

To assemble: assembler, rassembler, réunir, monter. C'est ce programme que mettent en œuvre les Anglais d'Assemble, un jeune collectif qui révèle aux Londoniens les potentiels des délaissés urbains contemporains. La vingtaine juste passée, ces architectes regardent la modernité sans culpabilité, mêlant architecture et action, testant la ville et la liberté, l'identité et les limites. Dans le Londres post-émeutes, zoom sur ces acteurs constructeurs de cinémas bruts et provisoires, Cineroleum en 2010 et Folly for a Flyover en 2011.

ASSEMBLE

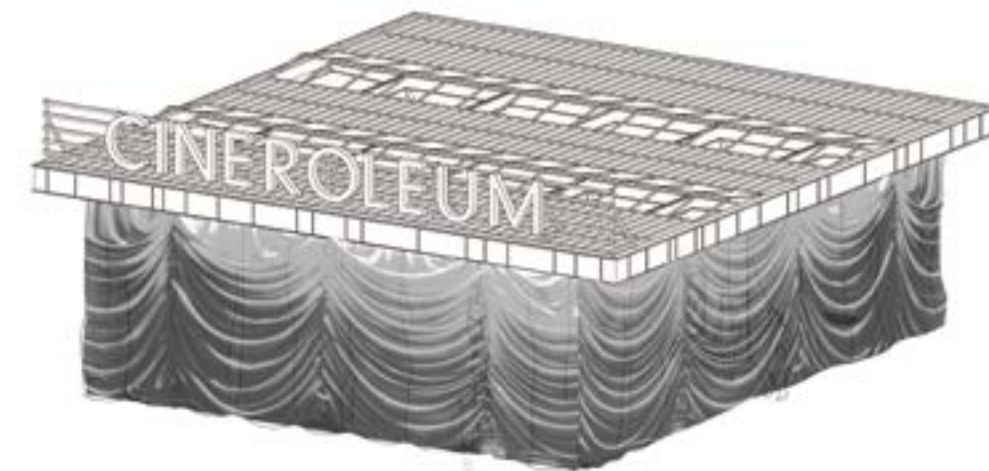
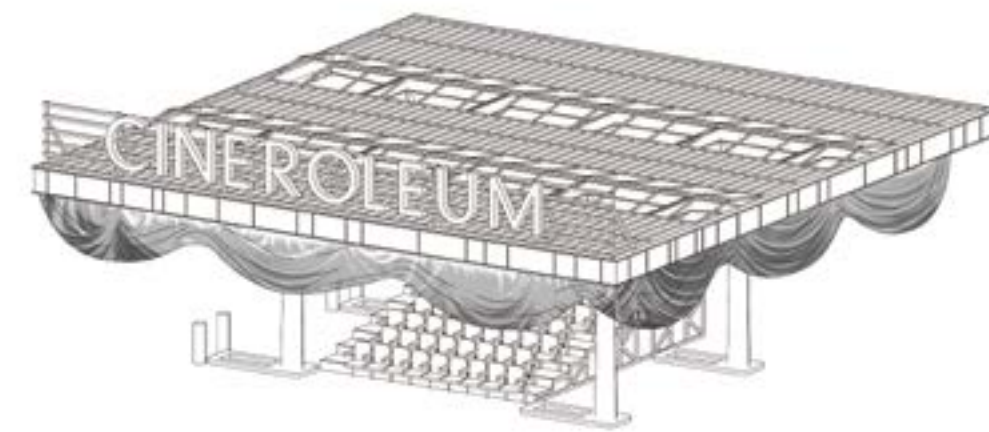
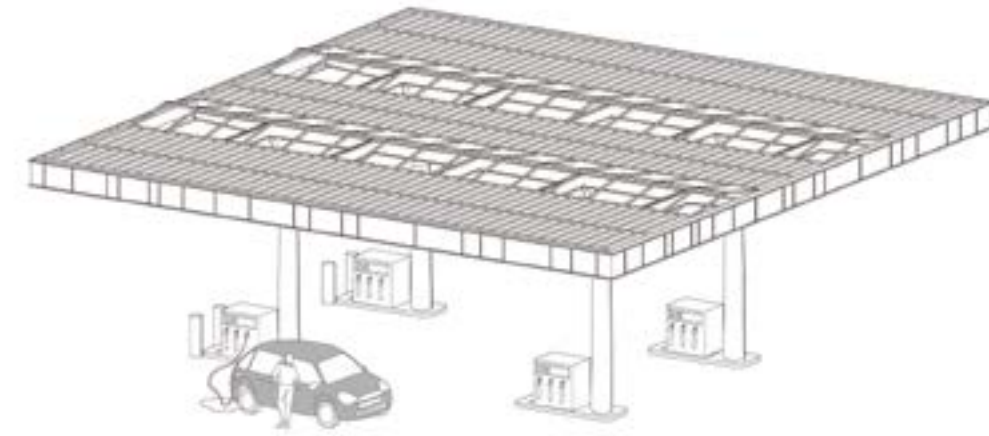
To assemble: to bring together, to fit together the parts of. Assemble is a group of young English architects who see the potential of derelict contemporary urban sites and reveal it to their fellow Londoners. All in their early twenties, these architects have a guilt-free outlook on modernity that mixes architecture and action and puts the city, its freedom, its identity and its limits to the test. Here, in post-riot London, we take a closer look at a group of people who built two rough and temporary cinemas, Cineroleum in 2010 and Folly for a Flyover in 2011.

Pour tout bagage, ils ont 20 ans et l'engagement des militants. Durant l'été 2010, une quinzaine de jeunes diplômés de la Cambridge University transforment une station-service délabrée en cinéma de quartier. Si l'architecture déconcerte autant que l'engouement inattendu des riverains, c'est bien d'abord le synopsis et ses acteurs qui interpellent. Bien que tous salariés d'agences émergentes ou reconnues du royaume (Muf, Studio Weave, Caruso St John, 6a, etc.), les architectes conçoivent, sans lieu ni maître, un prototype de cinéma en tout anonymat. Plus proche des us et coutumes du *street art* que des *pop-up architectures* qui envahissent toujours plus la City, l'intervention ne résulte d'aucune commande publique ou commerciale. Elle ne produit pas non plus un exploit constructif ou un bricolage festif. Encore moins une installation égotique pour bobos venus s'encaillir dans des paysages désolés. « *Nous avons démarré le projet sans client, sans cahier des charges, sans lieu, avec seulement l'envie de construire quelque chose ensemble.* » Cette architecture est un manifeste, celui d'une génération décomplexée qui peut analyser et remodeler l'héritage de ses aînés sans illusion ni culpabilité.

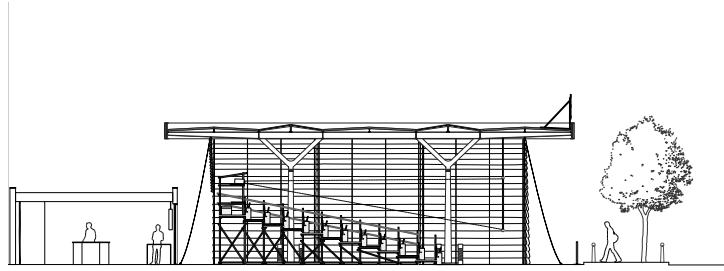
Contraction de cinéma et *petroleum*, Cineroleum part de l'énoncé d'un fait négligé. Il transpose la question patrimoniale sur les vestiges répétés de l'urbanité motorisée – des 74.000 stations existantes 30 ans plus tôt, seules 10.000 fonctionnent encore au Royaume-Uni. Le projet est la réponse singulière à une problématique plurielle. Là où les boulangeries industrielles et autres enseignes franchisées des artères françaises en ont souvent abâtardi le sens et/ou l'image, les architectes énoncent clairement le potentiel de ces friches pour transcender le genre. « *Leur intérêt architectural réside en leurs caractéristiques spatiales communes: situées au bord d'une route importante, ayant un large espace extérieur couvert et un espace intérieur plus petit. Ainsi, avec un petit projet dans une seule station-essence, on pourra faire des propositions facilement applicables à d'autres stations.* » C'est finalement au 100 Clerkenwell Road, ex-*Texaco gas station*, que les architectes parviennent à projeter leur barnum cinématographique.

By way of qualifications, they are 20 years of age and have a militant sense of commitment. In the summer of 2010 fifteen Cambridge graduates turned a run-down petrol station into a neighbourhood cinema. The architecture is as disconcerting as the unexpected enthusiasm of the neighbours but the most striking thing is the synopsis and the players. Although they are all employed by up-and-coming agencies in the UK (Muf, Studio Weave, Caruso St John, 6a, etc.), the architects decided to join forces and design the prototype for a cinema, completely anonymously. In approach, the project is closer to street art than to the pop-up architecture that is currently spreading throughout the City. It was not commissioned by a council or a developer; nor is it a structural feat or decor for a local festival; even less an egotistical set-up for bobos to come and slum it in depressing. "We launched the project without a client, without a brief and without a site, just with the impetus to build something together." This architecture is a manifesto of a generation that has no hang-ups, which analyzes and reworks the legacy of its ancestors with no illusions and no guilt.

Contraction of cinema and *petroleum*, Cineroleum was born of the voicing of a neglected fact. It transposes the question of heritage onto the many remains of motorized urbanity: 30 years ago, there were 74,000 petrol stations in the UK; only 10,000 are still open today. This project is a singular response to multiple issues. Where industrial sandwich bars and other franchise brands often seen on French roadsides have often bastardized the meaning and/or the image of these abandoned areas, these architects clearly state their potential to transcend the cliché. "Architecturally, they're interesting in that they all have very consistent spatial characteristics of being by a main road, having a large outdoor space under cover and a smaller interior space, so by undertaking one small project in one petrol station, we could make suggestions for something that could be easily replicated for any petrol station." In the end, the architects found the place to set up their cinema big-top at the derelict *Texaco station*, 100 Clerkenwell Road.



CINEROLEUM, 2010
100, Clerkenwell Road, London.
Autoconstruction d'un cinéma de 120 places. / 120-seater self-built cinema.
Du 20 août au 12 septembre 2010 (programmation 4 nuits par semaine). / from 20 August to 12 September 2010 (4 nights per week).
Construction: 4 semaines / weeks, 50 volontaires / volunteers.
Coût / Cost: 7.500 euros financés par la vente des tickets. / financed by ticket sales.
Mécénat et partenariat / Sponsorship and partnership: Studio Dekka, DuPont de Nemours, iGuzzini, Formica, Flints, B&Q, Philip Stannard.



À l'écran, l'architecte apparaît souvent comme un antihéros. Bâtitteur des enfers, névrosé bedonnant, victime expiatoire, ou tyran!... Bref, un salaud mégalo. Ceux du Cineroleum sont bien plus démagogues, autant producteurs que réalisateurs, tour à tour designer constructeur, chef de chantier ou ouvrier, programmeur et même ouvrier. « *Impliqués dans chaque aspect du projet* », ils entraînent avec eux plus de 50 bénévoles, mécènes et partenaires volontaires dans leur péplum post-pétroleum. Auto-programmé, auto-construit et autogéré, le Cineroleum autofinancé relance une aire de mobilité désertée. De *La Fureur de vivre à Duel*, aussi bien la programmation que la réalisation mixent les attributs de la romance automobile et du cinéma. Drive-in et road-movie se conjuguent dans l'esthétique et l'extravagance des *picture palace* des années 1950. À l'instar des Kinopanorama, « CINEROLEUM » s'affiche en lettres capitales sur l'ex-canopée bitumineuse emballée d'un rideau de scène scintillant à la cinématique cinématographique. Si le matériau est familier, son utilisation est remarquable. Le Tyvek² argenté, écran de sous-toiture isolant, suspendu à la structure couvrant les anciennes pompes, se baisse et se relève au fil des séances. Son ouverture livre directement les 120 spectateurs des errances urbaines d'*Alphaville* à la rue londonienne. Jeux de temps et d'espace, de champs et de contrechamps, sans fondu enchaîné mais plutôt en *cut* simultané, les architectes usent du montage comme les maîtres du septième art. C'est la réalisation fantasmée « *d'un système de rupture* »³ koolhaasien propre à la technique cinématographique. La juxtaposition brutale des univers confronte en un même temps le public et l'espace public. Sans escalator ni climatisation, la salle aux fauteuils de fortune retourne en un mouvement le concept de la boîte noire et du multiplexe pour le plus grand bonheur de ses concepteurs. « *Certains des moments de cinéma les plus poignants ont eu lieu lorsque les bruits de la rue coïncidaient avec les scènes du film. Par exemple pour M le maudit, de Fritz Lang, lorsque les sirènes hurlaient lors d'une poursuite silencieuse... À bien des égards, c'était autant une performance pour les passants que pour les spectateurs.* »

Loin des superproductions de la Serpentine, avec un budget réduit à 7.500 euros, produit de la vente des tickets, le Cineroleum n'est pas une intervention gratuite. Il dénonce autant qu'il inspire. Il est une alternative, pour station fatiguée et pompiste déprimé version *Tchao Pantin*, qui fabrique sur presque rien un lieu de lien.

« *Les choses prennent du sens quand elles finissent : c'est parce que c'est là que l'histoire commence.* » Jean-Luc Godard, *Éloge de l'amour*, 2001.

En 2011, pendant que les émeutes enflamment les banlieues et que Londres, muet, découvre saccages et pillages, le collectif d'architectes – désormais une vingtaine, accompagnés d'artistes et de designers et réunis sous le nom aux sens multiples d'Assemble –, projette fables et contes de fées dans les méandres autoroutiers. À la manière de Michelangelo Antonioni, pour qui le sujet des films est « *toujours né d'un paysage, un lieu, un endroit que je veux explorer* »⁴, le collectif se sert de la ville non comme d'un décor, mais d'un élément constitutif de l'intrigue.

On screen, architects are often portrayed as antiheroes: creators of hellish structures, potbellied neurotics, expiatory victims, or tyrants!; in short, megalomaniac bastards. The Cineroleum architects are much more demagogues. They are producers as well as directors and take on the roles of construction designer, site foreman or labourer, programmer and even usher. "Involved in all aspects of the project", they have a following of 50 volunteers, sponsors and partners in their post-petroleum peplum. Self-developed, self-built, self-managed and self-financed, the Cineroleum breathes new life into a derelict area. From *Rebel without a Cause* to *Duel*, the film schedule as well as the execution combines the advantages of automobile romance and cinema. The atmosphere is one of a drive-in and road-movie combined and has all the aesthetics and extravagance of a 1950s picture palace. Just like on a kinopanorama, CINEROLEUM is written in capital letters on the bituminous ex-canopy now draped in a shiny stage curtain which is as kinematic as the film itself. Although the materials are ordinary, the way they are used is remarkable. The silvery curtain made of an insulation material, Tyvek², hung from the structure covering the old pumps, is raised and lowered at each showing. It opens directly onto the street, taking the 118 spectators from the urban wanderings of *Alphaville* and plunging them straight back into London. This is a play on time and space, shots and reverse angles with match cuts rather than any gentle fade in-fade out. These architects use editing like film directors. Filming techniques are used to create the clean break of Koolhaas³ dreams. The brutal juxtaposition of two different worlds simultaneously confronts the public and the public space. The theatre has no escalators, no air-conditioning and makeshift seats. In one swift movement, the concept of the black box and the multiplex is turned upside-down, to the great pleasure of our designers. "Some of the most poignant moments of cinema occurred when the sound from the street synchronized with the scenes of the film. For example, with Fritz Lang's *M* when sirens blared during a silent chase... In many ways it was as much a performance for the passers-by as it was for the spectators".

A far cry from the super-productions of the Serpentine, with a budget of 7,500 euros, the revenue from ticket sales, the Cineroleum doesn't come free. It denounces as much as it inspires. It is an alternative, for a tired petrol station and a depressed pump attendant like in *Tchao Pantin* (*So Long, Stoooge*), a place that makes connections out of almost nothing.

"Things become meaningful once they are over: because that's the beginning of the story." Jean-Luc Godard, *Éloge de l'amour*, 2001.

In 2011, while riots blazed in the suburbs and silent London awoke to ransacking and looting, the now 20-strong group of architects, artists and designers united under the name of Assemble show fables and fairy tales in the meanders of motorways. In the manner of Michelangelo Antonioni, whose films are "always born of a landscape, of a site, of a place I want to explore"⁴, the group uses the city not as a backdrop, but as an integral part of the plot.

Under the A12, along the Nea Navigation canal, the site occupies a modern interstitial area created by the intersection of two modes of transport, one above the other. A no man's land, the area is defined by its noise pollution, as Guy Rottier summed up in "arTchitecte": "In urbanism, we have invented two things: ear plugs and roundabouts with priority on the left". Although it is located between the Hackney Wick neighbourhood, the artificial plains of Hackney Marshes and the emerging Olympic park, the epicentre remains a forgotten, unreachable location. Assemble is really keen to give a status, including an aesthetic

1 *Inferno* de Dario Argento / *Le Ventre de l'architecte* de Peter Greenaway / *La Fille sur la balançoire* de Richard Fleischer / *Metropolis* de Fritz Lang.

2 Le Tyvek est une enveloppe très résistante offrant une protection supérieure à la déchirure, à la perforation et à l'humidité, développée par DuPont.

3 In *Mutations, conversation avec Rem Koolhaas*, François Chaslin, Actar, 2000.

4 *The Architecture of Vision: Writings and Interviews on Cinema*, Michelangelo Antonioni, Marga Cottino-Jones, Carlo Di Carlo, Giorgio Tinazzi, Marsilio Publishers, 1996.

1 *Inferno* de Dario Argento / *The Belly of an Architect* by Peter Greenaway / *The Girl in the Red Velvet Swing* by Richard Fleischer / *Metropolis* by Fritz Lang.

2 Tyvek is a very resistant material, difficult to tear, breathable and waterproof, developed by DuPont.

3 In *Mutations, Conversation with Rem Koolhaas*, François Chaslin, Actar, 2000.

4 *The Architecture of Vision: Writings and Interviews on Cinema*, Michelangelo Antonioni, Marga Cottino-Jones, Carlo Di Carlo, Giorgio Tinazzi, Marsilio Publishers, 1996.



FOLLY FOR A FLYOVER, 2011

Hackney Wick, sous l'A12, à la limite du site olympique./under the A12, on the edge of the Olympic area.

Du 24 juin au 21 août 2011 / from 24 June to 21 August 2011

(programmation 4 nuits par semaine / 4 nights per week).

Autoconstruction d'un cinéma, d'un café et de barques pour cabotage. self-built cinema, café and rowing boats.

Construction: 4 semaines / weeks, 100 volontaires / volunteers.

Coût / Cost: 22.500 euros.

Financement / Financing: 45.000 euros

(bourse / grant from Merrill Lynch).



Sous l'A12, le long du Lea Navigation canal, le site occupe un espace interstitiel moderne créé par l'intersection de deux infrastructures de transport superposées. Non référencé, le lieu se définit par ses nuisances, en un condensé de l'« architecte » Guy Rottier : « *En urbanisme, on a inventé deux choses: les boules Quies contre le bruit et le rond-point où la priorité est à gauche.* » Bien que situé à la croisée du quartier de Hackney Wick, des plaines artificielles de Hackney Marshes et du parc olympique émergent, cet épiscentre reste un espace oublié, sans accessibilité. Assemble s'attache à rendre un statut, y compris esthétique, à ce territoire de « clôture »⁵. Plus ambitieux par sa taille, sa situation et son programme que le Cineroleum, le projet Folly for a Flyover s'attache à en garder l'essence: le contexte pour script, le cinéma pour médium. Conjuguant les deux tropismes, Assemble décide, tout en se jouant de l'histoire, d'explorer la typologie des folies dans un récit allégorique. « *L'idée était autant de construire une histoire pour le site qu'une structure. L'aspect de cette maison dressée entre deux autoroutes est porteur d'une fausse histoire – que l'immeuble existait avant l'autoroute, appartenant à un propriétaire têtu ou quelqu'un qui l'aurait abandonné. C'était vraiment dans cette idée que l'on a fait le parallèle avec les folies.* » Folly for a Flyover est une architecture du XVIII^e plantée sous un autopont des années 1970, un anachronisme architectural qui évoque l'impensable et stimule l'imaginaire. Cette intervention antéchronologique réinterprète la fabrique de jardin, simple ornement paysager des XVIII^e et XIX^e siècles, qui évoquait sans autre programme l'histoire de contrées exotiques. Ici, l'étrangeté rappelle le centre de la cité. Flashback urbain donc, la folly installe le pittoresque, des projections, du café et autres cabotages dans le chaos pour apporter l'aménité.

Sa construction empirique selon le procédé de l'« open house » est le produit du travail des volontaires et de l'inventivité des architectes. Le bois provient des traverses ferroviaires repérées dans les sites voisins abandonnés et qui, découpées en plus de 10.000 briques, sont assemblées à sec. « *Nous aimons faire du processus de construction une expérience participative et, on l'espère, agréable. Dans cette optique, nous prenons un détail artisanal transposable à une production de masse et créons une ligne de production divisible en étapes simples pour que n'importe qui puisse participer.* » Architecture comme Environnement⁶, selon la définition qu'en faisait en 1973 Hugh Hardy, la Folly « *ne présume aucune perfection et célèbre la diversité des hommes* ». Aujourd'hui démontés, ces éléments, conçus pour cela, sont en cours de réassemblage dans des équipements du quartier mitoyen, foyer des insurrections. Soutenu dès son origine par le Barbican Centre et distingué par le prix Create de la banque Merrill Lynch⁷, Folly for a Flyover fut épargné par les émeutiers. Car la réussite du projet réside dans l'implication des habitants et la transposition de leur regard. « *Alors qu'il était très important que la Folly soit un espace accessible à la population locale, il était également important d'attirer un public plus large, car la motivation principale des locaux était surtout de "venir voir"... L'idée était de rappeler que ces espaces sont mûrs pour la reconversion et offrent de multiples opportunités spatiales.* » Ici, c'est le regard et le succès publics qui valorisent l'œuvre et lui confèrent un statut de durabilité.

Le provisoire n'a qu'un temps. Quelques semaines pour construire, quelques jours pour se produire, quelques heures pour convaincre. Avec ses deux réalisations, Assemble confirme que le temporaire peut conduire au durable ou pour le moins infléchit le devenir de la ville. ●

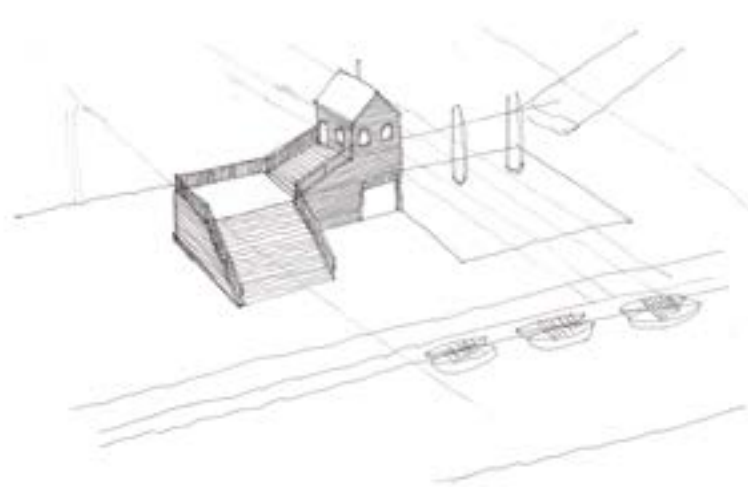
ALEXANDRE LABASSE

Assemble: Charles Bedin, James Binning, Holly Briggs, Amica Dall, Alice Edgerly, Fran Edgerly, Anthony Engi-Meacock, Angus Goodwin, Joe Halligan, Jane Hall, Eleanor Headly, Lewis Jones, Mathew Leung, Maria Lisogorskaya, Alex McClean, Amy Perkins, Tim Richardson, Louis Schulz, Giles Smith, Paloma Strelitz, Aska Welford et/and Adam Willis.

⁵ Dans le sens utilisé par Jean Rolin dans *La Clôture*, Gallimard, 2004.

⁶ In *La Troisième Génération ou le Retour à la parole*, Patrice Goulet, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 233, juin 1984.

⁷ Le prix Create est doté de 45.000 euros.



one, to this place of “closure”⁵. More ambitious in size, situation and programme than the Cineroleum, the Folly for a Flyover project has the same basic ingredients: context as script, and cinema as the medium. Combining both tropisms, Assemble plays on the past and works on the theme of follies with an allegorical tale. “The idea was as much to give the site a story as to give it a structure. This house standing between two motorways tells a false tale – it suggests that the building was there before the road, a belonging to a stubborn owner or abandoned by its inhabitants. That’s why we drew similarities with follies”. Folly for a Flyover is 18th-century architecture under a 1970s flyover, an architectural anachronism that evokes the unthinkable and stimulates the imagination. This antechronological creation has a new take on the garden, ordinary landscaped parks of the 18th and 19th centuries, which was a simple evocation of exotic places. Here, the strangeness is a reminder of the city centre. An urban flashback, Folly brings the picturesqueness, films, a café and rowing into the chaos to make it more pleasant.

The empirical construction, built on the principle of an open house, is the product of volunteer workers and the inventiveness of the architects. The wood comes from nearby disused railway sleepers cut into over 10,000 bricks and made into dry walls. “We like to see the construction process itself as a participatory and hopefully pleasurable one. Therefore we take a hand-crafted detail to a mass production scale... and create a production line of simple steps so that anyone can be involved.” Architecture as Environment⁶, according to Hugh Hardy’s 1973 definition, a folly “presumes no perfection and celebrates the diversity of men”. The Folly has been dismantled and is currently being reassembled in facilities the next neighbourhood, which was the centre of the riots. Supported from the beginning by the Barbican Center and winner of the Merrill Lynch⁷ bank’s Create award, Folly for a Flyover was left untouched by the rioters. Perhaps this is because the project’s success resides in the involvement of the local people and the transposition of their outlook. “While a great deal of importance was placed on the Folly being an accessible space for local people, it was also important for it to attract a wider audience, since one of the biggest motivations for people nearby to come was just seeing... The idea was to remind people that spaces like this are ripe to be reclaimed and to explore the many spatial opportunities they offer.” Here, it is the public consideration and success that enhance the work and make it durable.

Temporary only lasts a while: a few weeks to build, a few days to produce, a few hours to convince. With these two works, Assemble confirms that temporary can become long-lasting or at least alter the path mapped out for towns. ●

ALEXANDRE LABASSE

⁵ In the sense that Jean Rolin uses the term in *La Clôture*, Gallimard, 2004.

⁶ In *La Troisième Génération ou le Retour à la parole*, Patrice Goulet, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, No.233, June 1984.

⁷ The Create prize money is 45,000 euros.

