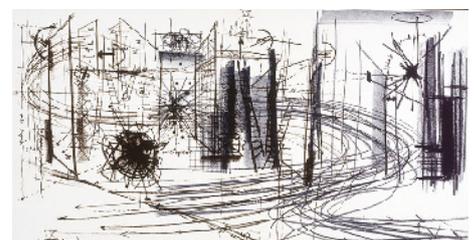
Robert Irwin, *Grand Avenue Viaduct*, Los Angeles, 1985



Chanéac, *Sans titre*, 1968



Nigel Coates, *Gamma Tokyo*, 1985



Constant, *New Babylon*, 1963

3. LE CORPS AUGMENTÉ

Histoire des arts Corps-machine

Au regard de différents habitacles-machines, il s'agit de porter une réflexion sur les façons dont le couple homme-machine peut s'équilibrer, se compléter ou au contraire entrer en conflit. Le but est de mettre en perspective la question du cyborg et de réfléchir aux rêveries qu'il suscite, à ses limites, à ses enjeux sociaux et ses dimensions critiques mais aussi poétiques.

Objectif : mettre en perspective cette thématique du corps-machine dans l'histoire des arts et d'observer la façon dont les artistes et architectes ont pu aborder cette dialectique.

Compétences : repérer des différences entre les documents et les démarches des artistes sélectionnés.

Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

- Paul Andreu, *Aérogare de Paris, Roissy I*, 1968. *Vue d'escalator*
- Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968
- Haus-Rucker-Co, *Pneumacosm*, 1968

Références exposition «Véhicules rêvés» :

- Krzysztof Wodiczko, *Homeless Vehicule*, 1994
- Mario Terzic, *My wings*, 1970
- Michel de Broin, *Shared Propulsion Car*, 2007
- Minimaforms et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010
- Gianni Petena, *Already worn chairs*, 1971
- Simon Starling, Heinzmann, *Uni Solar Trek*, 2000-2001



Mario Terzic, *My wings*, 1970



Krzysztof Wodiczko, *Homeless Vehicule* (Véhicule pour sans-abri), 1994. Collection du Frac des Pays de la Loire



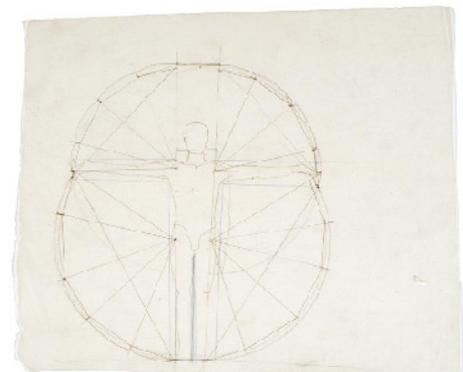
Davide Cascio, *Form-Structure 1*, 2010. Collection du Frac Centre



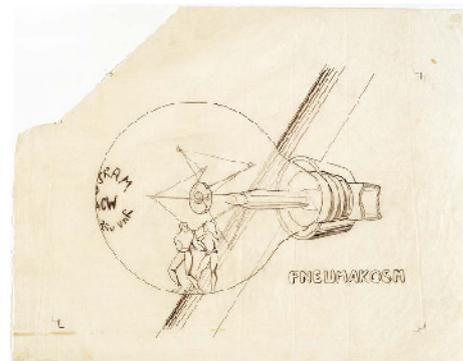
Michel de Broin, *Shared Propulsion Car*, 2007. Collection du Frac Poitou-Charentes



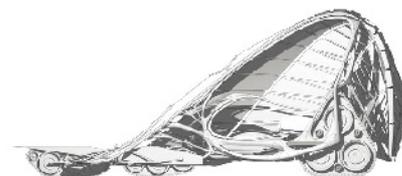
Paul Andreu, *Aérogare de Paris, Roissy I*, 1968
Vue d'escalator



Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968



Haus-Rucker-Co, *Pneumacosm*, 1968



Minimaforms, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010



Gianni Pettena, *Already worn chairs*, 1971

Arts plastiques

Atelier 1 : Le corps science-fiction

À partir d'une sélection d'images de machines et de personnes, imaginer un corps progressivement transformé en machine. Il s'agit soit de dénoncer ce phénomène en rendant inquiétante cette transformation, soit de le montrer au contraire sous un jour positif en la rendant sympathique et poétique. Il s'agit de procéder par sélection d'éléments et combinaison.

Objectif : porter un regard critique sur le rapport entre le corps humain et la machine et de proposer une version utopique* ou dystopique** du cyborg.

Compétences : Agir par des moyens plastiques sur l'impression perçue.

utopique* : L'utopie, mot forgé par l'écrivain anglais Thomas More, du grec ou-topos « en aucun lieu », est une représentation d'une réalité idéale et sans défaut.

dystopique :** Genre opposé, la dystopie — ou contre-utopie — présente non pas le meilleur des mondes mais le pire.

Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

Références :

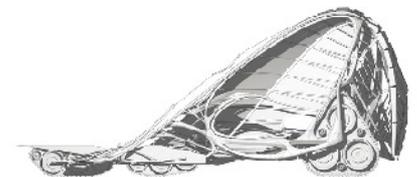
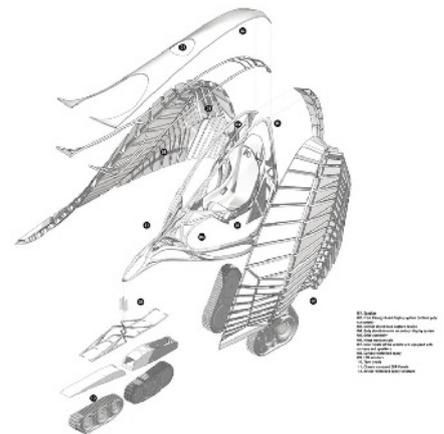
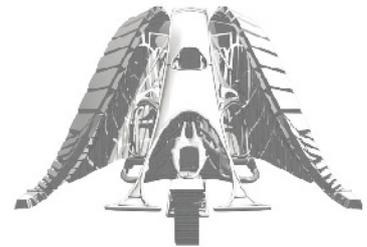
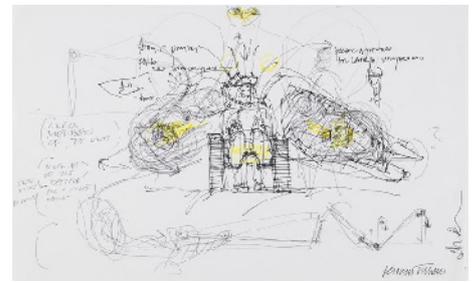
- Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968
- François Dallegret, *Un-house. Transportable Standard-of-Living Package*, 1965
- Ugo La Pietra, *Uomouovosfera*, 1968
- Minimaforms, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010

Autres références artistiques : Lee Bul, *Cyborg W1*, 1998 ; Raoul Hausmann, *ABCD*, 1923-24 (collage et photomontage sur papier) ; Jhon Heartfield, Hannah Höch, *Liebe (Love)*, 1931 ; Compagnie Royal Deluxe ; Niki de Saint Phalle, *Fontaine Stravinski ou Fontaine des automates*, 1983.

Filmographie : Paul Verhoeven, *Robocop*, 1987 ; James Cameron, *Terminator*, 1984 ; George Lucas, *Star Wars*, 1977 ; Alex Proyas, *I, Robot*, 2004 ; Enki Bilal, *Immortel (ad vitam)*, 2004 ; James Cameron, *Avatar*, 2009.

Films d'animation : Masamune Shirow, *Ghost in the Shell*, 1995.

Variante : le travail peut également se décliner en volume. À partir de récupération d'objets, d'engrenages, d'éléments de quincaillerie, de petites machines ou d'électroménager qui ne fonctionnent plus, créer son propre cyborg. Le travail peut s'envisager de façon individuelle ou collective.



Minimaforms, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010

Atelier 2 : le corps-véhicule

Au regard des exemples ci-dessous, il est demandé de concevoir des compléments du corps humain comme des extensions ou prothèses architecturales déplaçables. Ces dispositifs peuvent servir d'abri, d'élément de protection, de carapace, d'habitable minimal, de support promotionnel détourné (homme-sandwich), etc. Le corps humain devient alors le moteur de l'architecture, celui qui permet son déplacement, d'entrer en interaction avec son environnement proche (architecture, paysage, public, individus, etc.) et de lui donner sens.

Objectif : interroger le rapport du corps à l'architecture : transformer le corps, modifier la silhouette, entrer en relation avec le contexte (effet caméléon), etc.

Compétences : capacité d'imagination et de mise en forme volumique. Le travail peut être réalisé à plusieurs.

Niveau : 1^{er} et 2nd degrés

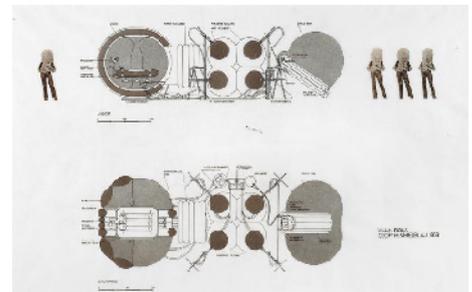
Moyens : carton, objets récupérés, papier, petit grillage, papiers collés, etc.

Références :

- Jordi Colomer, *Anarchitekton/Barcelona*, 2002
- Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968
- François Dallegret, *Un-house. Transportable Standard-of-Living Package*, 1965
- Ugo La Pietra, *Uomouovosfera*, 1968
- Minimaforms, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010

Autres références :

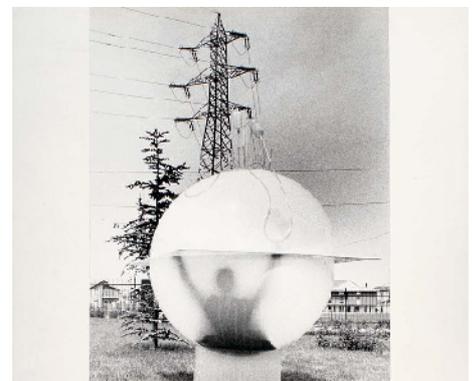
- Oskar Schlemmer, *Ballet Triadique*, 1922



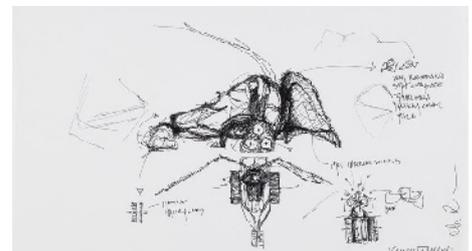
Coop Himmelb(l)au, *Villa Rosa*, 1968



Jordi Colomer, *Anarchitekton/Barcelona*, 2002



Ugo La Pietra, *Uomouovosfera*, 1968



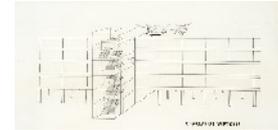
Minimaforms, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010

RECAPITULATIF

Références des œuvres	Ce que cette mobilité met en question
LORSQUE L'ARCHITECTURE SE DÉPLACE	
<ul style="list-style-type: none"> - David Greene (Archigram), <i>Living Pod</i>, 1965-1966 - Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac, <i>Caravane Fleur</i>, 1968 	<ul style="list-style-type: none"> - implique des moyens de transport (hélicoptères, barges, bateaux, etc.) - implique un moyen de propulsion (moteur, roues, flotteurs, ballons, etc.) <p>Problématiques : nomadisme, rapport au contexte, architecture déplaçable, légèreté, mobilité, architecture montable et démontable.</p>
ACCÉDER A L'ARCHITECTURE	
<ul style="list-style-type: none"> - Chanéac, <i>Ville flottante</i>, 1963 - Claude Parent & Nicolas Schöffer, <i>Alpha d'habitat</i>, 1954-1955 - Marino Di Teana, <i>Architectura del Futuro</i>, 1958 	<ul style="list-style-type: none"> - l'architecture est parfois isolée (îles, désert, montagne, etc.) et implique des moyens d'accessibilité : barques, avions, hélicoptères, etc. <p>Problématiques : isolement, accessibilité.</p>
LE DÉPLACEMENT ET LA MOBILITÉ DES INDIVIDUS	
<ul style="list-style-type: none"> - UNStudio, <i>Möbius House</i>, Het Gooi, 1993-1998 - Paul Andreu, <i>Aérogare de Paris, Roissy I</i>, 1968 - Bernard Tschumi, <i>Parc de la Villette</i>, Paris, 1983 (promenade cinématique) 	<ul style="list-style-type: none"> - l'architecture peut également initier le mouvement, inviter les individus à l'arpenter ou à prendre d'autres moyens de transport. <p>Problématiques : déplacement, mobilité du corps, augmenter la rapidité des déplacements, nomadisme.</p>
LE VÉHICULE COMME MOYEN DE CONSTRUCTION	
<ul style="list-style-type: none"> - Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea, <i>Flight Assembled Architecture</i>, 2011 - Jones, Partners: Architecture, <i>Hesselink Guest Hut/Container House Model</i>, 1994 (transportable par hélicoptère) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les véhicules peuvent devenir des outils de construction, un moyen permettant de transporter chaque partie d'un tout. <p>Problématiques : véhicule de construction, standardisation, déplacement, fragmenter l'architecture pour mieux la reconstruire.</p>
LA VOITURE COMME OEUVRE D'ART	
<ul style="list-style-type: none"> - Guy Rottier, <i>Maison enterrée recouverte de vieilles voitures</i>, s. d. - Enric Miralles, <i>Swatch Car Show Room</i>, Barcelone, 1992 - Ant Farm, <i>Cadillac Ranch</i>, 1974-1984 	<ul style="list-style-type: none"> - Suppose des pratiques de détournement, des installations qui ont valeur de manifeste. <p>Problématiques : discours critique, démarches artistiques radicales.</p>
VÉHICULES IMAGINAIRES	
<ul style="list-style-type: none"> - Minimaforms et Krzysztof Wodiczko, <i>Vehicle (War Veterans)</i>, 2006-2010 - Peter Cook, Archigram, <i>Airship « Zep-pelin » Model</i>, 1969 	<ul style="list-style-type: none"> - Implique une dimension parfois utopique, métaphorique, symbolique. <p>Problématiques : projection dans le futur, utopies.</p>
ROAD MOVIES ARTISTIQUES	
<ul style="list-style-type: none"> - Gianni Pettena, <i>45 Miles Red Line (Following the City Limits)</i>, 1972, - Leonel Moura, <i>Urban Times #1</i>, 1991 	<ul style="list-style-type: none"> - Interroge la forme de l'œuvre d'art, l'expérience artistique sous forme de performance. <p>Problématiques : expérience collective, discours critique.</p>
FLUX URBAINS	
<ul style="list-style-type: none"> - Chanéac, <i>Sans titre</i>, 1968 - Nigel Coates, <i>Gamma Tokyo</i>, 1985 - Asymptote, <i>Hydrapier</i>, 2001 - Constant, <i>New Babylon</i>, 1963 	<ul style="list-style-type: none"> - Implique une relation à des formes fluctuantes et mobiles. Ces éléments extérieurs modèlent l'architecture ou l'œuvre. <p>Problématiques : traduire le mouvement, s'inscrire dans un contexte qui implique des flux urbains, aériens, du mouvement.</p>
LE CORPS AUGMENTÉ	
<ul style="list-style-type: none"> - Jordi Colomer, <i>Anarchitekton/Barcelona</i>, 2002 - François Dallegret, <i>Un-house. Transportable Standard-of-Living Package</i>, 1965 - Gianni Pettena, <i>Already worn chairs</i>, 1971 	<ul style="list-style-type: none"> - Le corps devient ici un support mobile à l'architecture. Les dispositifs présentent une dimension critique, sociale et/ou artistique. <p>Problématiques : Le corps-acteur social et artistique, le corps inducteur de mobilité, nomadisme.</p>



Jean-Louis Lotiron & Pernette Perriand-Barsac, *Caravane Fleur*, 1968



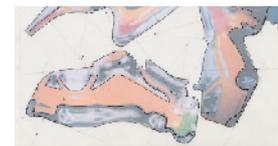
Claude Parent avec Nicolas Schöffer, *Alpha d'habitat*, 1954-1955



UNStudio (Ben van Berkel, Caroline Bos), *Möbius House*, Het Gooi, 1993-1998



Gramazio & Kohler et Raffaello D'Andrea, *Flight Assembled Architecture*, 2011



Miralles, *Swatch Car Show Room*, Barcelone, 1992



Minimaforms et Krzysztof Wodiczko, *Vehicle (War Veterans)*, 2006-2010



Leonel Moura, *Urban Times #1*, 1991



Chanéac, *Sans titre*, 1968



Jordi Colomer, *Anarchitekton/Barcelona*, 2002