

AMC

**CHIPPERFIELD/CALO - BASE/DEMAIN - COSA -
BARRAULT-PRESSACCO - STUDIO OKAMI**

DOSSIER TERRE CRUE, LE RETOUR D'UN MATÉRIAU ANCESTRAL
ÉVÈNEMENT MAISONS DE SANTÉ POUR DÉSERTS MÉDICAUX
RÉFÉRENCE MARTORELL-BOHIGAS-MACKAY DÉTAILS CABANES
MATÉRIAU THÉQUE EXTENSIBLES DESIGN SALON DE MILAN

N° 307 - SEPTEMBRE 2022
WWW.AMC-ARCHI.COM

INDICE 25 € - MARGE 279 000

M 02754 - 307 - F - 25,00 € - RD



SOY/PARIS HO
Bonnie Bar & C
Bonnie Restaura
Comumers
Marché couty

← Tri Palacie
Bar Restaurant
The People Florist
Sofia
Boulevard Mofia

BASE / DEMAIN PASSERELLE PIÉTONNE MOULINS (ALLIER)

Olivier Namias

La reconversion en passerelle piétonne de l'ancien pont ferroviaire de Moulins s'inscrit dans le projet plus vaste d'aménagement des rives de l'Allier. Elle donne des perspectives d'usage aux nombreux ouvrages de ce type aujourd'hui à l'abandon en France.

Construit entre 1857 et 1859 pour franchir l'Allier, le Pont de fer, ou « Pont noir », passe pour être l'un des premiers ponts métalliques d'importance réalisés en France, avec son tablier long de 317 m, posé sur 16 colonnes en fonte remplies de béton. Conçu pour recevoir deux voies ferrées, il n'en portera finalement qu'une, pour les lignes Moulins-Commentry-Montluçon et Moulins-Cosne-d'Allier, jusqu'à leur suppression, en 1951 et 1972. Le pont, qui a conservé jusqu'en 2014 un trafic de marchandises, est devenu de fait une passerelle entre les deux rives de la ville, quelque peu clandestine mais appréciée des habitants. Il a également conservé son rôle d'infrastructure pour une conduite d'eau qui alimente les quartiers faubouriers de la rive gauche. Sa reconversion s'inscrit dans le plan guide d'aménagement des berges de l'Allier, mené par l'agence Base. Pour cette partie du projet, les paysagistes se sont associés à l'agence Demain, fondée par un de leurs collaborateurs. La SNCF reste propriétaire de l'ouvrage, concédé pour trente ans à la ville. La remise en service du Pont de fer s'est opérée dans un budget limité, ne permettant pas une restauration complète. Autant que la solidité des structures, la présence d'amiante et de plomb imposait leur dépollution.

Nouvelles utilités

Le projet a apporté une solution élégante et efficace à ces problématiques budgétaires, tout en répondant à des enjeux techniques et spatiaux. Le cheminement imaginé par les architectes paysagistes n'occupe que la partie centrale de l'ouvrage, laissant la structure ouverte sur ses deux côtés. Les vides laissent percevoir les membrures qui deviennent un spectacle. Ces interstices permettront d'installer des échafaudages pour une restauration future. Toutes les parties structurelles recevant la passerelle ont été réparées et traitées. Tel le chat de Schrödinger, le Pont de fer est à la fois neuf et ancien : une évolution loin d'être anodine dans un monde qui n'a longtemps prisé que le clinquant du nouveau, même dans la restauration. Le pont devenu passerelle empile sans honte les strates métalliques : noires pour celles historiques, orange pour



les nouvelles, une référence au passé briquetier de la ville, à la rouille de l'existant (ou plus sûrement, la peinture censée la combattre), et surtout, une teinte très lisible dans un environnement végétal.

« Nous voyons l'architecture comme un moyen d'interagir avec le paysage, explique David Romero, cofondateur de Demain. Le pont s'adresse aux trois milieux qui l'entourent, les prairies submersibles et les aires forestières de la rive gauche, la rivière, et le milieu urbain. » Pour activer ces interactions, Base et Demain, ont créé des objets ne figurant pas au programme : un observatoire agrémenté d'un solarium et d'un belvédère panoramique, ainsi que deux ouvrages en gradins qui enjambent la conduite d'eau et la poutre de rive pour restituer un panorama sur la ville et le paysage. Le dernier ouvrage, la tour nuage, tient du jeu de parc. Une partie du plancher est remplacée par un filet semblable à celui du radeau des cimes imaginé par le botaniste Francis Halé pour inspecter le houppier de la forêt amazonienne. Un brumisateur se déclenche aux heures chaudes de la journée. Des tubes de section carrée confèrent un dessin net aux structures ajoutées. Au sol, un platelage bois a été installé. « Le franchissement garde son classement ouvrage d'art, explique Diego Romero, ce qui implique une épaisseur de lame de bois de 5 cm minimum. » Un relief au centre de chaque latte rend le sol antidérapant. Un éclairage dynamique, conçu par l'Atelier Lumière, réactive le souvenir ferroviaire à la nuit tombée : la variation d'intensité lumineuse simule le passage d'un train fantôme. Entre mémoire et matérialité, la reconversion du Pont de fer rappelle que le premier recyclage est d'abord celui des ouvrages et des bâtiments, et qu'une structure métallique a bien plus de valeur que son poids en minerai. Cette réhabilitation pourrait s'appliquer aux nombreux viaducs qui émaillent les lignes fermées du centre de la France.

PAGE DE DROITE. La transformation de l'ouvrage ferroviaire s'inscrit dans un projet de reconnexion de la ville avec sa rivière, autour des loisirs et de la baignade.





La promenade sur la passerelle est scandée par trois éléments qui instaurent un rapport particulier au paysage et incitent le passant à faire une halte.



PLAN D'ENSEMBLE



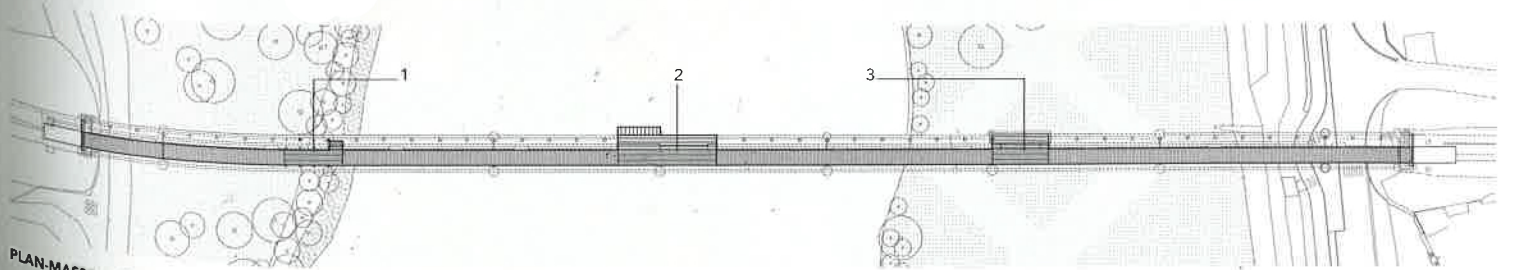
La passerelle ne se déploie que sur une partie du tablier du Pont de fer.



Au milieu du pont, le belvédère est doté d'un plancher de verre et d'un solarium.



Le belvédère et la tour nuage vus depuis le niveau de l'Allier.



PLAN-MASSE

- 1. Tour nuage
- 2. Belvédère
- 3. Observatoire

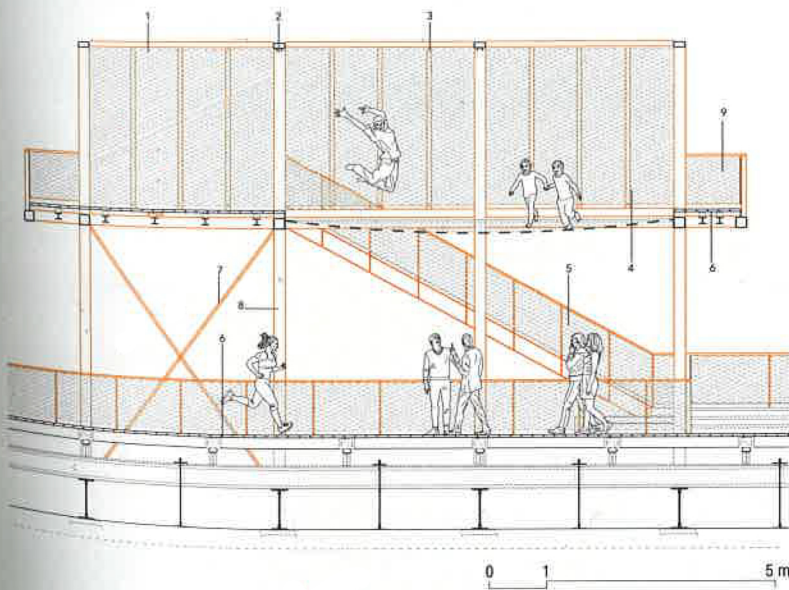
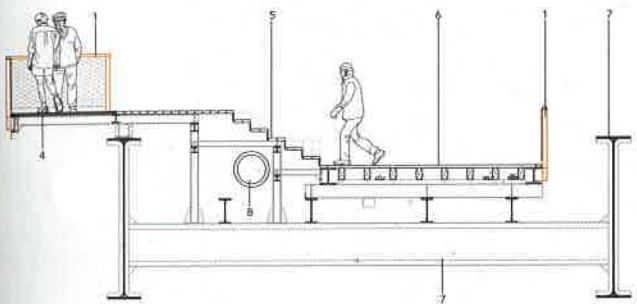
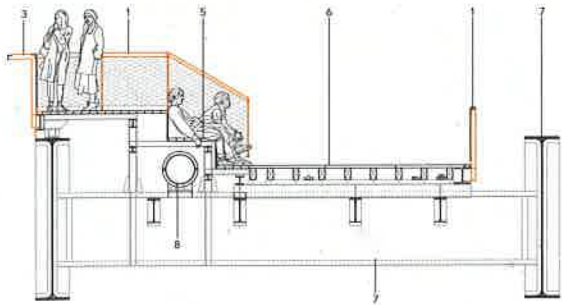
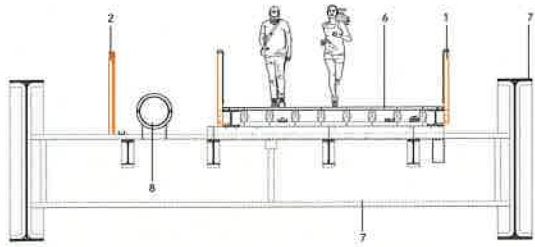
BASE / DEMAIN
PASSERELLE PIÉTONNE



La tour nuage, près du débouché sud de la passerelle.



Le belvédère enjambe la conduite d'eau et les poutres de rives qui bloquent la vue sur le paysage.



EN HAUT, COUPES DE DÉTAIL DU CHEMINEMENT PIÉTON DE L'OBSERVATOIRE ET DU BELVÈDÈRE

1. Garde-corps cadre acier remplissage toile tendue X-tend
2. Mât bas d'éclairage
3. Tablette tôle métal
4. Plancher en verre
5. Gradins bois
6. Platelage bois sur chevrons
7. Structure pont de fer existant
8. Conduite eau

CI-DESSUS, COUPE DE DÉTAIL DE LA TOUR NUAGE

1. Filet tendu type X-tend
2. Système de brumisation
3. Montant de pare-ballon
4. Hamac, filet de cordage Hercule
5. Escalier platelage bois
6. Plateforme platelage bois
7. Contreventement
8. Structure tube acier soudé
9. Garde-corps cadre acier remplissage toile tendue X-tend



Photos Courtesy Demain



Courtesy BASE

EN HAUT. Vue vers le nord et vers le sud depuis le belvédère. Des éléments verticaux portant l'éclairage et des éléments de signalétique ponctuent la promenade.

CI-DESSUS. Filet de sol installé au premier niveau de la tour nuage.

LIEU: Moulins (Allier)

MAÎTRISE D'OUVRAGE: Moulins communauté

MAÎTRISE D'ŒUVRE: Base Paysage, architecte mandataire; Demain Architecture Paysage, architecte associé; Quadric, BE structure; Atelier Lumière, conception lumière; Artelia Eau et Environnement

PROGRAMME: transformation d'un pont ferroviaire en promenade piétonne

SURFACE: 1 500 m²

CALENDRIER: livraison, fin 2020

COÛT: 3,5 M€ HT (9 M€ HT avec l'aménagement des abords)

ENTREPRISES: CMB, structure pont; Colas, VRD; Terideal, espaces verts, mobilier urbain; Dynamique environnement, ouvrage de soutènement de la rampe PMR