

CORRIGE

Ces éléments de correction n'ont qu'une valeur indicative. Ils ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité des autorités académiques, chaque jury est souverain.

BTS DESIGN D'ESPACE

ARTS VISUELS – U.6

SESSION 2013

Durée : 3 heures
Coefficient : 4

ÉLÉMENTS DE CORRIGÉ

Sujet 1 : Espace et mobilité

Document 1 :

Tramway de Stasbourg, place de l'homme de fer, Strasbourg, 1994.

Porte de la ville au Moyen-âge, la place de l'homme de fer est la périphérie du centre historique.

Elle tire son nom de l'arquebusier qui y tint boutique à l'enseigne de l'homme de fer, vers 1740. Le gaillard y planta une figure grandeur nature d'un sergent de patrouille municipale de la fin du XVIème siècle. La statue orne toujours le bâtiment, devenu une pharmacie depuis.

Ayant peu évoluée au fil du temps, la place de l'homme de fer change radicalement de « visage » dans les années 1990 à l'occasion des travaux du tramway. Jouxant la place Kléber, la place est devenue le centre névralgique de Strasbourg depuis l'arrivée du tramway moderne, en assurant la correspondance de quatre lignes importantes. C'est à cet endroit que, venant de la gare ferroviaire ou des nombreux Parkings r-relais-Tram, passagers et touristes descendent pour flâner dans la vieille-ville de Strasbourg. La station de tramway est surmontée d'une rotonde de verre, signée par GUY Clapot en 1994.

Document 2

PERCIER ET FONTAINE, *percement de la rue impériale* (actuellement rue de Rivoli), Paris 1er arrondissement, 1801, gravure

Pierre-François-Léonard Fontaine (1762-1853)

Charles Percier (1764-1838)

Période Premier Empire, Naopélon 1er
néoclassicisme/ style empire

Le projet de Percier et Fontaine

Le percement de la rue impériale (actuellement rue de Rivoli) fut établi d'après le projet des architectes Percier et Fontaine. La première étape de construction s'étale de 1806 à 1835. Le percement de la rue fut décidé en vertu d'un arrêté du 17 vendémiaire, an X (9 octobre 1801), selon le projet des architectes Percier et Fontaine.

Indications rue de Rivoli actuelle

Sa construction se fit en plusieurs étapes :

la première : la partie occidentale se situe de la place de la Concorde à la rue du Louvre et s'étala de 1806 à 1835, elle correspond à peu près à la partie aux arcades.

La seconde : la partie orientale a été rajoutée lors des travaux d'Hausmann afin de la connecter à la rue Saint-Antoine et de créer ainsi un grand axe est-ouest dans le centre de Paris.

Autres réalisations liées à la problématique du sujet :

Fontaine : architecte assistant de C.N. Ledoux pour édification barrières d'octroi du mur des Fermiers généraux, 1790.

L'arc du Carroussel, Louvre, Paris, 1810 (continuité axe historique de Paris)

Projet de réunion du Louvre et de Tuileries, réunion des deux bâtiments palatiaux de (issu du Grand Dessein d'Henri IV)

BTS DESIGN D'ESPACE		Session 2013
U.6 - Arts visuels Corrigé	Code : DEAV	Page 2/6

Document 3

RICHARD LONG, **A line made by walking** (une ligne faite en marchant).

1967

Photographie en noir et blanc

37.5cm par 32 cm

Somerset, Angleterre

Long a réalisé cette œuvre en accomplissant de multiples allers et retours sur une même ligne dans un champ, qui ont fini par aplatir l'herbe. Long laisse une trace de sa présence dans la nature, mais cette marque est éphémère: elle ne dure que le temps mis par l'herbe à se redresser. Ce marquage de la terre est proche de ses œuvres réalisées avec les pieds.

Œuvre complémentaire

A line in the Himalayas, (Une ligne dans l'Himalaya)

1975

Photographie en noir et blanc

La marche a toujours été une activité centrale dans l'art de Long, le plus souvent dans les régions inaccessibles, désertiques, inhabitées, où les étendues sont vastes et les matériaux naturels abondants. C'est au cours de ces marches que Long modifie le terrain, plaçant ici les pierres dans une configuration géométrique simple. Ces " événements ", inscrits dans le temps et vécus par l'artiste, sont présentés au spectateur sous forme de cartes, de textes descriptifs ou de photographies.

Extrait de Land Art et art environnemental, conçu par Jeffrey Kastner, essai de Brian WALLIS, Editions Phaidon,

Document 4

ALEX S. MAC LEAN, extrait du livre " OVER ", Le paysage aérien américain, série les parkings, 2008

photographie 1

Prince Georges County, Maryland, Etats-Unis, Parking d'un stade

photographie 2

Waltham, Massachussets, Etats-Unis, parking et terrain de basket-ball

photographie 3

Gainesville, Floride, Etats-Unis, Parking de l'Université de Floride avec zone piétonne

Alex Maclean, photographe aérien américain, urbaniste et architecte de formation, né en 1947.

Alex Maclean est l'auteur de plusieurs ouvrages de photographies, dont « Over »

BTS DESIGN D'ESPACE		Session 2013
U.6 - Arts visuels Corrigé	Code : DEAV	Page 3/6

Ce « beau » livre met en exergue la folie américaine que sont les " subprimes " et la pollution engendrée par d'énormes infrastructures perdues au beau milieu de nulle part.

L'ouvrage suit un découpage thématique (l'automobile, l'urbanisme, la pollution de l'air, l'usage de l'eau, les déchets...). Il forme une sorte de catalogue raisonné des absurdités écologiques liées au mode de vie américain, telles qu'elles sautent aux yeux dès lors que le regard prend un peu de hauteur. Mais "le choc des photos" n'en est pas moins au rendez-vous, comme avec ces images de golfs, de pelouses et de lotissements verdoyants en plein désert, ces kilomètres carrés de parkings, ces côtes menacées par les eaux. Ou encore ces villes bâties pour l'auto et étalées à l'infini, dont Sun City (Arizona) offre une caricature cauchemardesque: des résidences sagement bâties suivant des avenues concentriques dont le cœur est un immense centre commercial.

Alex Maclean découvre depuis le ciel ces structurations de l'espace qui conditionnent les modes de vie et de consommation. Il plonge un regard aigu sur cette Amérique qui pollue, responsable à elle seule du quart des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Ces images formidables auraient toutefois gagné à être servies par des textes plus informatifs et plus approfondis. Le " poids des mots " n'en aurait été que plus fort, quand il faut se contenter ici d'un survol.

Source article internet / alternatives économiques et divers.

http://www.alternatives-economiques.fr/over-par-alex-maclean_fr_art_789_39290.html

Les parkings

Les parkings fonctionnent comme des signaux. Ce sont des enclaves sur le réseau routier qui identifient des sites d'activité où les conducteurs et leurs passagers doivent laisser leurs voitures. On consacre d'immenses surfaces d'activités où les conducteurs et leurs passages doivent laisser leurs voitures. On consacre d'immenses surfaces asphaltées à cet emploi transitoire de l'espace. Les parkings sont conçus pour s'adaptés aux besoins générés par les zones commerciales, les magasins, les immeubles de bureaux, les universités, les stades, les stations de métro, les aéroports et même les accès aux espaces verts. Le conducteur, comme ingénieur de l'équipement, tienne t à ce que la voiture soit garée le plus près possible de sa destination.

Il est curieux de noter que la plupart du temps, les parkings sont vides. C'est encore plus vrai si l'on tient compte de d'utilisation nocturne, puisque les la plupart de automobiliste, comme la plupart des gens, rentrent à la maison le soir. On dit plaisamment mais c'est asse vrai, que les parcs de stationnement des centres commerciaux ont été conçus pour répondre à la demande du dernier samedi qui précède Noël. En ce cas, le parc n'atteint la capacité prévue que douze heures par an. Le meilleur exemple de cet usage inégal est celui des parcs immenses là où ne se déroulent que de rares évènements au cours de l'année, comme les stades et les anneaux de vitesse. Grâce à leur nature justement, l'occasion de photographier des parcs de stationnement s vides n'est pas si exceptionnelle,; en fait, c'est tout le contraire.

Dans les centres urbains le stationnement est généralement payant. On explique la crise des centres-villes par le manque de places de stationnement, plutôt que l'insuffisance des

BTS DESIGN D'ESPACE		Session 2013
U.6 - Arts visuels Corrigé	Code : DEAV	Page 4/6

transports en commun et des aménagements pour piétons. On a très mal "corrigé "le manque de stationnement en rasant des bâtiments pour construire davantage de parkings au sol et en étage. Dans la plupart des cas cette solution n'a fait qu'empirer l'aspect sinistre de ces centres - ville. Actuellement, les tours en centre - ville sont généralement cernées de grandes étendues de stationnement au sol qui rendent difficiles l'accès-piétonnier au-delà du centre même.

En banlieue on ne peut pas se passer de stationnement. On pense en général qu'il doit être gratuit et d'un accès facile. Les commerçants doivent disposer d'un " océan de stationnement " au plus près pour attirer ceux qui font leurs courses en voiture. Stationnement et piétons sont plutôt incompatibles. D'habitude, les parkings ne sont pas des endroits où l'on a envie d s'attarder. Toutefois, ils peuvent à l'occasion donner lieu à d'autres activités en devenant des aires de jeu pour le hockey de rue et d'autres sports, marchés aux puces de fin de semaine, carnivals ou foires, et les fêtes spontanées qui sont nuisibles aux manifestations sportives.

Les étendues immenses consacrées à ces parcs de stationnement étanches provoquent la pollution et sont nuisibles pour l'environnement. Souvent, les ingénieurs de l'équipement mesurent la fréquentation du parking en repérant les tâches d'huile laissées par les fuites de carter ou du système de refroidissement et les débris que l'on trouve dans les écoulements d'eau trop abondants produits par ces surfaces imperméables. Les lits des ruisseaux en souffrent aussi. Les ruisseaux situées près des parcs de stationnement ont tendance à déborder à cause de l'écoulement des eaux de surface, et puis à s'assécher dans l'approvisionnement en eau provoquent aussi l'appauvrissement de la faune et de la flore.

Le passage de la taille moyenne de la voiture américaine aux "véhicules 4*4 " devenus " véhicules 4x4 " plus grands et aux camionnettes ne fait qu'aggraver les inconvénients liés au stationnement.

Le stationnement est une partie intégrante de notre culture. Il souligne notre assujettissement volontaire à l'automobile mais témoigne aussi de l'insuffisance des transports en commun et de la mobilité réduite.

Source Alex Maclean, l'arpenteur du ciel, Editions Textuel, 2003

BTS DESIGN D'ESPACE		Session 2013
U.6 - Arts visuels Corrigé	Code : DEAV	Page 5/6

Sujet 2 : Porosité

Document 1 :

Villa romaine : plan et schéma de principe.

La riche maison romaine conserve le traditionnel **atrium central** apparu durant la période républicaine.

L'ouverture sur le toit est non seulement destinée à diffuser une lumière douce dans les pièces qui l'entourent, mais également à collecter les eaux de pluie vers l'ouverture jusque dans le bassin central rectangulaire, l'impluvium. Le toit est d'ailleurs incliné pour faciliter l'écoulement des eaux de pluie vers l'ouverture jusque dans le bassin.

Nous nous faisons une idée de la maison romaine (*domus*) d'après celles mises au jour à Pompéi ; pourtant, toutes ne possédaient pas le même charme. Le type ancien, étrusco-italique, comprend une entrée étroite (*fauces*) débouchant sur la salle principale (l'atrium) dont le plafond comporte une ouverture (*compluvium*) ; un bassin situé au-dessous (*implivium*) recueille l'eau de pluie, qui va dans une citerne ; à l'arrière de l'atrium s'ouvrent le *tablinum*, sorte de bureau, une salle à manger (*triclinium*), des chambre à coucher (*cubicula*) et, sur les autres côtés, une cuisine (*culina*) ainsi que des pièces de service. La maison a souvent un étage et un petit jardin (*hortus*). Les pièces du rez-de chaussée situées sur la rue peuvent servir de boutiques. Ces aménagements sont reconnaissables dans une grande demeure aristocratique construite sur le Palatin à Rome, à la fin du VI^e siècle av.J.-C, et déjà dotée d'un système d'évacuation des eaux usées. Souvent, les maisons possèdent des salles de bains et des latrines.

Document 2 :

LACACTON et **VASSAL**, architectes, maison individuelle, bassin d'Arcachon, France, 1999.

Boîte posée sur pilotis au milieu d'une forêt de pins maritimes. Glissé autour des arbres, l'édifice englobe cinq pins aux troncs assez fins (sur les quarante que compte la parcelle) qui percent ainsi le plancher et la toiture en participant à la définition de l'espace intérieur.

Les trémies réalisées dans le plancher et la toiture permettent le balancement des arbres, leur développement et le maintien de leur bon état sanitaire.

Document 3 :

Dominic STEVENS, architecte, maison mimétique (maison-atelier pour un couple d'artistes conceptuels), comté de Leitrim, république d'Irlande, 2006.

Petite habitation rurale qui est une sorte de miroir reflétant en permanence les reliefs qui l'entourent. Nichée au cœur d'un véritable pâturage, la maison mimétique cristallise les idées de l'architecte, car c'est la texture riche de cette terre agricole qui a un impact sur la forme construite et non l'inverse.

BTS DESIGN D'ESPACE		Session 2013
U.6 - Arts visuels Corrigé	Code : DEAV	Page 6/6