

**In-tension & Ex-tension  
Le temps long et le temps court  
moteurs de deux tentatives architecturales**

Patrick Thépot<sup>1</sup>

*Chercheur au laboratoire les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices – villes – territoires, responsable du Master « Aedification – Grands territoires – Villes » à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, architecte praticien*

*(Published online 15 March 2018)*

**Abstract**

*In order to respond to the theme « the built environment – between permanent and temporary », I proposed the critical analysis of two diploma projects. The two proposals made for the theme of the Master « Building - Large Territories - Cities » of the Grenoble National School of Architecture (ENSAG), each in its own way, raise the question of how dynamic processes of the architectural project become vectors for transformation of space in time. It all starts with the analysis of territory and its history, its society and its way of building, to create the premises for the realization of an architectural space. By placing the issue of permanence and temporality, there is an antagonistic couple of reflection on what is worth to stay and what must take a limited time, even to imagine even nontermination. Thus, the thinking oscillates between an « in » and an « ex » to get from the concept to its implementation, starting from the two project examples, one located in England (Fig.1), the other in Togo (Fig.2).*

**Rezumat**

*Pentru a răspunde la tema « Ambient construit - între permanență și temporaritate » am propus analiza critică a două proiecte de diplomă. Cele două propuneri realizate pentru tematica specifică masterului « Edificare - Mari teritorii - Orașe » de la Școala Națională de Superioară de Arhitectură din Grenoble (ENSAG), fiecare în maniera proprie, pun problema modului în care procesele dinamice ale proiectului de arhitectură devin vectori de transformare în raport cu spațiul și timpul. Totul începe de la analiza teritoriului și a istoriei sale, a societății și a modului de construire, pentru a crea premisele necesare realizării unui spațiu arhitectural. Punând problema permanenței și a temporarității, apare un cuplu antagonic de reflectare asupra a ceea ce merită să rămână și ceea ce trebuie să dureze un timp limitat, până la a imagina chiar și neterminarea. Astfel gândirea oscilează între un « in » și un « ex » pentru a ajunge de la concept la implementarea sa, pornind de la cele două exemple de proiecte, unul situat în Anglia (Fig.1), celălalt în Togo (Fig.2).*

**Résumé**

*Pour répondre au thème « the built environment – between permanent and temporary », deux projets de fin d'études sont examinés sous un angle théorique. Les deux propositions*

*réalis<sup>1</sup>ées au sein de la thématique de master Aedification – Grands territoires – Villes de l’Ecole Nationale Supérieure d’Architecture de Grenoble, chacune à leur manière, interrogent les processus dynamiques du projet d’architecture en tant que vecteurs de transformations en rapport à l’espace et au temps. Tout commence par une consultation du territoire et de son histoire, tant humaine que physique, avant d’explorer la fabrication de l’espace par des tentatives architecturales. En posant la question de la permanence et du temporaire, un couple antagoniste se crée pour nous conduire à une réflexion qui oscille entre ce qui doit demeurer et ce qui doit durer dans un temps limité, voire jusqu’à imaginer l’inachevé. Ainsi, la pensée est mise en tension entre un « in » et un « ex » pour passer du concept à son déploiement à partir de deux exemples de projets, l’un situé en Angleterre (Fig. 1), l’autre au Togo (Fig. 2).*

**Mots-clefs:** espace, temps, temporaire, permanent, transformations, multiplicité des échelles, fleuve Tees, Lomé.



Figure 1. Angleterre, situation du Teesside.



Figure 2. Togo, situation de Lomé.

### 1. Le delta du Tees, au nord-est de l’Angleterre

Le delta du Tees, au nord-est de l’Angleterre, se définit par la mer du Nord, le fleuve Tees et son réseau industriel oublié (Fig. 3 et 4). Port Clarence et Seaton Carew, l’une tournée vers le fleuve, l’autre vers la mer, sont deux cités testées au travers de stratégies territoriales locales (Fig. 5). Port Clarence, ancienne cité ouvrière entourée de paysages naturels et industriels, propose une nouvelle dynamique grâce à un dispositif géo-industriel qui change les polarités du lieu pour l’inscrire dans la durée. La cité de Seaton Carew, marquée par son patrimoine

<sup>1</sup> Corresponding author: E-mail address: patrick.thepot@hotmail.fr

balnéaire abandonné, retrouve, par l'aménagement d'infrastructures à usages temporaires, un nouveau caractère de littoral citadin.



Figure 3. Côté mer.



Figure 4. Côté fleuve.

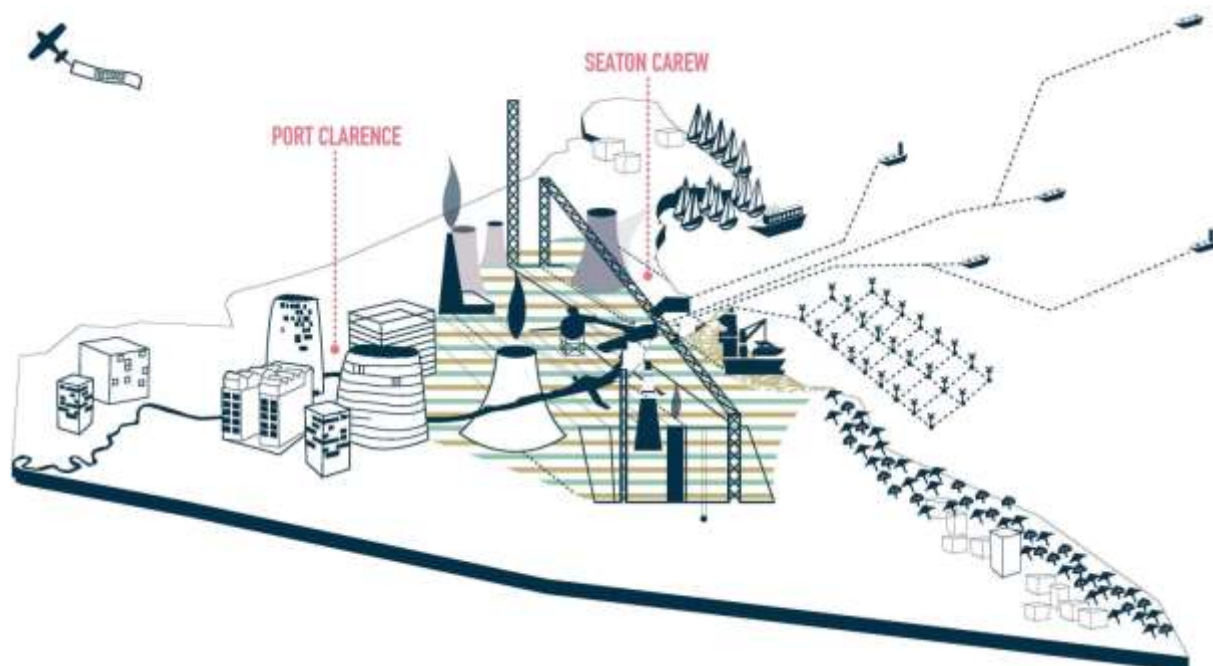


Figure 5. Situation de Port Clarence et de Seaton Carew.

## 2. Port Clarence, une inscription dans la durée

Port Clarence se trouve à la rencontre de plusieurs bandes paysagères qui sont les réserves naturelles de Saltholme, les rives industrielles (Fig. 6) et les zones résidentielles connectées par le Transporter Bridge (Fig. 7). Dans cette rencontre croisée un centre de recherche et d'éducation va marquer un point de départ. Ce centre sera couplé à une gare composée de coques soutenues par des poteaux à l'image de cuvettes renfermant les ressources locales.



Figure 6. Bandes paysagères.



Figure 7. Le Transporter Bridge.

Le dispositif structurel préconisé et son noyau porteur s'élèvent suivant des changements de hauteurs. Chaque coque peut contenir une nature sauvage ou maîtrisée rappelant la confrontation entre la géologie naturelle et l'industrie tout en retenant l'eau de pluie indispensable à toute végétation. Cet assemblage fait système pour nouer les différentes échelles de pensée du projet et place Port Clarence au cœur du territoire tel un signal en croissance entre extension et concentration. Dans l'imaginaire d'une fracture de l'écorce terrestre, des plaques de la lithosphère glissent en tension pour créer une rupture, telle une percée, en de nouvelles mises en relation. Pour structurer ce vide d'une autre réalité, une trame est mise à l'épreuve à partir de modules constitués par les coques (Fig. 8). La mesure de la trame obéit à plusieurs essais (Fig. 9). Celle de 7,50 m. sera retenue avant de prendre de l'épaisseur et de se déployer à différentes hauteurs (Fig. 10). De ce concept, un nouvel espace public prend forme à partir de bandes au sol et les interstices qui les séparent. Chaque interstice devient un joint au revêtement allant d'un réceptacle d'eau à des végétaux en passant par des platebandes minérales. Ils sont à suivre pour accéder aux espaces d'activités. A une autre échelle, le carrefour géo industriel, lieu de croisement entre Clarence Railway et l'axe du Transporter Bridge, indique la faille qui s'ouvre sous les rails suspendus du chemin de fer (Fig. 11 et 12).

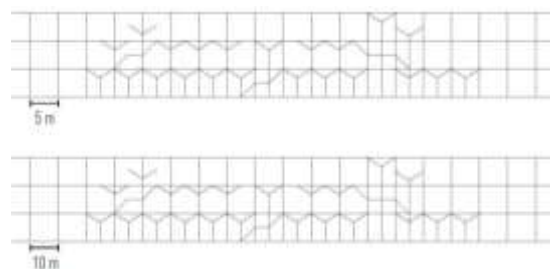


Figure 8. Hypothèses de bande.

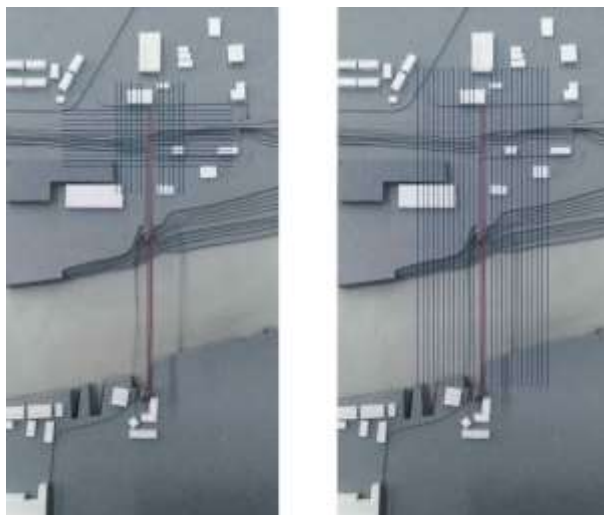


Figure 9. Hypothèses de trame.



Figure 10. Le principe en coque et ses différentes hauteurs.

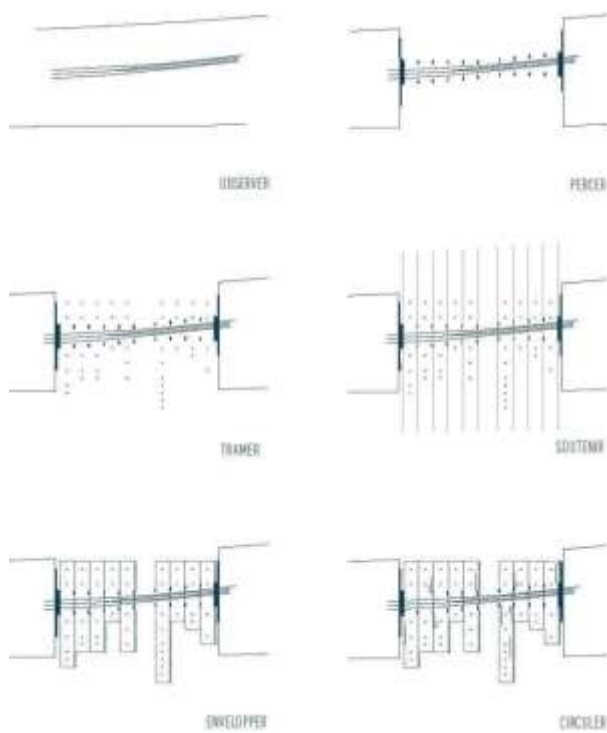


Figure 11. Composition de Clarence station : observer, percer, tramer, soutenir, envelopper, circuler.



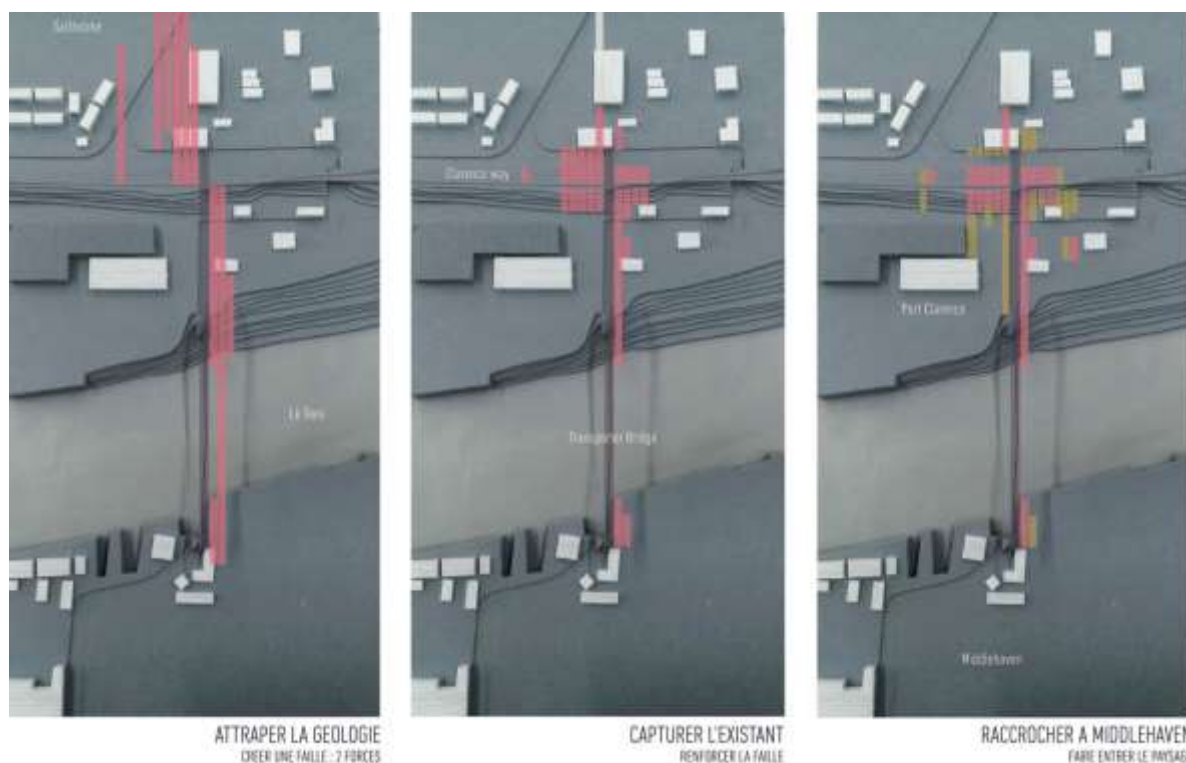


Figure 11. Principes de composition : attraper, capturer, raccrocher.

Cette rencontre donne naissance à des superpositions d'espaces portés par une forêt de poteaux qui s'enveloppe de parois vitrées. D'un côté de la faille s'installent des services du quotidien avec un marché et une bibliothèque, de l'autre un musée, un showroom et l'hébergement de lieux de recherche. L'ensemble constitue un nouveau repère qui pourrait s'étendre dans son principe à de nouvelles stations, chacune porteuse d'une force événementielle (Fig. 13).

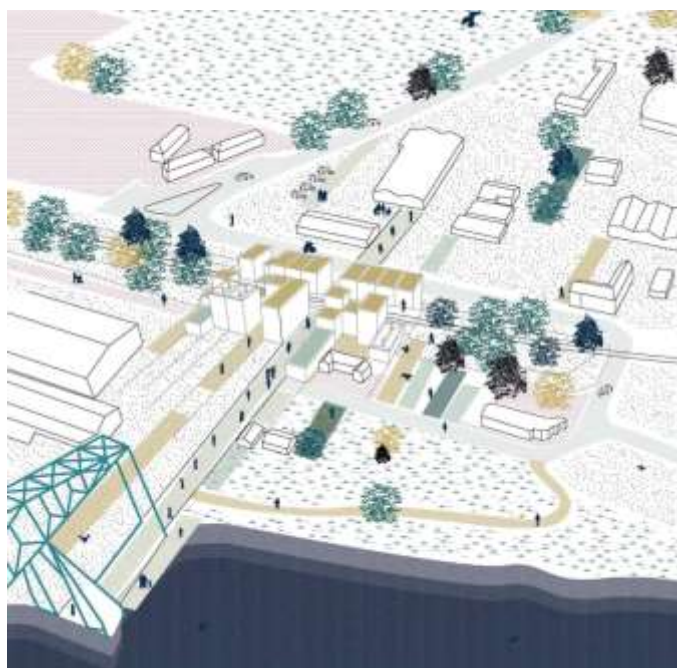


Figure 13. Port Clarence, une polarité entre deux rives.

### 3. Seaton Carew, pour de nouveaux usages temporaires

Seaton Carew est-elle encore une station balnéaire (Fig. 14) ? Essoufflée, désertée, la cité est en quête d'un nouveau dynamisme. Le prétexte d'un scénario pour un littoral citadin réactive son passé balnéaire et prend appui sur l'ancienne gare de bus. Depuis l'édifice qu'est cette gare, l'espace public est en jeu pour tisser des liens entre la promenade existante longeant les dunes (Fig. 15), la plage, la mer et le paysage (Fig. 16 et 17).



Figure 14. Ancienne vue aérienne de Seaton Carew. Figure 15. Promenade actuelle.



Figure 16. Côté dunes.

Figure 17. Côté mer.

Deux hypothèses intimement liées sont étudiées : des dunes revisitées et une jetée proéminente en direction de l'eau (Fig. 18). La jetée est testée dans son ancrage et sa terminaison, entre un début et une fin. L'idée d'une anse capturant la mer est adoptée pour créer un golfe artificiel (Fig. 19). Elle devient, surmontée dans sa périphérie par un voile en coque, le Sea-Bath. A marée haute le Sea-Bath permet la baignade et à marée basse une scène événementielle propice à des concerts. L'ensemble est en acier pour rappeler celui des jetées anglaises de style victorien qui se mêle au souvenir de la structure bleue du Transporter Bridge. A la fois fixe et mobile, l'édifice, surmontée d'une toiture en coquille, monte et descend suivant le flux et le reflux des marées et se trouve relié par un bras à la plage en direction des dunes (Fig. 20 et 21). Les dunes formées par le vent sont réactualisées et recomposées par des expérimentations de trames différentes. Pensées en variations, elles se déclinent pour interroger les espaces que génèrent des mouvements de terrain (Fig. 22). Ces espaces peuvent être protecteurs, intériorisés, récréatifs ou encore contemplatifs pour s'offrir au panorama. Qu'ils soient un abri contre le vent ou une surface de glisse pour un skate park, leurs matérialités passent du végétal au minéral, du béton lisse à des surfaces de bois. De ces

dunes en remblais artificiels, le visiteur transite en douceur vers celles qui sont naturelles, construites avec le temps. Ainsi la totalité du Seafront, grâce aux dunes et au Sea-Bath, est régénéré en de nouvelles activités possibles pour réveiller le cœur de Seaton.



Figure 18. La dynamique des hypothèses.

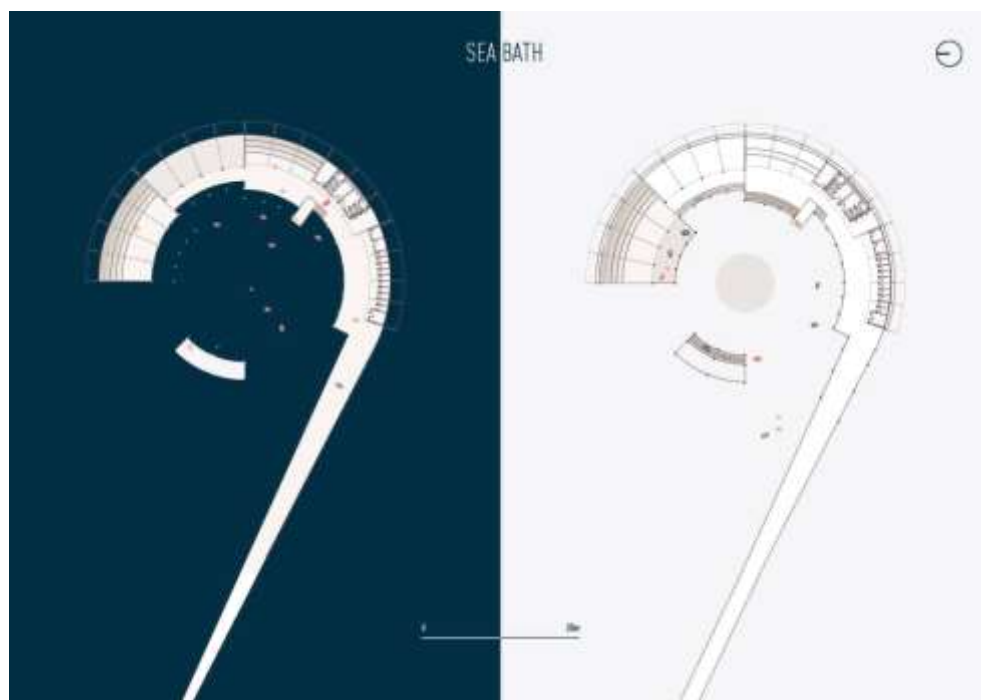


Figure 19. Le Sea-bath, marée haute, marée basse.





Figure 20. Coupe sur la coquille protectrice.



Figure 21. Elevation générale du Sea-bath.

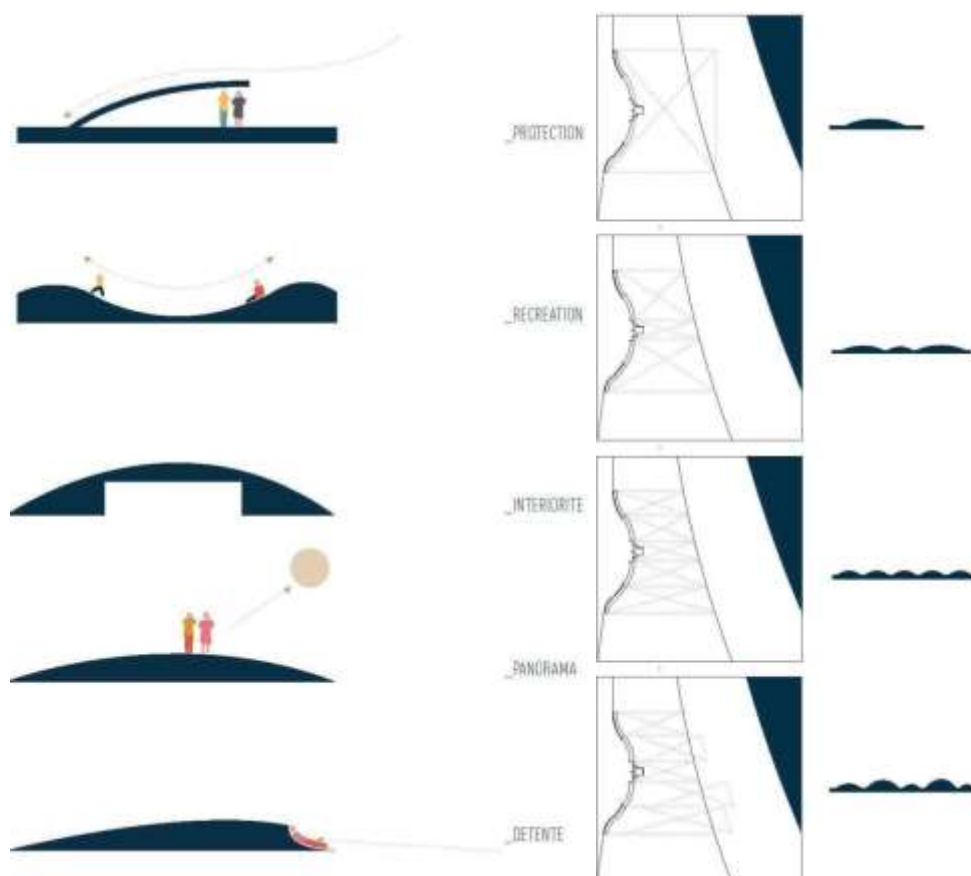


Figure 22. Vivre la dune et compositions dunaires.

#### 4. De l'esprit du fleuve aux échelles multiples

Ces tentatives de projets, tant pour Port Clarence que pour Seaton Carew, s'inscrivent dans le territoire et révèlent des ruptures d'échelles aussi bien spatiales que temporelles en captant l'environnement fluvial (Fig. 23). « Cette intrusion du temps dans le champ de l'espace n'est pas sans renouer avec les premières acceptions du mot, lorsque, jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, *espace* signifiait *durée, moment, espace temps*. Doit-on dès lors considérer la mise en place du grand territoire avec la vitesse de déplacement permise par les canaux comme nous le propose Bruno Fortier ou doit-on attendre le chemin de fer comme le suggèrent Manfredo Tafuri et Francesco Dal Co ? » [1]. Dans notre cas le fleuve et le chemin de fer sont sollicités en même temps comme vecteur de la pensée. Des grands horizons aux sites industriels tournés vers le fleuve ou vers la mer, le projet d'architecture est questionné par ces deux hypothèses à échelles multiples en des lieux de passages entre la géographie du nord de l'Angleterre et son estuaire, par des faits urbains comparés pour proposer la découverte d'autres modes de vivre.

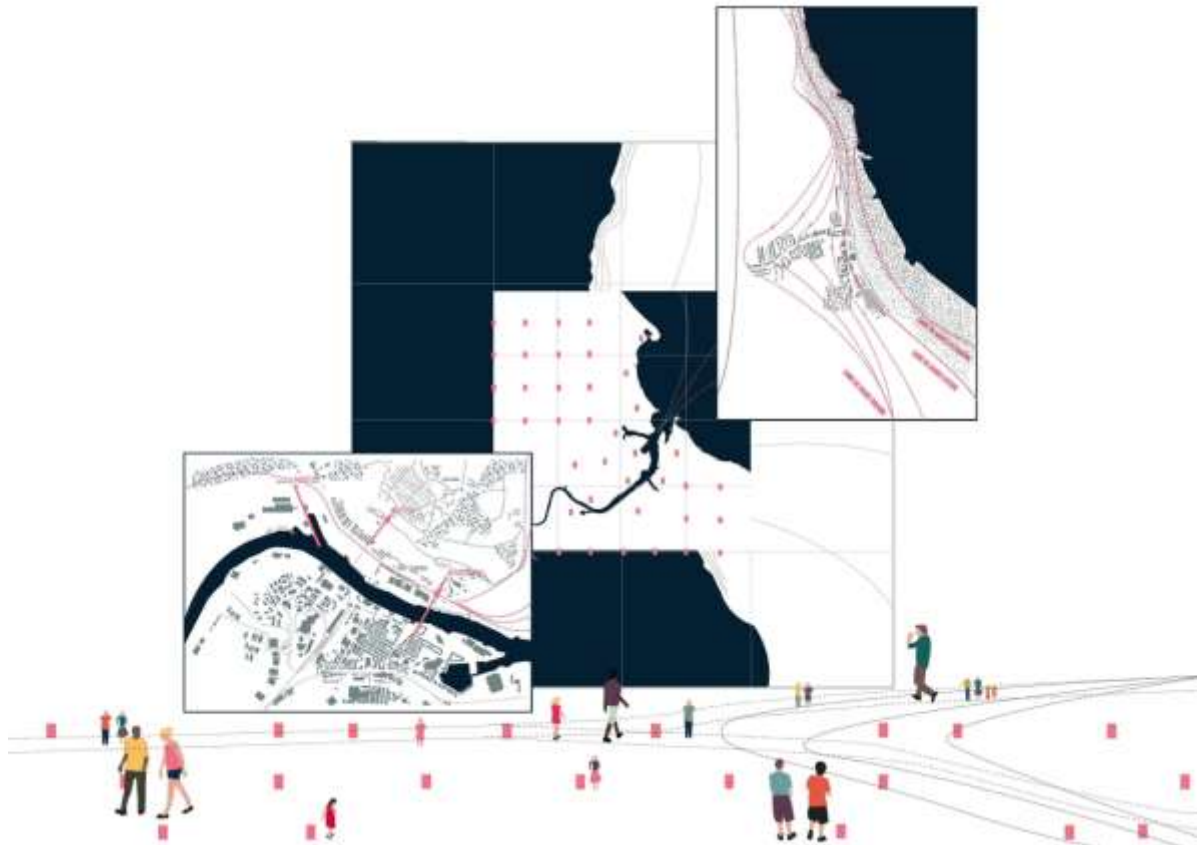


Figure 23. Hypothèses assemblées, Port Clarence – Seaton Carew.

## 5. Du territoire togolais au site de Togo Rail

Sur un autre continent, la ville de Lomé au Togo veut devenir une métropole attractive à l'horizon 2035 (Fig. 24). Le nouveau schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme préconise de freiner l'étalement urbain et de requalifier certaines friches. Le renouvellement urbain durable, la lutte contre l'étalement de la ville ou encore la requalification de friches sont des volontés stratégiques, mais sont-elles suffisantes ? Est-il possible de les dépasser ? Dans le processus, en confrontant une friche en déclin à sa requalification, il est nécessaire de trouver un projet porteur, un montage financier, des acteurs. La proposition prend ici appui sur les étudiants de Lomé pour les placer au centre de la stratégie urbaine. Leur potentialité intellectuelle devient un levier économique, une main d'œuvre qualifiée, afin de permettre d'échafauder une démarche innovante en accueillant un « incubateur de projet ». Au-delà du programme, un site est interrogé à l'échelle de la ville à partir de plusieurs hypothèses qui mettent en jeu la notion de limite et ses conséquences.

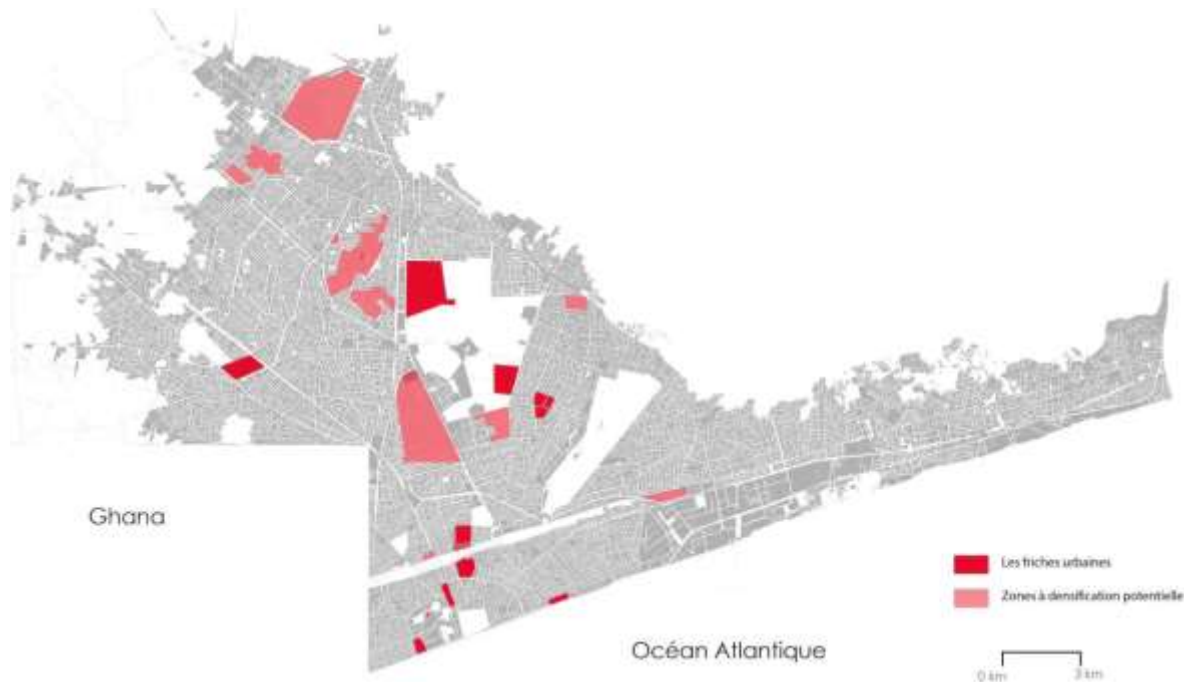


Figure 24. Plan de Lomé, localisation des friches urbaines et des zones à densifier.

Lieu de toutes les transformations, le site de Togo Rail est retenu (Fig. 25). Sa situation s'inscrit au sein du boulevard circulaire qui définit le centre ville de Lomé. Le site est longé au nord par une lagune créant une percée qui va jusqu'au port, jusqu'à la mer. Néanmoins l'axe le plus déterminant reliant Togo Rail est la ligne de chemin de fer qui arrive depuis l'intérieur du pays, véritable enclave à reconquérir par la ville. Comportant l'ancienne gare ferroviaire, Togo Rail se compose d'un vaste patrimoine bâti propice à une reconversion pouvant accueillir des logements fixes ou temporaires, de grands ateliers ou encore des écoles de formations. Dans la théorisation des concepts, plusieurs stratégies interrogent les lieux à partir de la perméabilité, de la programmation, de la mixité sociale, par le développement durable, par l'autonomie d'un écosystème, par l'intégration des étudiants en manque de logements.



Figure 25. Plan de Lomé, situation du site de Togo Rail.

## 6. Changements de destination

Pour les bâtiments qui existent sur le site, tous datant de la période coloniale allemande (Fig. 26), différentes attitudes sont adoptées à partir de modèles. Le modèle « standing », le modèle résidence, le modèle collocation ou le modèle à cour est testé. Ce dernier, sans doute le plus abouti de l'étude, revisite le concept de la cour commune ou partagée (Fig. 27). Cette reconversion de l'ancien atelier de mécanique (Fig. 28) propose des logements universitaires. L'édifice est désossé, de nouveaux percements voient le jour, la structure de la toiture est déposée pour être réutilisée et des modules d'habitat en bois s'inscrivent dans l'enveloppe en maçonnerie conservée (Fig. 29, 30 et 31). Le tout prend en compte les pluies saisonnières, l'humidité, les fortes chaleurs en préconisant la ventilation naturelle.



Figure 26. L'atelier « Wagon » en 1911 et aujourd'hui, en attente d'être une grande bibliothèque ?



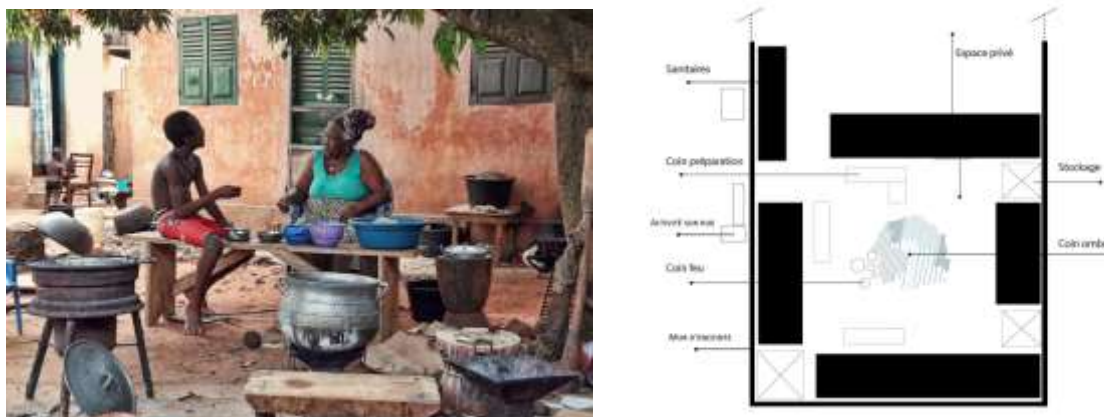


Figure 27. Photographie d'une cour loméenne et schéma des usages.



Figure 28. Plan de localisation et photographie de l'atelier de mécanique en attente d'une reconversion.

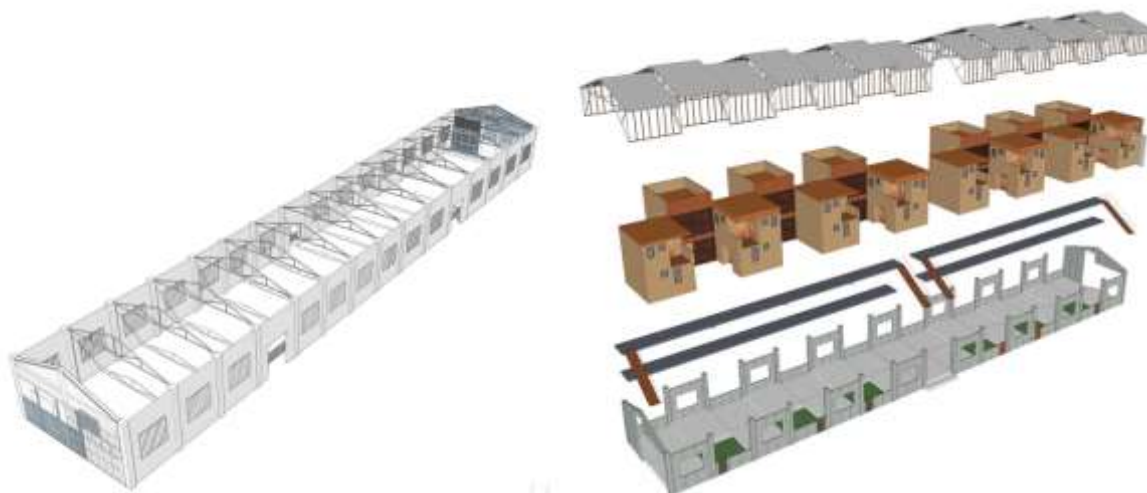


Figure 29. Etat des lieux de l'atelier et principes d'assemblage pour les logements universitaires.

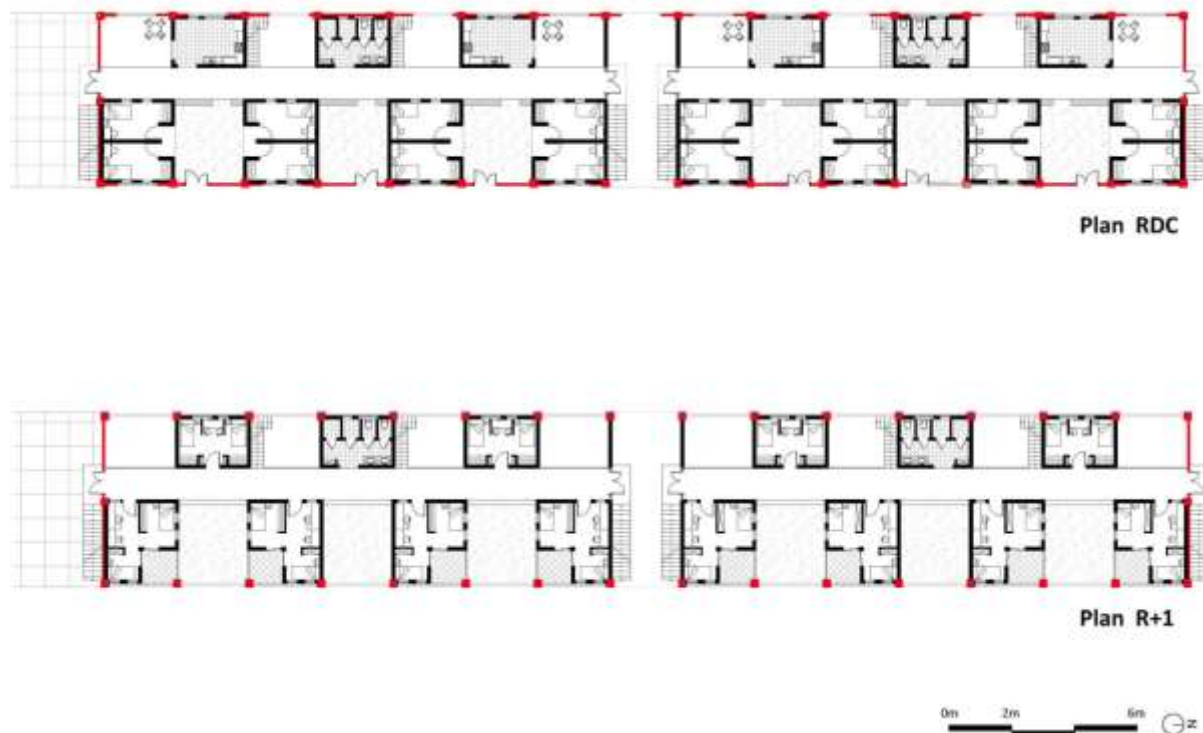


Figure 30. Chambres d'étudiants et leurs espaces communs, plans des niveaux.

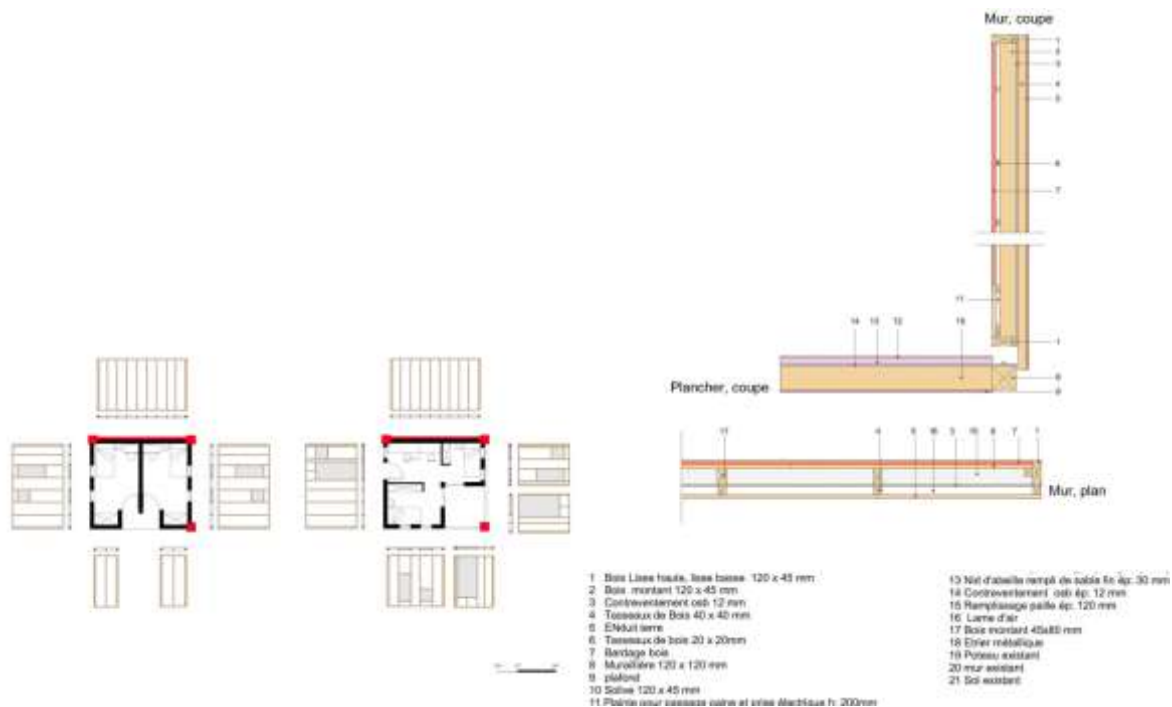


Figure 31. Plans des panneaux d'assemblage pour les chambres et proposition de détails d'exécution.

## 7. Des wagons en attente d'une renaissance

Sur le site, des wagons ont résisté au temps. Ils se présentent en ruine dans des états différents de délabrement et invitent, en tant qu'espaces potentiellement habitables, à des transformations. Une réflexion est rendue possible sur l'économie en tant que matière, en tant que ressource dans l'attente d'une nouvelle vie, en tant que valeur symbolique liée à la mémoire. Certains sont en bois avec de véritables qualités spatiales (Fig. 32), d'autres plus ordinaires sont en métal, opaques ou non (Fig. 33). Ils pourront devenir un restaurant, un bar, une bibliothèque, des logements ou encore des sanitaires pour prolonger leur vie (Fig. 34).



Figure 32. Les wagons en bois.



Figure 33. Les autres wagons en attente d'une nouvelle vie.

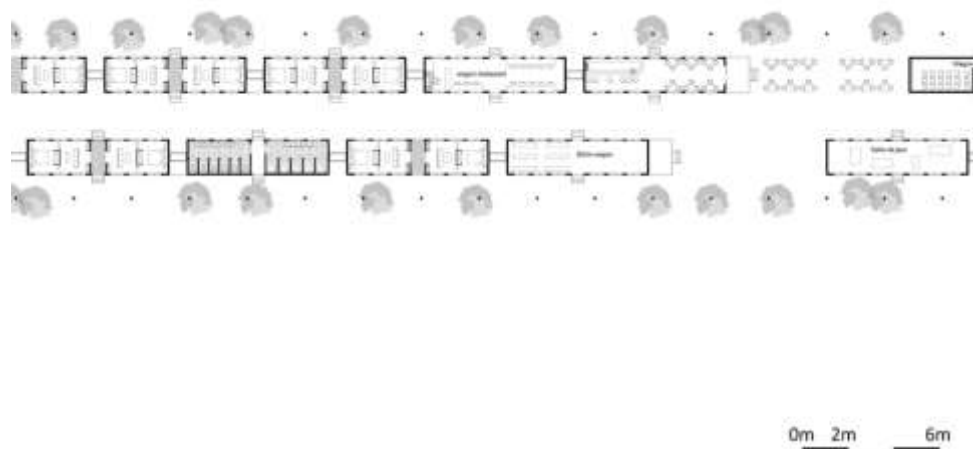


Figure 34. Hypothèses de transformation des wagons.



## 8. Reconstruire le site de Togo Rail sur lui-même

A l'échelle de la ville, cette étude loméenne prend en compte différents scénarios qui convoquent les notions de décloisonnement, d'enclavement (Fig. 35) et de perméabilité pour mettre à l'épreuve la friche de Togo Rail. L'hypothèse du décloisonnement consiste en une totale restitution de la friche à ville par l'effacement de son mur d'enceinte. Cette attitude radicale comporte le risque que les qualités des édifices existants soient reniées et qu'à terme leur destruction entraîne une spéculation foncière déséquilibrant l'écosystème du lieu. A l'inverse, l'enclavement ne peut qu'enfermer la friche sur elle-même. Dans l'espoir que les dernières activités de Togo Rail subsistent jusqu'à s'éteindre, cette proposition nie le détournement prévu avant 2035 des voies ferrées. Encore une fois, le patrimoine bâti est menacé (Fig. 36). Quant à la perméabilité, il faut l'entendre dans un rapport à une progressivité qui suit le rythme d'un développement urbain planifié. Le contrôle du maintien des édifices existants et d'une densification nécessaire favorise la réintégration dans le maillage de la ville pour renforcer la structure urbaine. Ces trois cas mettent en parallèle le déclin et l'essor du site pour toujours les relier à la proposition du nouveau schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui lui-même prend en compte l'échelle du territoire et le devenir des liaisons ferroviaires au plan national du pays. Ce regard à la grande échelle questionnant le futur permet de relire toutes les qualités du site et d'envisager des tentatives de projet allant jusqu'au détail de fabrication pour que Togo Rail se reconstruise sur lui-même.

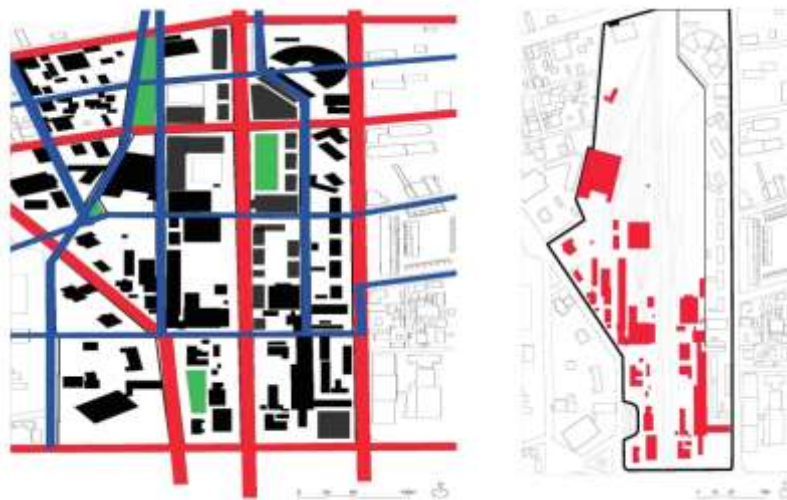


Figure 35. Décloisonnement/Enclavement.



Figure 36. Deux édifices existants sur le site de Togo Rail en attente d'une reconversion.



## 9. Conclusion

Que nous soyons à Lomé [2] ou sur les bords du Tees [3], à chaque fois les échelles temporelles et spatiales sont interrogées dans la multiplicité de leur mise en relation. Inspirées par l'histoire dans ses principes et ses causes qui s'enchaînent en fragments temporels, ces recherches ont permis la prise en considération de changements longs ou courts qui ont façonné l'espace. Dans sa signification, l'espace nous permet de comprendre les mouvements et les déplacements qui nous réunissent au temps. Leur mise en relation les rend indissociables pour penser ensemble leurs oppositions qui restent à traduire. « La traduction, comme chacun sait, s'apparente à un exercice de cartographie. Chaque langue naturelle a distribué des mots sur le monde (le monde extérieur et le monde intérieur du psychisme) ; ils dessinent des frontières, mais ces frontières ne coïncident pas d'une langue à l'autre » [4]. Un dépassement des frontières permet d'envisager le réversible spatial et l'irréversible temporel pour requalifier la notion du vide physique destiné aux hommes qui se structure par la matière existante ou à venir. Une matière faite d'un extérieur et d'un intérieur désignée par des frontières, des limites et qui invitent à des traversées. Ces traversées deviennent des repères, par hypothèses, dans la conception du projet d'architecture pour renouveler simultanément des concepts coïncidant à plusieurs échelles. Ainsi, nous ordonnons des transformations en des déplacements de la pensée qui oscillent entre le temps vécu et l'espace perçu, entre des intensions fixées par des règles inventives en attente de représentations et des extensions qui se déploient en croissance dans l'univers étendu de la tridimensionnalité afin d'affirmer des propositions édifiantes qui interrogent l'avenir du monde.

## 10. Notes

[1] Latek I, Paviol S, Simond C, Very F. *IN SITU-DE VISU-IN MOTU. Architecture, cinéma et arts technologiques*. Editions Infolio, Clermont-Ferrand, p. 17, 2014.

[2] Belameri W, Bini Y, *Synergies urbaines à Lomé : repenser la friche de Togo Rail. D'un écosystème menacé à un incubateur de projets. Un patrimoine architectural révélé par des logements étudiantins*. Projets de fin d'étude, directeur d'études et responsable du Master « Aedification – Grands territoires – Villes » : Thépot P, 2017.

[3] Chevalier M, Crespy M, Obry A, Stott M. *Teesside – Entre fleuve et mer. Histoire d'un estuaire du Nord. Port Clarence, une polarité entre deux rives. Seaton Carew, réédition d'un littoral citadin*. Projets de fin d'étude, directeur d'études et responsable du Master « Aedification – Grands territoires – Villes » : Thépot P, 2017.

[4] Augé M. *Les formes de l'oubli*. Editions Manuels Payot, pp. 12-13, 1998.