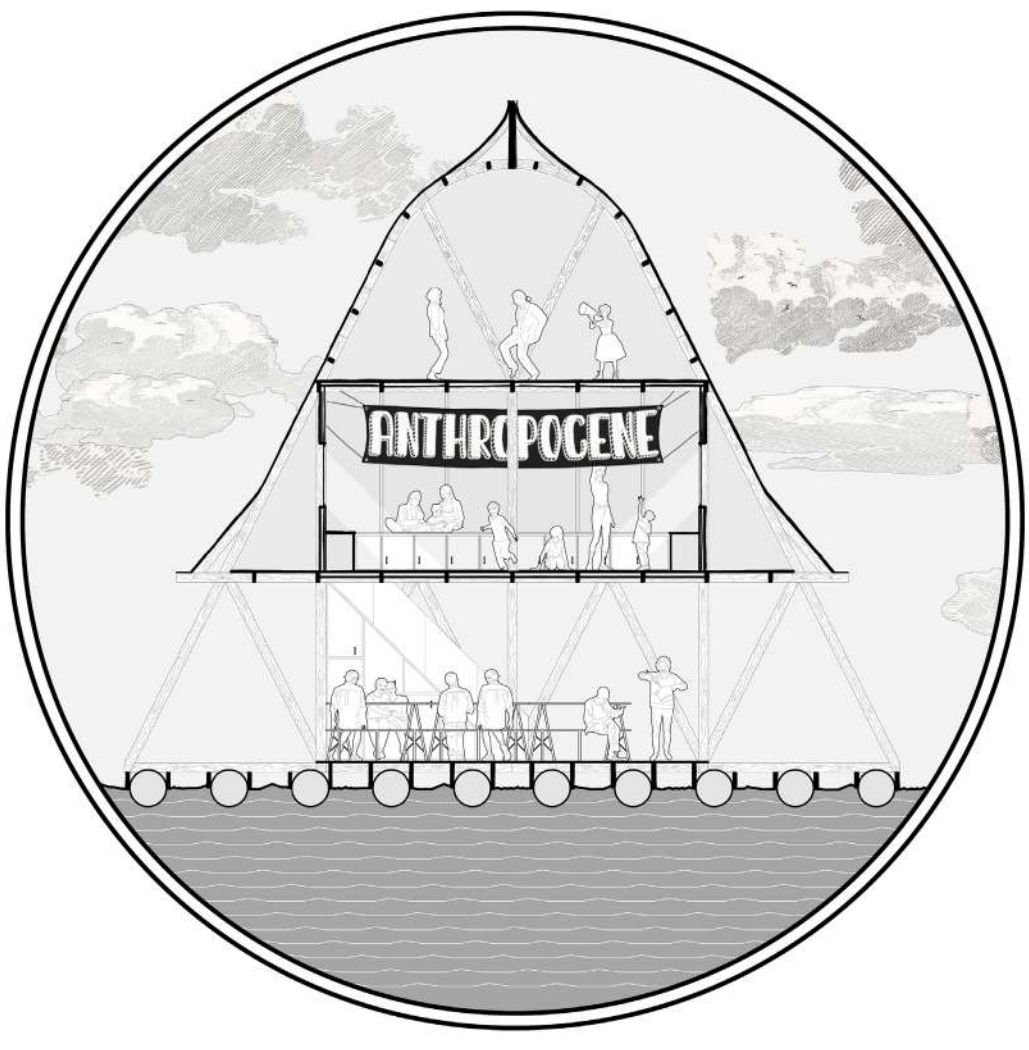
5CugHFUiQ5

LE MANCHESTER SHIP CANAL À L'HEURE DE L'ANTHROPOCÈNE

La reconquête d'un paysage confisqué



LE MANCHESTER SHIP CANAL À L'HEURE DE L'ANTHROPOCÈNE

La reconquête d'un paysage confisqué

«C'est au milieu de ce cloaque infect que le plus grand fleuve de l'industrie humaine prend sa source et va féconder l'univers. De cet égout immonde, l'or pur s'écoule. C'est là que l'esprit humain se perfectionne et s'abrutit ; que la civilisation produit ses merveilles et que l'homme civilisé redevient presque sauvage.» [1]

C'est ainsi que Alexis de Tocqueville décrit la ville de Manchester lors de son voyage en 1835. Manchester, berceau mondial de la révolution industrielle est une ville dont la croissance a été conditionnée par le développement de l'industrie cotonnière au XIX^{ème} siècle faisant de Trafford Park le plus grand parc industriel au monde en 1860. Afin de poursuivre son expansion industrielle, Manchester lance en 1887 le chantier du plus grand canal de tous les temps, afin de relier la ville à la Mer d'Irlande en passant par l'estuaire de la Mersey: **le Manchester Ship Canal**.

Aujourd'hui, l'ère industrielle mancunienne laisse derrière elle des paysages fragilisés, avec comme figure de proue le **Manchester Ship Canal**, témoin inéluctable d'un territoire berceau de l'Anthropocène. Les acteurs privés ayant la main mise sur tous les espaces stratégiques de la ville de Manchester jusqu'aux berges du **Manchester Ship Canal** ont relégué vers les terres les villages bucoliques d'autrefois, privés de leur paysage fluvial d'antan.

L'eau, libre de toute interdiction, apparaît donc comme un espace de lutte sociale privilégié pour reconquérir un paysage fluvial confisqué depuis bien trop longtemps par l'industrie.

La plateforme flottante imaginée comme un objet militant pour le climat, voguera dans les eaux du Manchester Ship Canal et s'amarra ponctuellement sur les quelques accès publiques aux berges du canal. Le temps d'un marché local, d'une action caritative ou d'un débat sur le climat, l'édifice réactivera l'accès publique aux berges pour les habitants locaux.

Afin de concurrencer l'échelle monumentale des industries et des grandes étendues de la Mersey, l'édifice viendra par sa taille faire signal depuis le lointain afin de prôner haut et fort son engagement pour le climat.

---

1 Alexis de Tocqueville, *«Œuvres complètes : Voyages en Angleterre, Irlande, Suisse et Algérie»* , éd. J.P. Mayer, t. V fasc. 2, Gallimard, Paris 1958, pp. 81-82.

Fig.01 : *Usines de coton de Manchester, 1936, Fox News*.

AVANT-PROPOS

Alors que nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique que l'on nomme «Anthropocène»[1], il semble vital de requestionner nos pratiques afin de les replacer au cœur de la cause environnementale.

Contrairement aux ères géologiques antécédentes le nouvel âge qualifié d'Anthropocène[2] serait le fruit des activités humaines sur Terre. L'intensification de la mondialisation sous la domination du néolibéralisme, la diffusion massive et globale des technologies numériques, la reconnaissance des responsabilités humaines sur les dérèglements environnementaux, sont autant de facteurs qui nous invitent à repenser nos approches vis à vis de notre attitude architecturale.

De l'économie des ressources, en passant par la préservation des écosystèmes, chaque geste architectural devrait être pensé par le prisme de l'environnement.

Enfin, il est également nécessaire de repenser nos modèles de fabrication de la ville pour tendre vers le low-tech, tout en questionnant l'héritage d'un monde consumériste.

Afin de comprendre les enjeux auxquels nous faisons face aujourd'hui, il est nécessaire de faire un bond en arrière.

---

1 Théorisé pour la première fois par Paul Josef Crutzen, prix Nobel de Chimie en 1995, l'anthropocène signifie étymologiquement « L'Âge de l'Homme ».

2 Idem.

Fig.02 : *Cartographie de la Grande-Bretagne.*

INTRODUCTION

Alexis de Tocqueville en voyage à Manchester, 1835 :

«Tout autour de cet asile de la misère, l'un des ruisseaux dont j'ai décrit plus haut le cours, traîne lentement ses eaux fétides et bourbeuses, que les travaux de l'industrie ont teintées de mille couleurs. Elles ne sont point renfermées dans des quais ; les maisons se sont élevées au hasard sur ses bords. Souvent du haut de ses rives escarpées, on l'aperçoit qui semble s'ouvrir péniblement un chemin au milieu des débris du sol, de demeures ébauchées ou de ruines récentes. C'est le Styx de ce nouvel enfer.

Levez la tête, et tout autour de cette place, vous verrez s'élever les immenses palais de l'industrie. Vous entendez le bruit des fourneaux, les sifflements de la vapeur. Ces vastes demeures empêchent l'air et la lumière de pénétrer dans les demeures humaines qu'elles dominent ; elles les enveloppent d'un perpétuel brouillard ; ici est l'esclave, là est le maître ; là, les richesses de quelques-uns ; ici, la misère du plus grand nombre ; là, les forces organisées d'une multitude produisent, au profit d'un seul, ce que la société n'avait pas encore su donner ; ici, la faiblesse individuelle se montre plus débile et plus dépourvue encore qu'au milieu des déserts ; ici les effets, là les causes.

Une épaisse et noire fumée couvre la cité. Le soleil paraît au travers comme un disque sans rayons. C'est au milieu de ce jour incomplet que s'agitent sans cesse 300.000 créatures humaines. (...)

C'est au milieu de ce cloaque infect que le plus grand fleuve de l'industrie humaine prend sa source et va féconder l'univers. De cet égout immonde, l'or pur s'écoule. C'est là que l'esprit humain se perfectionne et s'abrutit ; que la civilisation produit ses merveilles et que l'homme civilisé redevient presque sauvage.» [3]

---

[3] Alexis de Tocqueville, *«Œuvres complètes : Voyages en Angleterre, Irlande, Suisse et Algérie»* , éd. J.P. Mayer, t. V fasc. 2, Gallimard, Paris 1958, pp. 81-82.

Manchester, berceau de la révolution industrielle est une ville dont la croissance a été conditionnée par le développement de l'industrie cotonnière. À partir de 1830, de vastes zones industrielles s'implantent en périphérie Ouest de la ville, faisant de Trafford Park le plus grand parc industriel au monde en 1860.

« La région de Manchester accueille dès les années 1830 près de 90% de l'industrie cotonnière anglaise ». [4]

Plus largement, les territoires connectés à la ville de Manchester par voie fluviale apparaissent progressivement comme une condition au bon développement économique de la ville, encore trop enclavée pour augmenter les échanges avec le monde.

À l'inverse, Liverpool, puissance à l'époque concurrente de Manchester, bénéficiait déjà naturellement d'une ouverture sur le monde de par sa situation géographique : l'estuaire du fleuve de la Mersey.

Ainsi, dans la course au progrès, Manchester lance en 1887 le chantier du plus grand canal de tous les temps, afin de relier la ville à la Mer d'Irlande en passant par l'estuaire de la Mersey.

Cette construction permettra à Manchester de considérablement augmenter l'import de coton, et donc d'améliorer sa productivité.

Ces logiques dictées par *«la modernité capitaliste»* [5] projettent en un temps record la ville de Manchester comme l'une des villes les plus puissantes au monde.

---

[4] Jarrige.F, Leroux.T, *«La contamination du monde, une histoire des pollutions à l'âge industriel»*, Paris, Éditions du seuil, 2017, p. 65.

[5] Jarrige.F, Leroux.T, *«La contamination du monde, une histoire des pollutions à l'âge industriel»*, Paris, Éditions du seuil, 2017, p. 93.

Cependant, cette puissance est largement controversée par les habitants, qui font face avec angoisse à un cycle de pollutions sans précédant.

Charles Dickens qualifie en 1835 les pollutions de *«monstrueux serpents de fumée»*[6] dans la ville fictive de «Coketown», miroir satirique de Manchester.
Il incarne avec une posture critique le mal-être des plus pauvres voyant leur habitat souvent relégué dans les périphéries de la ville, où siègent les cheminées et warehouses.
Avec le temps, les pollutions ont continuellement augmenté pour se diffuser dans le monde entier, de manière plus ou moins visible, malgré l'urgence climatique à laquelle nous faisons face.

L'ère industrielle mancunienne laisse derrière elle des paysages fragilisés, avec comme figure de proue le **Manchester Ship Canal**, témoin inéluctable d'un territoire berceau de l'Anthropocène.

Fig.03: Laurence Stephen Lowry, *«River bank»*, 1947.

[6] Charles Dickens, *«Les temps difficiles (Hard Times)»*, Paris, Librairie Hachette, 1859, p. 75.

Fig.03: L.S Lowry est un artiste peintre anglais né en 1887 à Stretford, banlieue de Manchester. La majorité de ses œuvres dépeignent les nouveaux paysages de Manchester, ainsi que la misère sociale des ouvriers.

Mer
d'Irlande
LIVERPOOL
BIRKENHEAD
WIDNES
Entrée du
Manchester
Ship Canal
RUNCORN
Estuaire de la Mersey
EASTHAM
FRODSHAM

Fig.04: **Un territoire d'entre deux métropoles marqué par le Manchester Ship Canal**

Aujourd'hui, la ville de Manchester, berceau de la Révolution Industrielle vient de s'engager dans un programme «Zero Carbon, visant à rendre nulle la production de gaz à effets de serre d'ici 2038.

Cependant, cet argument politique semble fragilisé par les logiques de développement du territoire, encore contrôlé par des acteurs privés influents ayant les clés de la fabrication du territoire.

Ainsi, ces acteurs ont la main mise sur tous les espaces stratégiques, de la ville de Manchester jusqu'aux berges du **Manchester Ship Canal**, emplacement idéal pour la logistique industrielle.

Ce développement industriel fait du fleuve de la Mersey l'un des fleuves les plus pollués en particules microplastiques au monde. Malgré la volonté écologique affichée par la ville, le fleuve risque ainsi de rester encore longtemps pollué.

Principal responsable, le groupe d'investissement **Peel**, protagoniste majeur du développement urbain du Nord Ouest du Royaume-Uni. En plus d'avoir fait l'acquisition du canal, **Peel** possède également près de la moitié des parcelles ouvertes sur le canal.

Ayant bien sûr acquit le foncier dans une logique lucrative, le groupe y a implanté des industries aux échelles surdimensionnées formant le symbole de l'Anthropocène.

Ce développement du territoire décadent a relégué vers les terres les villages bucoliques d'autrefois, privés de leur paysage d'antan.

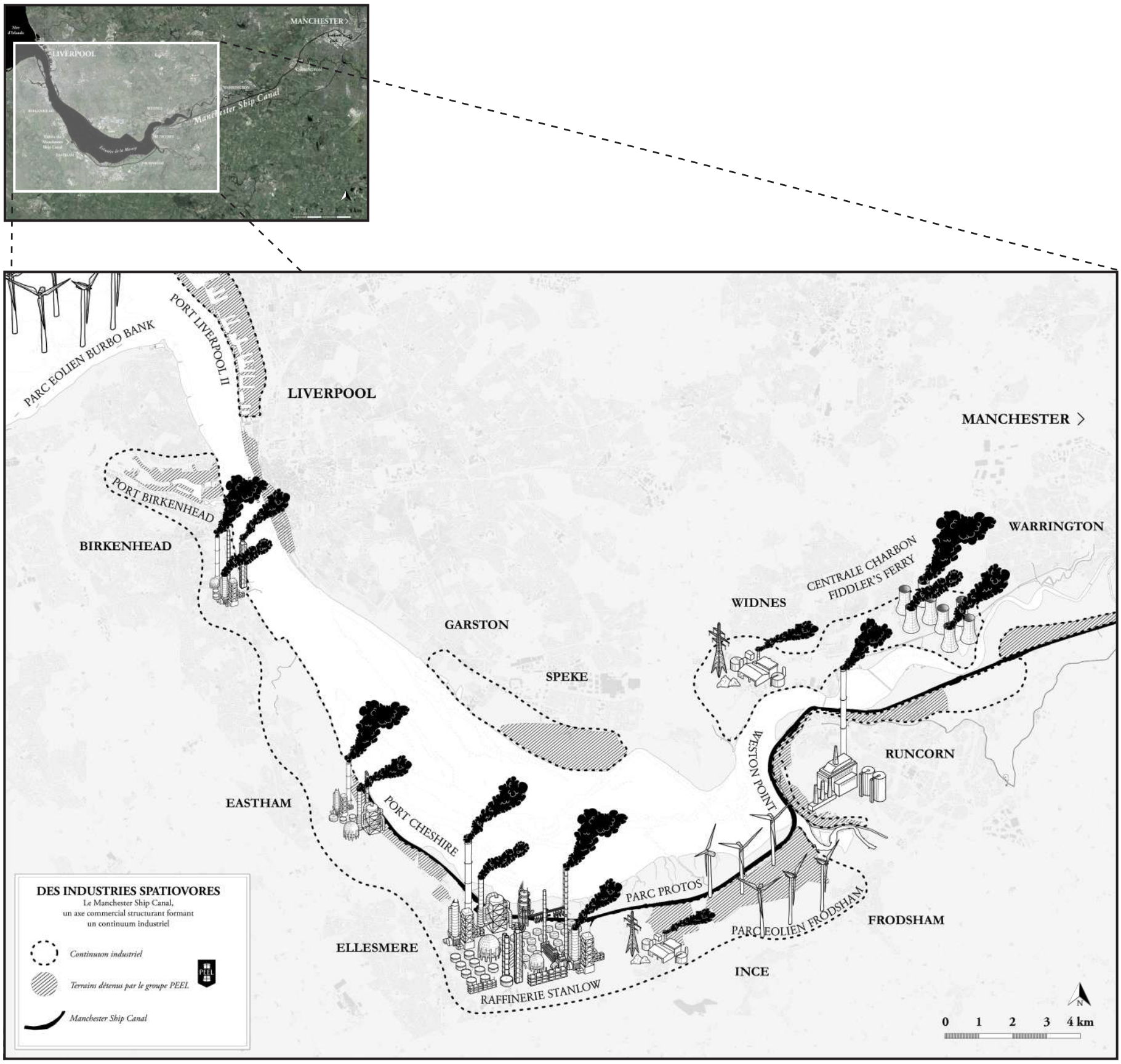
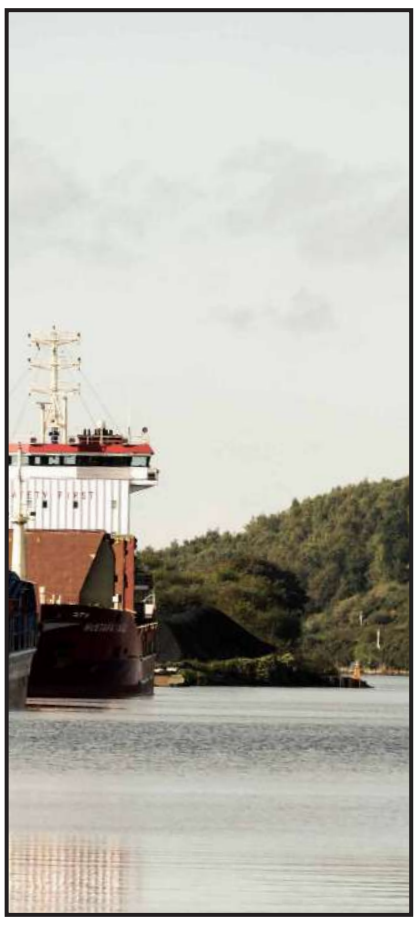
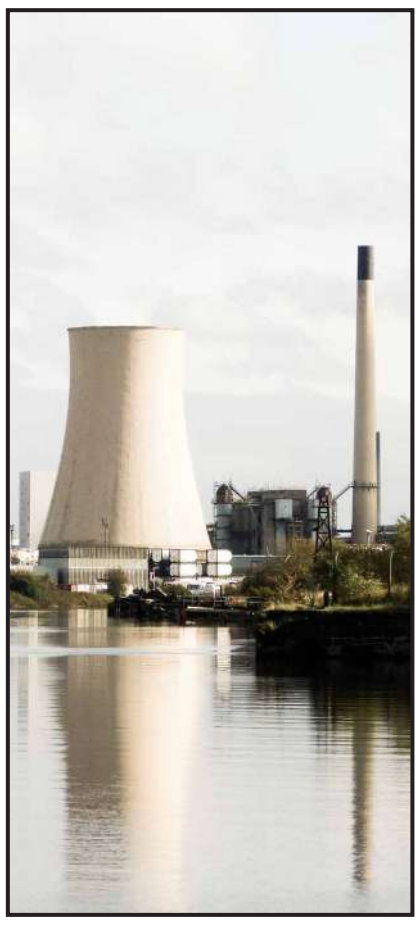


Fig.05: Un continuum industriel poussant les villes à se développer vers les terres.

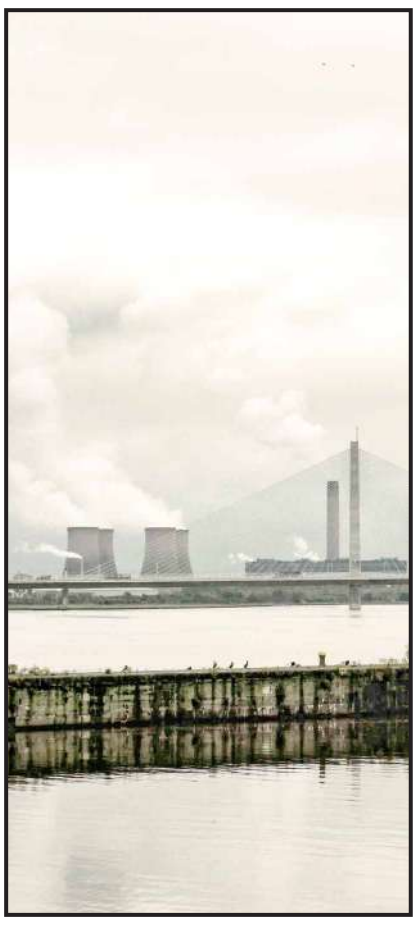


8 millions de tonnes de marchandises par an



Raffinerie de Stanlow, **Ellesmere**

Vue sur le parc olien de **Frodsham**



Vue sur la centrale charbon Fiddler's Ferry, **Widnes**

Fig.06: Photographies prises sur le site, Octobre **2019.**

Le **Manchester Ship Canal**, véritable catalyseur du développement industriel de la région, a été inauguré en 1894. Il s'est rapidement projeté comme un axe commercial majeur du pays, le long duquel siègent solidement les plus grandes industries de la région.

Celles-ci représentent une force économique empêchant toute concertation publique, obligeant la population à se soumettre à une privatisation des terres qui n'a que trop duré.

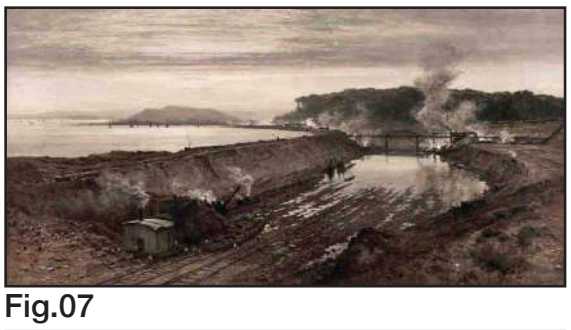


Fig.07

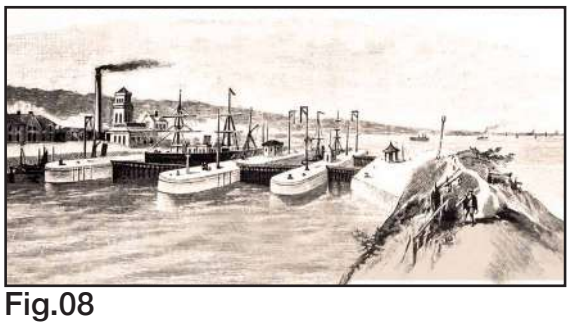


Fig.08

Fig.09

Fig.07: *The excavation of the MSC*, peinture à l'huile de B. Williams, **1891**.
Fig.08: *Écluses d'entrée du MSC*, aquarelle, auteur inconnu **1894**.
Fig.09: Inauguration du Manchester Ship Canal, **1894**.

L'eau, libre de toute interdiction, apparaît donc comme un espace de lutte sociale privilégié pour reconquérir un paysage fluvial confisqué depuis bien trop longtemps par l'industrie.

La navigation de loisir est autorisée sur le canal malgré sa privatisation et construire sur l'eau permet de s'affranchir de tout permis de construire. Alors qu'aucune marge de manœuvre n'est possible avec l'investisseur **Peel**, l'eau apparaît ainsi comme seule alternative pour refaire du paysage de la Mersey un bien commun.

C'est ainsi l'opportunité de mettre en scène le patrimoine industriel emblématique du canal, et ce sur ses 58 km de longueur. Cette plateforme flottante voguera donc sur le canal tout en s'amarrant ponctuellement sur des sites publics sujets à reconquête, où l'accès aux berges reste inexploité. Le temps d'un marché éphémère, d'un débat sur l'urgence climatique, d'un atelier pédagogique, d'une action caritative ou d'un concert, la plateforme ira s'ouvrir sur les espaces publics identifiés au travers du continuum industriel. L'itinéraire emprunté par la plateforme mettra en lumière le paysage industriel témoin d'un temps à remettre en question. Mettre ce paysage en récit permettra ainsi de nourrir les débats au sein de la plateforme flottante et offrira à tous la possibilité de prendre conscience de l'urgence à laquelle nous faisons face.
Premier point d'arrêt, Eastham, ville marquée par l'entrée du canal.

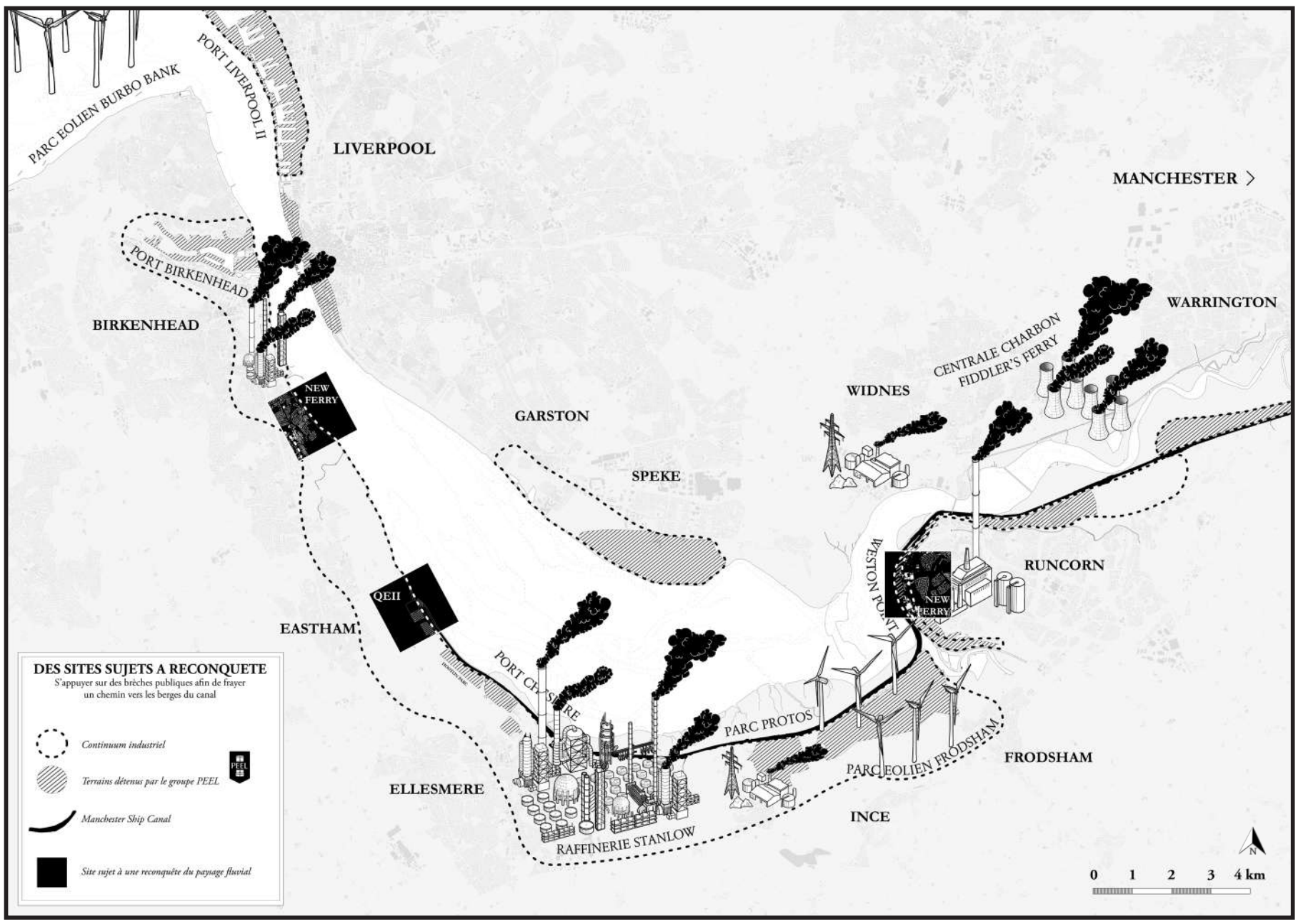


Fig.10: Sites avec un accès publique sur les berges du canal, permettant l'accueil des visiteurs sur la plateforme.

EASTHAM, FIGURE DE PROUE DU CANAL

Petite ville de 15 000 habitants, Eastham se caractérise aujourd'hui par d'immenses cités résidentielles tournant le dos à l'estuaire de la Mersey et se développant vers les terres agricoles. Pour cause, ce continuum industriel bloquant toute interaction possible entre la ville et son paysage fluvial.

Comme observé précédemment à plus grande échelle, Eastham comme les autres villes le long du canal, a vu son village autrefois pittoresque être relégué progressivement vers les terres, bloquant ainsi toute possible interaction avec l'estuaire de la Mersey ou avec le canal.

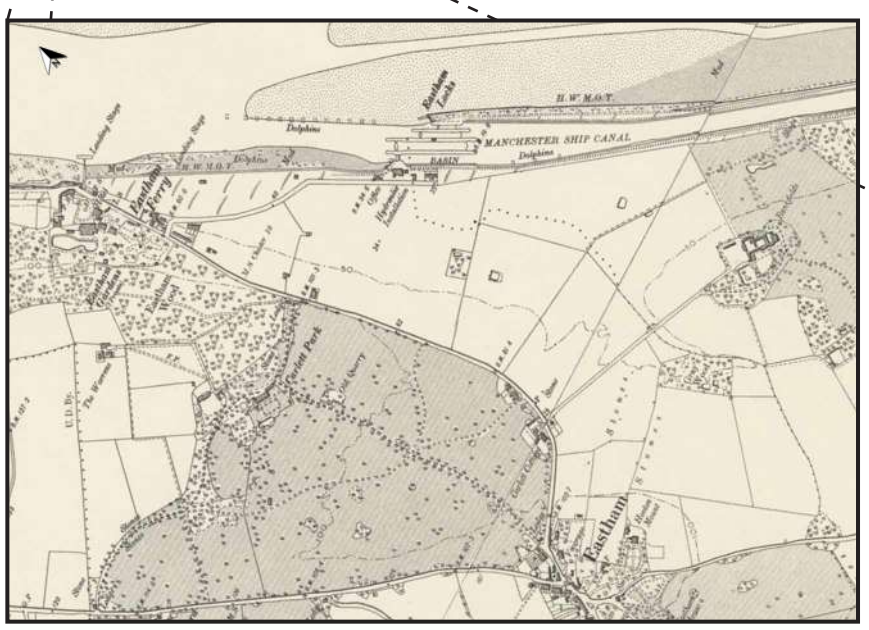


Fig.11: Carte du village d'Eastham, entrée du canal, **1899**.

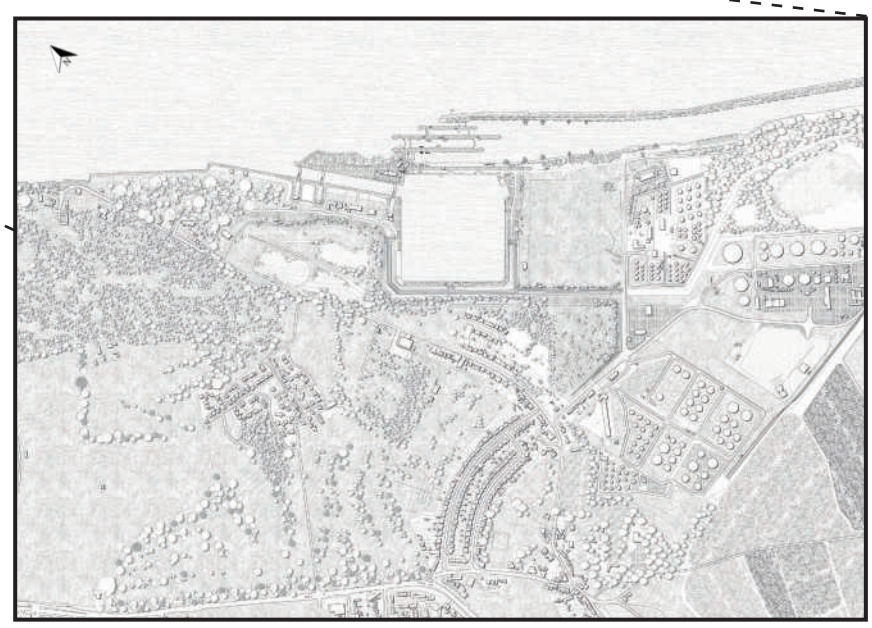


Fig.12: Carte de l'entrée du canal, **2020**.

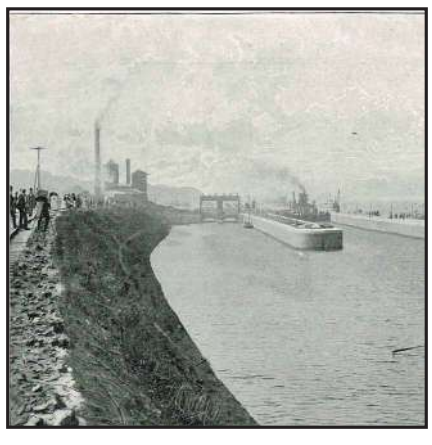


Fig.13: Village d'Eastham encore ouvert sur les berges, **1900**.

Fig.14: Berges privatisées par le Dock Queen Elizabeth II, **2019**.

La ville connaît un nouveau bouleversement dans les années 50, avec la construction d'une nouvelle infrastructure portuaire, le **Dock Queen Elizabeth II**. Ce bassin de 8,5ha est conçu pour acheminer le pétrole vers la raffinerie de Stanlow située à quelques kilomètres à l'Est. Cette nouvelle infrastructure amplifie encore une fois la privatisation des berges réquisitionnées pour la logistique pétrolière.

Aujourd'hui, les rivages de l'entrée du canal n'ont pas beaucoup évolué. Cependant, le contexte économique induit à une reconsidération profonde de ce site, qui apparaît donc comme un lieu stratégique pour la reconquête des berges par les habitants.

Depuis la construction du dock en 1955, la taille des pétroliers a considérablement augmenté. Cependant, les écluses du dock ont été dimensionnées pour supporter des pétroliers de 30 000 tonnes maximum. Alors que les pétroliers d'aujourd'hui frôlent les 200 000 tonnes, le dock est inéluctablement voué à une obsolescence proche.

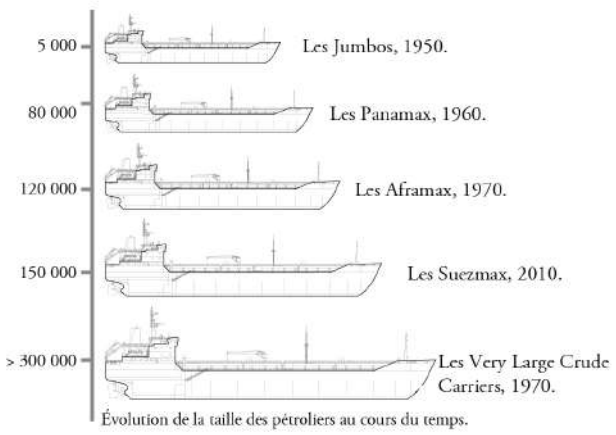


Fig.15

Il est ainsi tout à fait légitime au vu de ces paramètres de se projeter dans l'opportunité future de reconquête du dock qui pourrait devenir un espace public, impulsé par la l'activité de la plateforme flottante. Afin d'anticiper cette possible reconquête, il sera d'abord nécessaire de faire revivre ce paysage fluvial aux yeux des habitants, en imaginant dans un premier temps la plateforme coloniser les berges du canal, en s'appuyant sur la seule route publique d'Eastham conduisant aux berges.

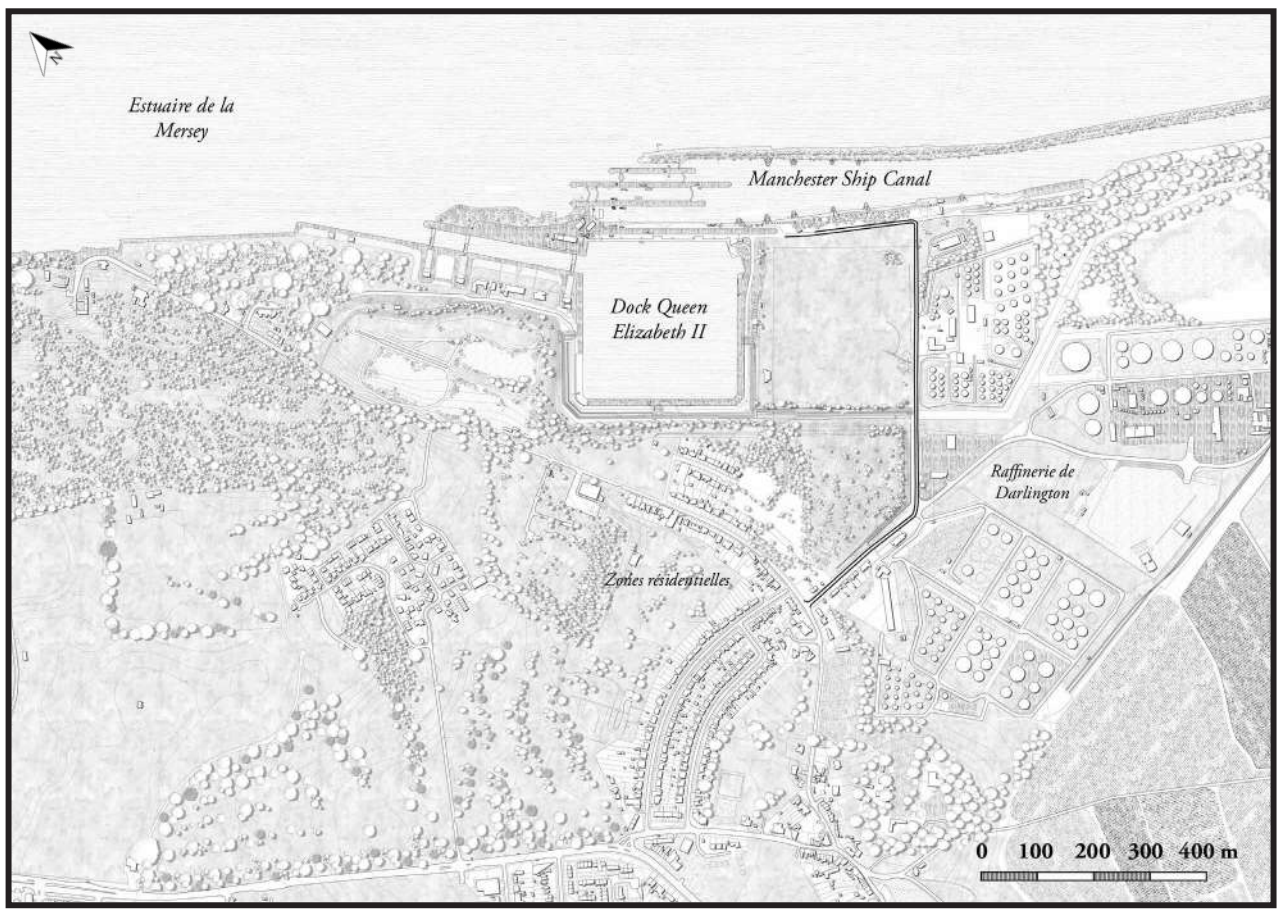


Fig.16: Carte de l'entrée du canal, **2020**.

Fig.15: Évolution des dimensionnements des pétroliers au cours du temps.

TEMPS 1 :

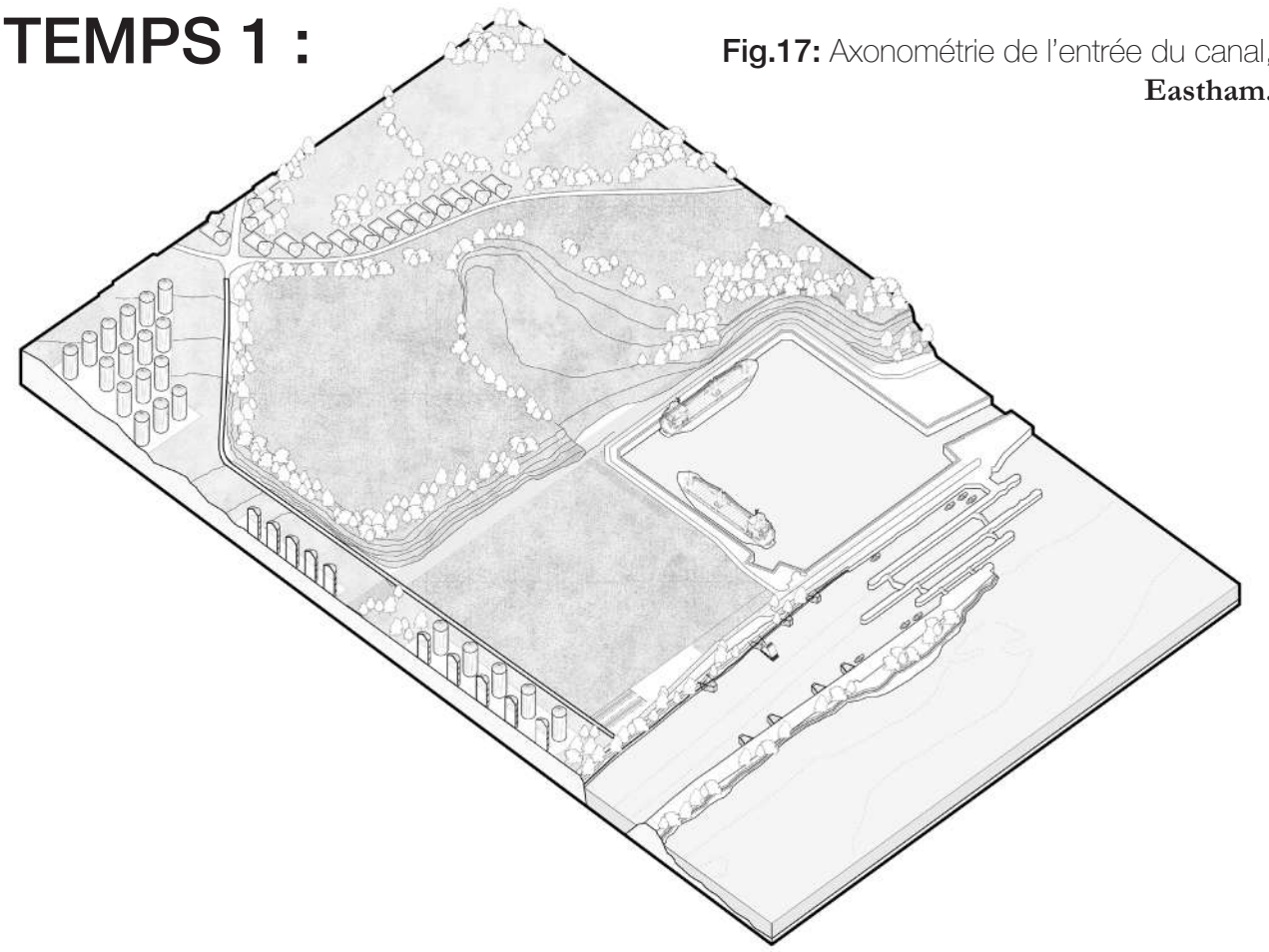


Fig.17: Axonométrie de l'entrée du canal, **Eastham.**

TEMPS 1 :

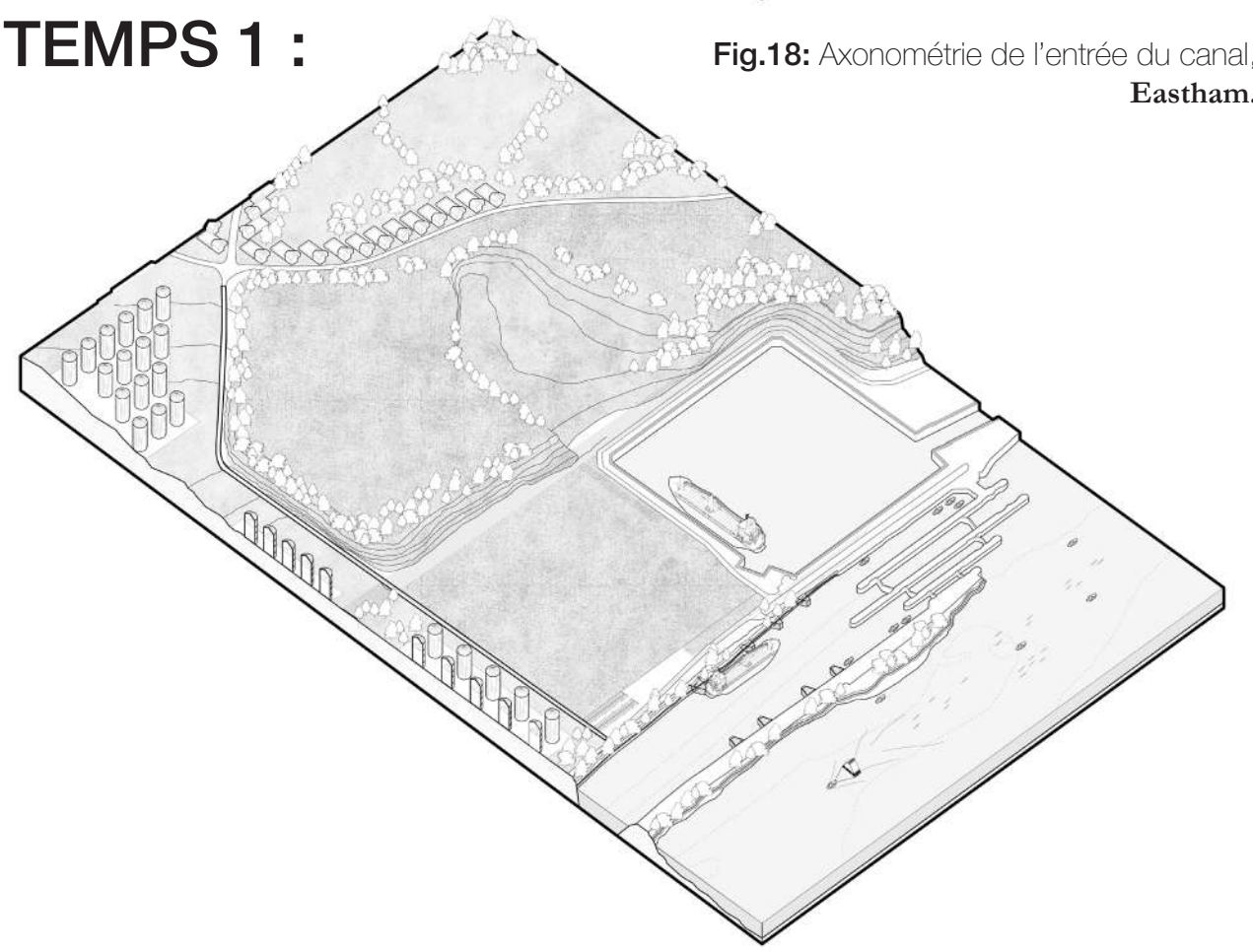


Fig.18: Axonométrie de l'entrée du canal, **Eastham.**

TEMPS 2 :

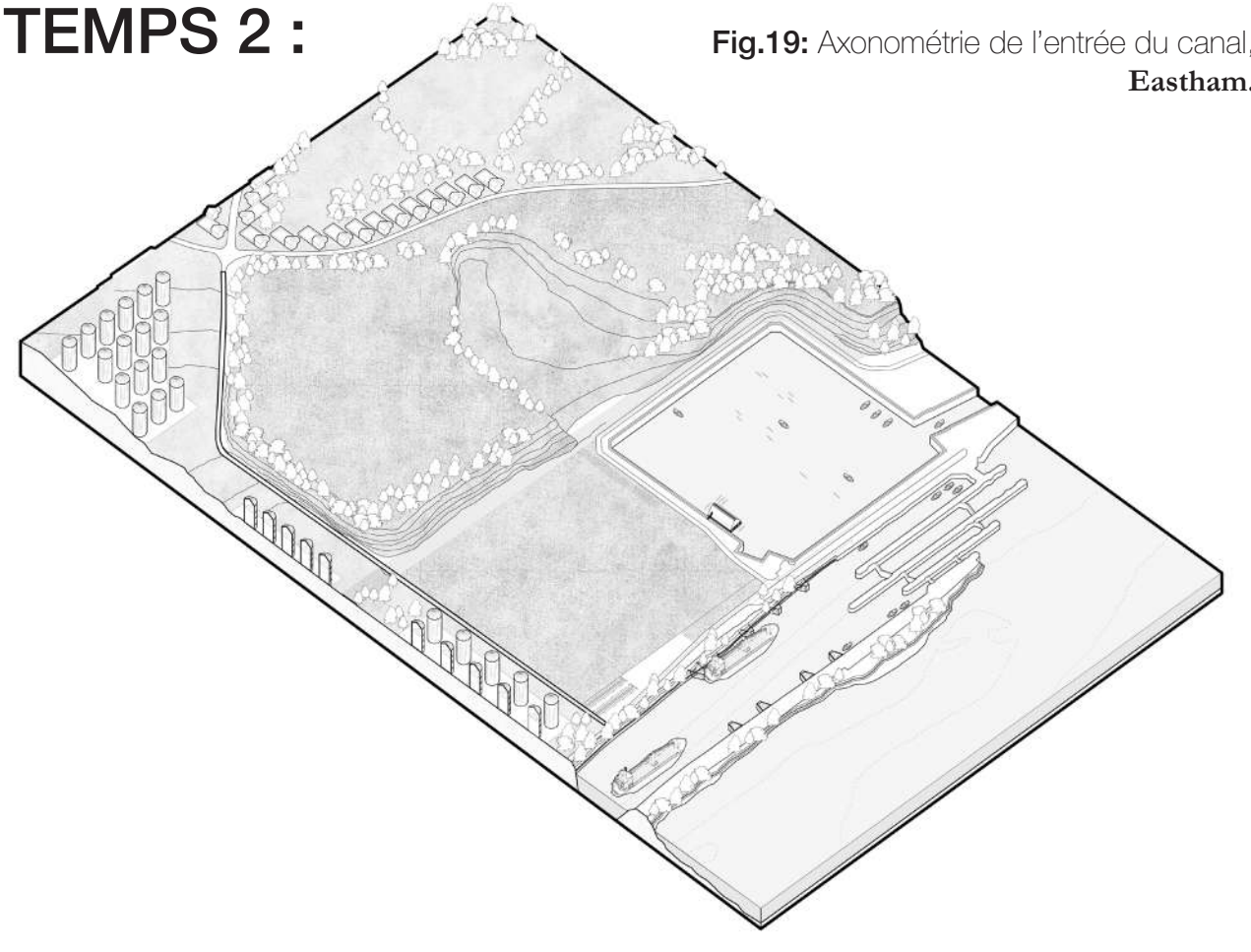


Fig.19: Axonométrie de l'entrée du canal, **Eastham.**

TEMPS 1 : *Reconquête des berges du canal*

La première intervention prend place dans le contexte actuel. La plateforme flottante s'appuie sur une route publique donnant accès aux berges du canal. S'appuyer sur cette brèche permettra dans un premier temps de redonner la considération du paysage fluviale aux habitants. Entre le dock et la raffinerie de Darlington, les habitants sont plongés dans un paysage insaisissable tant ses échelles paraissent sur-dimensionnées.

TEMPS 1 : *Mobilité libre de la plateforme*

Dans le premier temps, la plateforme flottante pourra également voguer sur les eaux du canal et de l'estuaire, en route vers d'autres brèches publiques. La plateforme tractée par bateau ira ainsi s'amarrer ponctuellement sur des berges sujettes à reconquête. Les dimensionnements de la base de la plateforme lui permettront de passer dans toutes les écluses du Manchester Ship Canal, sans soucis de taille.

TEMPS 2 : *Reconquête d'espaces obsolètes*

En supposant que le Dock Queen Elizabeth II devienne obsolète dans un futur proche, on imagine qu'il puisse devenir support de réappropriation publique. Au vu de l'échelle de cette infrastructure portuaire, il est possible d'envisager l'extension de la plateforme flottante dans un temps futur. Cette extension permettrait de répondre à l'échelle monumentale du dock tout en donnant au site une ampleur métropolitaine. L'extension permettrait effectivement la multiplication des usages et pourrait apparaître comme un attrait touristique dans la région. Au même titre que le dock Queen Elizabeth II, on retrouve le long du canal une grande quantité d'infrastructures portuaires bientôt obsolètes, où la plateforme pourrait être susceptible de s'amarrer.

TEMPS 1 : *Reconquête des berges du canal*

Dans ce premier temps, la plateforme s'appuie sur les installations déjà existantes pour assurer l'accès publique. L'entrée en point haut est assurée par un ponton rétractable. Les ponts d'amarrage existant donnent accès au point haut de la plateforme, dont on distingue l'entrée sur la première élévation de la page suivante.

Un accès par le bas est également possible en empruntant les escaliers menant au point bas. Ces deux niveaux d'entrée permettent à la plateforme de s'adapter à tout type d'infrastructure portuaire et donc lui donnent la possibilité de s'amarrer librement dans divers contextes.

TEMPS 2 : *Reconquête d'espaces obsolètes*

Même si il est hypothétique de prévoir dans un temps T l'obsolescence du dock Queen Elizabeth II, il est opportun d'imaginer sa reconversion publique. L'accès se fera cette fois-ci uniquement depuis le point haut. Au delà de cette coupe contextualisée, la coupe montre que la plateforme pourra s'implanter sur d'autres docks déjà obsolètes ou voués à la même obsolescence.

Enfin, si la plateforme est amenée à rencontrer une forte mobilisation citoyenne, il sera possible d'imaginer son extension dans un temps futur afin de multiplier les espaces disponibles ainsi que les usages.

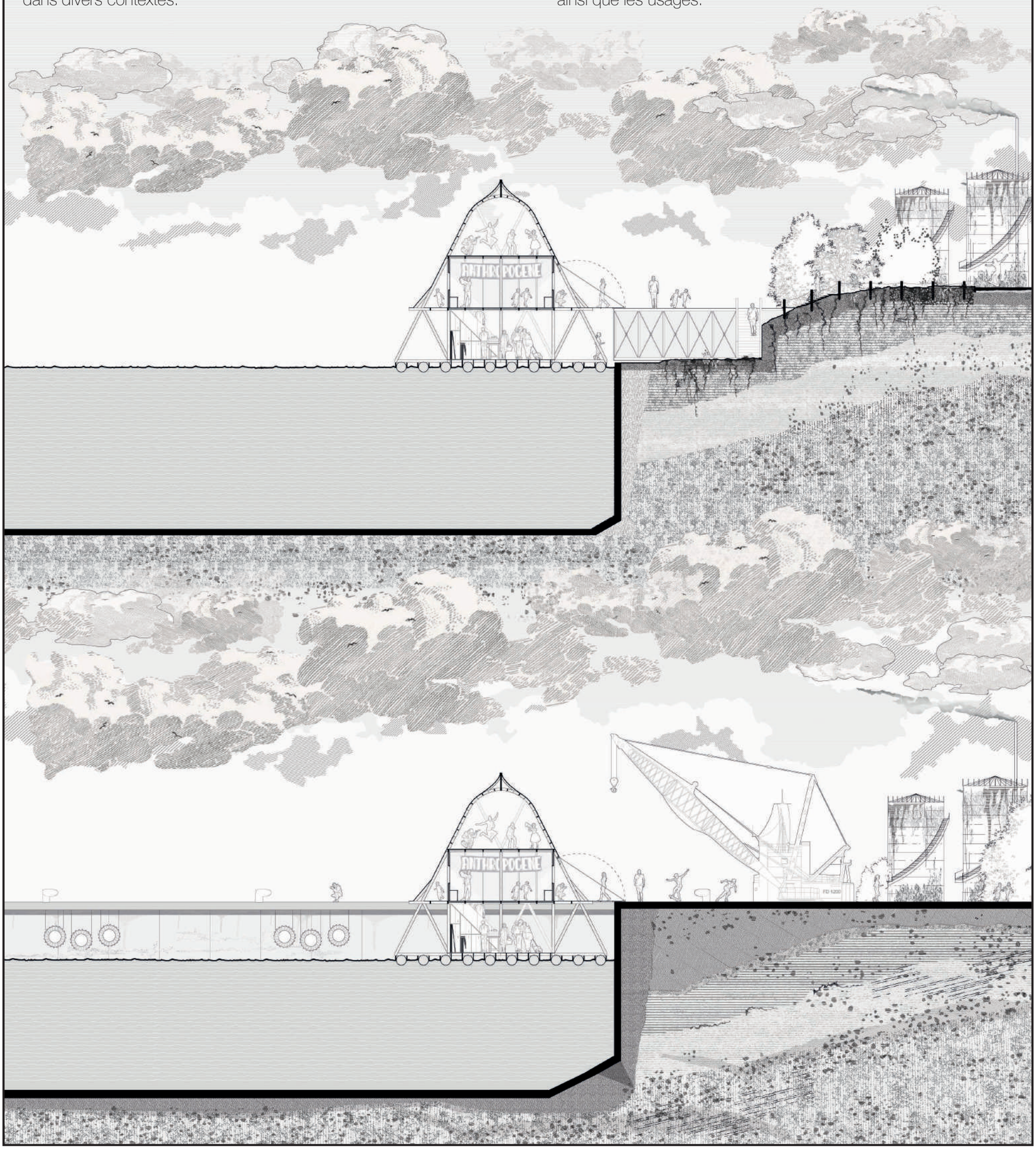
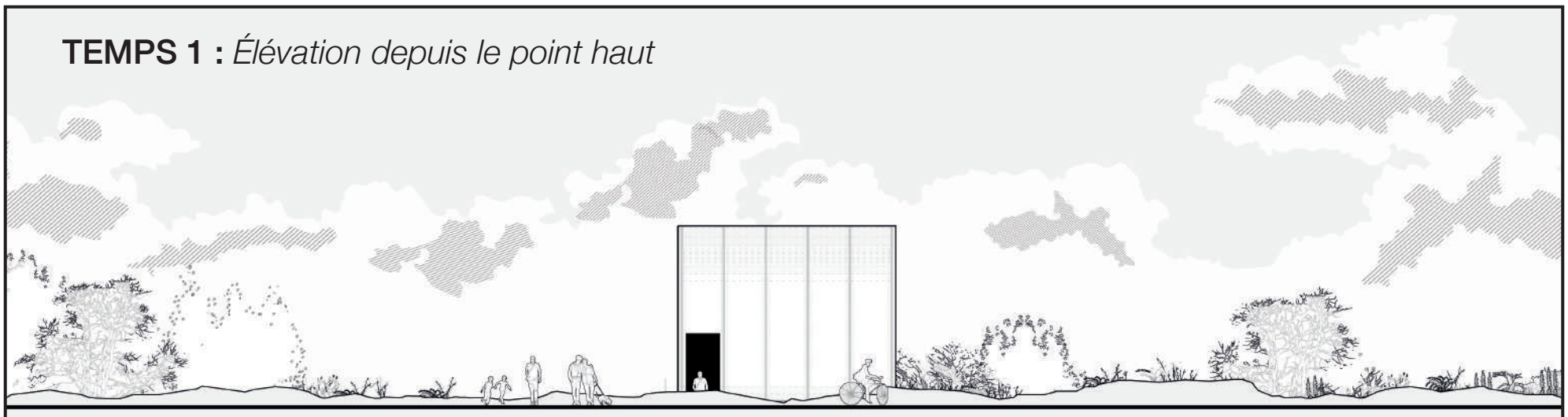
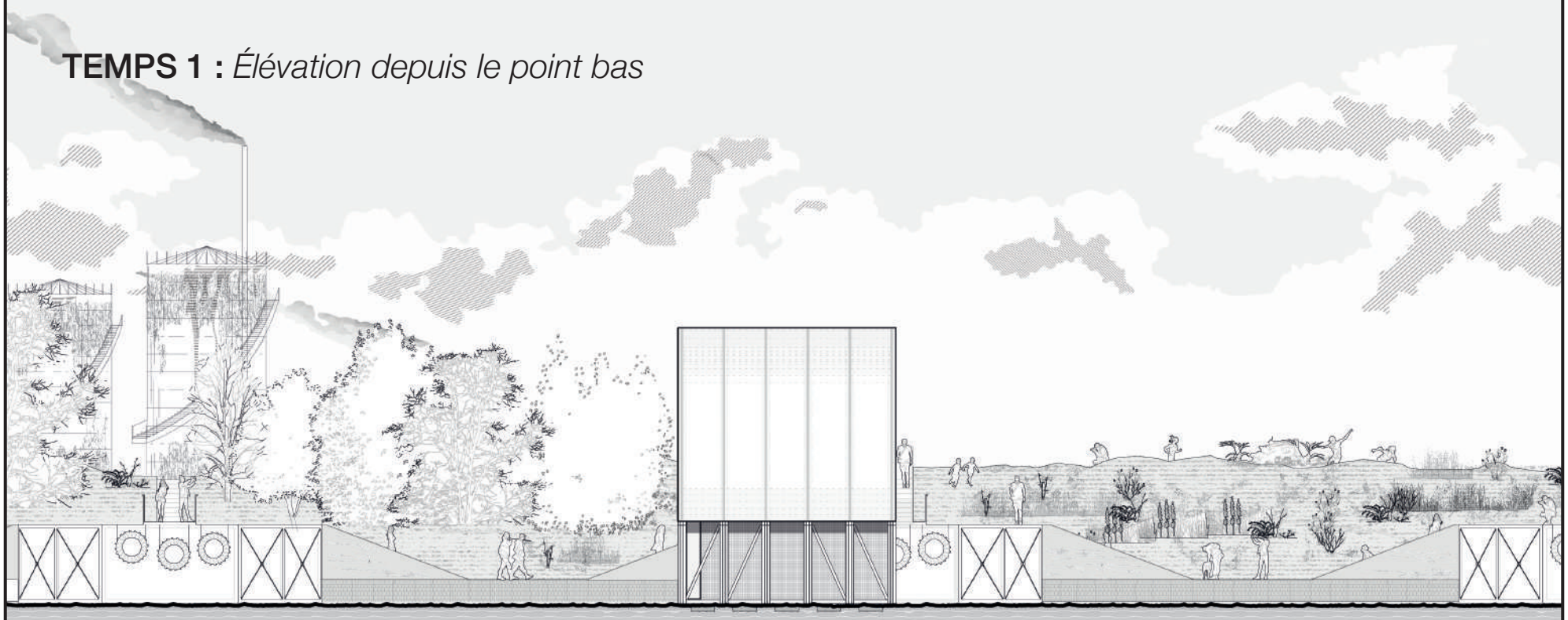


Fig.20: Coupes contextualisées, berges du MSC et Dock QE II, **Eastham**.
1:200

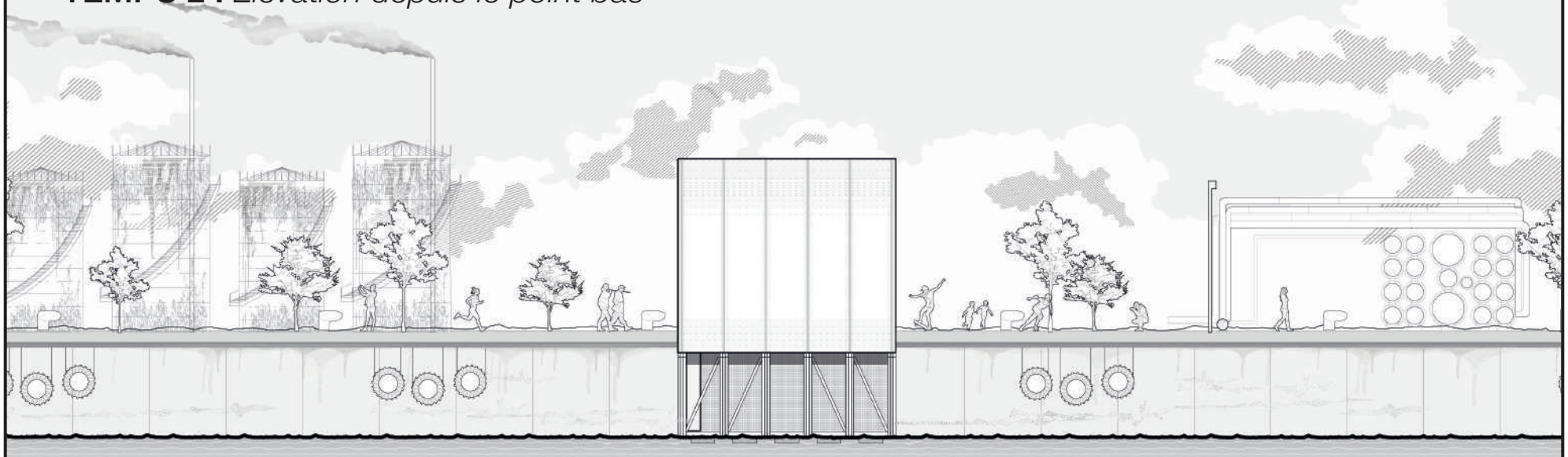
TEMPS 1 : *Élévation depuis le point haut*



TEMPS 1 : *Élévation depuis le point bas*



TEMPS 2 : *Élévation depuis le point bas*



TEMPS 2 : *Possible extension de la plateforme*

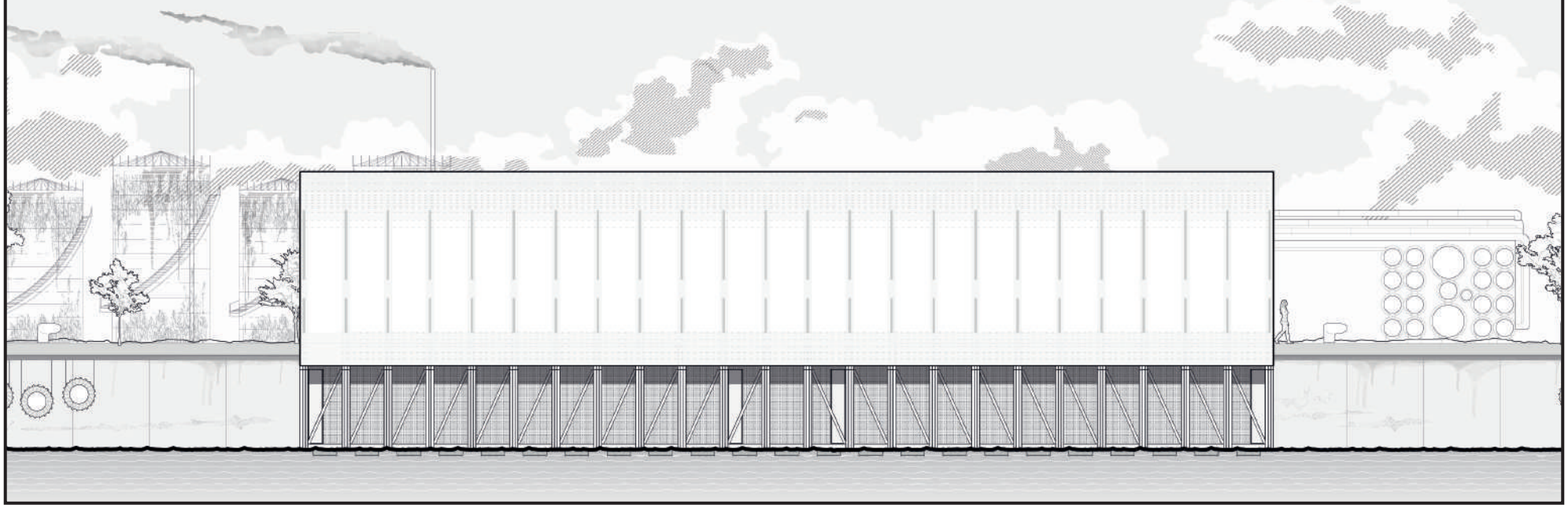


Fig.21: Élevations, berges du MSC et Dock QE II, **Eastham**.
1:200

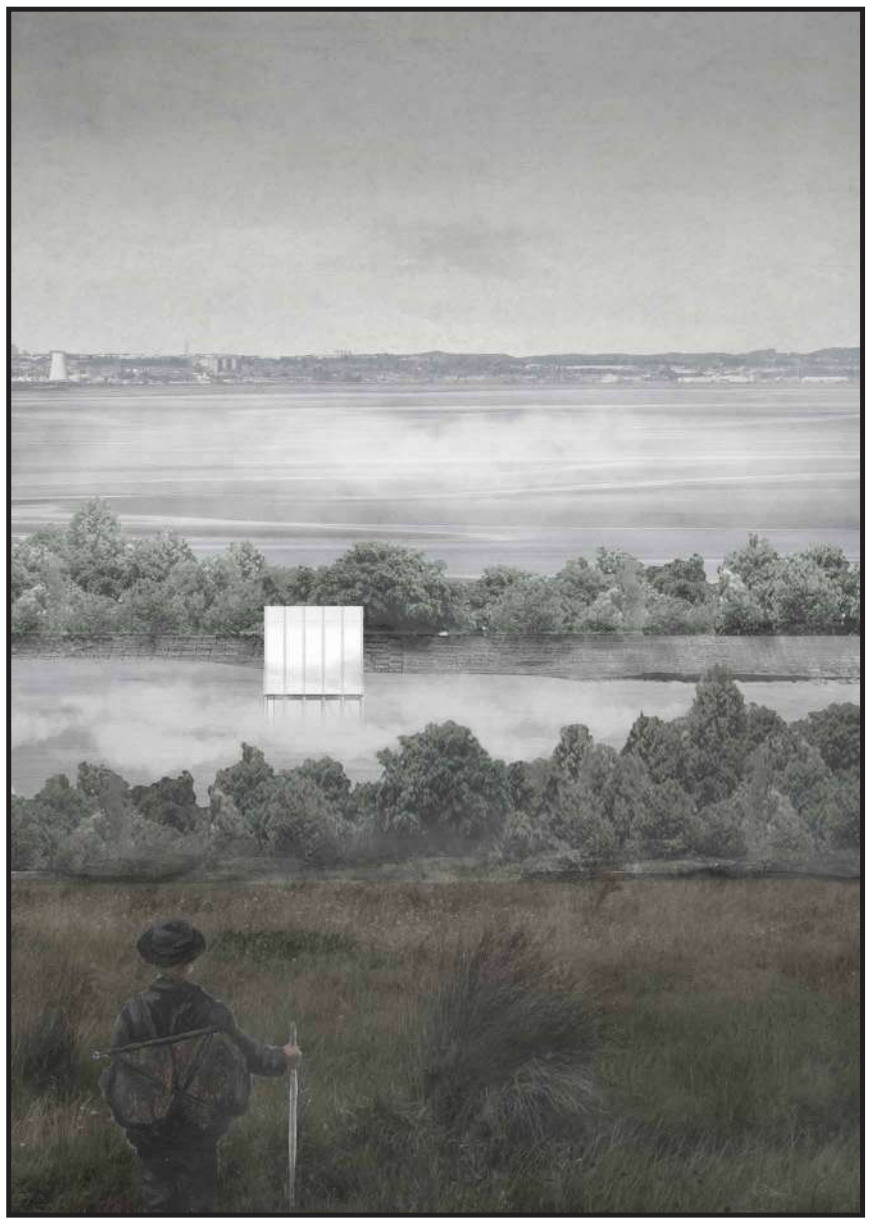


Fig.22: L'édifice comme figure de proue dans le paysage, **Eastham**.

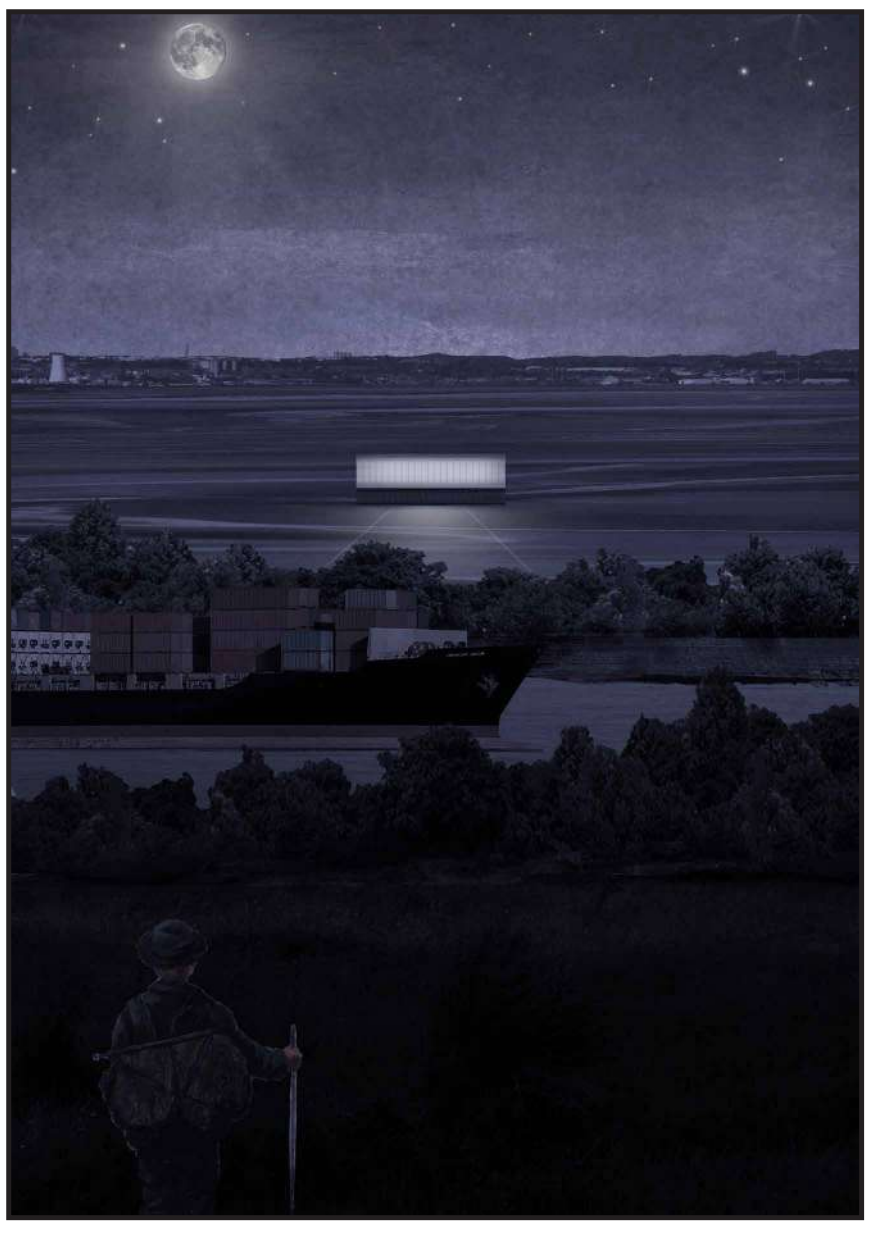


Fig.23: Un objet venant trancher dans le grand paysage de la **Mersey.**.

Dans un site où les infrastructures industrialo-portuaires sont totalement hors d'échelle, il convient de rendre remarquable l'édifice flottant, par sa taille et par sa forme.

Afin de créer un signal fort dans le grand paysage de la Mersey, l'idée est donc d'imaginer une plateforme venant concurrencer l'échelle monumentale des industries et des grandes étendues du fleuve et du canal.

Pour créer ce signal au lointain, une membrane textile vient envelopper une structure en bois massif. Cette couverture vient donc se démarquer dans ce vaste paysage industriel. La contrainte de légèreté nécessaire au bon flottement de la base a mené vers une membrane textile très légère, donnant malgré cela un caractère remarquable à l'édifice depuis le lointain.

Où qu'elle soit, la plateforme signalera sa présence dans le grand paysage, ce qui facilitera l'accès vers les berges en question pour assurer la reconquête.

Ce signal incarnera la renaissance du paysage fluvial désormais accessible à tous, avec comme figure de proue la plateforme vue aux yeux de tous comme un objet militant alertant de l'urgence climatique.

Au vu des contraintes de surface de 50m² maximum, il apparaît très complexe de concevoir un édifice de grande hauteur faisant signal. Par ailleurs, la hauteur souhaitée est d'autant plus complexe puisqu'il faut d'un autre côté assurer la bonne flottaison de la plateforme. Plus l'édifice sera haut et moins il sera stable. Le but est alors d'arriver à faire signal, malgré les contraintes présentées ci-dessus.

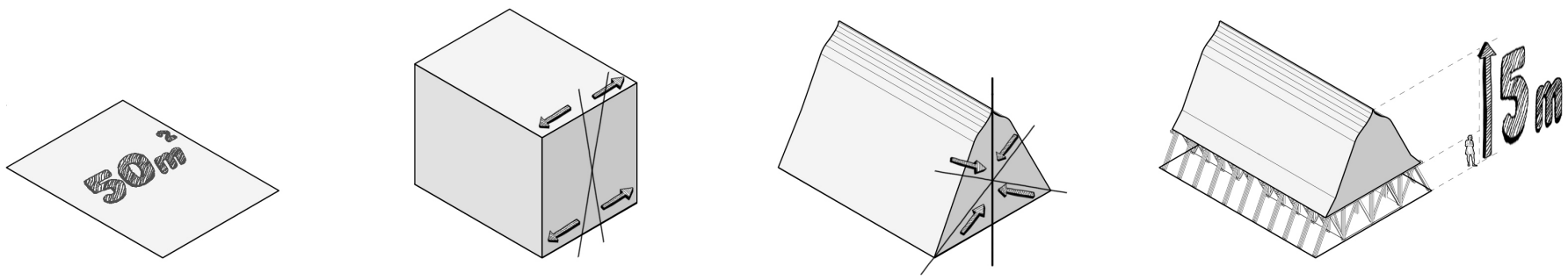


Fig.24: Schémas d'intentions

Un îlot de 50m² maximum

Assurer la bonne flottaison

Afin d'assurer la bonne flottaison de la plateforme et ce malgré la hauteur souhaitée, il convient de trouver la forme qui assurera le plus de stabilité. Les formes parallélépipédiques ne sont pas l'idéal pour répondre aux contraintes énoncées, la stabilité ne serait pas assurée.

La forme triangulaire, idéal pour la flottaison

La forme triangulaire assure une parfaite stabilité de la plateforme. Son centre de gravité est centré, les charges se répartissent ainsi uniformément sur la base de la plateforme qui permet donc une excellente stabilité.

Problème d'échelle

Cependant, les hauteurs des niveaux ne dépassent pas 1m85 ce qui rend inaccessible la plateforme. Par ailleurs, la hauteur de l'édifice atteint seulement 5m ce qui n'est pas compatible avec la volonté de faire signal depuis le lointain.

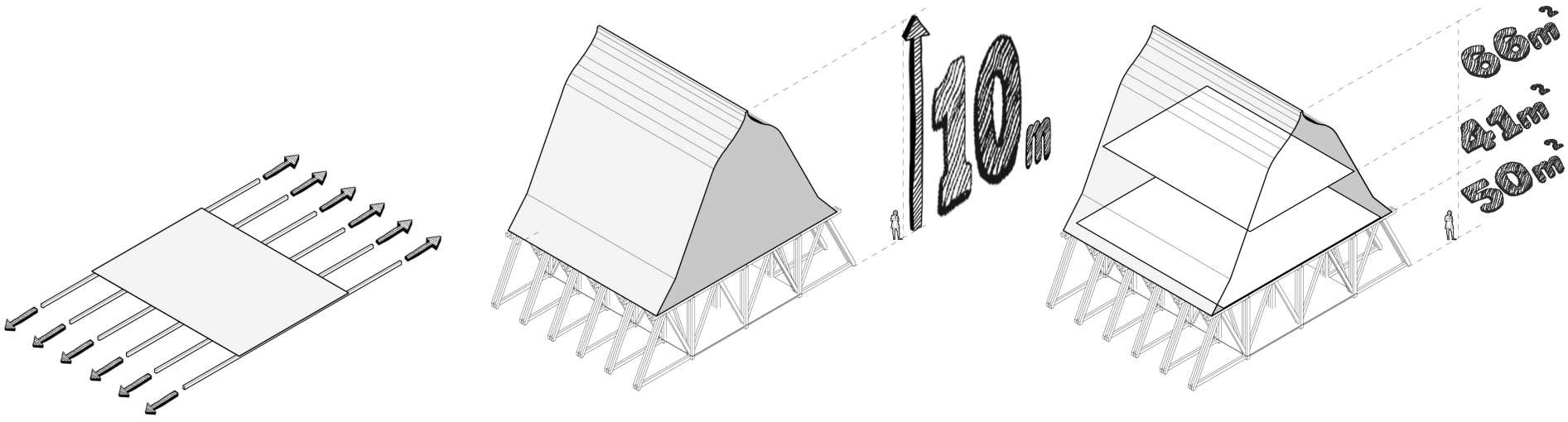


Fig.25: Schémas d'intentions

Déporter la structure vers l'éxterieur

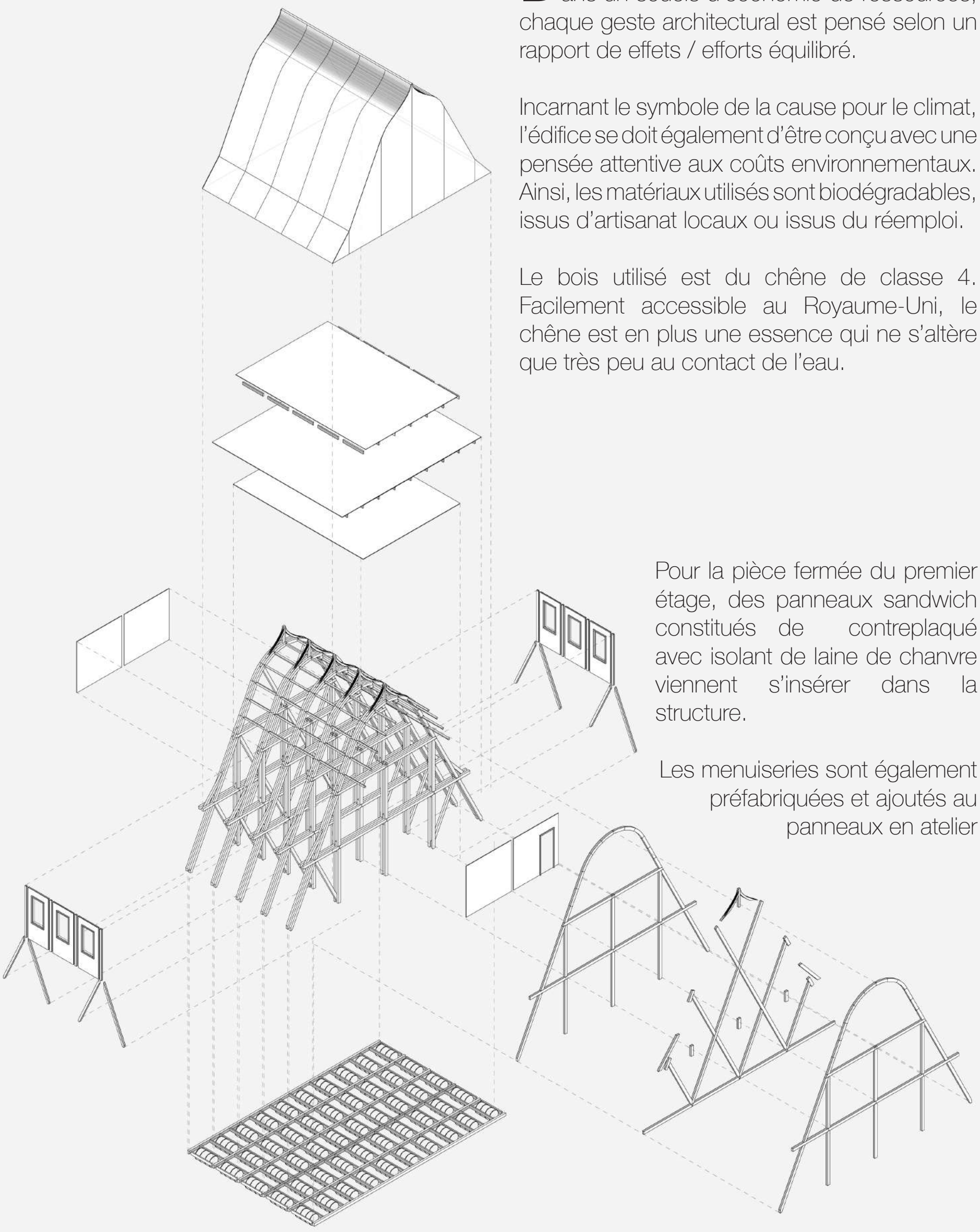
L'idée est alors de déployer la structure vers l'éxterieur. Ce geste permet d'augmenter l'échelle de l'édifice tout en dégageant les espaces intérieurs de la structure. Par ailleurs il permet également de gagner en stabilité.

Une plateforme de 10m de hauteur

Déporter la structure vers l'éxterieur permet de répondre aux ambitions initiales. Avec ses 10m, la plateforme viendra ainsi trancher avec les cheminées du paysage industriel de la Mersey, et donc sera rendue visible depuis le lointain.

Multiplier les strates programmatiques

Déporter la structure vers l'éxterieur permet de donner plus d'ampleur aux espaces intérieurs. Ainsi, la hauteur de l'édifice nous permet d'envisager 3 niveaux, qui permettent donc de multiplier les usages. **157m²** sont ainsi rendus disponibles pour les visiteurs.



Dans un soucis d'économie de ressources, chaque geste architectural est pensé selon un rapport de effets / efforts équilibré.

Incarnant le symbole de la cause pour le climat, l'édifice se doit également d'être conçu avec une pensée attentive aux coûts environnementaux. Ainsi, les matériaux utilisés sont biodégradables, issus d'artisanat locaux ou issus du réemploi.

Le bois utilisé est du chêne de classe 4. Facilement accessible au Royaume-Uni, le chêne est en plus une essence qui ne s'altère que très peu au contact de l'eau.

Pour la pièce fermée du premier étage, des panneaux sandwich constitués de contreplaqué avec isolant de laine de chanvre viennent s'insérer dans la structure.

Les menuiseries sont également préfabriquées et ajoutés au panneaux en atelier

Pour assurer la flottaison de la plateforme, **50 barils de 200L** sont intégrés dans les solives du plancher de rez de chaussée. Ces barils, issus du réemploi pourront-être réutilisés pour un autre usage une fois le cycle de vie de l'édifice terminé.

Fig.26: Axonométrie éclatée

Afin d'assurer la bonne flottaison de l'édifice, il convient de choisir des matériaux légers. Ainsi le choix s'est orienté vers une membrane textile 100% recyclable. Celle-ci se décompose en laies indépendantes cousues entre elles pendant l'assemblage. Elle est encordée à la structure grâce à des œillets, similaire à ceux des voiles de bateau. La couverture laisse 90% de la lumière ce qui assure le bon éclairage de l'intérieur de l'édifice.

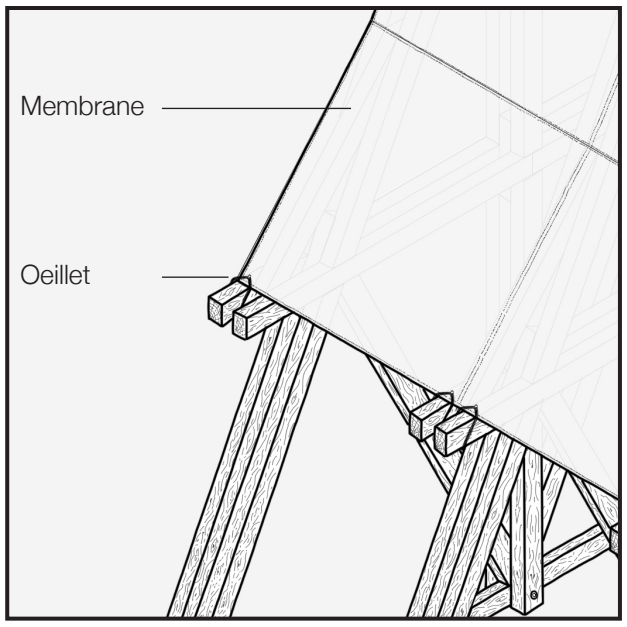


Fig.27: Fixation de la membrane à la structure

Un mode d'assemblage de poteaux et poutres moisants permet le moisement des autres éléments structurels, comme les contrefiches latérales, les pièces de contreventement transversales, longitudinales et enfin les coyaux.
Des pièces intermédiaires moisées permettent également l'empilement des poteaux en bois massif, afin d'éviter l'emploi de grandes sections de bois qui seraient en lamellé collé.

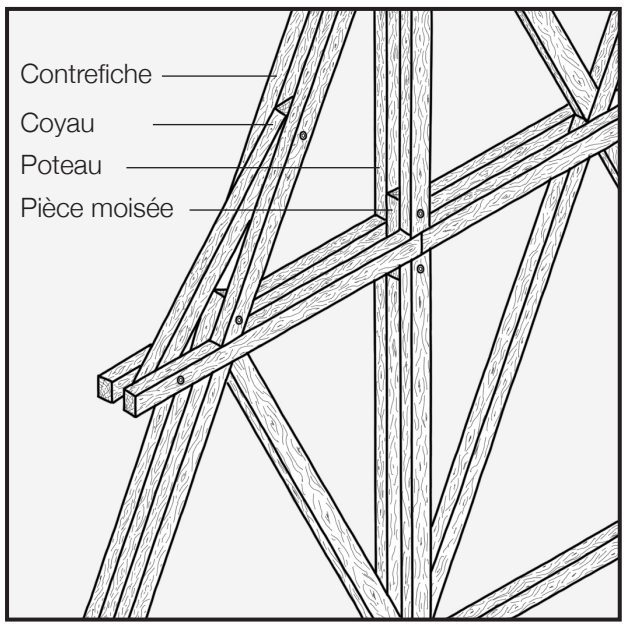


Fig.28: Structure moisé/moisant

La forme de la charpente puise sa forme dans le langage de formes des bateaux. La structure et la charpente permettent de donner au pignon l'allure d'une coque de bateau renversée. Cette charpente type «Delorme» permet de dégager les combles du dernier niveau tout en donnant à l'édifice sa forme si particulière de coque de bateau renversée. Par ailleurs, l'emploi ici de lamellé-collé est également évité grâce aux différentes pièces de l'arbalétrier.

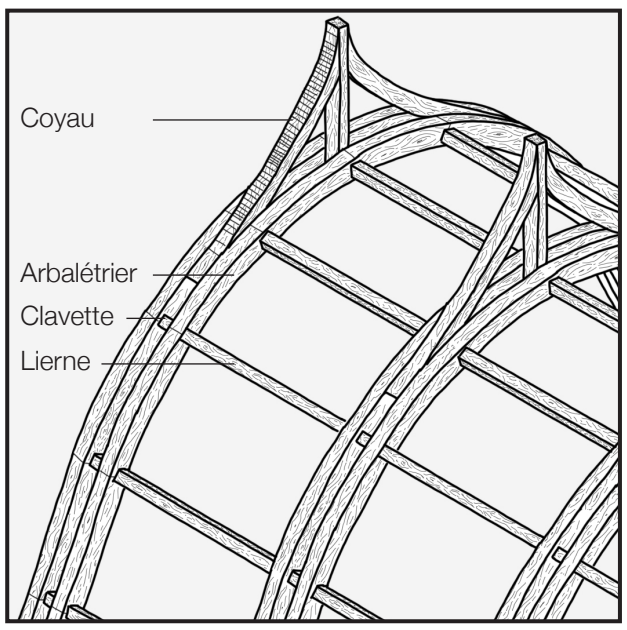


Fig.29: Charpente «Delorme»

Concernant le choix du mobilier intérieur, l'idée est de s'orienter vers du mobilier amovible offrant une possibilité d'usages variés. **20 tables, 40 tréteaux et 40 bancs** sont donc accessibles dans les divers rangements intérieurs.

Ce mobilier peut ainsi être déployé librement en fonction des évènements et de l'affluence des visiteurs.

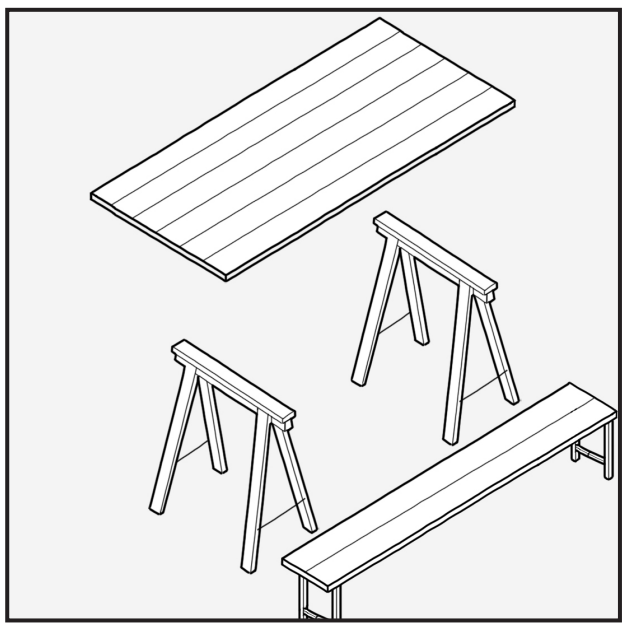
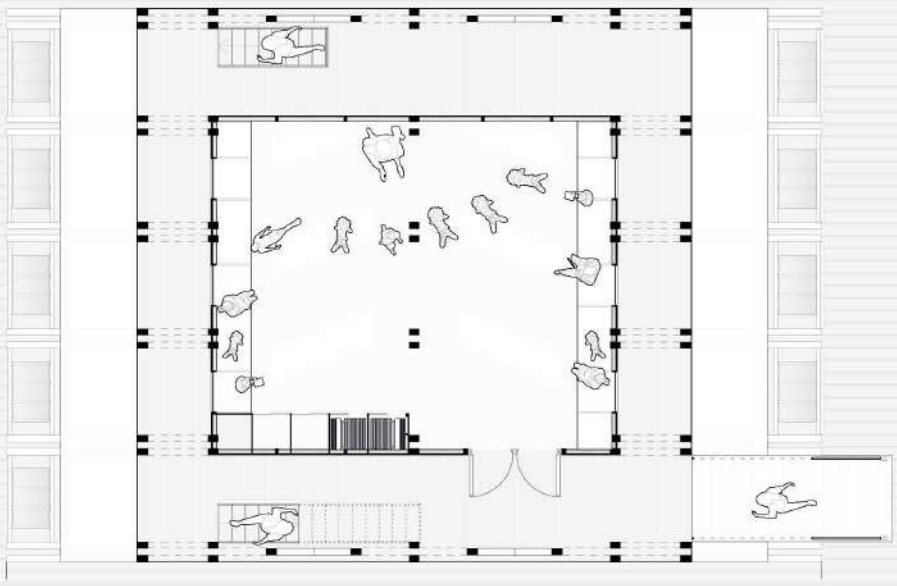


Fig.30: Mobilier amovible

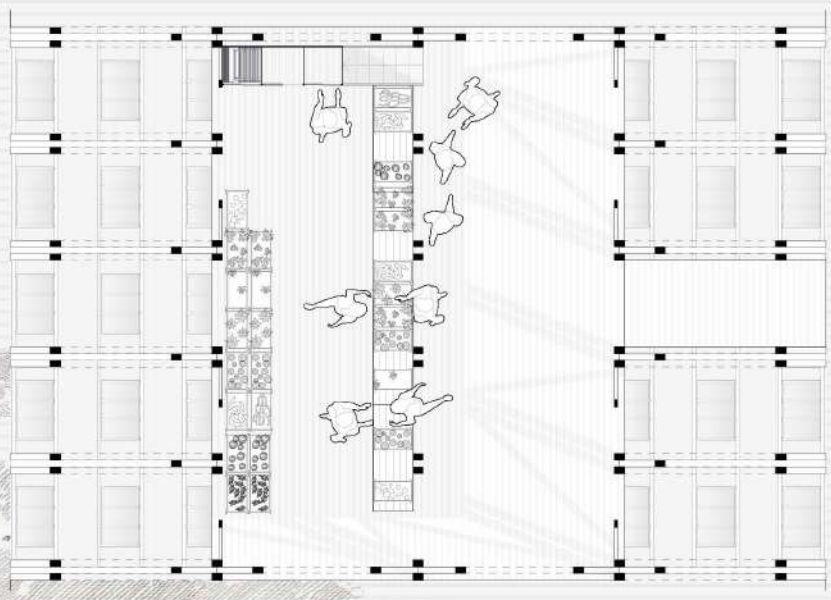
Grâce au mobilier amovible et aux 3 niveaux d'élevation, la plateforme peut accueillir divers usages.

C'est ici un marché éphémère qui prend place au rez-de-chaussée. Le mobilier accessible permet aux producteurs locaux de venir installer leur étalage le temps du marché éphémère.

Au premier étage, la pièce fermée est réquisitionnée dans le cadre d'un atelier pédagogique de sensibilisation à la nature.



PLAN R+1



PLAN RDC

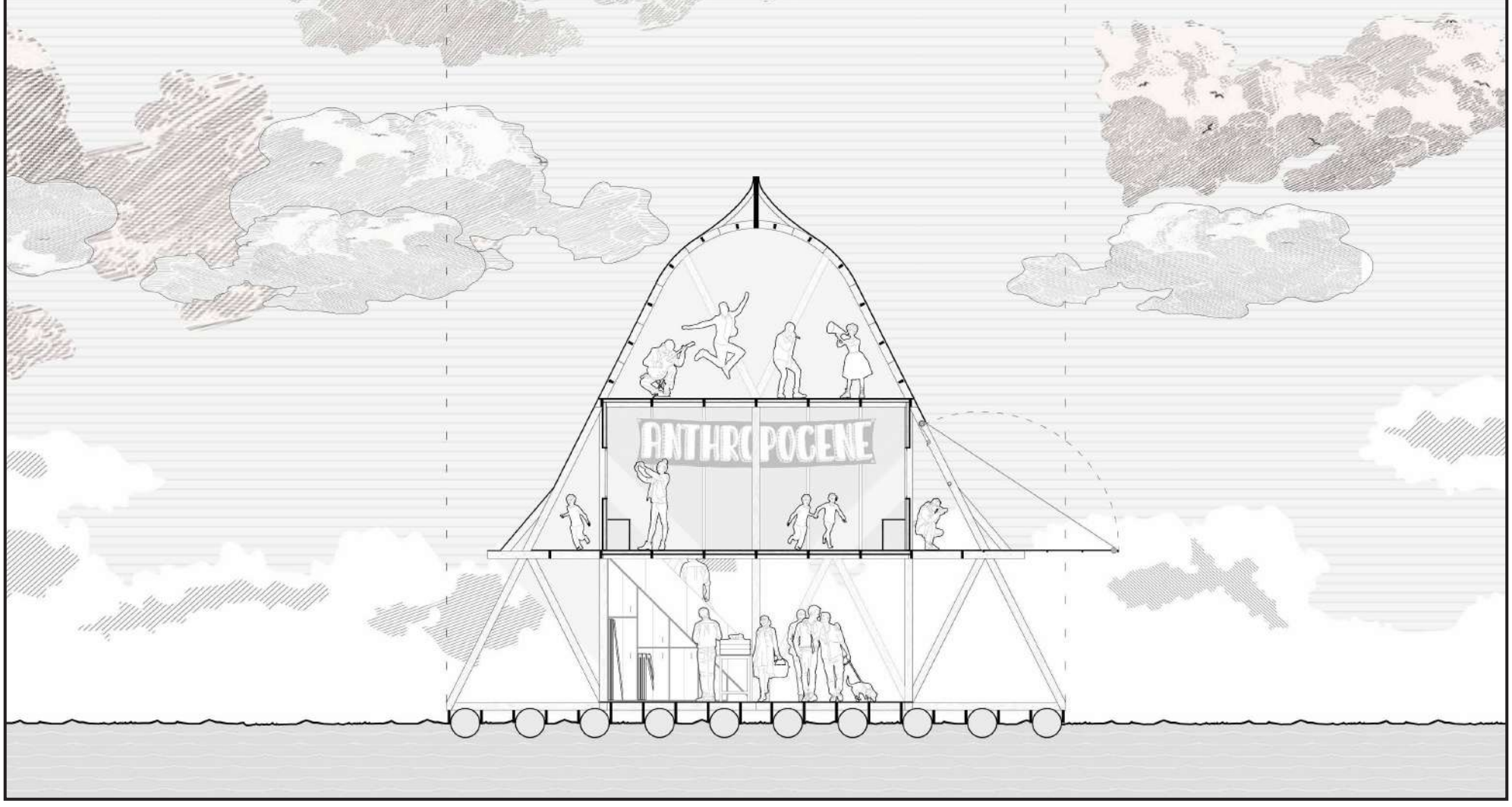
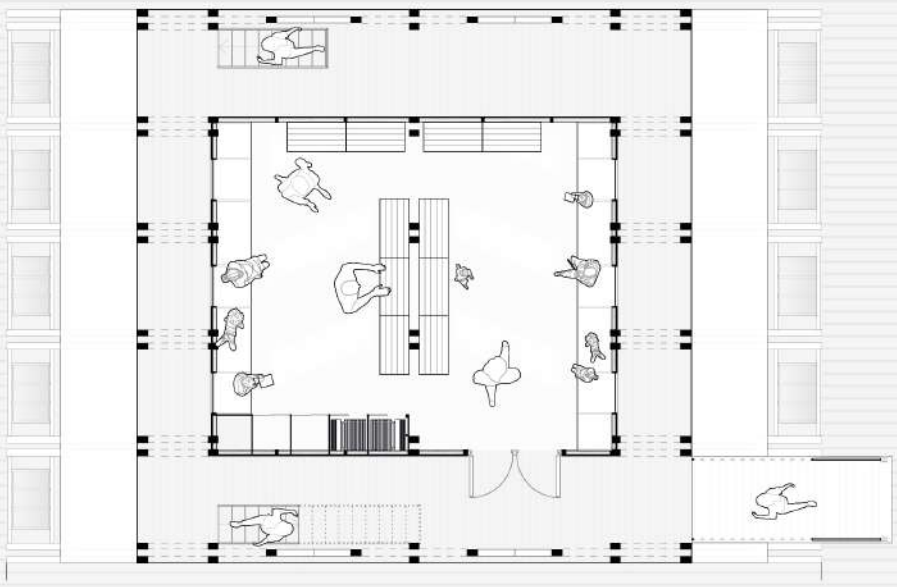
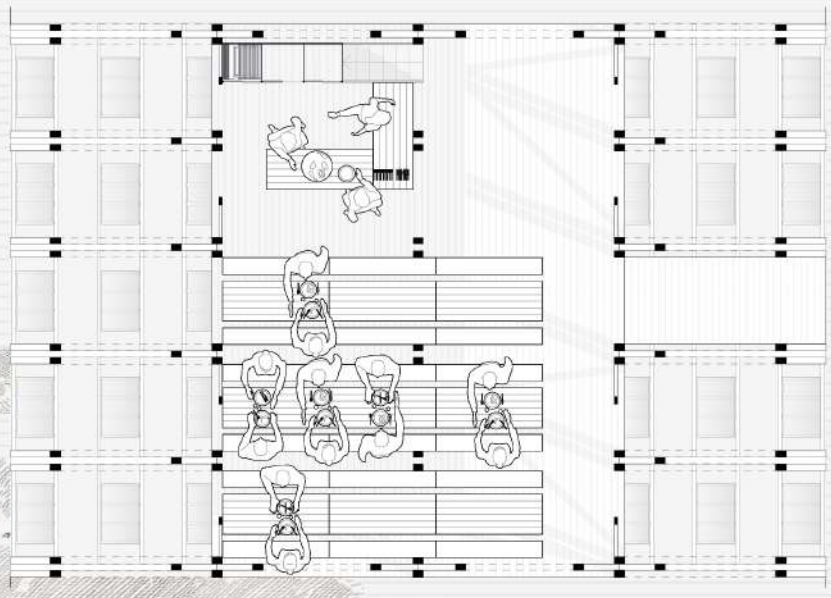


Fig.31: Plan / Coupe
1:100



PLAN R+1

Dans une autre configuration, le rez-de-chaussée pourrait également accueillir des repas caritatifs pour les personnes en difficulté.



PLAN RDC

Au premier étage, c'est cette fois-ci une exposition itinérante sur le climat qui vient prendre place. Le mobilier accessible depuis les placards permet comme au rez-de-chaussée, d'organiser l'espace intérieur selon l'usage.

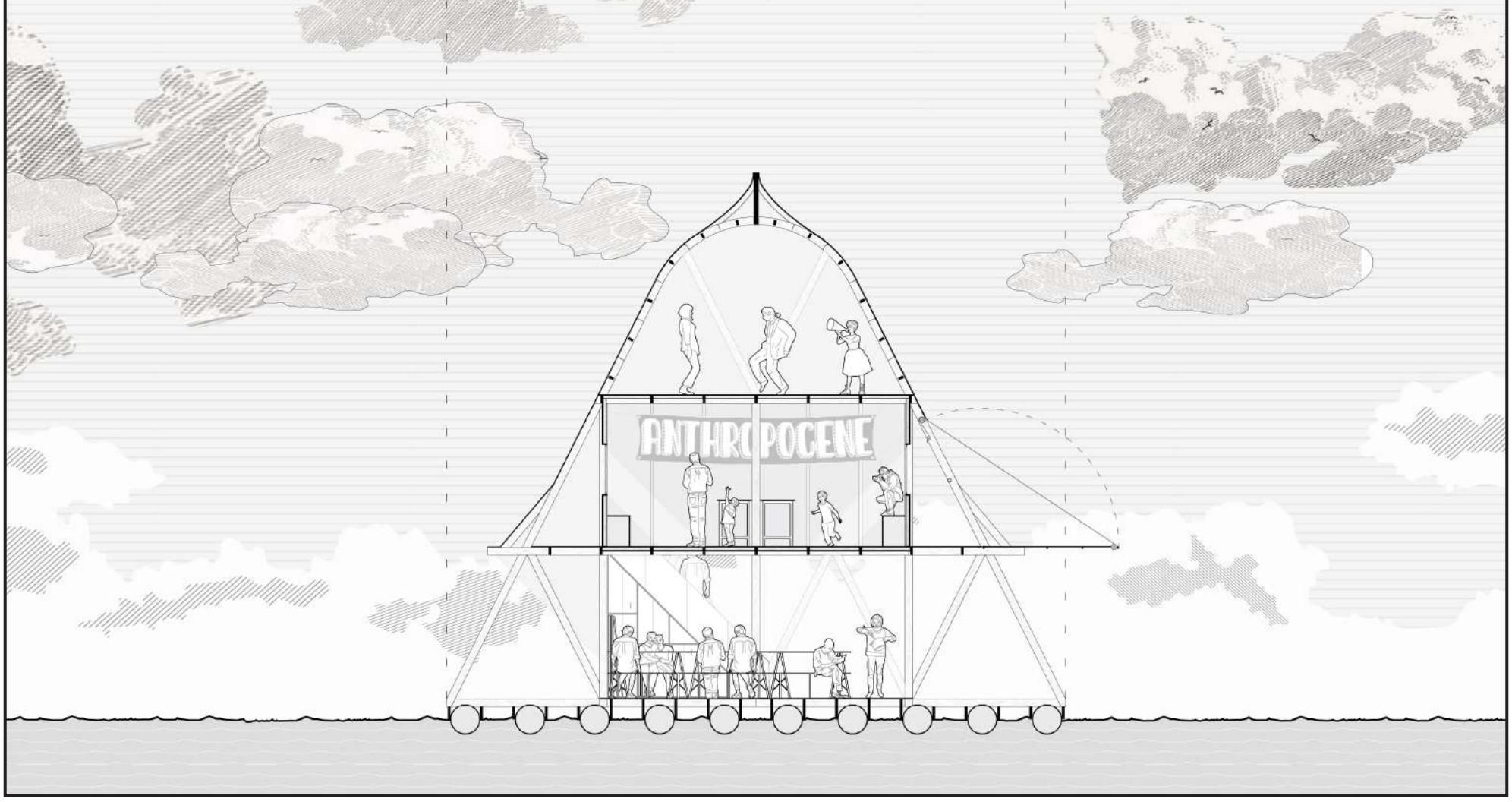


Fig.32: Plan / Coupe
1:100

Fig.33: Marché éphémère au Rdc

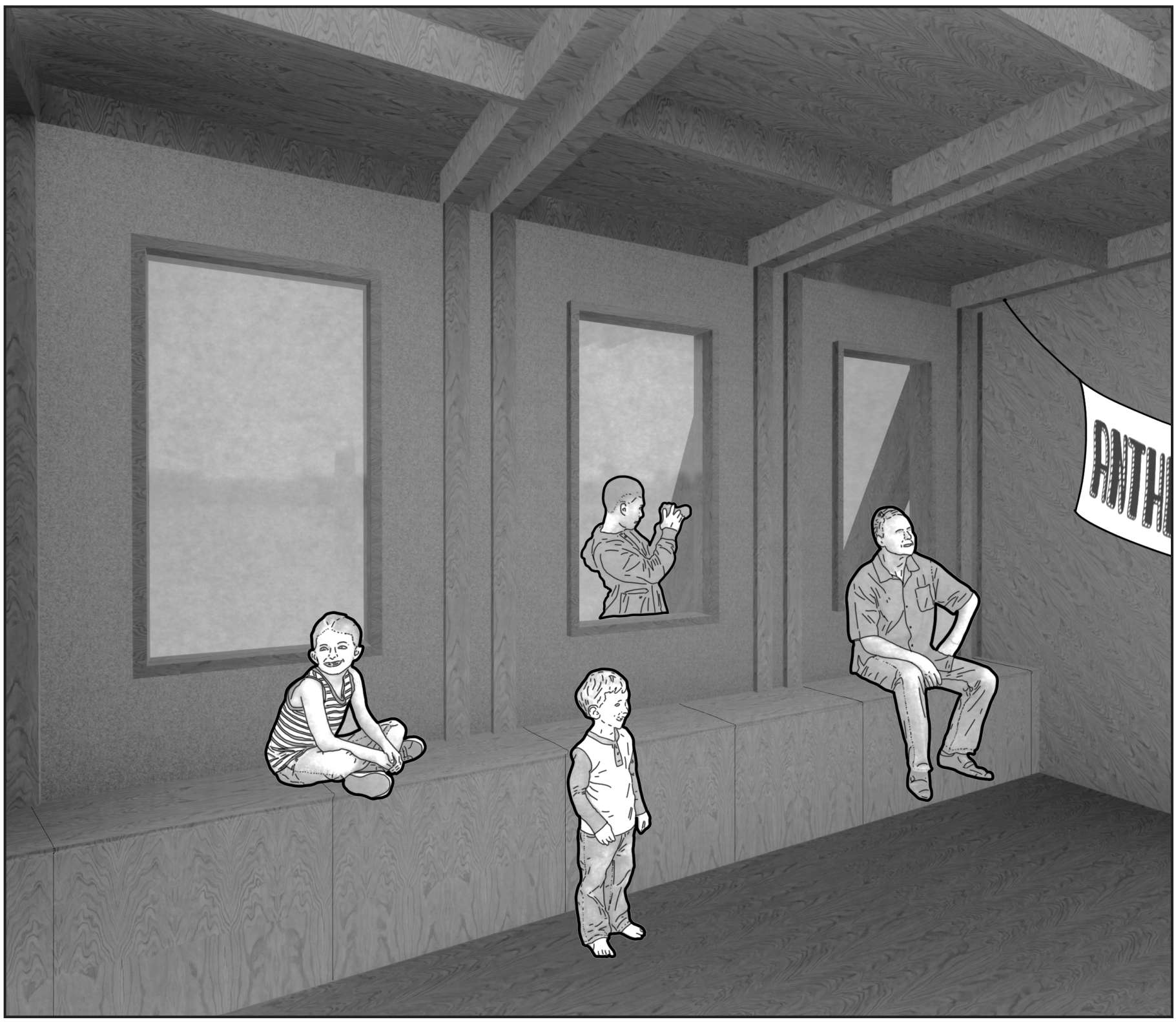


Fig.34: Atelier pédagogique au R+1

Livret confectionné entièrement avec du papier recyclé, puis relié à la main, sans additifs de colle. Imprimé avec des encres à base d’huiles végetales.