

## **ELARGISSEMENT DU PROGRAMME,**

### **LE PONT RAYMOND BARRE A LYON**

#### **ET QUELQUES CONSIDERATIONS**

Inauguré en février 2014, le pont Raymond Barre est situé au sud du nouveau quartier de l'île de la Confluence et permet aux trams de franchir le Rhône. Il comprend deux voies de circulations douces larges de 2,50 m chacune dédiées aux piétons et aux cycles. Une place nautique de 66 m de longueur par 10,20 m de largeur permet de stationner, de regarder et de découvrir les composantes de ce site étonnant. Le parcours des usagers sur le pont est accompagné de bancs disposés entre les voies du tram et les circulations douces face au sud permettant de stationner un temps, d'observer le paysage et en particulier la jonction Saône / Rhône.

L'élargissement du programme fonctionnel (qui demandait au concours uniquement un franchissement des rames des trams et deux voies de circulations douces) intégrant une grande place piétonne avec des lieux conviviaux organisés pour permettre de s'asseoir, de se poser, de converser en toute sécurité, en porte à faux sur le fleuve et implantant une série de bancs en haut de marches formant gradins longeant les lignes du tram et permettant de regarder au loin apporte à la conception de l'ouvrage une note particulière et toute singulière. Il s'agit à présent d'un ouvrage qui certes permet le passage de la ligne T1 mais qui offre concomitamment la possibilité de s'arrêter, de stationner sur le lieu même du franchissement et de jouir des vues sur les sites qui entourent le pont.

Cette dualité, le mouvement régulier des trams d'une part et pour les piétons et cycles, le stationnement possible d'autre part devient soudain une caractéristique de ce pont. Les piétons, les cycles, les adeptes du roller, des trottinettes l'ont immédiatement compris et la place *nautique* est devenue dès l'ouverture un lieu d'arrêt, de rencontres joyeuses, un point de rendez-vous où il est plaisant de stationner. Ce lieu est devenu aussi un but de promenades.

L'ouverture du Maître d'Ouvrage, le Sytral, a permis l'ouverture du programme et ainsi d'intégrer un sur-élargissement structurel pour porter une place non prévue et d'accepter de déniveler le tablier pour permettre de donner des vues dégagées aux usagers utilisant les rames des trams et aux piétons assis sur les bancs placés sur les gradins en léger contre-haut. Ces dispositions subtiles ont pu être mises en œuvre grâce à l'accord de la Maîtrise d'Ouvrage qui avait la main sur le programme et il faut beaucoup remercier Axel Sabouret Maître d'Ouvrage qui dès le début de ce projet a œuvré en ce sens avec l'accord de sa hiérarchie, de Mr. Bernard Rivalta son président en contacts constants avec Mr. Le Maire de Lyon à l'époque, Mr Gérard Colomb.

Le projet retenu, au concours implanté en biais sur le fleuve, indiquait clairement que le pont comprenait un belvédère pour permettre de s'arrêter et de regarder le paysage ainsi qu'un ensemble linéaire de bancs de telle sorte que l'ensemble du pont devienne une sorte de grand balcon ouvert sur le Rhône et regardant vers le nouveau Musée. La Maîtrise d'Ouvrage en acceptant de prendre en compte les coûts induits et en favorisant la réalisation généreuse de ces dispositions a contribué à la réussite de l'ouvrage.

L'idée de proposer dès le concours une « *place nautique* », un belvédère sur le Rhône correspond à la poursuite et aux développements des recherches entamées depuis bien longtemps avant que ce projet ne sorte. En effet en s'inspirant directement du Pont-Neuf sur la Seine à Paris, pont placé au sud de l'île de la Cité, avec mon agence, j'ai dessiné des excroissances structurelles et proposé des belvédères pour des ouvrages sur de nombreux sites : au Guétin sur l'Allier, à Laval sur la Mayenne, à Blois sur la Loire, à Neuville sur l'Oise, à Tours sur le Cher pour ne citer que quelques exemples mis en œuvre. Ces lieux d'observations, de stationnement permettent aux passants de voir, de regarder les paysages environnants et partiellement de découvrir l'ouvrage lui-même.

Ces dispositions proposées ne furent pas toujours bien accueillies en leurs temps et il est piquant de rappeler aujourd'hui qu'au contraire elles rencontraient souvent des remarques sarcastiques et négatives en particulier de quelques responsables qui se moquaient de l'architecte. Ces responsables ont aujourd'hui modifié leur jugement. Les temps ont évolué et les recherches structurelles combinées avec les nouvelles approches urbaines ont mis en évidence l'intérêt que peuvent apporter dans la vie quotidienne des usagers ces lieux additionnels ainsi que « l'élargissement » des programmes. C'est bien dans cette direction que la recherche peut trouver de nouvelles orientations. Proposer des usages nouveaux pour les ouvrages. Dans cette perspective il est possible de penser *des ponts à vivre*. Ces réflexions sont envisageables pour les ponts et aussi pour les bâtiments. La crise sanitaire actuelle et le fait que l'organisation de cette rencontre emprunte les canaux du télétravail et des téléconférences montrent les limites actuelles des programmes mono-fonctionnels et la nécessité qu'il y a de proposer des « élargissements » à tous les types de programmes. Il faut en particulier tenir compte de l'imprévu, de ce qui n'est pas envisagé mais qui peut arriver dans les programmes des ponts comme pour les programmes de logements, de bureaux, d'hôpitaux. Des projets multifonctionnels ont déjà ouvert des voies qu'il pourra être utile de reconsidérer.

Si l'on se réfère à l'analyse historique et que l'on aborde la construction du Pont-Neuf sous l'angle de l'ouverture et de l'élargissement des programmes, il est intéressant de noter que c'est une commission nommée par le Roy Henri III qui au départ, suite à de longues discussions et de débats contradictoires a implanté l'ouvrage, a retenu un plan d'ensemble avec un

« coude », a choisi le nombre des travées sur chacun des deux bras du fleuve. Après ces décisions prises, la commission a fait travailler plusieurs architectes et plusieurs entrepreneurs et a arrêté enfin ses choix. Le Roy Henri IV a par la suite fait supprimer les maisons prévues sur le pont pour permettre aux futurs utilisateurs du pont d'avoir des vues directes sur le Louvre, sur la Seine, sur le ciel et pouvoir permettre à ce pont nouveau de devenir le nouveau centre de la vie parisienne. En retenant l'idée d'implanter des tourelles sur les piles, c'est l'activité économique, le commerce qui sont favorisés et autorisés légalement. C'est l'occasion de créer et d'inventer les trottoirs qui font 4,50 m de large au Pont-Neuf pour isoler et protéger le passage des piétons des carrosses et des cavaliers. Ces dispositions entraînent des mouvements de vies inattendus et novateurs avec la présence de comédiens, de compagnies de théâtre, de bateleurs, de présentateurs, ...expression de la vie urbaine vivante sur le pont. L'art n'est pas absent : une statue équestre réalisée à Florence par Jean de Bologne et Pietro Tacca et acheminée par bateau via Le Havre sera installée sur le terre-plein, 381 mascarons grotesques sont placés sous les consoles qui portent la corniche, des expositions occasionnelles de tableaux sont organisées sur les façades des bâtiments de la place Dauphine. Le Pont-Neuf devient un lieu de passage essentiel entre les deux rives, un lieu de promenades, de rendez-vous, d'échanges, d'achats. Il préfigure les « grands boulevards » du XIXème siècle. Il faut aussi rappeler que sur le grand bras le long de la deuxième arche en rive droite en aval était installé une pompe à eau pour alimenter le jardin des tuileries. Le bâtiment qui l'abritait, la Samaritaine, comprenait outre la machinerie et les pompes une belle horloge et un carillon. Ce bâtiment a été en usage pendant deux siècles jusqu'en 1813. Il y a là un exemple historique d'un ouvrage urbain majeur ayant eu ouvertement et de manière choisie plusieurs fonctions.

En supprimant les maisons envisagées sur l'ouvrage le Roy Henri IV introduit de fait une toute nouvelle notion qui commence à se faire connaître au XVIème siècle, la notion du paysage. Henry IV fait découvrir le site et le ciel à partir du pont. *Le paysage entre dans le pont*. Le site apparaît et est mis en situation. La nature fait son apparition au Pont-Neuf. On découvre d'une toute nouvelle manière les îles qui réunies vont former le Vert Galant. On découvre les berges de la Seine et les nouvelles constructions, le Louvre en chantier, la tour de Nesle, les nouveaux bâtiments du quartier Dauphine. Le Pont-Neuf devient le centre de Paris à la pointe de l'île de la Cité.

« Pont à vivre », au sud de l'île des Confluences et de son tout nouveau quartier, le Pont Raymond Barre est certes un lieu de rencontres, d'échanges et de vie. Qu'une artiste, une « street artiste », Max Zouic, s'empare des bancs, des dossiers et les détourne avec ses tricots et ses compositions pleines de couleurs et d'imagination, montre la spontanéité des actions artistiques possibles réellement créés sur mesure et l'interactivité créative potentielle existante.

L'ouvrage inspire.

L'ouvrage attire.

La structure métallique proposée très épurée, fine, sobre, en arc avec une travée de 150 m de portée dégagant largement le fleuve, en écho avec les arcs du pont Pasteur, interpelle.

L'extrême simplicité a été recherchée pour s'implanter dans ce site complexe.

Cette structure raffinée a touché. Elle offre en sus au public, aux usagers, un tablier libre, transformé en un long et généreux belvédère, une terrasse sur le Rhône avec une place nautique, des transats, des bancs.

Depuis le pont des vues sur le paysage, sur le Rhône, sur la Confluence, sur la jonction avec la Saône, sur les berges, sur le Musée, sur Fourvière, sur le parc, sont à découvrir.

A l'inverse, en venant depuis le sud et remontant vers Lyon cette structure franchissant le Rhône se présente de loin comme une annonce, comme une entrée nouvelle vers la ville.

*Vivre*, sur le pont, *le pont* et à partir de passages sur le tablier, comme participant à un grand jeu de pistes et de découvertes, marcher aux alentours, longer les berges, aller au musée, monter sur les collines, prendre un bateau et encore chercher d'autres points de vue... et regarder à nouveau les paysages... le jour... la nuit... et permettre aux rêves de vivre... de se rencontrer et d'ouvrir son grand livre personnel de l'imaginaire voilà des occasions de jeux, de plaisirs possibles, de rencontres que permet le pont Raymond Barre.

Se trouver entre ciel et eau à la Confluence sur un *pont à vivre* voilà une aventure.

Pour ma part, cette aventure m'a conduit à, en particulier, découvrir Lyon et à sympathiser fortement avec les habitants qui venaient suivre avec attention les différentes phases de l'opération. Je garde tous les contacts créés avec les lyonnais ainsi que l'historique du projet et du chantier bien ancrés en moi. Un dialogue avec les lyonnais s'est installé, il est inoubliable.

Alain SPIELMANN

Mars 2021