

DES MODÈLES D'INVENTIVITÉ : NOUVEAUX PONTS AUX PAYS-BAS ET EN FLANDRE

Publié dans *Septentrion* 2009/4.

Voir www.onserfdeel.be ou www.onserfdeel.nl.

En matière de construction, le pont est, avec le gratte-ciel, la réalisation qui se prête le plus aux records. Les ponts les plus célèbres de l'histoire se distinguent surtout par leur longueur et par leur hauteur, souvent aussi par une recherche du spectaculaire, qu'il s'agisse du *Golden Gate Bridge* de San Francisco ou du viaduc de Millau en France (sur le Tarn). Dans les Plats Pays également, les ponts les plus connus sont ceux qui établissent des records du genre, tels le pont sur l'Escaut à Temse (au sud d'Anvers), le plus long ouvrage d'art de Belgique, ou le séduisant pont Érasme de Rotterdam, dont l'élément mobile est le plus grand pont basculant d'Europe. D'autres, sans se distinguer par leurs dimensions ou par un aspect tape-à-l'œil, révèlent cependant une inventivité exemplaire. L'objectif premier que constitue le franchissement d'une chaussée, d'un cours d'eau ou d'une voie ferrée est régulièrement prétexte à d'innombrables variations, que ce soit dans le mode de construction, la ligne générale ou l'utilisation.

Les Pays-Bas sont connus pour leur longue tradition en matière de commandes officielles auprès de grands bâtisseurs de ce genre d'ouvrages d'art. En Flandre, la politique déployée par l'architecte public (le *Vlaamse Bouwmeester*) a pour effet que, ces dernières années, une attention croissante est accordée aux ponts.

On appelle les ponts «ouvrages d'art». Et il y a de quoi rester pantois d'admiration devant certaines prouesses techniques, ou être séduit quand le dessin d'un pont se marie merveilleusement avec un site urbain ou champêtre. Mais l'art peut aussi consister à faire d'une banale jonction entre un point A et un point B un véritable pont jeté entre les hommes, un espace public à part entière.

Hans Ibelings

Critique d'architecture et éditeur / rédacteur de la revue *A 10 new European architecture*.

Adresse : Javakade 542, NL-1019 SE Amsterdam.

Anneke Bokern

Critique d'architecture.

Adresse : Utrechtsestraat 138, NL-1017 VT Amsterdam.

Textes traduits du néerlandais par Jean-Marie Jacquet.



Photo P. de Kan.

PONT DE BOIS À SNEEK (OAK : «ONIX ACHTERBOSCH KUNSTWERKEN»)

Une «architecture étrangement familière»: voilà comment le bureau *Onix Architecten* définit lui-même ses projets. Installé dans le nord champêtre des Pays-Bas, il est réputé pour ses édifices à l'allure sculpturale et pour son utilisation innovante du bois.

Le pont routier de Sneek (en Frise) est représentatif du travail d'*Onix*. Né d'un projet de la commune, le pont a une portée de trente-deux mètres et relie deux zones industrielles situées de part et d'autre de l'autoroute A7. Alors que la majorité des ponts modernes se veulent d'aspect aussi léger que possible, celui-ci est massif et semble dater d'une autre époque. On croit voir un tressage de lourds chevrons de bois; le matériau, nouveau, est le bois Accoya, lamellé-collé plus résistant que le teck. *Onix* a employé ce matériau pour construire le tout premier pont de bois capable d'accueillir les plus lourds transports routiers. Les deux éléments portants du pont sont constitués chacun de trois poutres incurvées, boulonnées entre elles par leur milieu de manière à stabiliser l'ensemble.

La courbure crée l'impression que le pont change de forme suivant la perspective. Selon les architectes, la forme triangulaire évoque les fermes frisonnes avec leur toit pyramidal, tandis que le matériau rappelle aussi la tradition séculaire des constructions navales de Sneek. Le résultat est une construction remarquable en un lieu qui n'y semblait nullement prédestiné. Le pont aura prochainement un jumeau, car la ville en envisage pour 2010 un second de même type sur l'A7.

www.achterboscharchitectuur.nl



Photo R 't Hart.

PONTS MÉTALLIQUES DE HOOFDDORP («ZWARTS & JANSMA»)

Si vous empruntez la N205 et que, passant par Hoofddorp (Hollande-Septentrionale), vous vous dirigez vers le *Bospadbrug* ou le *Duinpadbrug*, vous ne verrez d'abord que deux poutrelles toutes simples, couleur rouille, enjambant la route. Ces deux ponts pour cyclistes et piétons relient le nouveau quartier de *Floriande*, côté est de la N205, route provinciale traversant le *Haarlemmermeerpolder* à proximité de l'aéroport de Schiphol, à une aire de loisirs qui se trouve à l'ouest de la même chaussée. Plus vous vous approchez, plus vous distinguerez sur les flancs du pont un ensemble de figures sculptées. Il apparaît soudain nettement que les garde-fous sont percés de visages de bébés, d'enfants, d'hommes et de femmes. Mais si vous vous approchez trop, vous ne voyez plus qu'un gabarit perforé.

Les deux ponts ont été conçus par le bureau d'architecture *Zwarts & Jansma* d'Amsterdam. Les parapets sont constitués de plaques d'acier Corten, métal précorrodé, résistant aux intempéries et ne nécessitant la pose d'aucune peinture protectrice, de sorte que la construction respecte l'environnement. Quatre cents habitants de Hoofddorp ont été photographiés et leurs photos ensuite tramées, agrandies et étampées dans l'acier des ponts.

C'est ainsi qu'une construction simple et réalisée à peu de frais a pu être, par contraste, richement ornée. De deux ponts ordinaires franchissant une voie provinciale, les architectes ont fait, en un tournemain, de véritables cartes de visite de l'endroit. Et, élément non négligeable, ils ont en même temps créé, au coeur de ce paysage artificiel du polder du *Haarlemmermeer* largement dominé par un nouvel habitat stéréotypé et par des champs rectilignes, une diversion des plus réussies.

www.zwarts.jansma.nl



Photo R. 't Hart.

PONT NESCIO À AMSTERDAM («WILKINSON EYRE»)

L'écrivain amstellodamois Nescio (1892-1961) aimait faire de longues promenades dans les alentours de la *Diemerzeedijk*, à l'est d'Amsterdam. S'il vivait encore, il pourrait, depuis quelques années, prolonger ses balades par un pont qui porte son nom et qui est le plus long réalisé aux Pays-Bas pour les piétons et les cyclistes. Le pont Nescio relie Diemen à la *Diemerzeedijk* et, au-delà, aux îlots du nouveau quartier d'*IJburg*.

Vu du ciel, le pont Nescio se présente comme un grand S. Il est d'une longueur totale de 790 mètres, en ce comprises les courbes d'accès de 255 et 270 mètres grâce auxquelles les deux-roues peuvent le franchir sans trop de peine. Sa hauteur est de dix mètres afin de permettre le passage de la batellerie professionnelle.

Tout cela n'aurait rien d'exceptionnel si cet ouvrage d'art aux courbes élégantes n'était en même temps le premier pont haubané des Pays-Bas. De surcroît, le tablier n'est étançonné que d'un seul côté, version qui a été choisie en raison du sous-sol particulièrement meuble. Enfin, pour renforcer la stabilité du pont en cet endroit balayé par le vent, le tablier est scindé aux deux extrémités, livrant du même coup aux cyclistes et aux piétons des bretelles d'accès distinctes.

Ce pont, d'une blancheur immaculée, a été conçu par le bureau britannique *Wilkinson Eyre*, qui n'est autre que l'auteur du projet du *Millenium Bridge* érigé à Gateshead. La minceur des câbles et pylônes et la fluidité aérodynamique des lignes donnent au pont une apparence elle-même marquée au sceau de l'innovation technique.

www.wilkinsoneyre.com



© Next Architects.

PONT À ENSCHEDE («NEXT ARCHITECTS»)

La *Glanerbeek* est un affluent du *Dinkel*, petite rivière qui prend sa source en Allemagne et qui, aux Pays-Bas, traverse la commune d'Enschede. Elle y forme l'une des trois zones écologiques humides réalisées dans le quartier neuf d'*Eschmarke*. C'est un biocorridor qui a ainsi été créé, imprimant à la *Glanerbeek* un cours plus naturel et agrémentant de plantations naturelles ses rives friables qui, en période estivale d'étiage, se retrouvent au-dessus du niveau de l'eau.

Depuis 2006, deux ponts enjambent côte à côte la *Glanerbeek*. Tous deux ont été conçus par le jeune bureau d'architectes amstellodamois *Next Architects*. À première vue, les tabliers à l'endroit où les ponts surplombent le cours d'eau semblent avoir été photographiés pendant un tremblement de terre. Tout est arqué, distordu, rien ne paraît à sa place. La raison en est que les architectes ont réparti les différents flots de circulation - piétons, deux-roues et autobus - sur des bras de pont distincts, aux courbures différentes et avec chacun leur déclivité propre, calculée d'après l'angle maximum possible. Du fait de cette découpe, ce qui autrement n'apparaissait que comme une large chaussée franchissant le ruisseau acquiert vraiment le caractère d'un pont.

Parce que les ponts ne sont pas que passages, mais aussi lieux de rencontre, un petit banc a été placé au point le plus élevé, au pied d'un frêne noir qui sépare les bandes de circulation.

Les ponts ont été construits en simples dalles de béton armé reposant sur une série de supports coniques ayant la forme de gabions. Ces éléments de soutènement peuvent se couvrir peu à peu de végétation et devenir partie intégrante de l'assise. Leur aspect naturel contraste joliment avec les tabliers conceptuels, abstraits des ponts.



Photo A. van der Hoek.

PONT CYCLABLE ET PIÉTONNIER À LA «SUIKERPLEIN» D'AMSTERDAM («ZICHT ARCHITECTEN»)

La *Suikerplein* est une petite place dans un quartier ouvrier au nord-ouest du centre d'Amsterdam. En face, sur un îlot séparant le *Van Noordtgracht* du *Westerkanaal*, a été construite en 1882 la *Wester Suiker Raffinaderij*, qui a donné son nom à la place. La raffinerie a été démolie dans les années 1960, et de nouvelles habitations ont été bâties ici durant les années 1980.

Dans la suite, le site est longtemps resté une petite place qui ne payait pas de mine, avec une plaine de jeux peu entretenue - jusqu'à ce que le jeune bureau d'architectes d'Amsterdam *Zicht Architecten* s'en voie confier l'aménagement en 2008. Les architectes y ont réalisé un complexe de logements avec un service de prêt de jouets ainsi qu'un pont pour cyclistes et piétons. Des armatures d'éclairage en forme de cristaux de sucre rappellent l'histoire du lieu.

La commande des travaux visait à faire du pont sur le *Van Noordtgracht* un élément indissociable de la place. Le but a manifestement été atteint, car le bâtiment et le pont apparaissent d'emblée comme un tout. L'allure de l'immeuble fait penser à une maisonnette de pontonnier. Le pont est une gracieuse construction en acier, et son tablier se compose de passerelles de bois distinctes pour cyclistes et piétons. La séparation est accentuée par le fait que le tracé piétonnier est plus étroit et dénivélé par rapport à la piste cyclable. Les plans de rupture cristallins trouvent leur réplique dans la toiture du bâtiment. En outre, l'extrémité du pont se prolonge partiellement sous l'auvent de l'immeuble, ce qui corrobore l'unité de construction des deux édifices. Une réussite, d'autant que le réagencement, somme toute peu onéreux, a transformé cette petite place en un endroit où il fait bon vivre.

www.zichtarchitecten.nl



Photo S. Dederen.

PONT À OSTENDE («360 ARCHITECTEN», EN COLLABORATION AVEC «TECHNUM»)

Le mot «minimaliste» paraît faible pour caractériser le pont cyclable et piétonnier réalisé par le bureau *360 Architecten* au *Maria-Hendrikapark* d'Ostende. Élégant ruban d'une incroyable minceur, il ondule avec une légèreté aérienne, sans soutènement, par-dessus un étang. Les matériaux se limitent à du béton, à un grillage de fines tiges d'acier et à un parapet de bois.

Aménagé en 1892, le *Maria-Hendrikapark* se trouvait alors en bordure de la ville. Ses frondaisons représentent désormais un poumon entre la ville, le port et les faubourgs. Il y a quelques années, le bureau *Technum* a été chargé d'établir un plan d'ensemble préparant une meilleure transition entre le parc et les environs. Le plan présenté comprenait le nouveau pont cyclable et piétonnier qui franchit l'étang et relie l'entrée principale au cœur du parc. Ce pont devait s'harmoniser au mieux avec l'environnement, et son tablier devait être réalisé en maçonnerie de manière à prolonger harmonieusement les principaux sentiers.

La création que l'on doit aux *360 Architecten* consiste en un pont suspendu, sans piles, de soixante-douze mètres de long, satisfaisant à toutes les clauses techniques: pourcentage maximal de déclivité pour les personnes à mobilité réduite, hauteur de passage sous le pont, portée maximale entre les points d'appui. De l'avis des architectes, l'effet visuel produit est que le sentier d'accès se prolonge au-dessus de l'eau. Techniquement parlant, cela a été rendu possible parce qu'on a tendu au-dessus du plan d'eau quatre câbles d'acier représentant une sorte d'enchaînement naturel. Les câbles sont surmontés de cassettes d'acier qui assurent la suspension du tablier de béton. L'assemblage s'observe parfaitement sous le tablier du pont..

Avec sa structure minimaliste en forme de vague effilée, le pont s'intègre joliment dans le cadre de verdure ambiant et capte subtilement le regard.



Photo J.-L. Deru.

PONT PIÉTONNIER À KNOCKE («NEY & PARTNERS»)

Pendant de longues années, dans la cité balnéaire flamande de Knokke, franchir à pied la *Koningin Elizabethlaan* pour aller de la réserve naturelle *De Baai van Heist*, côté ouest de la route du littoral, aux autres zones naturelles que sont *De Sashul* et *De Vuurtorenweiden*, à l'est de cette même chaussée, s'apparentait au parcours du combattant. Aujourd'hui, la traversée s'effectue sans encombre grâce au pont *De Lichtenlijn* (La Ligne des phares), réalisé par le bureau d'ingénieurs *Ney & Partners*, de Bruxelles. De plus, pour les usagers de la route du littoral, le pont marque l'entrée de la station balnéaire. Il doit son nom à deux phares historiques situés à ses extrémités.

L'ouvrage d'art n'est pas seulement remarquable par ses lignes fluides, mais aussi par son mode de construction. Une poutre continue en acier, d'une longueur totale de 102 mètres, repose sur quatre points d'appui qui divisent le pont en trois travées, réalisant un équilibre idéal avec leurs longueurs respectives de vingt-huit, quarante-six et vingt-huit mètres. L'esquisse de la structure a été soumise à un programme informatique qui a calculé la quantité minimale requise de matériaux. C'est ainsi que les grandes trouées des «ailes», de part et d'autre du tablier, qui semblent voulues pour flatter le regard, répondent en fait aux exigences des lois de la statique. Quant à la courbe que décrit le pont, elle est simplement due au fait que les points de départ et d'arrivée se trouvaient hors alignement. Le tablier en béton repose dans une sorte de hamac constitué de plaques d'acier cintrées de 12 mm d'épaisseur. Le parapet métallique est parcouru par un éclairage LED, et les parties visibles du pont ont été recouvertes d'une peinture bleu clair.

De Lichtenlijn n'a pas que l'utilité fonctionnelle d'un lien entre la côte et les réserves naturelles, il procure aussi aux randonneurs le sentiment de vivre un moment privilégié en planant, du haut des sveltes lignes de ce pont, bien au-dessus du si peu poétique bourdonnement des voitures et du tramway.



Photo M.-Fr. Plissart - SOFAM 2009.

LE «SNEPBRUG» (PONT DE LA BÉCASSE) À GAND («SAMYN AND PARTNERS»)

À l'ouest de Gand se trouve le centre de loisirs *Blaarmeersen*, délimité à l'est par la Lys. Bien qu'il soit possible de longer tout le domaine en empruntant un sentier qui borde la Lys, la plupart des promeneurs rebroussaient habituellement chemin à mi-parcours. Ce qui les arrêtaient, c'était la barrière visuelle et psychologique d'un talus de chemin de fer, pourtant percé d'un tunnel. Pour cette raison, et parce que deux voies de TGV surélevées ont dû être construites à côté de la voie existante, il s'est avéré nécessaire de repenser ce point de jonction entre voie ferrée, rivière, chaussée et sentier de promenade.

Le réaménagement a été confié au bureau bruxellois *Samyn and Partners*. Les deux entrées de tunnel ont été remodelées en percées harmonieuses dans le talus herbeux. Les parois intérieures du tunnel automobile ont été recouvertes d'une céramique blanche réverbérant au maximum la lumière du jour qui y pénètre. Plus problématiques étaient les traversées pour piétons. Le passage d'une berge de la Lys à l'autre s'effectue par un escalier sur une structure métallique qui surplombe l'ouverture du tunnel et en épouse exactement la forme elliptique. Les personnes à mobilité réduite disposent, sur le flanc sud du talus, d'un chemin moins escarpé, forcément plus long. Si vous voulez suivre le cours de la Lys, vous emprunterez une des deux passerelles d'acier ancrées dans le lit de la rivière et courant sous le tunnel parallèlement à la berge. Par des remaniements limités, le bureau *Samyn and Partners* a ainsi rendu convivial, tout en le remettant en valeur, ce point de rencontre du train, de l'eau et des promeneurs qui, naguère encore, paraissait un obstacle.

www.samynandpartners.be