

Impact sur la qualité de vie locale des ouvrages d'art

Note de problématique - Enjeux et question

CONTEXTE ET POSITIONNEMENT

"Pure forme, objet technique parfait en ce qu'il vainc les éléments, il est échelle imposée par l'homme au paysage, jalon nécessaire de la communication ; tout à la fois origine et destination, il épouse l'infini de ce qui l'a fait naître, transcendant ses origines humaines, au point d'effacer le plus souvent la trace des hommes qui l'ont conçu et de la société qui l'a péniblement enfanté."

Jean Mesqui, *Le pont, l'architecte et l'ingénieur*, in *Monuments Historiques* n°150/151 spécial *Ouvrages d'art*, 1987.

Le pont comme lieu

Le pont, généralement considéré comme la plus impressionnante métaphore du lien, est pourtant souvent un objet de conflit entre ses différents concepteurs, ingénieurs et architectes, qui se disputent la fonctionnalité et la beauté de l'objet. Notre approche ne veut pas entrer dans ces débats caricaturaux, mais faire travailler décideurs, concepteurs et constructeurs dans une équipe largement pluridisciplinaire pour faire écho à une conception du pont qui ré-émerge : le pont comme lieu. En d'autres termes, si le pont est une partie d'infrastructure, nous chercherons avant tout à le considérer comme un élément du cadre bâti, et par conséquent, il est potentiellement un facteur de la qualité de vie au moins dans ses abords directs.

Le Pont du Gard, l'archétype de l'ouvrage approprié par la population, aujourd'hui considéré comme un monument historique, valorisé dans un parc touristique. Il a reçu le prix de l'art urbain en 2004 pour sa valeur symbolique et pédagogique.



Pont du Gard, source photo : www.leclosdesromains.com

Une nouvelle approche qui s'inscrit dans la démarche développement durable

De fait, étant donnés les enjeux de la démarche développement durable que nous devons traiter maintenant, il ne semble plus pertinent de considérer les éléments du cadre bâti, qu'ils soient bâtiments ou ouvrages d'art, comme isolés. Ils sont désormais considérés dans un ensemble (paysage, quartier, ville, etc.) dans lequel ils interagissent entre eux et avec leur environnement, au sens large du terme. Leurs fonctions évoluent, sont mutualisées ou de nouvelles sont créées, notamment dans le domaine de l'écologie¹, pour participer à un projet global qui a

¹ Ces fonctions ne sont pas développées ici, mais nous faisons référence notamment à l'appel à projets EcoQuartiers, et à la démarche EcoCités lancés dans le cadre du plan Ville Durable par le MEEDDM. On pourra

pour but un développement responsable pour le présent et le passé et respectueux pour l'avenir.



La passerelle des Trois Pays, un exemple récent d'une réflexion architecturale pour faire d'un ouvrage un espace public, lien entre l'Allemagne et la France.

Passerelle des Trois Pays, Hunninghe et Weil am Rhein, 2007, source photos : www.feichtingerarchitects.com

"Destinées au départ à faciliter l'accès des citoyens aux services publics, à l'emploi, au logement, aux ressources, aux loisirs, les politiques d'aménagement du territoire doivent se réorienter en raison des enjeux écologiques et climatiques.

Il leur faut en effet passer d'une vocation d'équilibrage économique et d'occupation croissante de l'espace, à un engagement vers l'aménagement durable, c'est-à-dire le "ménagement" des espaces urbains, ruraux et naturels."
Nicolas Hulot, dans la préface du *Référentiel pour la qualité du cadre de vie*, Certu, 2007.

Quel pont pour demain?

L'objectif de cette étude est donc de stimuler la réflexion sur ce que devra offrir un pont demain, dans un contexte différent de celui dans lequel il était, notamment à l'époque où l'on recherchait avant tout à créer ou reconstruire des infrastructures pour relier, aller vite, dans une conception du progrès liés à la vitesse. Aujourd'hui, le point de vue semble décalé, le progrès est avant une question de qualité de vie, du moins en France. C'est pourquoi nous voudrions comprendre en quoi un pont peut participer à la qualité de vie locale, aussi bien dans son impact paysager, urbanistique que dans ses fonctions.

ENJEUX

Projet de passerelle de l'agence B+M architectes, élaboré dans le cadre d'un projet d'aménagement du quartier Pompidou à Metz. La proposition montre une réflexion sur les matériaux employés – en l'occurrence, le bois - et l'intégration à l'environnement naturel et urbain – traitement phytosanitaire de la rivière -.



Projet de passerelle pour l'aménagement du quartier Pompidou à Metz, source photo : www.bplusrm.fr

It is the quality of public space which again becomes the major element in the design of the bridges. It was neglected during the "all-automobile" period offering to cars a maximum of space in the urban environment. In the search of sustainability and a new use of the city based on "soft" circulations – bicycles, pedestrians – and public transport such as trams – the distribution of the space is being reconsidered. Bridges find again their specific role in the urban composition, like the medieval bridge, the "living" bridge."
Dietmar Feichtinger, *Bridge Design*.

Questionner l'acceptation d'un ouvrage par la population

Le point de vue adopté nous amènera à questionner les impacts sociaux, culturels, économiques et environnementaux d'un pont, et à chercher à comprendre quels peuvent être les clés de réussite d'un projet. Il est clair que cette dernière ne résulte pas simplement de la réussite technique et fonctionnelle de l'ouvrage, mais se situe dans son acceptation par la population, usagers et riverains. En considérant le pont comme un lieu, nous nous interrogerons sur sa pertinence en tant qu'espace public, avec ses vides et ses pleins, en dessus et au dessous de son tablier, entre les piles et à ses abords. Apporte-t-il quelque chose, une qualité, une fonction autre que le franchissement, au tissu dans lequel il est inséré? Cet apport est-il source de satisfaction pour les usagers et les riverains? Cette étude pourrait ainsi permettre de dégager les points forts des ouvrages ainsi que les points faibles qui pourraient être retravaillés, mieux intégrés lors de la conception.

Se mettre dans la perspectives de nouvelles fonctions pour un pont

La recherche de nouvelles fonctions, nouvelles qualités pour les ponts a déjà commencé chez certains concepteurs, en témoignent les grands ouvrages de ces dernières années qui deviennent des facteurs de revitalisation touristique dans certaines régions, ou bien les passerelles piétonnes urbaines qui sont traitées comme des lieux de promenades, voire d'événements. Un peu à l'instar de nos tramways, aujourd'hui à la mode dans les projets de requalification urbaine, nous pouvons penser que le pont a largement le potentiel pour être un lieu fédérateur dans le tissu urbain, offrir des espaces de convivialité.

Aujourd'hui, nous pouvons considérer que d'un point de vue technique, nous sommes relativement prêts de trouver des solutions techniques économiquement optimisées pour mettre en œuvre des conceptions innovantes. Il manque avant tout un critère compréhensible de tous, qui permette de mettre dans la balance des décisions à prendre les critères sociaux et humains, dont le poids sera accru dans la démarche de développement durable. Ce ou ces critères devraient être appuyés par des outils d'évaluation fiables et rassurants pour convaincre les maîtres d'ouvrage intéressés par de nouvelles conceptions.

Toucher tous les acteurs, dans un environnement élargi Nous souhaitons que cette étude permette à tous les acteurs d'un projet d'ouvrage d'art de comprendre les enjeux auxquels ils sont confrontés et de favoriser des démarches de conception innovantes. Ainsi, physiquement et géographiquement, nous ne nous limiterons pas seulement au champ d'action du maître d'ouvrage du pont, mais l'étude s'étendra à toute "l'aire d'influence" que l'on pourra définir autour de l'ouvrage. Si les résultats de l'étude peuvent servir à de nouvelles réflexions de conception, elle pourra peut-être également contribuer à redéfinir des modalités de coopération entre différents maîtres d'ouvrages².

Investir des domaines d'analyse inhabituels Quant aux domaines analysés, le champ est vaste : des domaines traditionnels déjà inclus dans des études socio-économiques (géographie, caractéristiques démographiques, conditions sociales, conditions économiques)³, aux domaines d'analyse plus connus des aménageurs, architectes, urbanistes, et paysagistes (tissus urbains, paysages, des tissus d'activités, prospective urbaine, etc.), en passant probablement par des domaines de sociologie pour arriver à évaluer les critères et degrés d'acceptation des ouvrages par la population. Toute l'analyse tendra à déterminer les facteurs (emplacement, concertation, forme, structures, matériaux, fonction, etc.) de reconnaissance et d'appropriation du pont comme un espace public contribuant à la qualité de vie locale. Les modes d'appropriation (usage, développement d'activités, etc.) seront également une thématique d'analyse à prendre en compte.

PREMIÈRES DIFFICULTÉS À RÉSOUDRE

Une difficulté première que l'on rencontrera probablement dans ces premiers questionnements, sera de bien pouvoir distinguer les contributions de l'ouvrage en tant que lieu, de la contribution de l'infrastructure à laquelle il appartient. Par exemple, nous considérerons que le gain de temps sur un itinéraire sera un impact positif de l'infrastructure, mais il aura des incidences sur l'acceptation de l'ouvrage.

Une autre difficulté à prévoir réside dans les différences qu'il faudra faire entre les ponts en milieu urbain ou périurbain, ou du moins dans des zones habitées par les hommes et les ponts en rase campagne. L'étude et l'analyse devront probablement être axées différemment : si en ville, nous privilégierons les facteurs améliorant la vie collective, en rase campagne, les facteurs seront plutôt ceux liés au respect de l'environnement et de la biodiversité car ils participent indirectement à la qualité des résidents les plus proches de l'emplacement de l'ouvrage.

CONCLUSION PARTIELLE, EN ATTENDANT VOS REMARQUES

On remarquera que les pistes de réflexion données dans cette note concernent avant tout les ponts en milieu urbain, voire péri-urbain ; le contexte rural et notre façon de l'aborder devra ainsi faire l'objet des premières discussions. Le terme "qualité de vie" sera également la première notion à définir précisément, et il est probable qu'elle soit bien différente, selon le milieu dans lequel on se place.

² Nous faisons ici référence à une réflexion que l'on pourrait mener sur les espaces sous les ponts qui, souvent en milieu urbain, sont des espaces délaissés, plus ou moins bien appréciés et appropriés. Les décisions de la maîtrise d'ouvrage pour les ponts ne peuvent pas s'appliquer pour le moment à ces espaces, mais une collaboration avec leurs aménageurs pourrait être envisagée.

³ Cf. Volet socio-économique de l'étude d'impact du pont sur la rivière Saguenay, au Québec, disponible sur internet :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/cotenord/pont_saguenay/etude_impact_juin2009/2a_volet_socioeco_rap_complet.pdf.