

## **Le relevé du site de Portbou dans l'accord tripartite édifice, ville, territoire**

Patrick Thépot<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, France

(Published online 14 March 2017)

### **Résumé**

*A partir du site autour du cimetière de Portbou, le relevé d'architecture est interrogé en tant que champ théorique spécifique pour renouveler la pensée du projet dans l'accord tripartite édifices, villes, territoires. Cet accord se nourrit dans l'approfondissement de notre connaissance de la conception du projet d'architecture qui saisit l'histoire en croisant l'échelle du territoire, l'échelle de la ville et l'échelle de l'édifice. L'échelle devient le cœur du problème dont le relevé est le prétexte pour définir plusieurs couches de perceptions qui se superposent en des changements de plans distincts. A chaque changement se créent des passages qui activent la pensée du projet afin de permettre des franchissements de niveaux de conscience en complicité avec la mesure et la proportion.*

### **Abstract**

*From the site around the cemetery of Portbou, the survey of architecture is questioned as a specific theoretical field to renew the thought of the project in the tripartite agreement buildings, cities, territories. This agreement is nourished in deepening our knowledge of the design of the architectural project that captures history by crossing the scale of the territory, the scale of the city and the scale of the building. The scale becomes the heart of the problem, the survey of which is the pretext for defining several layers of perception that are superimposed into distinct plan changes. With each change are created passages that activate the thought of the project in order to allow crossings of levels of consciousness in complicity with the measure and the proportion.*

### **Rezumat**

*Pornind de la site-ul din jurul cimitirului din Portbou, relevul arhitectural este luat în considerare ca domeniu teoretic specific pentru reînnoirea gândirii proiectului, într-un acord specific raportului dintre clădiri-orașe-teritorii. Acest acord rezultă din aprofundarea cunoștințelor noastre despre modul de concepere a proiectului arhitectural, care surprinde istoria prin traversarea scărilor specifice teritoriului, orașului și clădirii. Scara devine inima problemei, iar relevul este pretextul pentru definirea mai multor nivele de percepere, care se suprapun în schimbările distincte ale planurilor. Fiecare schimbare creează conexiuni care activează gândirea proiectului, pentru a permite atingerea unor niveluri de conștiință în acord cu măsura și proporția*

**Mots-clefs:** territoire, ville, édifice, relevé, échelle, mesure, proportion, plan, surface.

---

<sup>1</sup> Chercheur au laboratoire les Métiers de l'Histoire de l'Architecture, édifices – villes – territoires, responsable du Master « Aedification – Grands territoires – Villes », architecte praticien.  
[patrick.thepot@hotmail.fr](mailto:patrick.thepot@hotmail.fr)

## 1. Introduction

Pour répondre au thème « buildings – cities – territory » proposé par le 5<sup>ème</sup> *Workshop international*, « *Questions ?* » nous allons nous déplacer en Catalogne et prendre en exemple le mémorial en hommage à Walter Benjamin réalisé en 1994 par l'artiste israélien Dani Karavan. Ce mémorial intitulé « Passages » a fait l'objet d'une étude qui s'inscrit dans le cadre d'un projet de recherche [1] initié en 2008 sur le site du cimetière de Portbou. A cette occasion, Bruno Queysanne me confiait la mission d'interpréter l'œuvre de Karavan par le relevé. Un relevé aux apparences « traditionnelles » qui soulève cependant, dans son accomplissement dessiné, la formulation d'un processus de théorisation.

Dans l'ouvrage « *Hommage à Walter Benjamin. Le Lieu commémoratif à Port-Bou* », Dani Karavan [2] donne pour titre à l'un de ses articles: *1 Tunnel, 1 Escalier, 1 Siège = Passages* et développe l'idée qu'avant d'entamer toute conception d'un projet il est nécessaire d'avoir d'abord un site. Le travail opéré par Karavan autour du cimetière de Portbou en est la subtile démonstration. Par l'observation attentive de ce qui constitue le lieu, par les phénomènes de la nature qui l'anime, le projet semble dicté en un raffinement épuré. Il ne devient pas un simple monument mais un hommage édifié et démultiplié qui montre et qui raconte pour ne pas oublier le destin funeste de celui qui devançait son époque par ses actes et ses écrits. Si la pièce maîtresse des trois édifications est indéniablement le tunnel, l'escalier et le siège complètent un ensemble qui installe un mouvement pour conduire et guider le visiteur. De l'addition des trois unités, nous passons à un résultat qui se vit dans la désignation d'actions multiples. Du lieu où l'on déambule se déploie l'action de passer tel un voyage qui se situe autant dans l'écartement des trois édifications qu'en elles-mêmes. Chacune semble autonome par la distance qui les sépare et pourtant, d'un accord commun, elles sont toutes liées entre elles. Ce qui les rassemble nous projette dans le Paris du XIX<sup>e</sup> siècle décrit par Benjamin [3] où règne, en des promenades spatio-temporelles, une modernité ambiguë. Sous le couvert des verrières parisiennes, le philosophe allemand, dont la pensée reste toujours d'actualité, nous fait suivre des itinéraires qui articulent l'esthétique, la politique, l'histoire, le rêve, la poésie tout en se positionnant entre l'utopie et la liberté oubliée. Ces propositions architecturales que l'on nomme *passages* sont novatrices pour l'époque et transforment la capitale. En tant que constructions à l'échelle de l'édifice, par leurs communications à l'échelle de la ville, jusqu'aux transports ramenés aux gares qui prennent en compte l'échelle du territoire, toutes ces émergences mettent en balance le déclin et le progrès de conceptions tout en restant dans l'esprit d'un perpétuel devenir. Par analogies au projet d'architecture en acte, les trois échelles proposées à la réflexion font intervenir des niveaux différents de pensée. Lorsque Françoise Very [4] résume en cinq points les procédures du projet d'architecture, le point n°4 nous rappelle qu'« *à chaque type d'échelle correspondent des outils de pensée et de travail différents* ». Nous pouvons aussi retenir que les outils qui les séparent, dans le même temps, nous devons les rassembler. L'architecte se trouve alors confronté à la tâche délicate de convoquer simultanément plusieurs échelles distinctes dans un même univers mental qui reste à construire.

## 2. L'univers mental de l'architecte ou la construction d'un atelier intérieur

L'atelier intérieur décrit par Konrad Fiedler est un lieu de production. C'est là que naît la composition dans la variété d'éléments fragmentés qui se dévoilent progressivement. La diversité des processus en cours d'élaboration invite au renouvellement de la pensée avant de se fixer dans la stabilité des formes qui se situent en nous. La prise de conscience de nos sentiments, de nos sensations et de leurs représentations est toujours en mouvement dans des transformations sans fin à partir de la connaissance et du langage. « *Le langage ne procure pas une expression de ce qui est mais la forme de l'être* » [5]. Et l'être peut être contenu dans le principe qui est à la fois le

commencement et ce qui demeure. Louis Kahn est sûrement celui qui exprime le mieux par le dessin la distinction entre le principe formel et le projet [6]. L'un est abstrait sans le respect des proportions, des surfaces ou la distinction des espaces, l'autre « *retranspose la hiérarchisation des surfaces, l'homogénéité ou la fragmentation des espaces, la continuité ou non des enveloppes etc.* » [7]. Nous pouvons imaginer que la coupe esquissée (Fig. 1) par Dani Karavan porte en elle ce principe en une totalité dont chaque partie est en gestation.

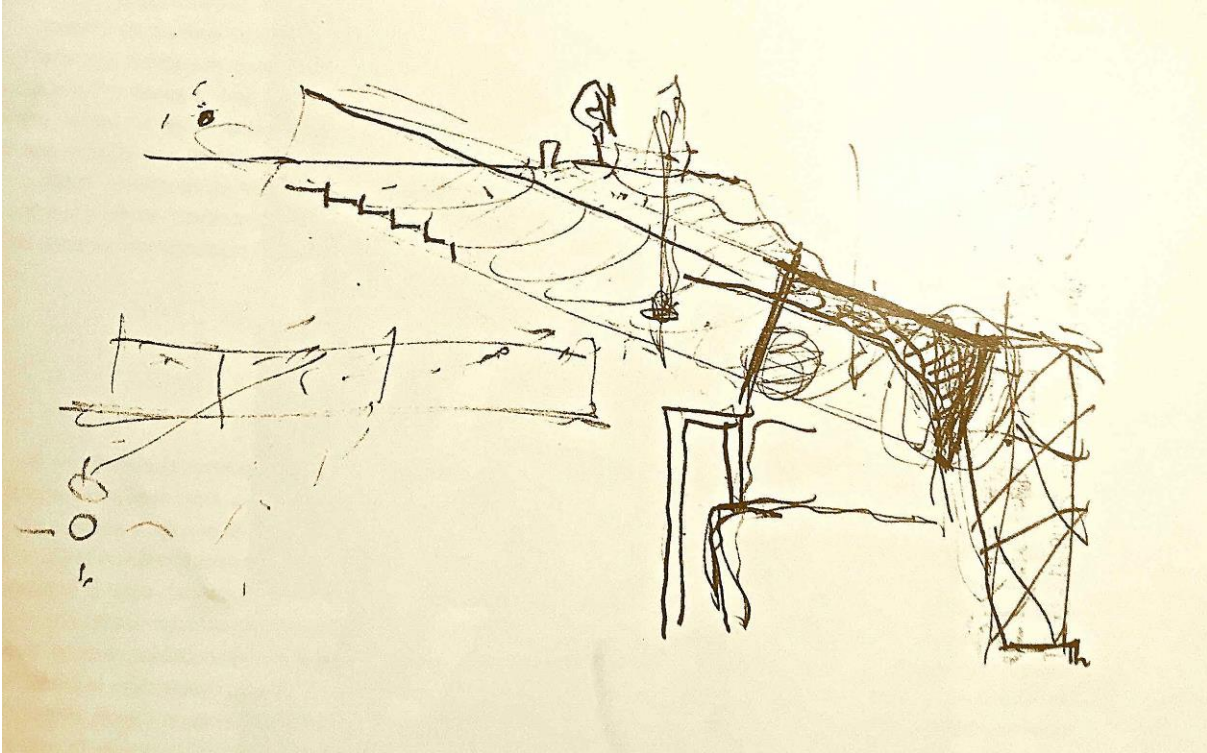


Figure 1. Esquisse pour le tunnel, Dani Karavan.

L'espace mental de l'architecte est donc un lieu de production qui permet le passage d'un projet en devenir à sa réalisation. Et par extension le passage qui conduit d'un relevé, via la mesure, au dessin d'une réalisation utilise les mêmes voies. Car les images mentales s'ajustent par la mesure grâce à l'échelle et l'échelle répond elle aussi d'un passage. Dans le franchissement entre deux espaces, un équilibre est à trouver entre des grandeurs. Mais le changement d'échelle n'implique pas que des changements dimensionnels. De plus, qu'il s'agisse d'une réduction ou d'un agrandissement, les problèmes ne sont pas les mêmes. Ce pose alors la question de l'espace géométrique à construire qui est à la fois abstrait par la pensée et concret dans son emploi. La mesure y contribue par l'utilisation de relations métriques et la géométrie en devient l'intermédiaire. Un intermédiaire spécifique à l'usage de l'architecte afin qu'il mette en mesure le projet par le biais d'une représentation dessinée qui s'anime d'une pensée forcément architecturale. Et l'ordre géométrique nous rappelle que les angles ou encore les directions demeurent des invariants lors de transformations pour souligner que l'échelle et la proportion ne sont pas identiques. Le rapport dimensionnel est donc autre chose que la proportion. En prenant l'exemple de l'arithmétique, nous pouvons observer qu'une croissance fait grandir mais cet agrandissement souscrit à d'autres lois qui oblige le passage d'un espace mental à un autre. C'est donc ce qui nous permet de définir l'échelle alors que la proportion correspond au rapport d'un espace à une partie du même espace. Ainsi, le travail de l'architecte consiste à mettre en relation des mesures d'espaces différents qui sont d'abord puisés dans le territoire, puis dans la ville pour aboutir à la conception d'un édifice dont le résultat peut varier à l'infini des éléments récoltés. Et Bruno Queysanne nous précise qu' « *Il y a une échelle de l'architecture, une échelle de la ville, une échelle du territoire. Ni dans leurs formes, ni dans le procès de projection, ces trois dimensions de l'aménagement spatial ne sont semblables toujours au sens mathématique. De l'un à*

*l'autre il faut sauter, franchir une limite* » [8]. Chaque saut, chaque franchissement appelle à définir un nouvel espace mental qui est à mettre en coïncidence avec le suivant. Sans oublier que l'échelle métrique, figurant sur tout bon document graphique d'architecte, est cette ligne divisée en parties égales en tant que commune mesure de toutes les parties [9].

### 3. Le plan de la ville et sa coupe mettent en rapport la gare et le site du cimetière

Par le redessin du plan de Portbou, le lien qui rattache la gare au cimetière devient recevable dans la mise à l'épreuve de deux lieux réunis par une ligne virtuelle (Fig. 2). De cette ligne, dans l'opposition des verbes latins *relegere* et *neglegere*, se crée la dépendance de ce que nous ne devons surtout pas négliger. De façon indirecte, la gare devient ce qui nous assemble au grand territoire par le réseau du chemin de fer qui sillonne entre la France et l'Espagne.



Figure 2. Plan de Portbou, mise en relation du cimetière avec la gare par une ligne virtuelle.

D'une vue supérieure, tel un oiseau qui regarde depuis le ciel, la notion de mise à plat définie par Hubert Damisch [10] nous interroge lorsqu'il prend à témoin un mathématicien qui distingue le plan de la surface. Pour le plan, des lignes peuvent se rencontrer par dessus ou par dessous dans un univers géométrique qui provoque la profondeur alors qu'une surface reste sans épaisseur. Le dessin de l'architecte permet de lire ce double monde, telle une surface avec uniquement ses deux dimensions, ou tel un plan qui offre plusieurs couches de lecture mêlant l'avant et l'arrière d'une représentation dessinée suggérant des pensées distinctes d'informations.

Ainsi, la grande échelle participe de la gare de Portbou et de sa halle édifée par Gustave Eiffel abritant les voies ferrées pour nous ramener à une autre échelle qui nous projette dans la ville depuis des escaliers (Fig. 3,4,5,6). Un trait linéaire reliant la gare au cimetière, d'une distance de moins de 500 m., donne le sens de la coupe. Il est celui qui vient fendre la ville et dans cet acte de trancher, les constructions qui configurent la ville disparaissent au profit de la gare et du cimetière. Par leur section, l'une regarde l'autre en miroir. De l'accès souterrain à la gare qui cadre la petite chapelle du cimetière, un dialogue s'instaure avec le tunnel qui borde la mer en un passage du territoire à

l'édifice dont la ville est l'intermédiaire [11] (Fig. 7).



Figure 3. Vue de la gare depuis le cimetière.



Figure 4. Vue de la chapelle depuis la gare.



Figure 5. La halle de la gare.



Figure 6. L'accès à la gare depuis la ville.

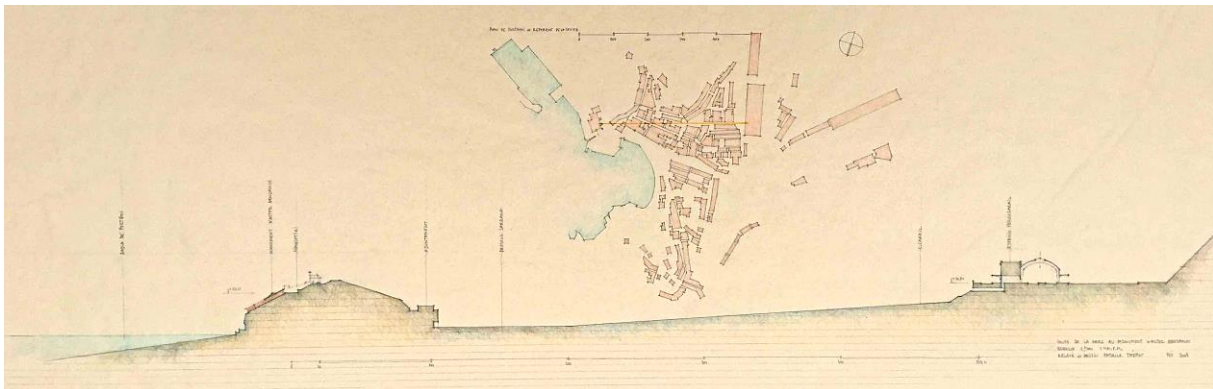


Figure 7. Coupe sur le site du cimetière et la gare + plan de la ville.

#### 4. Le siège et sa plateforme ou le même et l'autre dans un rapport de 1 à 10

Le siège et sa plateforme se situent dans la partie haute du cimetière. Cette position dominante oriente le regard en direction de l'horizon pour contempler la rencontre entre le ciel et la mer à travers le filtre d'un grillage. La volonté de Karavan a été d'en faire un lieu de méditation sur la notion de liberté (Fig. 8-9).

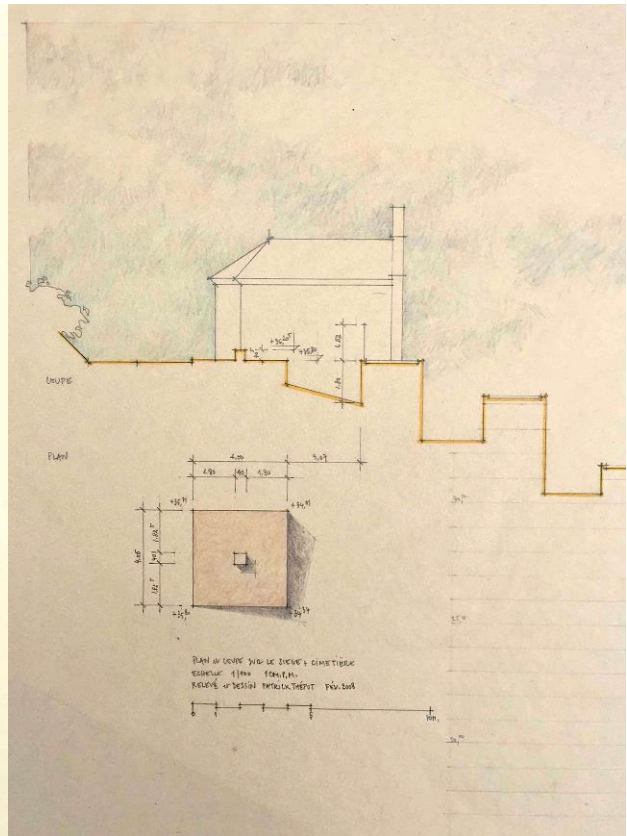
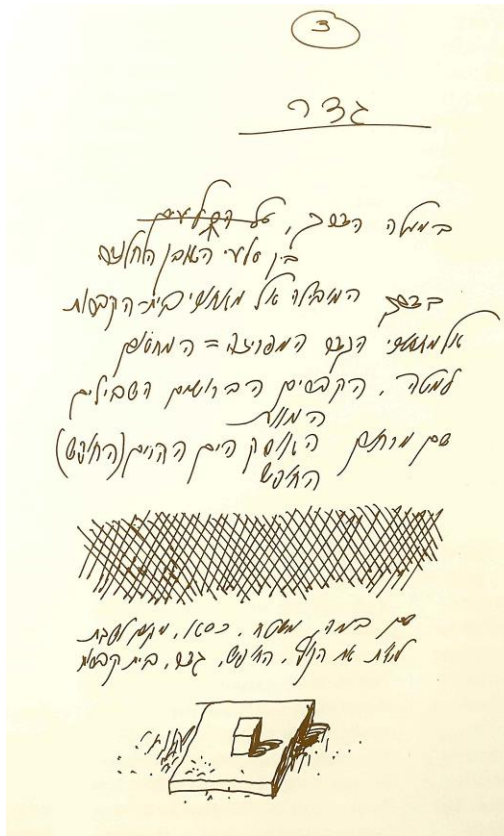


Figure 8. Croquis de Dani Karavan.

Figure 9. Relevé, détail du siège et de la plateforme.

Le corps du visiteur prend place sur l’assise d’un cube pour que l’esprit s’évade de toute contrainte oppressante à partir du paysage pyrénéen offert à la vue (Fig. 10,11,12,13). Mais cet écran protecteur de métal tressé participe aussi d’un « voile intercepteur » [12] à l’image de Dürer qui met en place un dispositif pour reproduire un modèle à travers un écran qui se projette sur un autre plan. D’une manière similaire, sans toutefois utiliser le mode perspectif, ce qui nous entoure peut donc se mettre à plat et ici le relevé effectué permet de lire la position du siège et sa plateforme en rapport avec le cimetière en escalier qui descend vers la mer. A travers ces gradins à pas de géant, apparaît l’entrée du tunnel en filigrane tel un repère indispensable. Tout ce que nous ne pouvons voir depuis ce lieu culminant se déroule sur le papier jusqu’au niveau de l’eau (Fig. 14). Quant au plan coté de la plateforme, il répond de cette coupe sur le même document. Les dimensions de la plateforme sont de 4.00 x 4.00 m. et celles du siège de 40 x 40 x 40 cm. Elles s’établissent dans un rapport de 1 à 10 en une même matérialité apparente. Par la mesure et son homothétie, le même et l’autre nous installent dans une relation à l’identité qui intègre la différence et la totalité. L’unité synthétique d’une pluralité organise des séparations par l’agencement de connexions entre l’un et ce qui lui est extérieur afin de définir l’autre. En prolongement, la raison proportionnelle qui les constitue passe par le monde d’un transfert pour renforcer la notion d’échelle et ses franchissements.



Figure 10. Le siège et la plateforme.



Figure 11. Le siège est un cube.



Figure 12. Le grillage comme filtre.



Figure 13. Le cimetière en gradins.



Figure 14. Plan + Coupe depuis le siège et la plateforme passant par le cimetière en gradins jusqu'à la mer.

## 5. L'escalier entre proximité et éloignement

Le petit escalier se localise à l'angle arrière de la chapelle, à proximité d'un olivier, et se situe au-dessus de l'entrée du tunnel. Son relevé s'inscrit dans une alliance entre le profil du terrain et les différentes parties édifiées ou naturelles (Fig. 15). Elles sont montrées non tranchées pour n'en lire que les élévations. La coupe part du bord de l'eau, traverse la jetée, remonte la pente abrupte de la falaise pour nous faire découvrir que la fin du tunnel se situe en retrait par rapport à la mer. Ses parois en lames s'affinent pour disparaître sous une masse de terre, puis le terrain devient horizontal et laisse voir l'entrée du tunnel en vis à vis d'un mur appareillé. De là, le relief s'élève à nouveau jusqu'au petit escalier proche de l'olivier. « *L'escalier paraît insolent par sa petite taille. Il est isolé, presque inutile. Pourtant il nous fait grandir en nous élevant de cinq hauteurs. Les marches qui le composent semblent évidées d'un solide épuré. Une fois au sommet, nous avons gagné plus de 85 cm.* » [13] pour qu'en proximité, comme nous le propose Karavan, l'olivier nous renvoie à la paix. Pour qu'en éloignement, la route qui vient de Cerbère nous ouvre au grand paysage (Fig. 16,17,18,19).

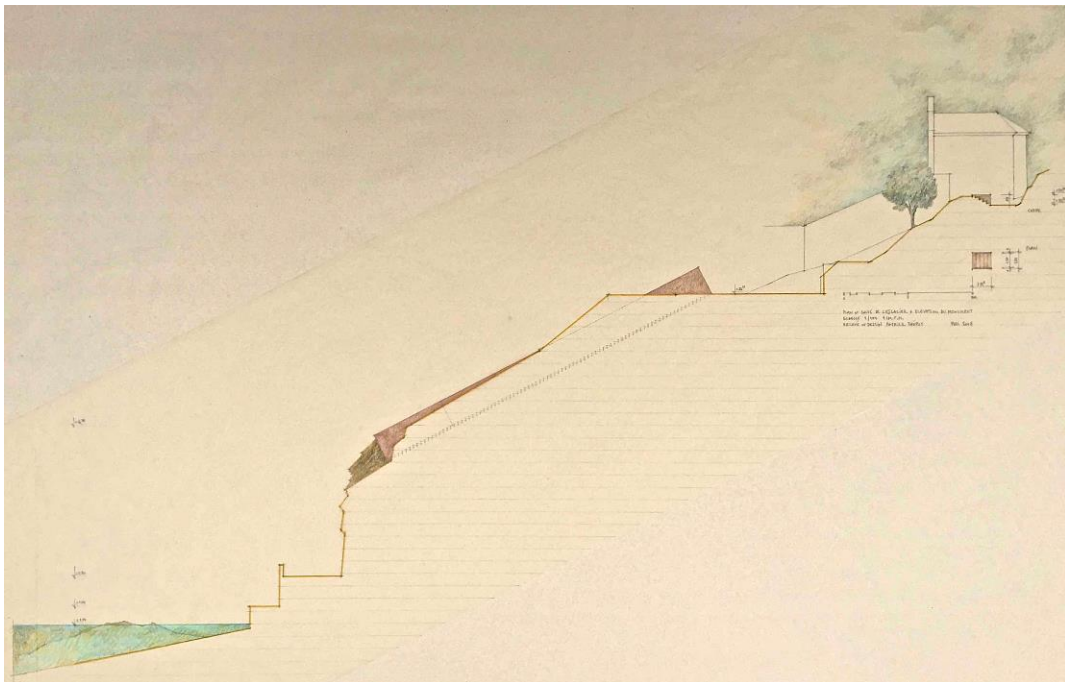


Figure 15. Coupe depuis la mer jusqu'au petit escalier.

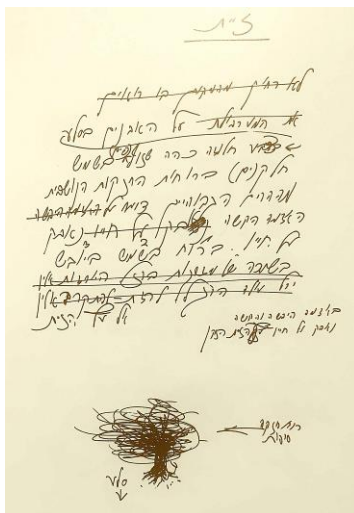


Figure 16. Croquis D. Karavan



Figure 17. Les cinq hauteurs du petit escalier.





Figure 18. L'escalier et l'olivier.



Figure 19. L'ouverture sur le paysage.

Si le proche Cet échange symbolique convoque la mesure dans l'action de déterminer des valeurs par un déplacement. L'inaccessible mesure devient accessible par le biais d'un aller et d'un retour. C'est ce qui se produit lors de la mise en œuvre d'un relevé. La prise de mesure, le report ou le transfert et le tracé sont les opérations qui assemblent la pensée suivant cette dynamique. *« Et si les trois temps dissociés de ces processus respectent un ordre hiérarchisé pour obtenir la finalité dessinée, nous ne pouvons oublier que ces élaborations deviennent le début d'autre chose afin d'orienter et continuer une pensée qui ne demande qu'à s'ouvrir pour déployer de nouvelles hypothèses et sont le propos du projet d'architecture »* [14]. et le lointain sollicitent le regard dans un va et vient horizontal, la régularité des marches nous invite à une réflexion en lien avec la verticale et leurs divisions en parties égales sont telles les montants d'une échelle. Dans une étude préparatoire pour le songe de Jacob, Marc Chagall (Fig. 20) dessine une échelle qui part de la terre s'élevant vers le ciel pour que les anges montent les prières des hommes et descendent en réponse les messages venus du supérieur.



Figure 20. Marc Chagall. Etude préparatoire pour le songe de Jacob, 1963, (28 x 19 cm.), Musée National Message Biblique Marc Chagall, Nice.

## 6. Le tunnel, la pièce maîtresse de tous les « passages »

La planche à l'échelle 1/50 montrant le relevé du tunnel présente le plan et la coupe qui s'entrecroisent. Les deux vues sont indissociables pour interpréter en une seule fois les trois

dimensions de l'espace. La longueur, la largeur et la hauteur se partagent en une lecture unique pour déchiffrer toutes les subtilités spatiales de l'édifice (Fig. 21).

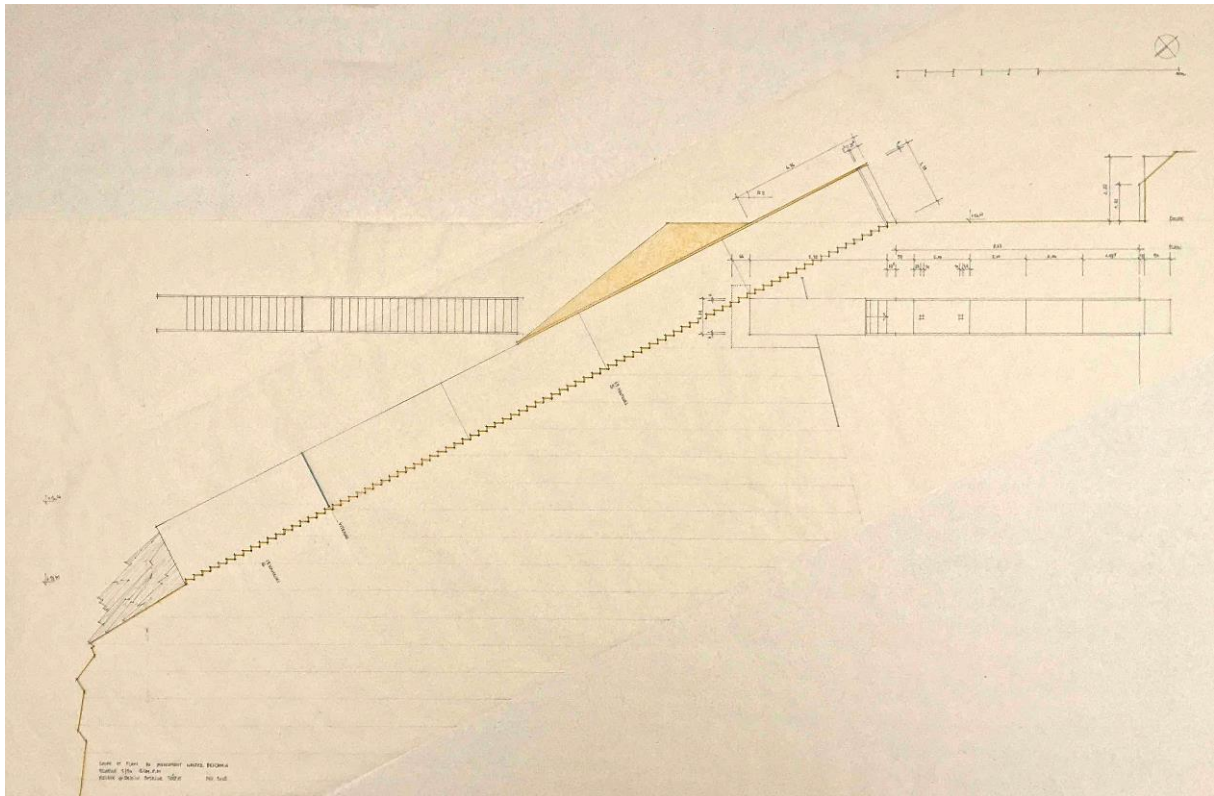


Figure 21. Coupe et plan du tunnel.

Dans la réalité, pénétrer dans le tunnel demande un effort qui dépasse une contemplation passive. La descente se vit dans les conditions d'un départ qui n'est pas encore l'entrée proprement dite du tunnel. Pour éprouver le voyage qui conduit à l'image de la mort en tourbillons (Fig. 22-23), le parcours démarre à partir du mur situé sous le petit escalier. De cet assemblage de pierres sèches, des plaques de métal inscrites au sol sont à suivre telles les rails d'un chemin de fer. Par l'esprit, nous sommes renvoyés à la gare et à l'échelle du territoire. Comme installés dans un wagon tiré par une locomotive invisible, nous avançons vers l'entrée du tunnel (Fig. 24,25,26,27,28,29). Les mètres deviennent des kilomètres virtuels en référence au grand territoire par la gare. D'un extérieur en plein soleil, nous basculons dans l'obscurité d'un intérieur qui nous aspire vers une lumière presque aveuglante (Fig. 30-31). En descendant les 69 marches qui dans leur succession se répètent, le temps du voyage s'écoule en pente jusqu'à une vitre de protection. Cet écran providentiel nous retient pour ne pas suivre les 18 autres marches qui continuent en direction du vide. Ce gardien de verre ne nous permet pas de franchir ce passage dont l'issue serait celle d'une chute fatale. Si le corps est retenu, le regard, lui, peut traverser cette surface transparente pour lire en toute sécurité la mer agitée qui nous partage entre l'inquiétude et la quiétude face à la progression et la régression des vagues contre les rochers. Puis de l'aller vient le retour en une unité restituée semblable à la mesure. Remonter les marches du tunnel donne la mesure d'une distance qui sépare le formel de l'informel, le concret de l'abstrait, le visible de l'invisible en une transformation dialectique de nos perceptions. C'est la sortie !

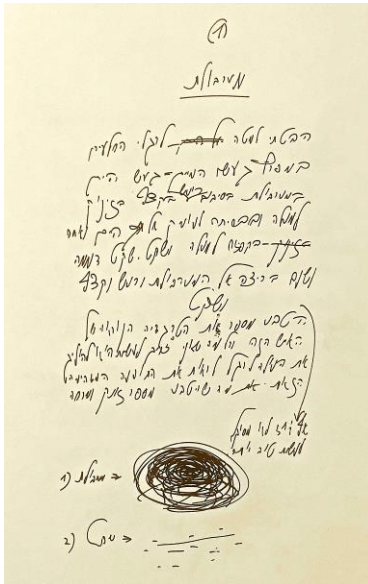


Figure 22. Croquis D. Karavan.

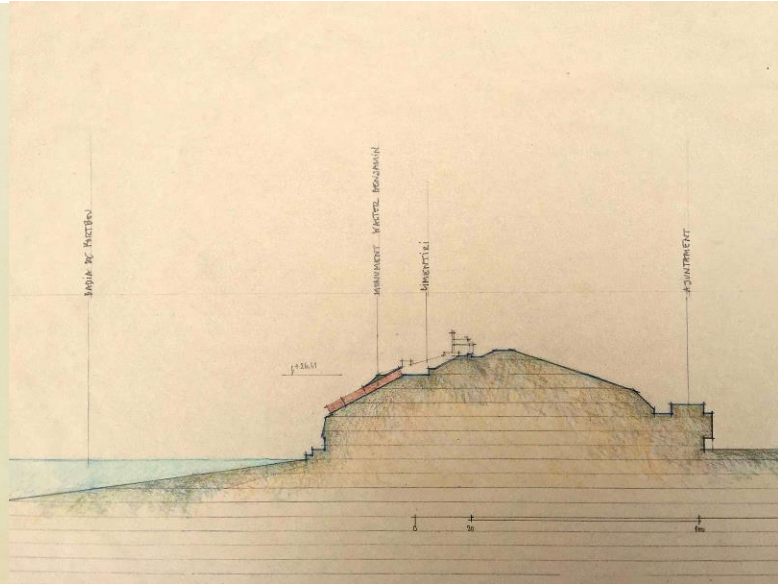


Figure 23. Coupe sur le tunnel et le site du cimetière.



Figure 24. L'entrée du tunnel vue de côté.



Figure 25. L'entrée du tunnel vue dans l'axe.

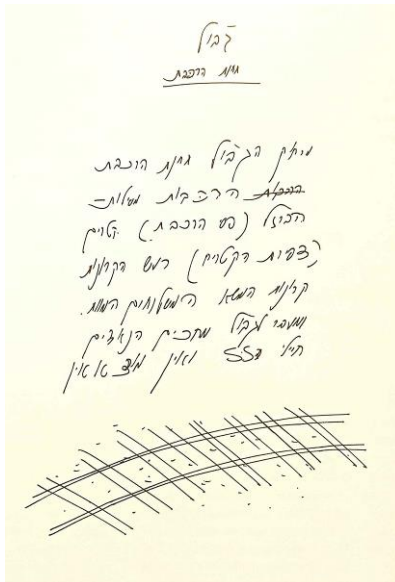


Figure 26. Croquis D. Karavan.



Figure 27. Quais de la gare de Portbou.



Figure 28. Les plaques métalliques et l'entrée du tunnel.



Figure 29. Le mur appareillé.



Figure 30. Le début de la descente.

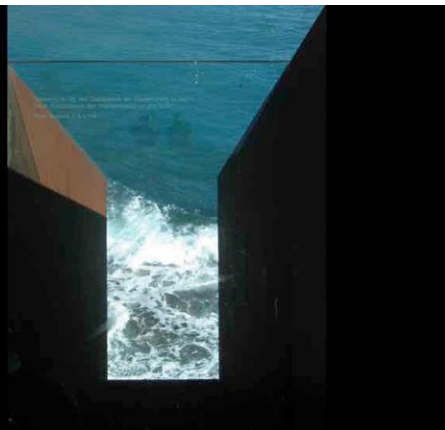


Figure 31. La vitre et les vagues en tourbillons.

## 7. Conclusion

Des trois édifices conçus par Dani Karavan résultent des paramètres qui sont à considérer comme un système dynamique. Dans l'expression de variables posées en équation, ces paramètres mettent en acte l'imagination qui participe de la conception définissant l'espace pour trouver les points de passage entre plusieurs univers de pensée. Ces univers s'organisent en des plans différenciés qu'il convient d'accorder. La *convenientia* [15] d'Alberti, prise dans son caractère spatial, peut nous renvoyer à la répartition lorsqu'elle classe et unifie une composition en tant que synthèse d'une conception. La convenance ou l'accord centralise alors ce qui est à poser ensemble. Les frontières, qui, par l'échelle, distinguent le territoire, la ville et l'édifice révèlent et guident l'architecte pour comprendre, par des lectures attentives, les strates spécifiques qui sont à assembler. Ce processus d'assemblage tisse des relations que le relevé recèle en profondeur. Ces relations sont à découvrir dans la substance du dessin qui a pris le temps d'interroger le lieu par la mesure. De ces interrogations mesurées s'établit un parallèle avec des hypothèses de projet qui convoquent, elles aussi, le territoire, la ville et l'édifice à venir suivant un ordre hiérarchisé de couches conceptuelles divisées qu'il faut d'abord discerner pour ensuite tendre à les réunir.

## 8. Notes

[1] Etude effectuée dans le cadre d'un programme de recherche européen intitulé « Art,

Architecture, Paysage » sous la direction de Bruno Queysanne. Titre de la recherche « Architecture inquiétée par l'œuvre d'art ». Par la suite, cette étude a donné lieu à plusieurs colloques et expositions qui ont eu lieu à Portbou, Grenoble, Paris et Bruxelles.

[2] Karavan D. *Hommage à Walter Benjamin. Le Lieu commémoratif « Passages » à Port-Bou.* Ingrid Scheurmann, Konrad Scheurmann (Editors), Verlag Philipp von Zabern, Mainz, p. 99, 1995.

[3] Benjamin W. *Paris, capitale du XIX<sup>e</sup> siècle.* Ink Book édition, Paris, 2013.

[4] Very F. *Environnement: penser architecture à toutes les échelles (en même temps).* Acta Technica Napocensis: Civil Engineering & Architecture Vol. 58, No. 4 (2015). Journal homepage: <http://constructii.utcluj.ro/ActaCivilEng>. Special Issue– International Workshop in Architecture and Urban Planning Sustainable Development and the Built Environment.

Les cinq points proposés par Françoise Very sont : 1. L'activation d'échelles très différentes qui doivent fonctionner en même temps. De la grande échelle territoriale à l'échelle grandeur réelle du détail de fabrication. 2. La pensée des territoires dont l'objectif environnemental est le premier paramètre dans l'arbre logique du processus de projet. 3. Les villes ne sont que des modalités du territoire. 4. A chaque échelle correspondent des outils de pensée et de travail différents. 5. Grâce aux outils numériques il est possible de travailler en même temps et de façon spécifique à ces différentes échelles qui correspondent à des « couches conceptuelles » déterminées.

[5] Fiedler K. *Sur l'origine de l'activité artistique.* Edition de Danièle Cohn, Editions Rue d'Ulm, Presses de l'Ecole normale supérieure, p. 40, 2003.

[6] Kahn L. *Silence et lumière.* Editions du Linteau, Paris, p. 194, 1996. A propos de l'église unitarienne de Rochester, Louis Kahn introduit le principe formel qui ne suggère pas encore le projet.

[7] Boudon Ph., Pousin F. *Figures de la conception architecturale,* Editions Dunod, Paris, p. 47, 1988.

[8] Queysanne B. *L'échelle comme niveau : de l'architecture à la ville,* in De l'Architecture à l'Epistémologie, la question de l'échelle, sous la direction de Ph. Boudon, la Nouvelle Encyclopédie Diderot / PUF, p. 53, 1991.

[9] Boudon Ph. *Sur l'espace architectural.* Essai d'épistémologie de l'architecture. Collection Aspects de L'Urbanisme. Editions Dunod, Paris, 1971. Le sixième chapitre de l'ouvrage est consacré à l'échelle et part de la définition du concept fondamental d'une architecturologie.

[10] Damisch H. *Aristote Arizona.* Entretien avec Patrick Redelberg. Collection « Les grands entretiens d'artpress », p. 30, 2013.

[11] Dietre S. *La montagne et le coquillage* in L'architecture inquiétée par l'œuvre d'art, Mémorial Walter Benjamin de Dani Karavan, sous la direction de Bruno Queysanne, Editions de l'Espérou, pp. 118-125, 2015. Dans son texte, Stéphanie Dietre nous livre une fine description de tous les rapports entre la gare de Portbou, la ville et le grand territoire Catalan.

[12] Alberti L.B. *La peinture.* Texte latin, traduction française, version italienne, Edition de Thomas Golsenne et Bertrand Prévost revue par Yves Hersant, Paris, Seuil, p. 357, 2004. Le « voile intercepteur de Dürer est très proche de celui d'Alberti.

[13] Thépot P. *Relever c'est révéler le site,* in L'architecture inquiétée par l'œuvre d'art, Mémorial Walter Benjamin de Dani Karavan, sous la direction de Bruno Queysanne, Editions de l'Espérou, p. 131, 2015.

[14] Thépot P. *Le relevé d'architecture, un projet sous le regard de Villard de Honnecourt* in Le Journal de l'exposition : De la construction au récit. Etre de son temps et de son lieu pour l'architecture du XXe siècle, CAUE de Haute Savoie, 2016.

[15] Alberti L.B. *La peinture.* Texte latin, traduction française, version italienne, Edition de Thomas Golsenne et Bertrand Prévost revue par Yves Hersant, Paris, Seuil, p. 313, 2004.

#### *Sources des figures*

Les figures 1,8,16,22 et 26 sont de Dani Karavan et issues de l'ouvrage : Karavan D. *Hommage à*

*Walter Benjamin. Le Lieu commémoratif « Passages » à Port-Bou.* Ingrid Scheurmann, Konrad Scheurmann (Editors), Verlag Philipp von Zabern, Mainz, 1995.

La figure 20 : [www.wikiart.org](http://www.wikiart.org). Study to « The Jacob's Dream ».

Les figures 2,7,9,14,15,21 et 23 : Relevés et dessins, Thépot P. (crayon/crayons de couleur sur calque faible/fond jaune).

Les figures 3,4,5,6,10,11, 12,13,17,18,23,24,25,27,28,29,30 et 31 : Photographies, Thépot P.