



© DR

**MARC MIMRAM**

Titulaire d'une maîtrise de mathématiques et d'un DEA de philosophie, diplômé de l'école nationale des Ponts et Chaussées, Marc Mimram développe une double activité de bureau d'études et d'architecte ingénieur. On lui doit de nombreux ouvrages d'art dans le monde : la passerelle Léopold-Sédar-Senghor à Paris (France), les ponts de Beng Bu et Feng Hua à Tianjin (Chine) et celui de Moulay Al Hassan à Rabat (Maroc)...

Il enseigne à l'université de Marne-la-Vallée ainsi qu'à Princeton, aux États-Unis. Son projet « Habiter les ponts », par son caractère inédit et audacieux, suscite un vif intérêt au sein de la communauté des architectes.



© Marc Mimram Architecte

Le pont « mégastructure d'accueil », New York (États-Unis).

L'ingénieur architecte Marc Mimram présente une étude intitulée « Habiter les ponts », réalisée en partenariat avec Lafarge. Il invite à redonner du sens aux infrastructures urbaines et à « recoucher » la ville.

Marc Mimram

## Une ville entre deux rives

### Pourquoi vous intéresser aujourd'hui aux ponts habités ?

**Marc Mimram :** L'impératif de mobilité a pris force d'évidence, partout dans le monde. On constate aussi les difficultés à produire une ville à la fois dense et positivement connotée, donc propre à favoriser le « vivre ensemble ». Aussi, l'infrastructure qui forme la ville et qui précède son développement est-elle souvent vécue comme un mal nécessaire, source de nuisances. Pourtant, elle peut aussi créer du lien, véhiculer un sens et, dès lors, faire l'objet de riches réinterprétations.

### Une réinterprétation qui s'est portée, ici, sur la structure des ponts...

**M. M. :** Dans Voyage au bout de la nuit, Louis-Ferdinand Céline\* décrit Manhattan comme une ville dressée « debout, absolument droite et raide à faire peur ». Notre démarche, prospective, a consisté à regarder l'archétype de l'infrastructure, le pont, comme on regarde la tour : sous forme d'une structure habitable. Et de substituer une horizontalité à cette verticalité, en profitant de l'atout du franchissement. Ce dispositif urbain de franchissement, monofonctionnel depuis des siècles, peut intervenir comme correctif ou complément pour « fabriquer » de la ville, favoriser la rencontre entre ses berges. Jadis destiné à

un seul usage de circulation, il peut devenir objet habité, investi d'une capacité à cicatriser, à refermer une brèche scindant l'espace urbain.

### Un tel projet appelle-t-il à repousser des contraintes techniques ?

**M. M. :** Le béton est désormais un matériau de haute technologie qui permet d'explorer des registres formels plus libres et ambitieux que ceux des franchissements traditionnels. Le Ductal®, dont nous utilisons pleinement la dualité – très haute résistance et finesse – est la pièce maîtresse de notre stratégie constructive. Par exemple, il rend possibles les grands voiles minces de béton du pont-paysage de La Courneuve, qui tissent une double langue de territoire, l'une urbaine, l'autre paysagère, inspirée des deux espaces qu'elle relie au-dessus de l'autoroute. ■

\* Écrivain français, 1894-1961.

### UN PROJET, QUATRE ILLUSTRATIONS...

De longs repérages ont permis de retenir quatre sites qui illustrent chacun une façon nouvelle de concevoir le pont comme une infrastructure aux fonctions multiples.

À Shanghai, en Chine, le « pont-toit » offre une sous-face dotée d'un statut d'espace public, dans l'entrelacs des infrastructures routières.

À New York, aux États-Unis, le pont abordé comme « mégastructure d'accueil » juxtapose plusieurs fonctions de représentation et d'accueil du public, en dialogue avec la ville.

À Moscou, en Russie, le « pont habité » sur le fleuve ose affronter l'image d'anthologie du Ponte Vecchio de Florence, en Italie, pour proposer des parcours et des promenades multiples.

En France, enfin, le « pont-paysage » à La Courneuve, artifice de nature, ouvre l'horizon de ses habitants.