Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes

Mémoire d'architecture

SOUS LES TABLIERS DE LA VILLE

Le dessous de pont comme interstice urbain particulier étudié à partir de 3 ponts de Berlin

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Hippolyte Monpays

Encadré par Théo Fort-Jacques et Elise Roy

École nationale supérieure d'architecture de Nantes

Mémoire d'architecture

Sous les tabliers de la ville

Le dessous de pont comme interstice urbain particulier étudié à partir de 3 ponts de Berlin

écrit par Hippolyte Monpays

Encadré par Théo Fort-Jacques et Elise Roy dans le cadre du séminaire de mémoire : "Lieux et enjeux : la ville en commun"

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“ Mieux vaut construire un pont qu’un mur “

ELTON JOHN

“L’espace architectural n’est autre que le vide qui relie et enveloppe les volumes qui composent un édifice ou une ville. Il agit comme un révélateur de formes. Pour ressentir l’espace, pour l’avoir présent à l’esprit et lui donner une consistance réelle, il faut se déplacer, tourner, revenir en arrière, regarder sous tous les angles.”

Philippe Robert

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sommaire

Introduction générale 6

Partie 0 : Explication de la méthodologie d'enquête 10

Partie 1 : UN LIEU MULTIPLE 12

1/ Le dessous de pont dans un contexte berlinois 14

a) Le pont de la Stadtbahn entre Hackescher Markt et FriedrichStrasse 16

b) Le pont d'Oberbaum 20

c) Le pont de Putlitz 24

2/ Observer l'interstice 28

a) L'accès au dessous de pont 30

b) Rapports entre zones Inaccessibles, Circulatoires et Déconseillées 34

c) Les objets du dessous de pont 38

3/ Restituer par la cartographie 42

a) Une représentation pour un espace particulier 44

b) Zooms sur des lieux particuliers 50

Partie 2 : UN LIEU HABITÉ 56

1/ Vivre sous le pont (Focus sous le pont d'Oberbaum) 58

a) Diverses façons d'habiter 60

b) Inconfortable sous le pont ? 62

c) Des traces de vie 64

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2/ Passer sous le pont (Focus sous le pont de la StadtBahn)..... 66
A) Mobilité comme impulsion de passants sous le pont..... 68
B) Les temporalités influent-elles sur les façons de passer ?..... 70
C) Étudier les arrêts, les pauses..... 72
3/ Rencontres entre passants et habitants (Focus sur le pont de Putlitz)..... 74
A) L'expression de l'informalité..... 76
B) Le stockage lié aux activités industrielles..... 78
C) La mobilité et le transport en commun et son lien au pont..... 80
Partie 3 : Un lieu réfléchi..... 84
1/ La question de la revalorisation (sous-partie d'études d'exemples externes)..... 86
A) L'activité commerciale sous les ponts (Exemples commerciaux)..... 88
B) Le dessous de pont comme espace public ? (Exemples réussis)..... 90
C) Une marginalité nécessaire et immuable ? (Exemples ratés)..... 92
2/ L'interstice, reflet de dynamismes de plus grande échelle..... 94
A) La trace du mur..... 96
B) L'empreinte du métro aérien..... 98
C) L'opportunité dans la reconstruction..... 100
Conclusion / ouverture..... 104
Bibliographie / annexes..... 110

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

INTRODUCTION GÉNÉRALE

AVANT PROPOS

Les superpositions dans la ville m'ont toujours fasciné. J'aime me balader dans un centre-ville, et apercevoir soudainement un pont et un étage au-dessus de moi. Croiser un escalier, le gravir et voir l'endroit où je me trouvais du dessus. Voir le tram passer sous mes pieds, dans un tunnel, ou bien au-dessus de ma tête sur un pont. Je me suis toujours questionné sur ce que j'appelais personnellement une ville en 3D, une ville dans laquelle la vie et les actions se développent en étages. Les images de science-fiction avec ses tours immenses entre lesquels se projettent des passerelles et des routes volantes m'ont toujours un peu incité à les imaginer dans notre monde réel. Ces objets de superposition, majoritairement des ponts, me font me poser des questions sur leurs places dans l'espace urbain.

Le sujet de ce mémoire est le résultat du développement autour de notions à première vue floue, mais qui par le dévoilement de leurs sens, amènent vers une précision de site d'études et à des choix qui ciblent la définition du sujet.

L'interstice urbain comme lieu autre, non pensé de la ville, a été une notion révélatrice dans la définition du sujet. Ma volonté de travailler autour de grands lieux de mobilité au départ, dans ces lieux hyper-pensés, mais confus, m'ont redirigé vers leurs alter-egos urbains, les fameux interstices. Une sorte de contraste puissant réside par la nature complètement différente qui sépare l'interstice du lieu de mobilité, autant par les types d'usages, que par les formes et les ambiances qui y règnent. Mais ce contraste est d'autant plus puissant qu'il existe une proximité spatiale entre ces deux espaces puisque l'interstice se crée là où le lieu de mobilité a oublié de se créer.
Ce lien fort, ce contraste fort plutôt, dans des espaces si restreints, me fait me poser beaucoup de questions.
J'ai donc choisi comme interstice le « dessous de pont », que j'appelle ainsi pour l'instant, et donc en lien avec l'objet « pont ».

L'INTERSTICE COMME GENÈSE DE LA RÉFLEXION

Lors d'une tentative de qualification de ce qu'est le dessous de pont, la notion de l'interstice urbain est très vite venue. La position marginale du dessous de pont par rapport à l'action que crée le pont peut laisser penser que le dessous peut être considéré comme interstice urbain. Pour tenter donc de percer la nature du dessous de pont, il est nécessaire de se pencher sur la définition de cette notion d'interstice.
Le mot « Interstice » vient du latin « inter » qui signifie « entre » et « stare » qui signifie « se tenir ». Etymologiquement, un interstice désigne un espace entre 2 objets. Et un objet interstitiel est donc un objet entre 2 autres. Cette position intermédiaire peut donc paraître importante dans la définition de l'interstice, puisqu'elle ne se définit qu'en définissant avec elles des objets alentours.
Comme il le décrit dans sa thèse, Stéphane Tonnelat définit l'interstice comme un lieu qui est entre-deux d'espaces considérés comme majeurs. Il s'agit en fait d'une sorte de gap de la réflexion urbaine, car ce sont des lieux qui se retrouvent coincés entre 2 entités réfléchis par des autorités (ponts, autoroutes, rails de chemins de fer), mais qui ne pensent pas la transition entre ces 2 entités. Ce qui définit l'interstice, c'est une forme de hasard, c'est une sorte de malchance de la conception, qui provoque dans l'interstice un désordre, Tonnelat le définit ainsi. Ce désordre résulte de forces qui émanent des entités majeures, des forces qui peuvent se concurrencer ou bien se combiner. On pourrait donc comparer l'interstice à une sorte de lieu sauvage, sauvage dans sa non-maîtrise, sauvage dans sa répartition.

Pour Jean Rémy, dans son étude de la région rurale d'Hervé en Belgique, l'interstice est un lieu qui ressort par la distribution physique de ces alentours. Elle se définit par le négatif d'éléments hiérarchisés autour, comme un vide entre des centres. Mais elle peut se représenter par ses habitants, à l'inverse comme le centre entouré d'éléments moins importants. L'interstice ne se définit pas comme dans un rapport de faiblesse ou de

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Stéphane Tonnelat, «Interstices urbains Paris-New York : entre contrôles et mobilités, quatre espaces résiduels de l'aménagement», Thèse soutenue à Paris, 2003
Jean, REMY, 1996, « Du statut de l'Interstice dans la dynamique spatiale : Le pays de Hervé comme cas de figure». BSGLg.

force sur autrui, mais elle se définit plutôt comme différente, inclassable, hors des hiérarchies. Ces observations, faites par Jean Rémy, concerne une région, et donc une identité associée et des habitants, mais dans le cas de l'interstice urbain, on pourrait retrouver des visions divergentes de l'interstice suivant ceux qui n'y font que passer ou bien ceux qui y vivent.

Isabelle de Calan explique dans la genèse de son projet de fin d'études, comment la Loire à Tours peut elle aussi entrer dans le registre de l'interstice. L'interstice est, pour elle, « un lieu de mutation, d'instabilité, du devenir », une sorte de message d'espoir concernant l'interstice. Il représente le « vide » dans la ville, il est le vide inconstructible, celui qui résiste au développement de la ville. Parvenir à le maîtriser devient donc un savoir précieux, puisqu'il tend vers une maîtrise totale de tout espace disponible dans une ville. En d'autres termes, les interstices demeurent les derniers lieux de la ville non maîtrisés, et parvenir à leur faire quitter le statut d'interstice devient difficile. On pourrait donc les définir comme des espaces répulsifs à l'architecture et à l'urbanisme, des lieux qui par leur image, leur composition empêche toutes architectures.
L'interstice, plus précisément urbain, est donc une notion un peu englobante utilisée dans les sciences sociales. La position du dessous de pont en fait un interstice urbaine, puisqu'il s'agit d'un lieu situé verticalement entre le pont et le sol, et même suivant la configuration, entre le pont, le sol, un fleuve, des rails, un bâtiment, etc … . Cette position intermédiaire fait du dessous de pont un interstice à part entière.

Isabelle de Calan, « Entre ville et fleuve un pont habité à Tours » Le Courrier de l'Architecte 2010

PROBLÉMATISATION

Les dessous de ponts, en tant qu'espaces urbains particuliers, et en tant qu'espaces vécus autant comme un lieu de passage qu'un possible refuge, sont-ils un simple vide de conception intéressant et disponible dans lequel la ville peut puiser pour « s'étendre », ou bien protègent-ils derrière un imaginaire de la marginalité, un univers habité et vécu nécessaire à la vie discrète de la ville ?

Par cela, on se pose la question du devenir de ce lieu. Le dessous de pont semble être un espace urbain à amenager, mais ne le serait-il pas déjà par des populations qui verrait dans sa disparition, une grande perte dans leurs intérêts ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Méthodologie d'approche

Le terrain dans ce travail de mémoire prend une place majeure. Il s'agit ici de tenter de l'appréhender, de déceler ses secrets pour permettre à ce qui le liront ensuite de pouvoir obtenir cette expérience du lieu, cet esprit du lieu. En passant du temps sous les ponts, du temps à dessiner, à observer, à écrire, je souhaite récolter des informations et des ressentis me permettant d'explorer l'intégration du dessous de pont à ce qui l'entoure.
Le dessous de pont et sa diversité dépend déjà de la diversité de ce qui l'entoure, le pont, le sol, des obstacles. Il est donc nécessaire de se pencher sur cette observation fine des possibilités nombreuses qu'englobe ce lieu. Malheureusement, le sujet précis du dessous de pont n'est pas très documenté. Il est assez rare de trouver des ouvrages bibliographiques précisément sur le sujet. La stratégie donc de théoriser à partir d'expériences réelles et empiriques se justifie également par cela. Mais des références bibliographiques me seront utiles ici pour m'aider à théoriser autour de notions plus englobantes. Le travail de terrain très centré autour des dessous de ponts sera donc ponctué de notions tirées de ces références pour ainsi alimenter l'expérience du terrain.

Explication de la démarche

Après avoir défini le dessous de pont comme interstice urbain, la question était de savoir comment étudier un interstice. Un cas se présentait très souvent, l'auteur étudie tous les interstices en suivant une méthodologie précise. Mais dans le cas de ce mémoire, le ton est inversé. Ici l'étude porte sur un seul interstice, mais l'objectif est d'en apporter diverses facettes et donc de l'étudier de différentes manières. En explorant différentes manières d'appréhender les interstices, on en décèle donc des « types de lieux ». Ce travail d'exploration va donc se diviser en 3 « types de lieux », ou en 3 parties.
En premier type de lieu, le dessous de pont peut être considéré comme un Lieu Multiple. Cette vision du lieu est venu de par l'étude d'un ouvrage en particulier, un recueil photographique intitulé « Himmel aus Beton » et réalisé par Gisela Erlacher. Cet ouvrage montre la diversité possible du dessous de pont, et notamment avec des exemples de ponts qui pourtant ne sont pas tous si différents les uns des autres. Le dessous de pont est donc multiple.
Ensuite, plus que de voir ce lieu comme multiple, il s'agit d'un Lieu Habité. Il s'agit d'une sorte de progression, car après avoir vu qu'un lieu a différentes formes et peut être différents décors, on voit ce qui compose réellement ce lieu au-delà de la simple observation, mais plutôt dans l'interaction. Ici l'ouvrage de Jean Rolin, « La Clôture » , qui raconte le périple d'un général le long du périphérique parisien, traite de la « guerre » qui existe entre les 2 côtés du périphérique, sans réellement se rendre compte que le champ de bataille, se situe sous ce fameux périphérique qui sert de clôture. Ici donc la « guerre » devient une façon d'habiter, même si elle est plutôt sombre.

Enfin, le dessous de pont se trouve être un Lieu Réfléchi. Enfin en tout cas, est-il un lieu réfléchi ? Pour illustrer cette question de réflexion d'un lieu, je m'en remets de nouveau à la thèse de Stéphane Tonnelat, qui traite de désordre. Car après avoir traiter la question de l'usage dans ce lieu, cette partie pose la question de diverses possibilités de devenirs pour le dessous de pont, devenir lié forcément aux acteurs de la ville, à la fabrique de la ville, qui deviennent des acteurs importants pour cette question. Le désordre doit-il rester désordre, l'interstice doit-elle rester interstice ?
Ces trois façons différentes d'aborder l'interstice s'enchainent de façon fluide et imbriquée. La première partie se base surtout sur une méthodologie de l'observation, du repérage des lieux. L'intérêt de cette phase est de pouvoir amorcer des questionnements qui proviendraient d'un premier usage du lieu. Ces questionnements vont venir alimenter le travail d'entretiens et vont pouvoir être mises en pratique très concrètement dans des expériences plus longues de temps passé sous les ponts. A partir de ressentis habitants aussi simples qu'ils soient, et à partir du temps qui m'aura permis d'appréhender les lieux, je pourrais commencer à déceler des dysfonctionnements, des particularités et surtout vérifier les clichés ou les remettre en question, pour ainsi commencer à me demander ce que peut être le devenir des sites étudiés.
Cet enchainement méthodologique est indispensable à la construction de ce mémoire. On pourrait dire qu'il fonctionne comme une sorte de trilogie de films, qui s'enchainent et chacun apporte au suivant le démarrage et l'histoire qu'il lui faut pour pouvoir avancer. Mais comme dans une trilogie, une partie ne peut exister sans connaître celle qui la précède.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gisela Erlacher, Lilli Licka et Peter Lodermeyer, «Himmel aus beton = Skies of concrete» , Zurich, Park Books , 2015
Jean Rolin, «La Clôture», Paris, Gallimard, 2002
Stéphane Tonnelat, «Interstices urbains Paris-New York : entre contrôles et mobilités, quatre espaces résiduels de l'aménagement», Thèse soutenue à Paris, 2003

Objectif final et personnel

Il me tient à cœur dans ce mémoire, de pouvoir assez bien définir le dessous de pont, pour ainsi pouvoir lui offrir un nom qui le qualifie par ses qualités propres plutôt que de le qualifier par ce qui le recouvre.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Méthodologie d'enquête

Mon protocole d'enquête lors de ce travail de mémoire est un protocole basé sur l'observation et la compréhension par les sens.

Mon sujet étant très peu renseigné directement en terme de bibliographie, j'ai du m'adapter et créer ma connaissance et mon matériau de réfléxion par moi-même. Il s'agit également d'une méthodologie plus adapté à ce que je recherche faire lors d'un travail de recherche, n'étant pas un grand lecteur et préférant voir les choses par moi-même.

Cette méthodologie s'est donc divisée en 3 phases principales. Ces 3 phases correspondent à une étape d'avancée par rapport à la posture que je prends sur mes sites.

La première phase est celle de la découverte du site. Elle correspond à peu près à la partie 1.1, et un début de recherche sur le 1.3 pour la question de la cartographie. Cette phase a été une phase test afin de définir et de poser clairement cette méthodologie d'enquête.
Elle se compose donc d'une première visite de décuverte sur les 3 sites, et ensuite d'un début de travail de cartographie.

La seconde phase est celle de la vie dans les sites. Dans cette phase, l'objectif est de se mettre à la place des gens qui passent, et d'ainsi voir comment ils observent et marchent dans le site et se mettant à leur place. L'objectif de cette visite est donc d'essayer d'aller partout où l'on peut aller sur l'ensemble du site. Par cette exercice, on peut également définir une limite de site. Cette visite d'observation "active" est donc en mouvement en permanence. La prise de photographies sur des éléments marquants aident déjà à recolter de la photo pour agrémenter la mise en page, mais aussi de commencer à se décider sur les sites des futures visites postées.

Enfin, la troisième phase, qui constitue le matériau de la partie 2. Cette phase de visites postées est très important. Elle lance le travail de "l'Epuisement du dessous de pont". Ce travail d'écriture cursive s'inspire fortement de l'oeuvre de George Perec "Tentative d'épuisement d'un lieu parisien". L'objectif est donc de s'installer à un point fixe, pendant un certain temps, et de noter absolument tout sans s'arrêter, sur ce que l'on peut observer autour de soi.

Dans mon cas, j'ai choisi de m'intéresser à 3 postes par site de projets, donc 9 postes en tout. Chacun de ces postes représentent un exercice d'écriture de 20 minutes sans interruption. Le résultat de ces moments d'écriture sont en annexe et servent de base aux réfléxions de la partie 2 sur l'habiter.

Grâce à cette approche du terrain organisée, nous allons pouvoir transiter entre des problématiques morphologiques, sociales et urbanistiques concernant les dessous de ponts. L'objectif étant de parcourir cet interstice dans une sorte d'exploration la plus large possible, et de répondre à acette question de sa revalorisation et de sa valeur intrinsèque dans l'espace urbain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Georges Perec, Tentative d'épuisement d'un lieu parisien, Paris, Christian Bourgois, 1982, 59 p.

PHASE 1: DECOUVRIR LE SITE

1/PREMIERE VISITE D'OBSERVATION

Faire le tour du site une première fois et définir sa délimitation

*PHOTOGRAPHIE, NOTES

2/CARTOGRAPHIE

Trouver un moyen de représenter le dessous de pont en utlisant la cartographie, le dessin de plans, dans l'objectif de mieux connaitre ce site

*PLANS, CARTES, DESSIN

PHASE 2: VIVRE DANS LES SITES

3/VISITES D'OBSERVATION ACTIVE

Prises de notes accrues, photos ciblées sur des éléments manquants à l'étape de cartographie et posant question

*NOTES DE TERRAIN, ÉCRITURE

PHASE 3: VIVRE AVEC LES AUTRES

4/VISITES POSTÉES (BASE DE LA PARTIE 2:UN LIEU HABITÉ)

A partir des observations précédentes, choix d'endroits précis sur les 3 sites, pour y être postée et observer le mouvement autour

*EXERCICE D'ÉCRITURE CURSIVE, DESCRIPTIVE (EPUISEMENT D'UN DESSOUS DE PONT)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1
UN LIEU MULTIPLE

PARTIE 1 : UN LIEU MULTIPLE

INTRODUCTION :

Il est intéressant d'expliciter la façon dont ce travail va se dérouler, mais pour qu'il se déroule, et pour pouvoir l'expérimenter, il nous faut un contexte d'études. Dans le cadre de mon Erasmus, le grand contexte d'études sera la ville de Berlin, capitale allemande.

Cette ville est connue pour son histoire mouvementée. Beaucoup bombardée et reconstruite lors du XXème siècle, Berlin se caractérise par la présence et l'éclectisme de son architecture moderne. Cette diversité est dû à l'épisode marquant de séparation de la ville lors de la guerre froide. Cette période a favorisé le développement de 2 villes très différentes pendant la même période. Après la réunification, la disparition du mur a eu tendance à effacer progressivement cette différence marquée. Mais un élément urbanistique témoigne toujours de ce passé lourd, le mur a laissé derrière lui tout un tas d'interstices urbains encore existants aujourd'hui. Les ponts ne sont pas en reste. Une figure marque énormément cette ville dans son tissu même central, c'est le pont ferroviaire. Ce type de pont vient littéralement serpenter entre les bâtiments, et ponctuer les alentours de dessous de pont. Cette omniprésence du chemin de fer en ville vient du fait qu'à l'époque de la guerre froide, chaque secteur de la ville doit pouvoir être desservi en train, ce qui a favorisé la construction de ces ponts.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS À DROIT D'AUTEUR

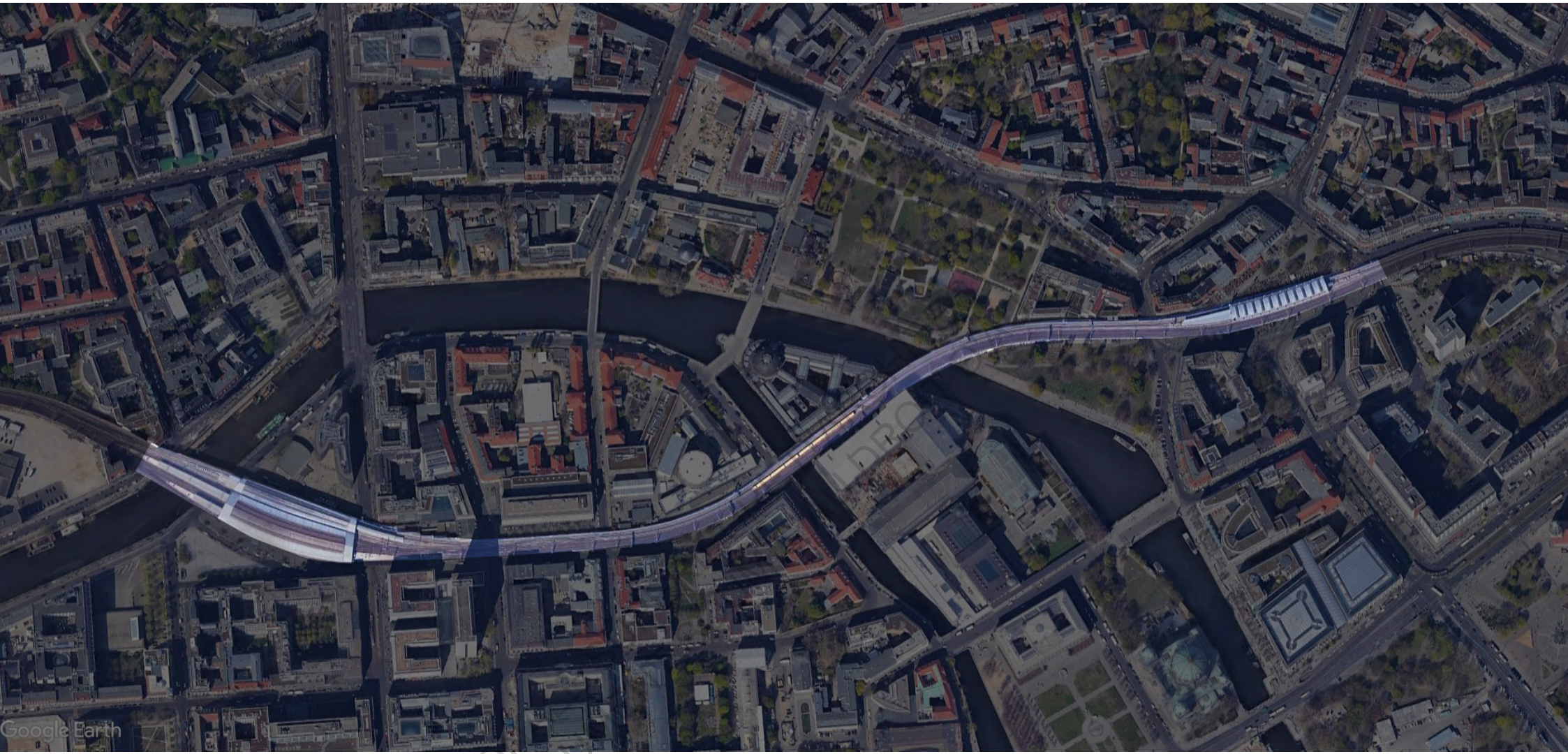
1 /LE DESSOUS DE PONT DANS LE CONTEXTE BERLINOIS

Dans le cadre de ce mémoire, j'ai donc choisi de concentrer ma réflexion autour de 3 ponts tous différents les uns des autres. Pour diversifier les dessous de ponts, il me fallait différents contextes urbains pour ainsi ne pas se fermer dans une étude restrictive. Il me fallait étudier un pont en relation avec un cours d'eau, un pont en contexte urbain central, et un pont dans une zone plus périphérique, ou dirait-on plus marginal.

En premier lieu, en contexte central, le pont de la StadtBahn entre les arrêts Hackescher Markt et FriedrichStrasse m'a paru intéressant par les différentes séquences urbaines qu'il traverse. Ensuite l'OberbaumBrücke, pont mixant métro aérien, traversée de rivière et route, ce pont qui traverse la Spree a d'abord une histoire très chargée mais est aussi un lieu de passage fréquenté, et il entretient un lien particulier avec la rivière qu'il traverse. Enfin, le PutlitzBrücke, qui est un pont routier, survolant une rivière de rails, et de par sa position périphérique présente sous celui-ci des usages assez marginaux ou bien utilitaires du dessous de pont.
Voici les 3 sites qui vont venir se ponctuer dans les 3 phases et à partir desquels je définis le lieu spécifique qu'est le dessous de pont. Sur la carte ci-contre est représenté l'emprise de ces 3 ponts à l'échelle de Berlin.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) PUTLITZBRUCKE
A) STADTBAHNBRUCKE
B) OBERBAUMBRUCKE



ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES
DOCUMENT PROTEGE

Longueur du pont = **1202m**

Surface de dessous de pont (de couverture) = **11900 m²**

Surface de dessus de pont = **30400 m²**

Ratio vide/plein = **39%**

A) Le pont de la StadtBahn

Contexte urbain:

Nous voici autour de ce pont de la StadtBahn, dans ce qu'on pourrait appeler l'hyper-centre de Berlin (même si la notion de centre à Berlin est discutable). Nous sommes à proximité de l'île aux musées, une île qui porte son nom des nombreux musées nationaux qui ont été construits dessus. Cette île sépare le quartier autour de l'AlexanderPlatz à l'Est, connu pour la Tour de Télévision, et le Mitte, quartier central historique de Berlin. Les alentours de ce pont sont donc densément peuplés, avec une activité commerciale et professionnelle forte.

Dans cette partie du centre, autour de la Spree, la vie sur les quais et en lien à la rivière est très forte. De nombreux parcs, lieux publics ou officiels sont batis à proximité de la Spree, rendant ses abords agréables et verts.

Non loin du pont de la StadtBahn, plus au Sud, on retrouve également l'axe Unter den Linden (sous les tilleuls), axe majeur dans la vie commerciale de Berlin, qui relie la très célèbre porte de Brandenbourg à l'Alexanderplatz.

Le contexte du pont de la StadtBahn entre les arrêts HackescherMarkt et Friedrichstrasse est donc intermédiaire entre un contact fluvial privilégié et un contexte central commercial favorisé.

Stadtbahn (tracé,histoire)

La StadtBahn est, comme l'indique sa traduction, « le Train de la Ville ». C'est un réseau comparable à celui des RER à Paris, donc une circulation de trains urbains générant des lignes souvent plus longues et moins ponctuées d'arrêts que le métro ou le tram par exemple. Le pont qui relie HackeshcerMarkt à Friedrichstrasse peut aussi accueillir des trains régionaux qui relient des grandes villes proches de Berlin à des gares intermédiaires dans la ville.

Le tracé de la StadtBahn dans Berlin suit un tracé quasi Est-Ouest sur tout le long de son territoire. Elle relie des gares importantes telles que Ostbahnhof, Alexanderplatz, Friedrichstrasse qui nous concerne ici ou bien encore la Gare Centrale (Hauptbahnhof). Ce pont de 12km de long, est donc un pont terrestre qui traverse le tissu urbain, et trace dans la ville une sorte de « mur » traversé par les routes, générant ainsi de nombreux dessous de ponts.

L'histoire de cette ligne de chemin de fer est intéressante puisqu'elle en révèle la logique, c'est-à-dire une logique de gares et stations de transport en commun en même temps. Vers 1870, 8 gares sont reparties autour de la ville, mais ne sont pas connectées les unes aux autres. Les travaux d'une ligne unique reliant toutes ces gares débute alors en 1875. Ce pont fut asez rapidement construit pusique terminé en 1882. Certains troncons existants furent réutilisés pour la construction, comme l'utilisation de restes de fortification du XVIIe siècle entre HackescherMarkt et Jannowitzbrücke (à l'Est du site d'étude).

Mais ce pont a subi de nombreuses modifications au fil du temps, dûes aux guerres qui ont frappé le pays pendant le XXe siècle, mais également dûes aux évolutions techniques qui nécéssitent des modifications sur les lignes elles-mêmes. En 1928 par exemple, le pont est éléctrifié, les viaducs au-dessus de la Spree ont aussi dû subir de nombreux travaux dans les années 30 à cause du poids des trains en constant augmentation.

Mais lors de la 2nde Guerre Mondiale, le pont de la StadtBahn est totalement détruit. Il sera reconstruit ensuite très rapidement aux normes soviétiques. Malheureusement, le contexte de séparation de la Ville affectera l'organisation totale de ce tronçon, puisqu'il devra être coupé au niveau de Friedrichstrasse, qui fait le lien entre Berlin Est et Ouest. Friedrichstarsse devient alors 2 terminus, et le mur de Berlin passera en plein milieu de la gare. Chacun des 2 morceaux de la ville possédent leur propre gare principale (Zooogischer Garten pour Berlin Ouest, Ostbahnhof pour Berlin Est).

Après la chute du mur, la StadtBahn retrouve un vent de prospérité. De nombreuses renovatiosn rédentes ont eu lieu. En 1994, de nombreux travaux de renforcement par des plaques de béton ont eu lieu. Avant 2006, la plupart des traisn régionaux s'arrêtaient à Zoologischer Garten ou Ostbahnhof, mais en 2006, l'ouverture de la Hauptbahnhof modifie l'organisation du trafic ferroviaire puisqu'elle comporte également une ligne Nord-Sud.

La StadtBahn est donc aujourd'hui un axe majeur des transports en commun berlinois mais aussi du trafic ferroviaire régional. La logique ferroviaire en Allemagne est différente de celle de la France. Ici les gares sont plus souvent des gares de passage comportant peu de quais mais sur lesquels les trains ne restent que quelques minutes. En France la plupart des gares de grande ville sont des terminus et servent également de stationnements pour les trains.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

HACKESCHERMARKT / JAMES SIMON PARK / MONBIJOUPARK / MUSÉES / FRIEDRICHSTRASSE

Le site d'étude du pont de la StadtBahn se délimite donc entre les stations Hackeshcer Markt et FriedrichStrasse, comme on peut le voir sur le plan ci-dessus. Entre ces 2 stations, il y a une sorte de succession de séquences urbaines assez variés, qui vont nous permettre d'appréhender les différents dessous de ponts dans des contextes différents. Si l'on part de HackescherMarkt vers FriedricheStrasse (de l'Est vers l'Ouest), on peut avoir un aperçu déjà descriptif de ce qu'il y a réellement aux alentours.

Tout d'abord les alentours de la station HackescherMarkt est caractérisé par la place de l'HackescherMarkt elle-même au Nord. Cette place est une place très vivante, bordée par de nombreux cafés et restaurants qui utilisent donc la place pour leurs terrasses. Ensuite, la StadtBahn passe entre les parcs James Simon Park au sud et le Monbijou Park au Nord. Des immeubles résidentiels le long du pont au Nord vient tout de même bloquer cette interface possible entre les 2 parcs par le dessous du pont, ce qui fait que le pont ne donne une façade réellement que vers le James Simon Park, une façade particulièremebt intéressante d'ailleurs.

Le pont vient ensuite traverser la Spree une première fois, pour venir se glisser entre deux musées de l'Ile au musée, au Nord le BodeMuseum et au Sud le PergammonMuseum. Ces deux musées, bâtis respectivement en 1904 et 1930, viennent réellement entourer ce pont, qui occupe le mince espace entre les deux musées. D'après les dates de construction des musées, on peut donc dire que cette configuration assez particulière à été pensée comme telle dans la conception des musées et du pont de la StadtBahn puisque les dates de construction concordent à peu près. Malheureusement le dessous de ce pont est inaccessible pour le moment car il est utilisé comme stockage pour de gigantesques travaux en cours sur le PergammonMuseum.

Le pont traverse ensuite une seconde fois la Spree, pour ainsi se lancer dans un tout autre contexte urbain. Cette fois-ci, le pont vient longer deux rues qui lui sont donc parrallèles, et se glisser entre le bati. Au Nord et au sud, quelques batiments remarquables viennent en relation avec ce pont, comme une extension du PergammonMuseum et l'université Humboldt de Berlin au Nord, ou bien la tour Berlitz au Sud. Enfin, le pont se jette dans la station de la FriedrichStrasse. La Friedrichstrasse étant une rue emblématique de Berlin, très commerçante qui traverse la ville dans un axe Nord-Sud.

QUARTIER AUTOUR (UNIVERSITÉ, COMMERCES, ILE AUX MUSÉES)

Le contexte hyper-central du contexte entourant le pont de la StadtBahn entre HackescherMarkt et FriedrichStrasse est donc caractérisé par plusieurs choses. Déjà l'attractivité commerciale du quartier fait que n'importe quel endroit est truffé de petis commerces plutôt de type restaurants, bars ou cafés. La consommation rapide est caractéristique de la vie berlinoise. Les fastfoods ont donc une place priviliégiée dans les quartiers commerçants, et ce type de restaurants nécéssitent peu de surface. Le pont de la StadtBahn est donc rempli de petits restaurants et commerces. La proximité de l'université et des musées accentue le dynamisme du lieu, de nombreuses places commerçantes ponctuent donc le passage du pont.

INTÉRÊT DU SITE

L'intérêt de ce site va donc être d'étudier la revalorisation des dessous de ponts à des fins commerciales, et déterminer si cette revalorisation, ou transformation, supprime le caractère marginal et « malaimé » du dessous de pont, ou au contraire ne fait que le déplacer ailleurs. L'intérêt sera aussi de savoir si ce caractère marginal du dessous de pont est lié à sa configuration propre, ou bien si c'est également lié à un contexte marginal.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANCY
DOCUMENT PROTÉGÉ PAR LE DROIT D'AUTEUR

Longueur du pont = **748m**

Surface de dessous de pont (de couverture) = **3700 m²**

Surface de dessus de pont = **6900 m²**

Ratio vide/plein = **54%**

B) Le pont d'Oberbaum

Contexte urbain :

Le pont d'Oberbaum, ou OberbaumBrücke en allemand, est un pont très connu de Berlin. Il s'agit d'un pont de briques reliant les quartiers de Friedrichshain et de Kreuzberg, respectivement au nord et au sud de la Spree. Sa position est assez particulière dans la ville, puisque ces 2 quartiers, longtemps séparés par le mur, ont eu un développement totalement différent.
Le quartier de Friedrichshain est caractérisé par une architecture et un urbanisme moderniste prononcé. Il s'agit du quartier de Berlin Est le plus proche du centre mais également l'un des plus bombardés de tous. C'est un quartier ouvrier de Berlin mais qui grâce à sa position privilégiée et ses disponibilités en logements, en ont fait aujourd'hui un des quartiers les plus dynamiques et novateurs.
De l'autre côté, Kreuzberg est totalement différent dans son organisation urbanistique. Kreuzberg est caractérisé par les canaux qui le traversent, et par une architecture du début du XXe qui a survécu aux bombardements.
Il s'agit d'un quartier plus résidentiel et plus dense, marqué par une forte population immigrée mais également par une gentrification du quartier.
L'Oberbaumbrücke est donc un pont de Spree qui relie par la route et par le métro aérien ces deux quartiers.

Histoire :

L'histoire de ce pont emblématique de Berlin est intimement liée à sa position stratégique de franchissement du fleuve mais également de frontière entre Berlin Est et Ouest. A l'origine, l'Oberbaumbrücke était un barrage en bois durant le XVIIIe siècle, qui servait d'entrée à la ville. On l'appelle ainsi, le Pont du Hautbois en référence en rondins de bois qui le constituaient.

Le pont actuel en briques a été construit entre 1894 et 1896 par l'architecte Otto Stahn, dans un style néo-gothique. Otto Stahn était à cette période responsable artistique des nouveaux ponts de Berlin.
C'est ainsi qu'il a conçu de nombreux ponts dans la ville. Il s'est occupé de l'Oberbaumbrücke mais également du viaduc du métro qui rejoint Warshauerstrasse. La particularité de ce pont qui est qu'il supporte un trafic routier mais également ferroviaire (métro), provient de l'époque de sa construction. En effet le métro de Berlin fut construit à cette époque, à l'agence Siemens & Halske, qui le construsait, à insister pour intégrer au pont le métro aérien.
Ce pont a ensuite malheureusement subi sa position stratégique, puisqu'il a par exemple été détruit par l'armée nazie en 1945 pour repousser les armées alliées. La situation de séparation de Berlin Ouest et Est va ensuite impacter directement ce pont puisqu'il s'agissait d'un des rares points de passage entre Berlin Est (Friedrichshain) et Berlin Ouest (Kreuzberg). Sa position de poste-frontière, alors qu'à l'origine il s'agit d'un passage routier mais également de métro, a engendré sa totale reconfiguration.

Après la chute du mur, le pont, très endommagé, a été reconstruit totalement à l'identique, à l'exception de sa partie centrale, détruite pour empêcher le métro de circuler entre les 2 zones de Berlin. C'est l'architecte Santiago Calatrava qui s'occupa de reconstruire cette partie manquante.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

WARSHAUER/OBERBAUM/SCHLESICHES TOR :

L'OberbaumBrücke en lui-même peut être encadré par l'ouvrage en briques qui traverse le fleuve. Mais dans notre étude, nous pouvons l'étendre aux deux stations de métro aérien qui l'encadrent, WarshauerStrasse et Schlesisches Tor. Car comme dit précédemment, ce qui fait que l'expérience sur ce pont est si particulière, c'est qu'en étant dessus, on se trouve également dessous.

Comme on peut le voir sur les images ci-contre, la superposition du pont routier et du pont de métro génère un dessous de pont sur la partie piétonne du pont. L'étude des 3 séquences WarshauerStrasse/Oberbaumbrücke, Oberbaumbrücke et Oberbaumbrücke/Schlesisches Tor en devient pertinente.
Les lignes U1 et U3 du métro aérien partent donc de WarshauerStrasse, qui est également un arrêt de la StadtBahn, étudiée dans un autre site. La topographie favorise la construction de la base d'un pont, puisqu'elle descend jusqu'au fleuve, ce qui permet de ne pas faire monter le pont, tout en gagnant de la hauteur. Ce pont longe donc la WarshauerStrasse, qui vient ensuite après avoir croisé la Muhlerstrasse, se lancer sur l'Oberbaumbrücke.
Ensuite, le passage sur l'Oberbaumbrücke se fait par sa galerie, après avoir traversé la MuhlerStrasse. Il s'agit d'une très belle galerie de style néo-gothique, ouverte sur la rue d'un côté et sur le fleuve de l'autre. Cette galerie est un haut lieu de passage piéton. Ensuite, le changement de quartier est assez brutal, puisque l'ambiance de Kreuzberg, avec ses rues étroites et ses squares urbains surviennent immédiatement. Le pont de métro circule au-dessus d'une rue pour ensuite se glisser entre deux rues. Ainsi le dessous de pont ici a une position insulaire et exposée par rapport aux par cet lieux publics qui l'entourent. Enfin, l'arrêt Schlesisches Tor en lui-même représente la logique utilisée sur cette ligne de métro aérien pour créer un lien entre le sol urbain et le dessus du pont de métro. Ce site est également intéressant dans le rapport entre l'intérieur de la station et ses alentours qui sont toujours sous le pont mais témoin d'usages différents.

INTÉRÊT DU SITE :

A la base, ce site n'était pas prévu d'être étudié car il semblait trop classique, trop emblématique de Berlin. Mais au début de mon séjour ici, j'y suis passé totalement par hasard, et je me suis senti tellement inspiré que j'ai décidé de l'intégrer à l'étude. Je me suis senti inspiré par ce contraste entre toutes ces personnes qui passent sans même faire attention où ils passent, les gens qui s'installent ici parce qu'ils n'ont aucun d'autres lieux où vivre, ceux qui s'arrêtent prendre des photos. Il s'agit d'un dessous de pont dynamique, et non un lieu marginal. Cette relation qu'à le pont avec le métro qui le survole m'a aussi beaucoup surpris. S'imaginer que l'on marche sous le métro et que quelques minutes plus tard on monte au-dessus, à cet étage totalement différent de la ville. Enfin, il s'agit du seul pont fluvial que j'étudie, donc le lien avec l'eau, le fleuve qu'entretient le pont m'intéresse aussi.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANCY
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Longueur du pont = **661m**

Surface de dessous de pont (de couverture) = **6800 m²**

Surface de dessus de pont = **15000 m²**

Ratio vide/plein = **45%**

C) Le pont de Putlitz

Contexte urbain :

Le pont de Putlitz, ou Putlitzbrücke, est situé entre le quartier de Moabit et le Westhafen (port de l'Ouest). En effet la position de ce pont est stratégique puisqu'il survole une zone ferroviaire importante, qui sépare ces 2 zones.
En théorie, le Westhafen se situe aussi dans le quartier de Moabit, il peut même être considéré comme le « neue Moabit », donc nouveau Moabit.
Ce quartier de tradition ouvrière ressemble beaucoup au quartier de Kreuzberg dans son fonctionnement actuel. Etant un ancien quartier ouvrier et un accueil pour beaucoup de populations immigrées, les prix des loyers y sont devenus très attractifs et le quartier est en pleine phase de gentrification actuellement.
Le port de Westhafen a lui été construit au début du XXe siècle (1914-1923). Ainsi, une société d'exploitation fut crée, le BEHALA (BErlin HAfen und LAgerHaus). Ce port s'est ensuite développé pour ainsi devenir le 2ème port de commerce allemand. Mais lors de la seconde guerre mondiale, 60% de ses infrastructures furent détruites. Ce port s'est ensuite reconstruit et développé suivant le trafic croissant de bateaux fluviaux. Récemment, les bâtiments anciens du port ont été réhabilités. Ce qui le caractérise aujourd'hui, c'est cette conservation des bâtiments anciens, plutôt que la construction de nouveaux.
Le contexte urbain du Putlitzbrücke vacille donc entre 3 secteurs que l'on peut distinguer : Le Westhafen, le « fleuve de rails » et le quartier de Moabit.

Histoire :

Le Putlitzbrücke, du nom de la rue qui le traverse, la PutlitzStrasse, a été construit en 1977, enfin reconstruit. En effet les rails qu'il survole, servant au port bien plus ancien, ont toujours existé et ce pont existe depuis 1897. A l'origine, il s'agissait d'un pont en bois, il a donc été modernisé suivant une construction métallique en 1977.
Ce pont a été le site pendant l'Allemagne nazie, de 1942 à 1945, de la déportation de plus de 32000 juifs vers les camps de concentration. Il s'agit donc également d'un lieu de mémoire où se trouve un mémorial de la déportation, sur le pont et face aux rails dédiées à cette déportation de masse. Malheureusement et aussi triste que cela puisse paraître, ce pont a été, dans la fin du XXe siècle, victime de plusieurs attentats antisémites.
Le pont a donc été reconstruit en 1977, pour des questions de modernisation et d'un trafic de plus en plus dense et lourd.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Côté nord / rails et Westhafen / côté sud :

Comme dit précédemment, les 3 phases de ce pont en font la principale particularité. Il s'agit en fait d'un franchissement, mais terrestre. Et le fleuve qu'il traverse est un fleuve de rails, composé de 29 voies et bifurcations, pour une largeur totale de quasiment 130 m. Le pont présente donc les caractéristiques d'un pont fluvial, c'est-à-dire des bases ayant une pente faible, et ensuite une phase surélevée montée sur des piliers métalliques. Cependant, comme le pont se fonde entièrement sur la terre, le nombre de piliers est bien supérieur à un franchissement fluvial, puisque la question de la complexité technique de l'exécution d'un pilier en milieu aquatique ne se pose pas.

En partant du sud, donc du quartier de Moabit, vers le nord, donc le Westhafen, découvrons le contexte dans lequel ce pont évolue. En premier lieu, le pont démarre à l'intersection de la Putlitzstrasse, et de 2 autres. Ensuite, le pont décolle parallèlement à 2 rues adjacentes qui elles restent « au sol ». Face à ces 2 rues se trouvent des immeubles résidentiels. Ensuite, au niveau de la fin de la base du pont, une rue coupe son dessous. A partir de cette rue, on ne trouve plus sous le pont d'immeubles résidentiels mais plutôt des espaces de stockage et des entreprises de conditionnement et de transport de conteneurs.
Arrive ensuite le fleuve de rails, qui est très bien délimité par des clôtures qui marquent l'interdiction d'y accéder. Ce fleuve de rails comporte ce qu'on pourrait appeler des « îles ». Tout d'abord l'arrêt du Ring de la StadtBahn, « Westhafen », qui est donc un quai posé au milieu des rails et auquel on accède par des escaliers menant directement au dessus de pont.
D'autres îles, qui vont attirer mon attention dans des parties ultérieurs, existant sur ce site. Elles sont au nombre de 2, chacune reparties de part et d'autre du pont, au nord de la station. Ce sont des îlots d'habitations de fortune, chacune délimitées par des haies et possédant un accès par un escalier depuis le pont. Cette zone assez mystérieuse pose question sur son origine, son lien avec le pont, ses habitants. Elle n'est pas situé techniquement sous le pont mais son accès se fait depuis celui-ci.
Enfin, le pont vient ratterrir entre deux gros bâtiments portuaires, en plein milieu du Westhafen. Ces deux bâtiments posent question dans l'accroche différent l'un de l'autre qu'ils ont au pont.
Le pont redevient route ensuite, mais 70m plus loin, il y a un nouveau pont qui traverse un des canaux du port.

Intérêt du site :

L'intérêt que je porte à ce site, pourtant discret, a été assez immédiat par sa découverte via Google Earth. Le pont y porte une position réellement centrale, puisque tout semble s'y accrocher physiquement, notamment autour du fleuve de rails. Les escaliers, les quais, les clôtures, les bâtiments, ce site peut être facilement schématiser par cet objet central emblématique du pont, et par des accroches secondaires qui gravitent autour.
La diversité des configurations qu'offrent aussi cette position de transition entre un quartier résidentiel et un quartier portuaire, est également intéressante.
Ce site est très marqué, sous le pont, par la restriction d'accès, qui marque la transition entre une logique urbaine et industrielle. Cette « organisation », ou du moins cette interdiction d'accès rend le dessous de pont encore plus mystérieux et donc encore plus intéressant.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
CE DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2) Observer l'interstice

a) Les accès au dessous de pont

b) Rapports entre circulatoire, déconseillé et inaccessible

c) Les objets du dessous de pont

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2) OBSERVER L'INTERSTICE

Après s'être intéressé à l'histoire et à la situation urbaine de nos 3 sites d'études, il est maintenant temps de les observer. Les écrits qui vont suivre sont la résultante d'une méthodologie d'enquête particulière de découverte progressive par visites de site. Dans cette partie, les visites se font sous l'angle d'un visiteur qui se déplace dans le site d'étude. Je prends ainsi la place des gens autour de moi, qui marchent, s'assoit, s'arrête et observe. L'objectif est donc ici de s'intéresser aux formes, dispositions spatiales, relations que les composantes du site entretiennent entre eux.

A partir de ces visites, trois axes d'observations se dessinent : l'axe des accès aux sites, celui des espaces accessibles ou déconseillés, et enfin les objets.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DEPOT D'AUTEUR

A) LES ACCÈS AU DESSOUS DE PONT

QU'EST CE QU'UN ACCÈS ?

Comment a-t-on accès à l'espace sous le pont ? Comment on y accède ? Un accès en terme général, peut être de natures très différentes. Il peut concerner tout simplement un trajet vers un point précis, ce trajet devenant l'accès à ce point. Mais l'accès peut aussi définir des objets, des configurations spatiales que l'on doit traverser pour aller dans un espace précis. En architecture, un accès est souvent défini par un seuil, qui souvent fait le lien entre 2 espaces totalement différents (l'intérieur et l'extérieur, le salon et la chambre, etc …).

Dans le cas de dessous de pont, et le cas de l'accès à un interstice urbain, celui-ci varie selon un degré de facilité. Certains interstices urbains, dans une volonté de le protéger d'actions particulières, peuvent être difficile d'accès. D'autres au contraire sont marginaux parce qu'ils empêchent la construction par exemple, ou bien sont inintéressants pour celui qui veut construire, mais ne sont pas du tout difficiles d'accès.

2 TYPES D'ACCÈS

En lisant un article relativement intéressant rédigé par Sophie Rouay-Lambert, appelé « Aux marges, dans la ville », une idée assez simple est apparue, mais qui permet de mieux comprendre le lien qu'entretient le dessous de pont avec son alentour, et donc ses logiques d'accès. Dans cet article, Rouay-Lambert définit l'organisation interne d'un interstice urbain dans une logique de plan vernaculaire, donc un plan qui prend en compte dans sa conception, des données topologiques, géographiques et matériels du site sur lequel il s'implante. J'aime beaucoup faire une analogie de cette façon de penser sur une hypothétique manière dont le dessous de pont s'implanterait sur un site lorsque le pont lui-même est construit. Pour la question des types d'accès, cette vision des choses parait totalement pertinente puisque l'accès est le « pont » entre le contexte urbain et le lieu du dessous de pont lui-même.

Pour le cas précis du dessous de pont donc, la façon d'y accéder dépend fortement de la position dans l'espace urbain de celui-ci. Pour être plus clair, un dessous de pont peut être au même niveau que le « sol urbain » ou le rez-de-chaussée, donc est très facile d'accès. Mais il peut aussi se trouver sous un pont qui est lui-même au niveau du rez-de-chaussée, ce qui signifie qu'il existe une différence de niveau entre la ville et ce dessous de pont. Ceci va donc générer des aménagements particuliers servant à traiter cette différence de niveau, et donc rendre potentiellement plus difficile d'accès le dessous de pont.

On peut donc, de par la configuration elle-même du pont, déjà définir 2 types de dessous de ponts :

-Le dessous de pont "Rez-de-Chaussée", qui est une continuité du sol urbain (voir figure 1)

-Le dessous de pont "Sous-la-Chaussée", qui est donc inversement conséquence d'un pont au niveau du rez-de-chaussée (figure 2)

Pour répartir nos 3 sites d'étude, on peut dire que les ponts de la StadtBahn et d'Oberbaum génèrent des dessous de ponts rez-de-chaussée, alors que le pont de Putlitz génère des dessous de pont sous-la-chaussée.

DESSOUS DE PONT « REZ-DE-CHAUSSÉE » :

L'accès au dessous de pont « rez-de-chaussée » est en fait une sorte d'accès fluide. Il n'y a pas d'objet, de lieu précis qui donne accès à l'espace, mais comme il est ouvert sur l'extérieur et non délimité par des obstacles quelconques, on peut y accéder en théorie de partout. Mais cependant, des configurations urbaines peuvent restreindre ou contraindre un des manières d'y accéder ou d'y circuler. Pour être plus clair, il s'agit en fait de l'application de cette adaptation à ce qui existe déjà sur site. On peut l'illustrer grâce à des exemples de configurations, qui sont tirées des sites d'études de ce mémoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Rouay-Lambert, Sophie. « Aux marges, dans la ville », Transversalités, vol. 134, no. 3, 2015, pp. 29-48.

Figure 1 : dessous de pont rez de chaussée

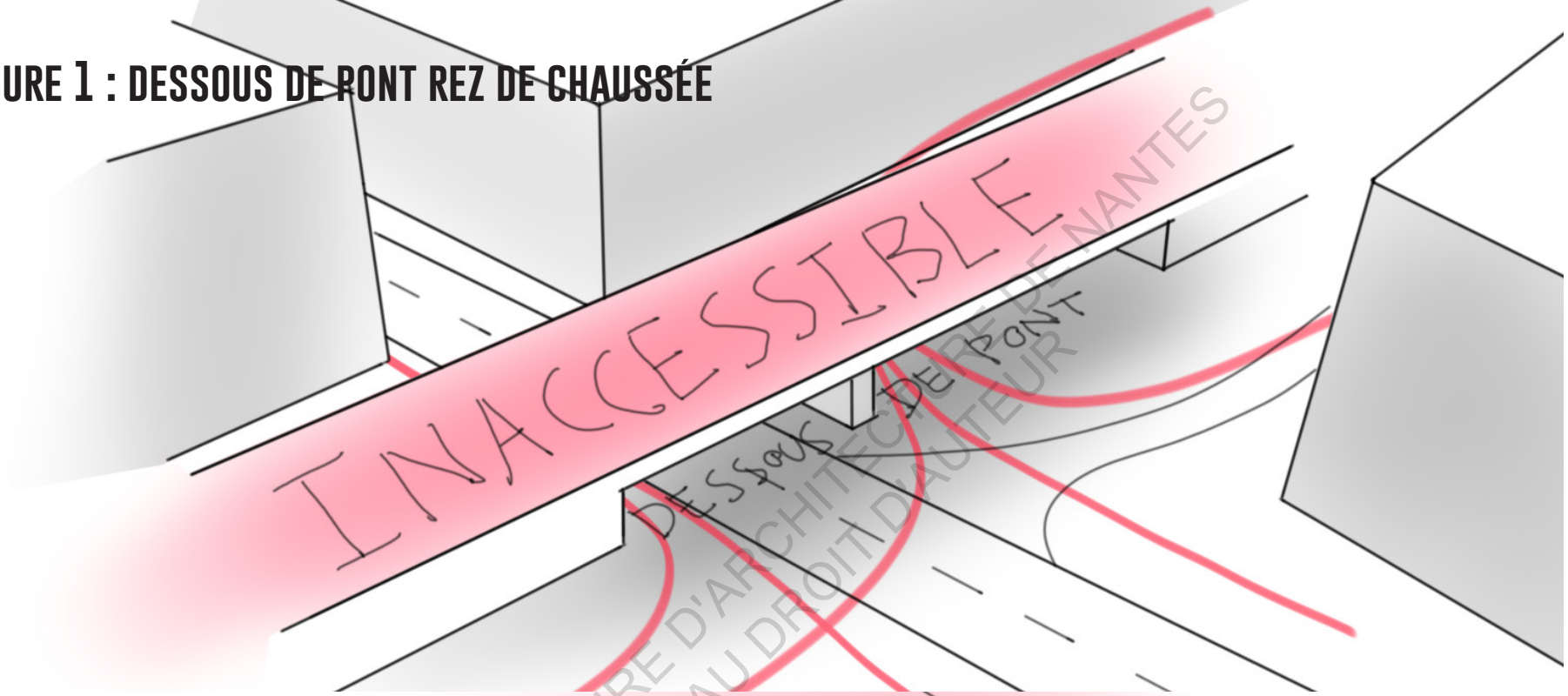
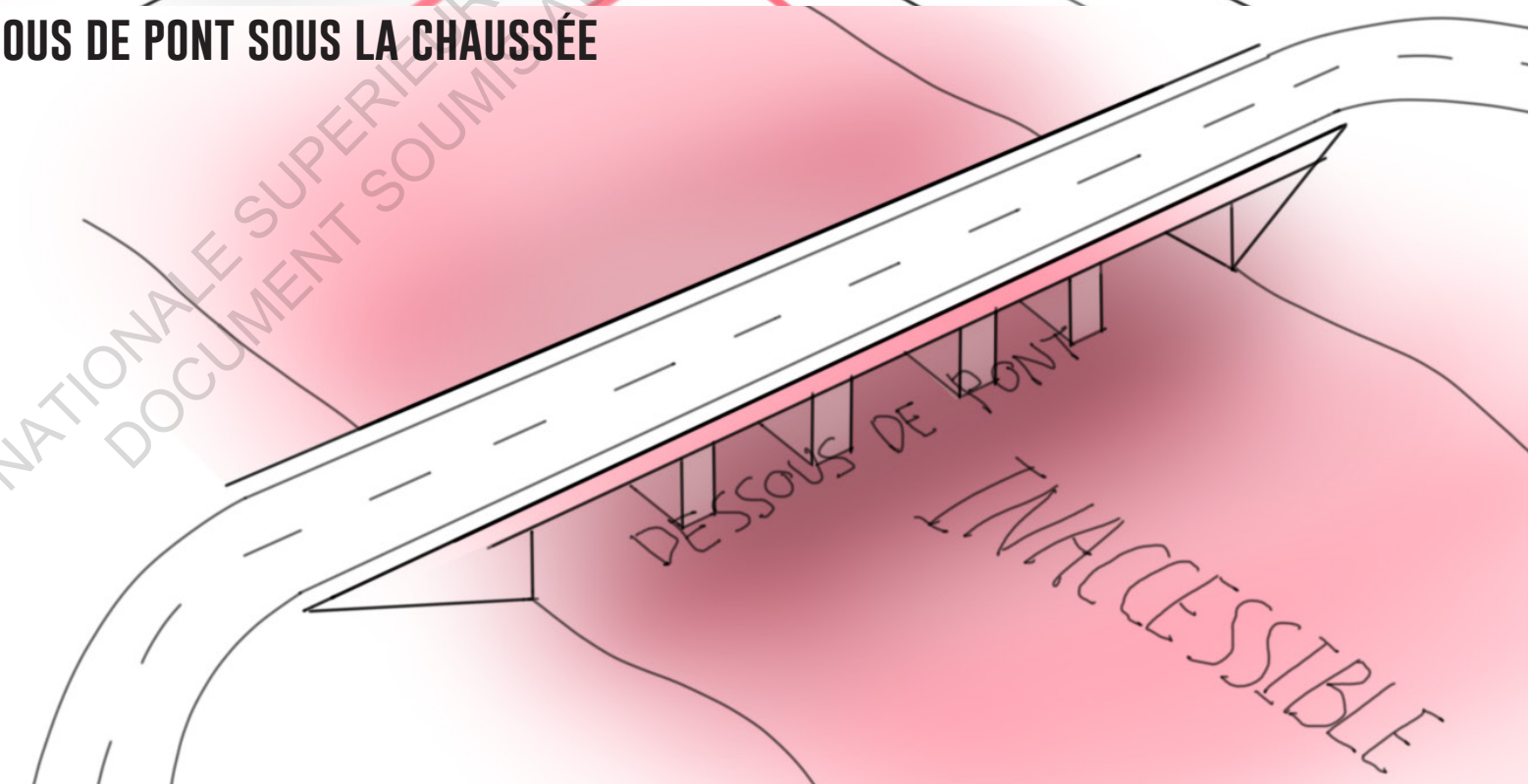


Figure 2 : dessous de pont sous la chaussée



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Figure 3 : dessous de pont rez de chaussee axe perpendiculaire

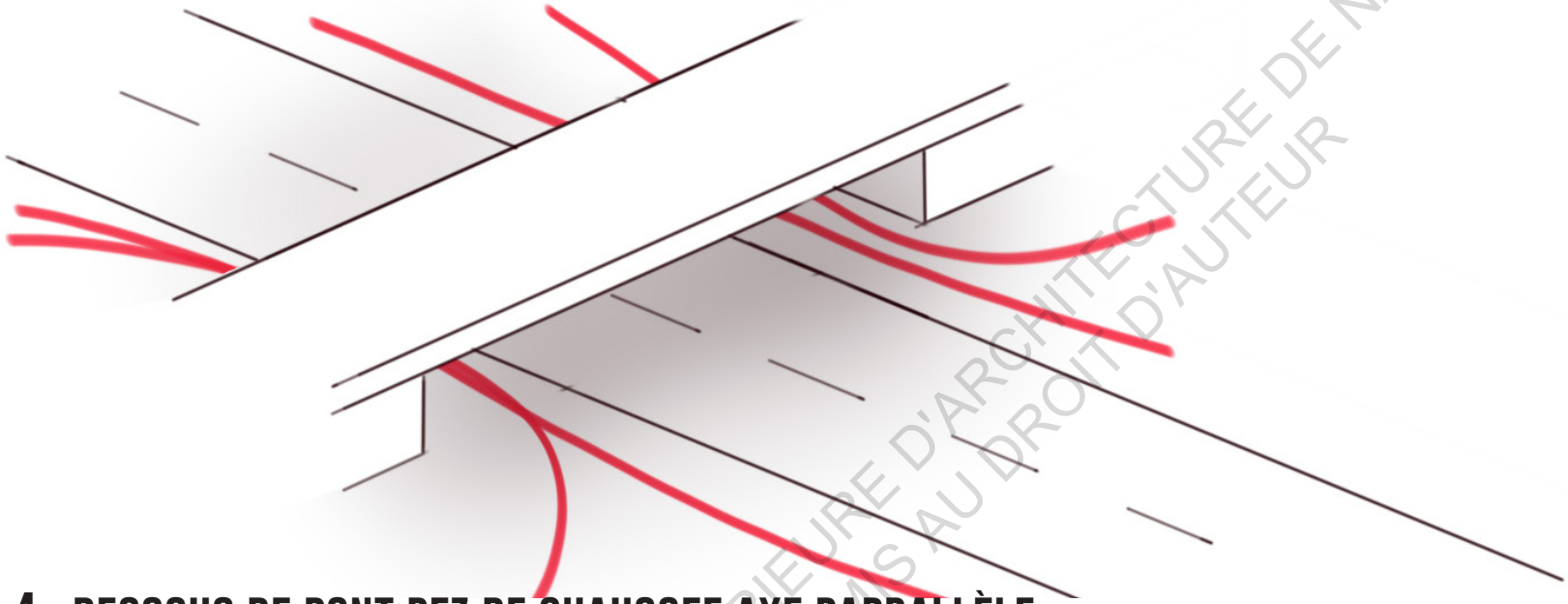
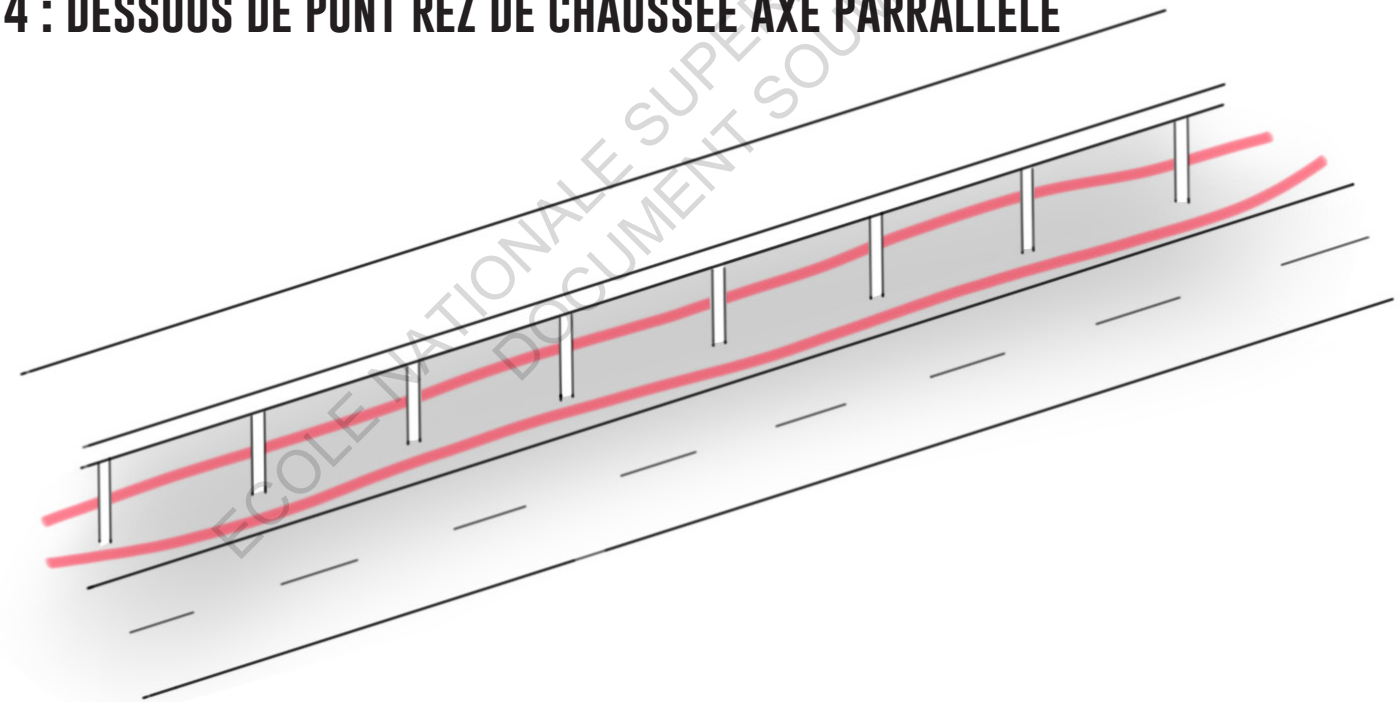


Figure 4 : dessous de pont rez de chaussee axe parrallèle



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1/AXES PERPENDICULAIRES (figure 3)
C'est le cas d'une route qui vient passer sous le pont de manière perpendiculaire à celui-ci, cas très présent sur le site du pont de la Stadtbahn entre HackescherMarkt et Friedrichstrasse. Dans ce cas, très logiquement, la route étant un espace réservé à l'usage de la circulation des voitures, les accès au dessous de pont vont se concentrer aux alentours de cette route, créant ainsi une forte accroche aux piliers ou aux murs qui bordent cette route. Cette accroche est accentuée en fonction de la largeur du trottoir. Très concrètement, si le trottoir qui sépare la route des piliers du pont est étroit, l'accès et la circulation sous le pont vont en être d'autant plus restrictifs. L'absence de route est elle totalement possible, ce qui correspond aux passages au-travers de la station HackescherMarkt par exemple.
2/ AXES PARRALLÈLES (figure 4)
Bien que l'on pourrait penser qu'un accès selon un axe perpendiculaire au dessous de pont pourrait être l'inverse d'un accès selon un axe parrallèle, finalement pas tant que cela. Comme sur le croquis ci-contre, tout est une question de distance entre la route par exemple et le pont, ce qui va générer à peu près la même restriction d'accès que pour l'axe perpendiculaire. Ce cas là est typiquement le cas de l'Oberbaumbrücke, et de sa galerie piétonne sous le pont de métro, qui est parrallèle à la route à côté. Mais dans le cas de ce pont, il n'y a pas de porosité entre la route et la galerie, pusiqu'il y a une légère différence de niveau qui contraint cette porosité.

Dessous de pont « sous-la-chaussée » :

Lorsque le dessous de pont n'est pas en continuité avec le sol urbain, car le pont lui l'est, et bien souvent cela se traduit par des différences de niveau, comme les ponts de Loire à Nantes par exemple, dont les dessous de pont sont plus bas au niveau du bord de Loire alors que le franchissement se fait plus haut. Ici l'exemple est le Putlitzbrücke, qui survole son dessous de pont. Cette différence de niveau ou bien la restriction d'accès de ce dessous de pont qui n'est pas ouvert sur le sol urbain, elle se traduit assez simplement par la présence de dispositifs, qui vont soit faciliter l'accès, soit l'empêcher. Sur ce site nous avons la présence des escaliers par exemple, qui permettent d'accéder à la station Westhafen ou bien aux petites maisons en dessous, ou bien il y a aussi la présence de barrières et de clôtures, pour justement empêcher d'accéder à la zone des rails, qui est dangereuse.

Corrélation accessibilité et marginalité ?

Un accès difficile est-il forcément gage de marginalité, comme on pourrait le penser pour le cas des dessous de ponts « sous-la-chaussée » ? Ou bien est-ce à nuancer avec une marginalité également notable pour des exemples de dessous de ponts « rez-de-chaussée » qui pourtant sont accessibles aisément ? La façon d'accéder à un lieu peut en tout cas nous en dire beaucoup sur la façon dont ce lieu interagit avec ce qu'il l'entoure.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B) Rapports entre circulatoire, déconseillé et inaccessible

Dans cette partie, l'accent va être mis plus sur de l'analyse en plans. A l'aide de plans révélant la répartition des espaces circulatoires, déconseillés et inaccessibles sur nos 3 sites d'étude, l'objectif étant d'au-delà de les définir eux-mêmes, plutôt de se pencher sur les rapports entre ces différentes zones, étudier leurs interfaces et zones de friction. Pour chacun de ces types de zones, on se penchera sur un des 3 sites, qui le représente le plus.

"Le trottoir est un signe d'aménité pour une rue et d'efficacité pour la voirie (on suppose qu'en dessous circulent divers réseaux techniques...). Un trottoir défoncé révèle la faillite d'une municipalité incapable de le réparer ou la pauvreté d'un quartier. La propreté du trottoir et son animation expriment la « bonne santé » de la ville et de sa population. La fin du trottoir indique la fin de la ville, l'entrée dans les faubourgs, la banlieue... En plus du mobilier (réverbère, urinoir, fontaine, kiosque, banc, poubelle, panneau de signalisation, etc.) qui s'y installe, le trottoir accepte les débordements de certains commerces et l'installation de terrasses (rentrées fiscales non négligeables pour la municipalité). Il évoque également la prostituée (appelée aussi « fille publique ») qui « fait le trottoir » et le sans-domicile fixe (SDF) qui y trouve un refuge bien précaire"

Cet extrait de l'article de Thierry Paquot "IV. De la voirie aux espaces publics", on sent bien que le sol d'une ville est organisé selon un chemin d'accès ou d'inaccès. Cette partie visera donc à définir ces degrés d'accessibilité selon ce que l'on peut trouver sur les sites.

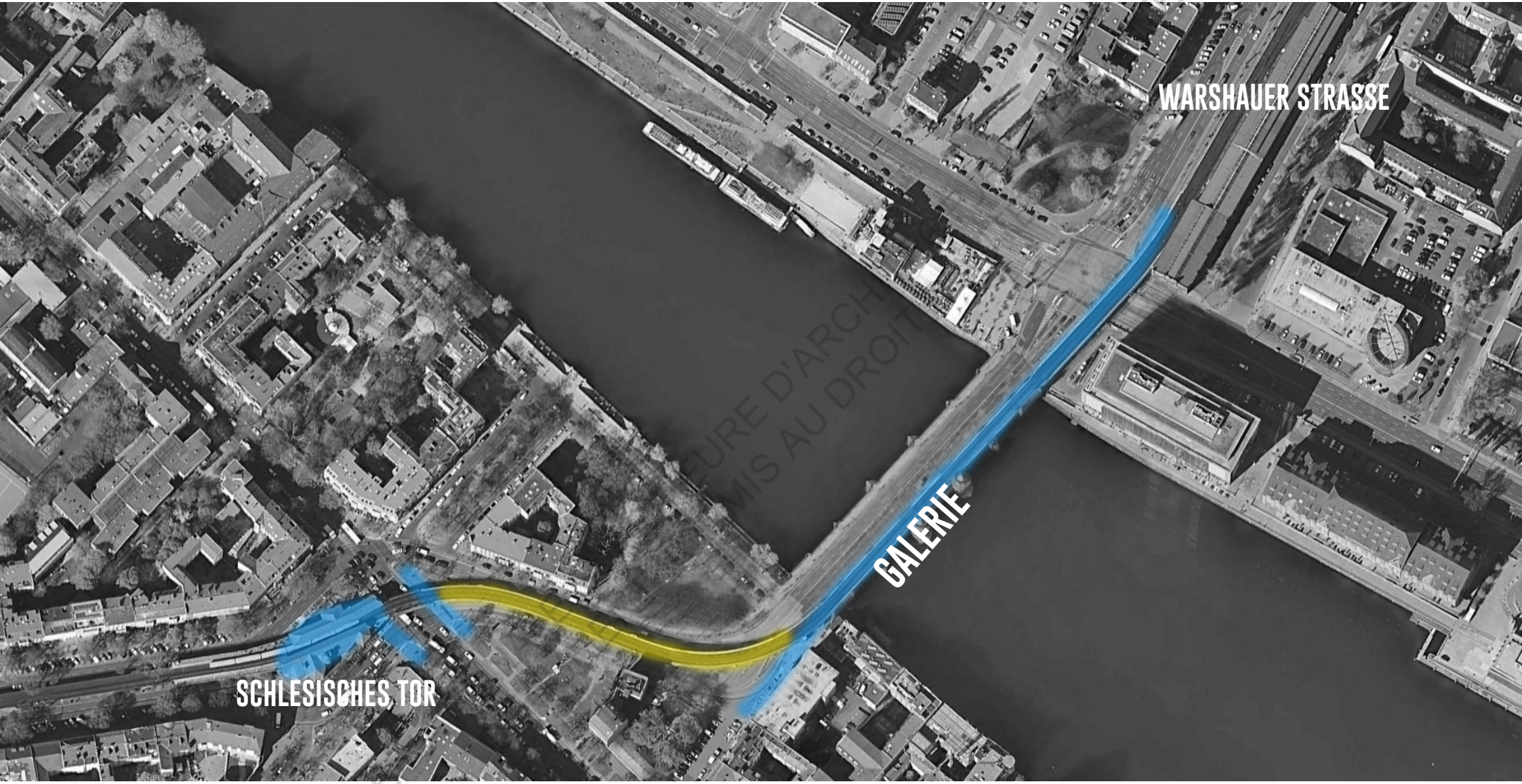
Circulatoire :

Il est évident que dans l'espace urbain, il existe une hiérarchie entre des endroits faits pour circuler et donc faciles d'accès, et d'autres plutôt restrictifs voire interdits. Pour ce qui est de la question des espaces de circulation, le site de l'Oberbaumbrücke parait plus intéressant. Le dessous de l'Oberbaum est entièrement circulatoire, vu qu'il s'agit d'une galerie piétonne. Cependant le rapport que cet espace entretient avec la route qui le longe, qui elle est plutôt déconseillé, en tout cas son accès est restreint au seul but de la traverser. Comme évoqué précedemment, la liaison entre cette galerie et cette route est matérialisé par un rebord d'environ 50cm de haut, qui marque la séparation entre les deux. La présence du pont pour couvrir cette circulation piétonne vient renforcer cette distinction, plus que pour le cas d'une route et de son trottoir.
Le statut du dessous de pont rive Kreuzberg est lui discutable. Cet espace est surélevé par rapport aux deux routes qui le bordent, ceci peut être utile pour ainsi éviter qu'une voiture n'accède à cet espace. Il serait donc plutôt déconseillé d'accès, mais des traversées piétonnes existent tout de même pour passer d'un côté à l'autre de la route.
(voir figure 5)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Paquot, Thierry. « IV. De la voirie aux espaces publics », Thierry Paquot éd., L'espace public. La Découverte, 2015

FIGURE 5 : CARTE DE ZONE CIRCULATOIRE



ZONE CIRCULATOIRE

ZONE DÉCONSEILLÉE

ZONE INACCESSIBLE

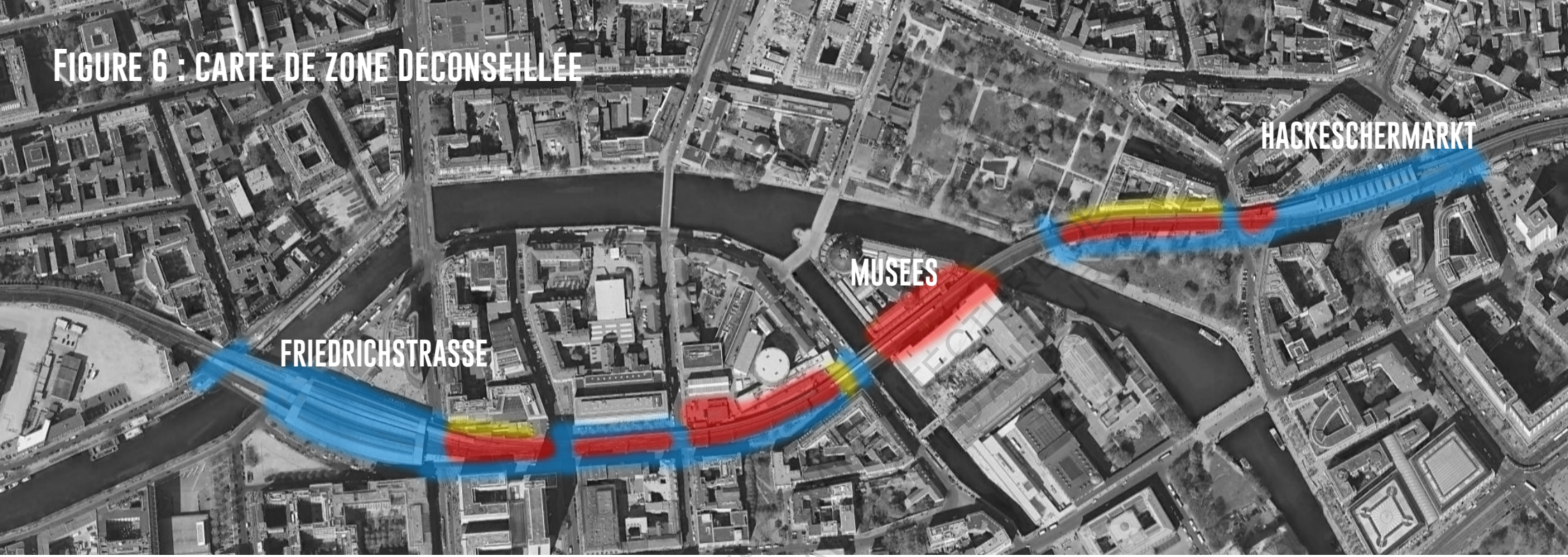


FIGURE 6 : CARTE DE ZONE DÉCONSEILLÉE

FIGURE 7 : CARTE DE ZONE INACCESSIBLE

Déconseillé :

La notion de zone déconseillé est assez complexe à comprendre car nuancé. Elle est l'intermédiaire entre une accessibilité conçue et une volonté de non-accessibilité. Elle représente notamment les espaces de la continuité urbaine, mais qui n'est pas conçu pour le piéton. Concrètement sous les ponts on trouve les routes, mais également des espaces que l'on pourrait qualifier d'incertains, et souvent utilisés en stockage éphémère. Le pont de la StadtBahn nous aide à mieux imaginer ce que peut être une zone déconseillée ; Le rapport entre zone circulatoire et déconseillé est souvent dilué, ou doux.

Les arrières boutiques de l'autre côté du pont dans le JamesSimonPark sont aussi un exemple de zones déconseillées, car utilitaires pour les commerces installés sous le pont. La circulation y est possible mais peut souvent y être gênée.

(voir figure 6)

Inaccessible :

Enfin, la zone inaccessible est une zone que l'on trouve assez souvent sous les ponts, pour des raisons quelque fois d'accès réservé à des parties techniques du pont en lui-même, ou assez souvent par l'usage de cet espace par des industries ou des instances qui réquisitionnent certains espaces du dessous de pont. C'est là où la « réputation » marginale du dessous de pont prend forme, car on en vient même à en prendre des morceaux pour des usages restricitfs, car on sait que prendre ces espaces à l'usage public ne dérangera pas vraiment. Le dessous du Putlitzbrücke, de par sa position périphérique et en site industriel, est restrictif par endroits. Mais la restriction s'exprime de manières différentes. La restriction presque instinctive des rails n'a même pas besoin de clotûres ou délimitations pour exister. Tout le monde sait que c'est dangereux d'aller sur des rails. Ensuite notamment au sud du pont, certains endroits du dessous de pont sont restreints à l'accès car des entreprises de stockage et dépôt s'en servent pour stocker. Cette restriction, donc ce rapport entre espace circulatoire ou déconseillé, et inaccessible s'exprime par la clôture. Cette clôture est un moyen beaucoup plus brusque, ou frontal pour empêcher un individu d'accéder à un lieu.

(voir figure 7)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) LES OBJETS DU DESSOUS DE PONT

DÉFINIR UN OBJET

Lors de mon premier travail d'observation sur les dessous des 3 ponts dans Berlin, une importance liée aux objets dans l'urbain m'est apparue.
L'objet que je définis ici correspond à toutes formes de mobilier urbain, de petites entités utiles qui ne sont pas du domaine de l'ouvrage du pont ou du sol.
Le mobilier urbain, selon sous quel pont on se trouve, suit la continuité urbaine ou non du dessous de pont concerné. Il est évident que ces objets là vont différer entre le pont de la Stadtbahn et le Putlitzbrücke. Cependant, une question commune peut être trouver sur la question de la définition d'un espace. Un article de Monique Mosser, « La guerre des trottoirs », paru dans Le Débat en 1994 (8), montre bien la force que peut prendre cette signalétique de zones. En voici un extrait significatif : « On a vu les rues, les carrefours, les avenues d'un certain nombre d'arrondissements du centre-ville (mais l'on est assuré qu'aucune artère, grande ou petite, ne sera épargnée) se hérisser littéralement de barrières et de bittes en tout genre, de toute taille ; constituées des matériaux les plus divers. ».

OBJETS DÉLIMITANTS

Comme dit précedemment, ils peuvent délimiter une zone, empêcher les gens à faire telle ou telle chose. On peut les appeler des objets délimitants, puisqu'ils ne sont là que pour ça en théorie.
Les barrières en sont les principaux représentants. Elles font la limite entre la galerie de l'Oberbaum côté Nord et le parking juste à côté par exemple, ou bien les haies qui séparent les maisons entre les rails du Putlitzbrücke.
En termes de délimitation, on peut aussi observer que les objets permettant un accès, évoqués précédemment, créent la délimitation par l'annonce d'un changement de zone. Ainsi, les escaliers, les rampe ou bien les portails peuvent être délimitants sous les ponts. C'est ainsi par l'exemple de l'escalier qui amène aux maisons entre les rails, sous le Putlitzbrücke, que l'on peut voir qu'un objet peut indiquer qu'on passe d'une zone du dessus de pont, passante, au dessous de pont plutôt restreint à ceux qui y vivent.

Georges Perec, Tentative d'épuisement d'un lieu parisien, Paris, Christian Bourgois, 1982, 59 p.

OBJETS SYSTÉMATIQUES

Des objets que l'on peut observer sous les ponts peuvent aussi être d'origine « systématiques ». A cela, je vais dire que certains usages du dessous de pont semble exister parce qu'une instance urbanistique, ne sachant pas trop comment gérer cet espace, à décider de lui attribuer ce rôle. Dans la définition de l'espace du dessous de pont, il est vrai que le fait que ce soit un espace de la ville assez peu utilisable fasse que certains usages s'y répètent. L'exemple qui m'a paru le plus flagrant est le stationnement de vélos. Sur le site du pont de la StadtBahn en particulier, la plupart des dessous de ce pont sont utilisés pour y garer des vélos, à libre-service pour la plupart. Ici la possibilité de trouver un espace abrité pour protéger les vélos, et un espace inutilisé, fait que le dessous de pont est souvent utilisé pour cela. C'est là que je qualifie l'objet de systématique. On sent, enfin en tout cas dans mon observation préalable, je l'ai senti, que le stationnement du vélo par exemple est une solution trouvée pour occuper l'espace. L'affichage de publicités par l'affiche est aussi très présent sous de nombreux ponts, lorsqu'un mur le permet. Quelques fois aussi, on retrouve par exemple avec l'arrêt de Westhafen sous le Putlitzbrücke, des installations d'arrêts de transport en commun qui profite des caractéristiques spatiales du pont pour s'y installer.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT

OBJETS COMMERCIAUX

En lien avec cette continuité urbaine qui existe sous les ponts qui passent par-dessus la ville, des objets commerciaux existent aussi sous les ponts. Alors ici, notamment sur le site du pont de la StadtBahn, j'extrapole le dessous de pont aux abords du pont sur les rues qui lui sont parrallèles, et non pas uniquement là où le pont passe vraiment au-dessus de nos têtes, donc aux abords des rues perpendiculaires. L'activité commerciale se développe donc vers les rues parralèles. L'existence d'objets commerciaux (Tables, chaises de restaurants majoritairement, des affiches les concernant) nécessite tout de même une certaine place. On peut donc observer, en comparant simplement deux trottoirs de largeurs différentes, que les objets dessus varient beaucoup. Sur un trottoir d'une dizaine de mètres, le commerce va pouvoir donc installé sa terrasse, sa publicité, alors que sur un trottoir de seulement 1 ou 2 mètres de large, seules la publicité peut y être installée, pour ne pas y gêner la circulation. La question que l'on peut se poser sur ces objets est qu'ils sont seulement une extension simple de leur commerce ou bien l'objet subit-il des variations pour s'adapter à l'environnement « dessous de pont » ?

OBJETS DÉLAISSÉS

Jusqu'alors, les 3 types d'objets précédents étaient « utiles », enfin du moins ils étaient installés ici dans un but et installé par quelqu'un de défini. Mais le dessous de pont, de par sa marginalité, est très souvent, et même en contexte urbain, composé d'objets que l'on peut qualifier de délaissés. Ils sont par exemple, des matelas, des chaises, des palettes, des bouts de barrières, des casseroles, etc … .

Ces objets sont la principale trace de la vie marginale qui existent sous les ponts. Cette vie marginale existe, d'abord pour une question d'image du lieu dans l'imaginaire collectif, mais au-delà de cela, parce que sous un pont, c'est un des seuls espaces publics extérieurs couverts. Pour des raisons pratiques, un SDF va favoriser le dessous de pont pour dormir car en cas de pluie, il est protégé, et qu'il sait qu'il ne dort pas chez quelqu'un. Ces objets, de vie quotidienne à la base, sont donc présents assez souvent d'ailleurs à Berlin, comme le témoin de la vie nocturne du dessous de pont.

VERS L'HABITÉ

L'objet est donc, en lui-même, le témoin de l'usage qui est fait à un lieu précis. Il se place dans un contexte bâti, prend appui sur des murs, ou est posé. Les individus interagissent autour, avec lui. C'est donc une piste intéressante pour commencer à traiter des comportements sociaux qui animent les dessous de ponts.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3) Restituer par la cartographie

La cartographie est un bon moyen pour comprendre des dynamiques de plus grande échelle et pour situer des sites plus précis à l'avenir. Le dessous de pont est un espace relativement fermé sur lui-même, mais les alentours sont tout de même des éléments importants dans notre enquête.

Pour rappel, le travail de cartographie de la phase 1, qui a été enclenché en même temps que les premières visites de découverte, se concrétise ici. Il ne s'agit donc pas d'une partie très écrite, mais plutôt une partie graphique. L'objectif étant aussi de concrétiser ce qui a été dit auparavant, sous la forme de plans. Les objets, accès et secteurs des sites de dessous de ponts peuvent ici être situés et regroupés sous un seul document.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3) Restituer par la cartographie

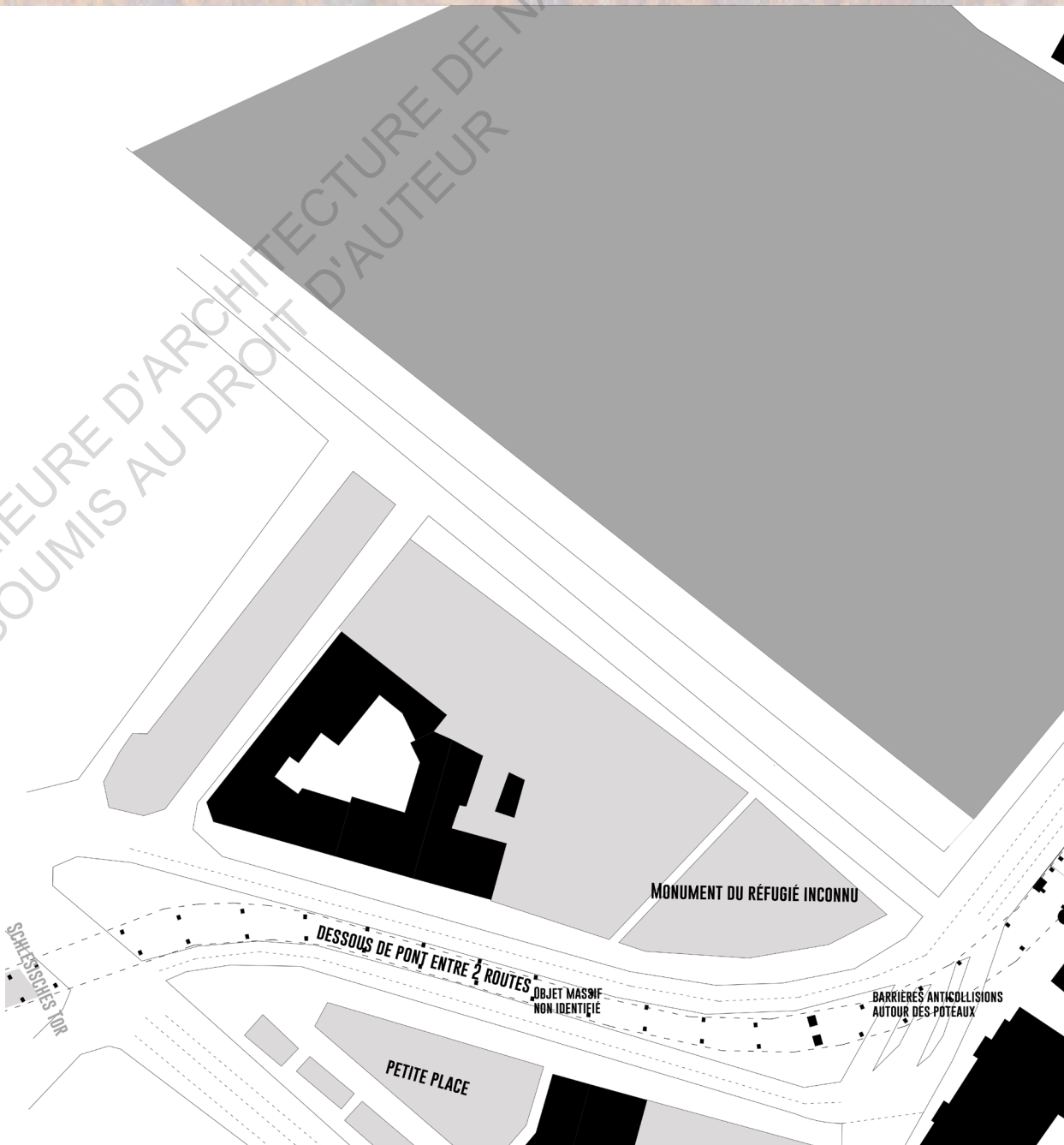
A) Une représentation pour un espace particulier

B) Zooms sur des lieux particuliers

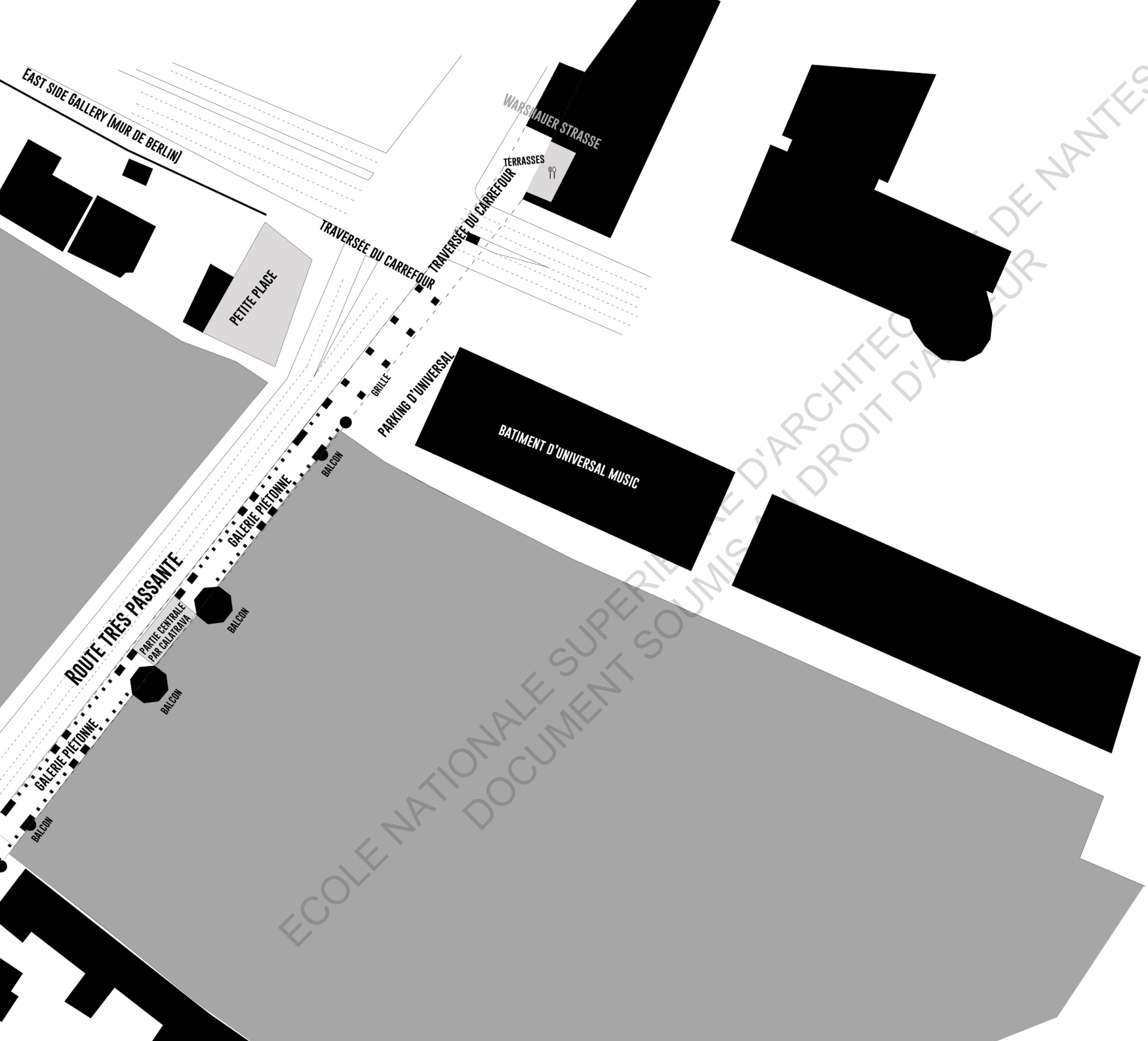
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) Une représentation pour un espace particulier

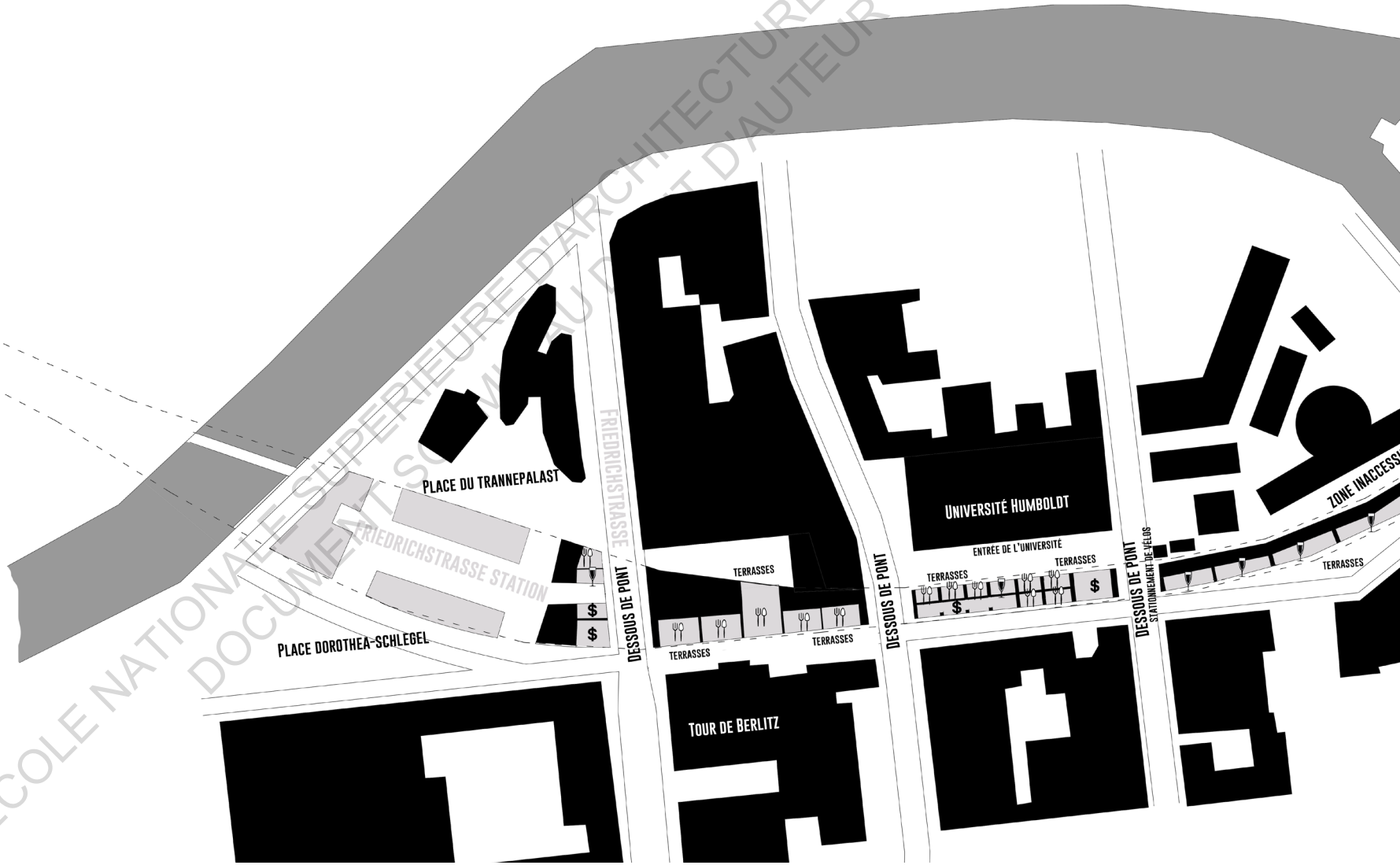
Dans cette partie, un travail de cartographie et de représentation, fait préalablement, sera présenté pour permettre de rendre graphique les observations faites sur site. La représentation en plan d'un dessous de pont est un exercice particulier. Puisque quelque chose surplombe cet espace, il faut créer une carte qui coupe le pont à une certaine hauteur, tout en présentant un espace extérieur.
Il s'agit là en fait de dessiner des plans, comme pour l'intérieur d'un bâtiment, mais en ne dessinant que des espaces extérieurs. La question de la représentation de situations plus que d'objets se pose aussi. Comment exprimer le fait qu'il y ait des terrasses à tel endroit, ou bien des objets délaissés ? Le texte peut nous aider, il exprime directement ce que l'on veut et on peut le positionner à l'endroit concerné. Voici donc pour cette partie, les 3 cartes qui découlent des observations préalables.



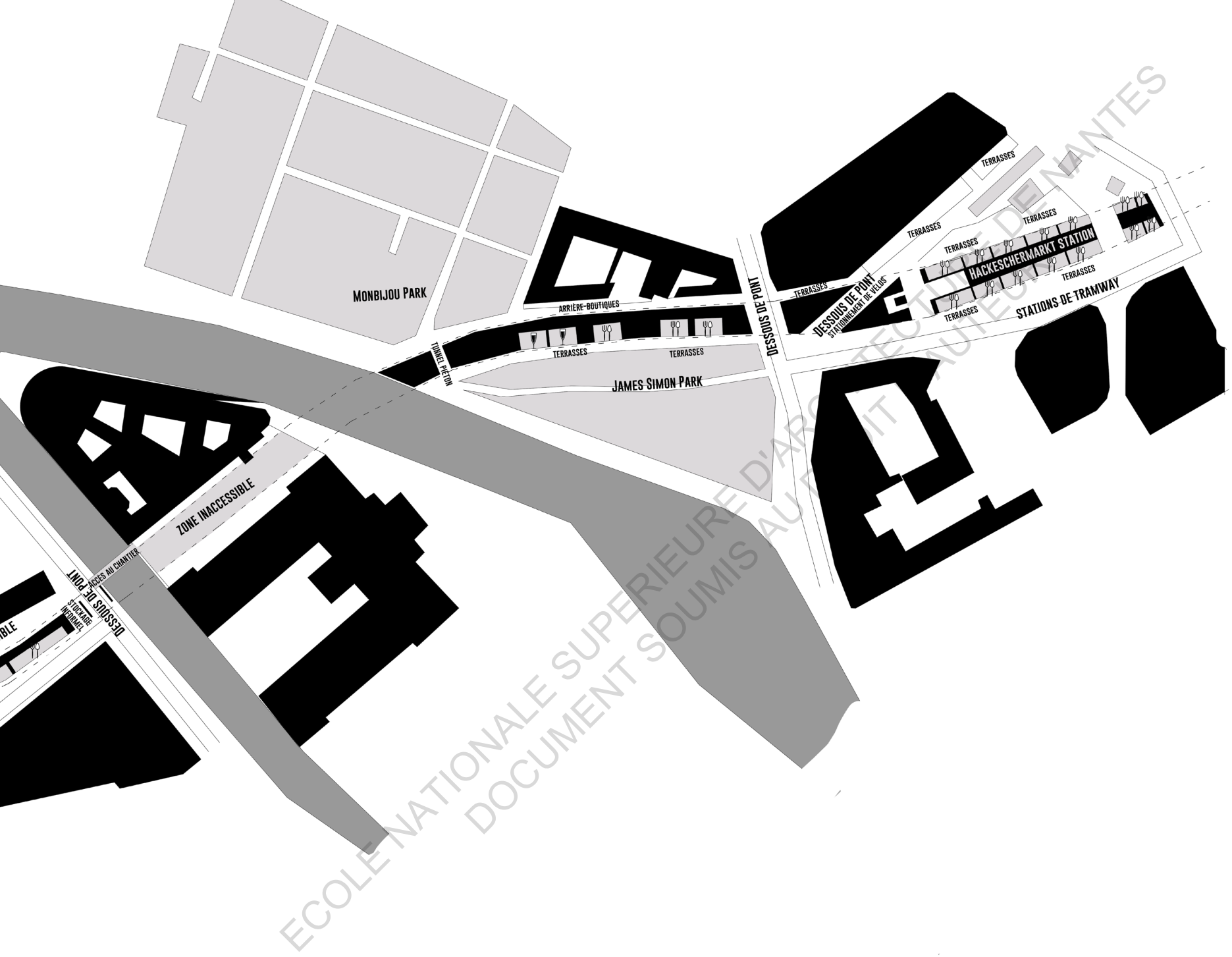
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



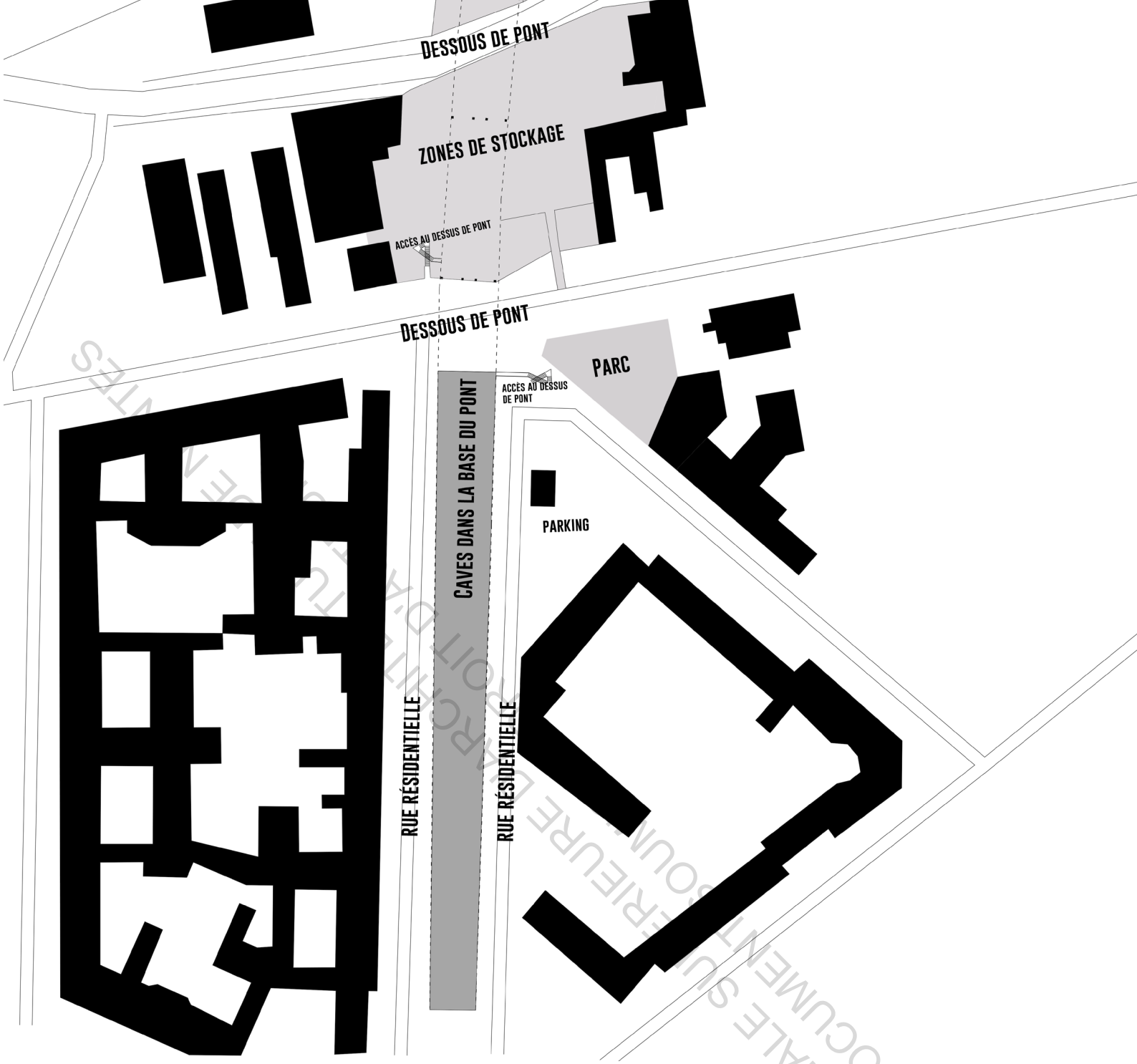
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT DE TRAVAIL

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT PROTEGE PAR LES DROITS AU DROIT D'AUTEUR

B) Zooms sur des lieux particuliers

En transition à la seconde partie de cette étude, il est intéressant de s'intéresser à des espaces particuliers dans les 3 sites d'études. En effet ces sites élargis, semblent intéressant dans leur intégralité comme on a pu les percevoir dans la partie précédente, mais certains espaces dans ces sites sont aussi intéressants à mettre en valeur. Ce zoom a une plus petite échelle entre en corrélation avec la méthodologie d'enquête de cette étude. En effet lors de mes visites de sites actives, j'ai pu observer les sites dans leur entièreté, et ainsi observer leur morphologie et leurs caractéristiques propres. Mais maintenant, nous passons aux visites « postées », donc des visites sur des endroits stratégiques, qui visent à adopter une posture statique et ainsi mieux apprécier les mouvements des personnes présentes sur site. Le temps long permet de récolter plus d'observation sur les actions des gens, qu'ils soient passants ou bien habitants. On ne prend ainsi plus la place d'un observateur qui prête attention à son décor, mais plutôt la place du décor qui prête attention à des observateurs.

Stadtbahnbrucke

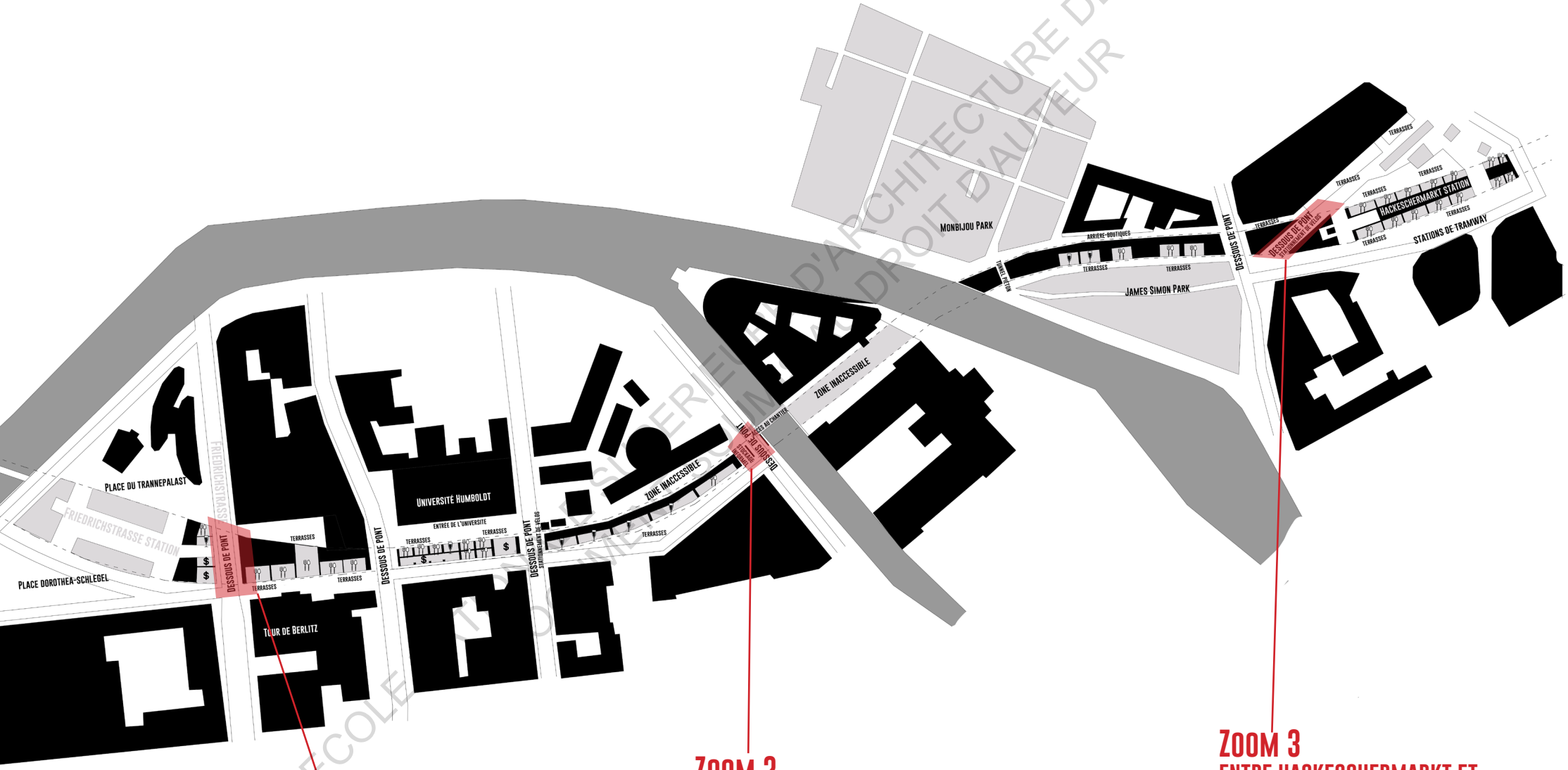
A propos de ce pont, le focus est fait sur la partie « Passer sous le pont ». L'accent sera donc mis sur les gens qui marchent, qui s'arrêtent, les commerces et la question de la mobilité. Les 3 sites de visites postées pour le pont de la Stadtbahn sont les 3 suivants.

Zoom 1 Le premier est le dessous de pont à proximité de l'arrêt FriedrichStrasse. Cet espace m'a personnellement marqué en le découvrant après les autres dessous de ponts, puisque c'est le seul dessous de pont commerçant que j'ai pu trouver, c'est-à-dire que les commerces ont leur devanture sous le pont réellement, et non pas sur la rue parallèle au pont. Dans cette espace, les clients des commerces doivent donc se confronter aux conditions réelles du dessous de pont, et côtoyer les gens qui y trouvent refuge.

Zoom 2 Le second site est le dessous de pont qui longe la Spree près de l'île aux musées. Ici existe une relation entre d'un côté la base du pont, et de l'autre la rivière. Les musées en chantier sont aussi une occasion d'observer comment les ouvriers interagissent avec ce dessous de pont. Les passants sont aussi confrontés à traverser la route, s'arrêter sous le pont, stationner leur vélo, etc … . C'est une situation de dessous de pont près d'un fleuve assez classique, mais tout de même intéressante à étudier.

Zoom 3 Enfin le troisième site posté est situé près de Hackescher Markt, sous le pont au niveau du passage entre la place d'Hackescher Markt et le James Simon Park. Cette espèce de dessous de pont en biais, très sombre, est le reflet parfait d'une dynamique de passage, puisque sa forme même désigne un accès entre 2 points importants séparés par le pont. Ici donc, il serait intéressant d'observer le passage entre 2 points stratégiques, la vitesse des gens qui marchent, les temps d'arrêts. La proximité de l'arrêt de Stadtbahn est aussi l'occasion de déterminer si on cherche à éviter le dessous de pont, ou bien si sa position stratégique le rend fréquenté malgré son impopularité.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ZOOM 1
ARRÊT FRIEDRICHSTRASSE

ZOOM 2
PRÈS DE LA SPREE

ZOOM 3
ENTRE HACKESCHERMARKT ET
LE JAMES SIMON PARK

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DROIT D'AUTEUR

FIGURE 9 : CARTE OBERBAUM

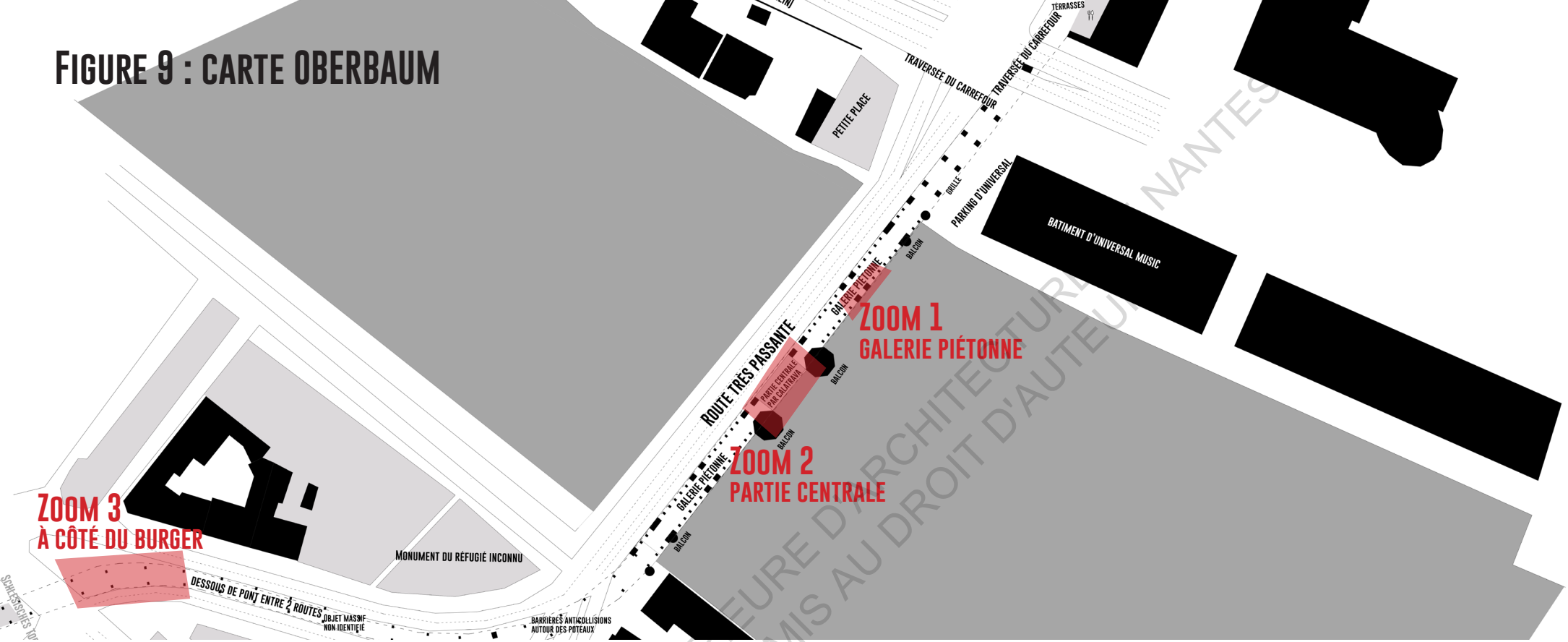
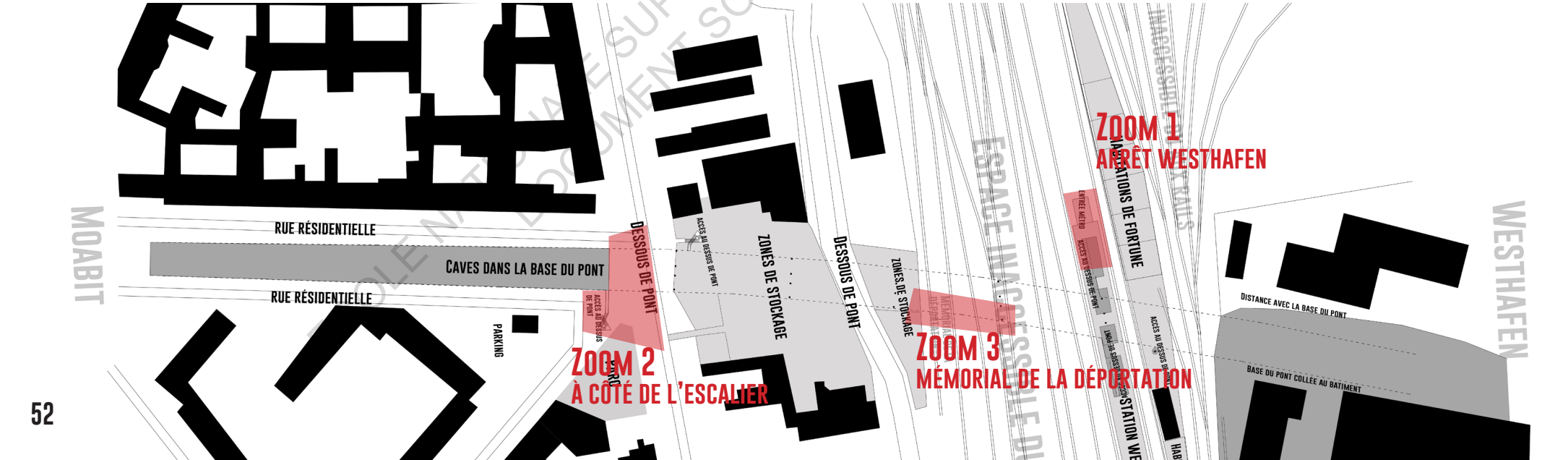


FIGURE 10 : CARTE PUTLITZ



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Oberbaumbrucke

L'Oberbaumbrucke est l'occasion de faire un focus sur les habitants des dessous de ponts. Ce qui caractérise ce pont, c'est que son dessous de pont est aussi la galerie piétonne, puisque le pont est en réalité une superposition de 2 ponts. Les 3 sites de visite postés sont donc les suivants :

ZOOM 1 Le premier site est le milieu du pont, sous la partie refaite par l'architecte Santiago Calatrava. Cette partie centrale est la partie de la galerie la plus ouverte et aérée. Dans cette partie, beaucoup ont tendance à s'arrêter pour prendre des photos, puisqu'elle offre plus d'occasions de jolies photos. Il serait donc intéressant d'observer la relation d'habitants du dessous de pont) cet espace ouvert où les passants ont tendance à s'arrêter.

ZOOM 2 Le second site est également dans la galerie du pont, mais plus proche de l'extrêmité Nord du pont, direction Warshauer Strasse. Dans cette partie dominée par de massifs piliers en pierre, beaucoup d'habitants ont tendance à se nicher, se protéger du regard des passants tout en signifiant leur présence. Il sera donc intéressant d'observer l'activité de la mendicité plus en détails, mais aussi l'activité de la vente de drogues clandestines, très ancrée dans ce type d'espace stratégique. La temporalité de la visite postée va également pouvoir influer sur la façon d'habiter le dessous de pont.

ZOOM 3 Enfin, le troisième site est situé à proximité de l'arrêt de métro aérien Schlesisches Tor. Cet emplacement est effectivement l'emplacement d'un Burger réputé, situé sous le pont du métro. Ce sera donc l'occasion d'observer si la clientèle est perturbée par la particularité du lieu, et également l'occasion de goûter au fameux burger. Mais l'entrée de l'arrêt de métro est aussi une interface stratégique entre ceux qui utilisent le métro, et ceux qui vivent ici ou bien veulent vendre ici.

Putilitzbrucke

Le cas du Putlitzbrucke est un exemple particulier par rapport aux é autres, puisqu'il est en situation périphérique de Berlin. Le focus sur ce site se fera donc plutôt dans la relation entre les passants et les habitants, et sur des exemples d'usages de dessous de ponts moins « humains » et plus utilitaires. Les 3 sites de visites postées sont donc les suivants :

ZOOM 1 Le premier site est l'arrêt de Stadtbahn « Westhafen ». Cet arrêt est le croisement entre des passants qui font usages des transports en commun, et les habitants tout près, vivant eux dans des maisons faites de bric et de broc, juste à côté des rails. Cet arrêt est aussi un croisement entre la Stadtbahn et le métro, ainsi le croisement entre 2 lignes peut être intéressant à comprendre.

ZOOM 2 Le second site est situé plus au Sud, il s'agit du dessous de pont où passe une route et à proximité de l'entreprise de gestion de conteneurs. Ce dessous de pont en contact avec la base solide du pont, mais aussi cet entrepôt de conteneurs, est aussi proche de 2 escaliers menant au-dessus du pont. La connexion à ce site industriel pourra donc être analysé en fonction de l'espace public juste à côté.

ZOOM 3 Et enfin le troisième site est sur le pont lui-même, à proximité des escaliers de l'arrêt « Westhafen ». Ici, je pourrais avoir un point de vue plus générale pour observer si quelque chose d'autre se passe au niveau des rails, et au niveau de ces escaliers. Les passages des gens et le lien que ce pont flottant au-dessus des rails entretient avec ses « accès au sol » et donc à ces dessous de pont. C'est sur le pont finalement, en ayant en tête le dessous de pont, que leur relation prend un tout autre sens, non plus en regardant vers le ciel, mais plutôt en regardant vers le sol.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans cette partie, le contexte est posé. On a pu découvrir quels ponts et quels dessous de ponts servent de bases à la reflexion de ce mémoire. Nous avons pu observer la morphologie, la relation qu'ils ont avec leurs alentours, le contexte urbain et ce qui les composent.

Les différentes sous-parties de cette première partie peuvent être le support de questionnements à propos de comment les individus appréhendent ces mêmes sous parties. quand on parle d'accès par exemple, et bien est ce qu'une restriction d'accès fonctionne-t-elle réellement ? Ouu bien les gens la contournent-ils ? Les objets également sont supports à questionnements. Comment les gens les utilisent, les abiment, les prennent, les abandonnent ?

Mais le dessous de pont ne peut être appréhendé dans sa globalité sans étudier comment les individus qui y passent ou habitent le vivent. C'est donc naturellement qu'après avoir exploré le support des usages, on va s'intéresser aux usages eux-mêmes.
La méthodologie l'enquête suit donc cette logique. Comme on a pu le voir, j'ai choisi des sites pour des visites postées. Cette seconde partie va donc tenir son contenu sur ces visites. L'observation des individus dans le contexte du dessous de pont et cette écriture continue va nous permettre de tirer les ficelles des réalités sociales de ces espaces. Je vais donc me servir d'extraits de cet exercice d'écriture pour appuyer des observations.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2

UN LIEU HABITÉ

PARTIE 2 : UN LIEU HABITÉ

INTRODUCTION :

Le dessous de pont est un interstice qui peut être de différentes formes, comme on a pu le voir avant. Cette forme et sa position peuvent faire qu'il soit un lieu de passage ou bien un lieu marginal. Sa portée sociale est donc multiple. Soit il est un lieu fui et habiter par des populations discrètes, ou bien il est un lieu de cohabitation entre ces populations discrètes et des populations de passage.

Dans la première partie, on a pu découvrir les formes de ces dessous de ponts. A partir de ces observations "neutres", cette deuxièmme partie est l'occasion de se concentrer sur la manière dont les individus qui passent ou vivent dans cet espace, interagissent avec ces caractéristiques.

Dans cette partie, je vais comparer les organisations sociales des habitants du dessous de pont, et des interstices urbains en général. Ainsi, on pourra tout d'abord s'intéresser à la manière dont ses habitants vivent le dessous de pont, comment investissent-ils ce lieu ? Ensuite la question du passant viendra se poser, les liens entre son passage et le contexte, les temporalités et sa façon de circuler. Enfin, une remise en question de ce modèle binaire entre quelqu'un qui habite et qui passe, en voyant d'autres façons de cohabiter sous le pont.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1/ VIVRE SOUS LE PONT
(FOCUS SUR L'OBERBAUMBRUCKE)

Les visites postées sur l'Oberbaumbrücke ont été les premières. Elles ont donc été un peu un terrain d'expérimentation de cette méthode. L'Oberbaumbrücke est également le dessous de pont qui est le plus marqué par les habitants du dessous de pont. Et cette présence m'a beaucoup affecté dans cette expérience. Les sans-abris qui mendient ou bien les dealers qui accostent pour vendre, je prenais en quelque sorte part dans leur posture.

Je me suis donc assis dans cette galerie, et la peur m'envahissait. Ce stress d'occuper une place qu'on n'occupe pas en général, ce stress d'être intrus. Mais l'expérience a aussi été interessante dans la posture statique que j'occupais. Malgré cet inconfort, j'ai pu me rendre compte du débit de passage de ce dessous de pont. Aussi me rendre compte de la relation qu'entretiennent les "passants" et les "habitants".

Cette sous-partie porte donc sur ceux qui vivent dans ce lieu. Comment ils vivent, dorment, ce qu'ils laissent et ce qu'ils prennent, avec quoi interagissent-ils ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1) Vivre sous le pont

a) Divers façons d'habiter

b) Inconfortable sous le pont ?

c) Des traces de vie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) DIVERSES FAÇONS D'HABITER

"QUELQU'UN PASSE AVEC UNE BOUÉE ROSE
IL Y A UN TISSU À MA DROITE... ABANDONNÉ
QUELQU'UN EST PASSÉ TRÈS PRÈS EN ME REGARDANT, IL A REJOINT L'HOMME ASSIS À DROITE
LES DEALERS SONT PARTIS
L'HOMME ASSIS BALANCE DES CAPSULES, IL ATTEND AVEC SON GOBELET DEVANT LUI.
QUELQU'UN AVEC UNE PARKA JAUNE ET UN SAC DE VOYAGE M'A REGARDÉ INSISTEMMENT
JE ME SENS COMME UN INTRUS"

Lors de mon expérience dans cette galerie de l'Oberbaumbrucke, j'ai pu y observer la réalité d'habiter sous un pont.
La forme de l'Oberbaumbrucke, comme dit dans la première partie, est un peu particulière, il s'agit d'un double pont. Le dessous de pont est donc sous le pont du métro, dans cette galerie renommée à Berlin. C'est donc un point d'observation idéal pour voir les gens passer, et donc habiter. En effet le fait qu'il s'agisse d'un gros lieu de passage, génère avec celà beaucoup de vie statique.

Les 2 formes d'habitation principales que j'ai pu observer, sont la mendicité et la vente de drogues. La mendicité représentée par des sans-abris qui s'installent dans cette galerie pour demander de l'argent à ceux qui y passent, et la vente de drogues qui profite aussi de ce passage.

La citation de ma tentative d'épuisement ici est tirée du premier poste d'attente, situé dans la galerie au Nord. Ce fut la plus riche des visites en émotions, puisque j'étais très près d'un sans-abri assis et de 2 dealers juste en face. La sensation de stress en étant dans cette posture assise dans un lieu de passage était grande.

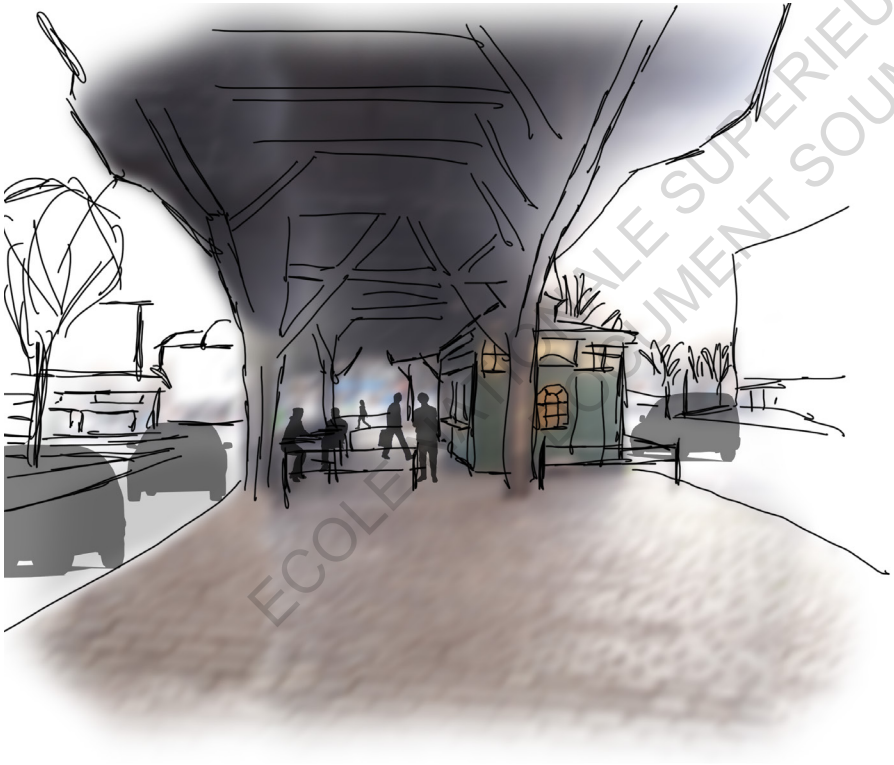
Mais cette posture est tout de même interessante à observer. Les sans-abris s'assoit contre les piliers de la galerie, et les gens passent au milieu. Il n'y a donc pas de réels croisements. La configuration spatiale du lieu conditionne évidemment la façon de s'y installer, et ici les piliers sont le territoire de ceux qui s'assoit, ou ne bougent pas, et le centre est destiné au passage.

De nombreux objets sont disposés le long de cette galerie, dans les creux offerts par les piliers. La façon d'habiter des sans-abris est intermédiaire entre la discrétion et la visiblité. Tout dépend de leur manière d'interpeller le public. Certains vont jouer de la musique, certains vont accoster les gens, certains vont seulement s'installer, par timidité.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La posture donc qui se remarque le plus, est celle de la personne qui est statique au milieu de la galerie, et cette posture est celle du dealer.
L'activité de vente est très très présente sous ce pont, elle en devient même un motif pour l'éviter. J'ai moi-même eu l'occasion de passer plusieurs fois, hors du cadre de ce mémoire, et cette présence m'a oppressé. Mais peut-on dire que cette activité est une façon d'habiter un lieu ? Les dealers usent de stratégies pour d'un côté accoster les gens qui passent, mais aussi éviter de se faire remarquer par la police qui passe de temps en temps.

Les dealers utilisent donc les poteaux de la galerie pour se cacher de la route, et pouvoir se placer au milieu quand quelqu'un arrive. C'est donc un façon d'habiter d'utiliser les caractéristiques spatiales du lieu pour satisfaire un besoin.



"Je suis assis sur un plot en béton
La terrasses du burger donne directement sur la route, mais des planches en bois vertes d'une hauteur d'1m30 environ protègent.

La dame qui attendait a eu son burger, elle prend son vélo, garé sur un des poteaux du pont

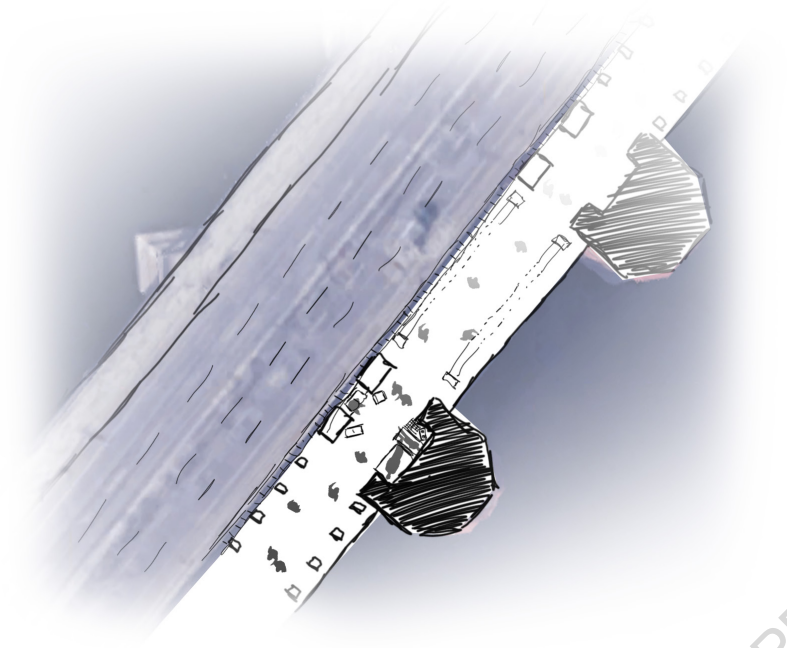
Les sièges de la terrasse sont des barrières utilisées pour le stationnement vélo, avec une assise dessus
Des gens attendent le passage au feu vert à ma droite"

Mon dernier poste d'obeservation a aussi été l'occasion d'observer une situation particulière : le restaurant sous le pont. Près de Schlesisches Tor, il y a un burger construit dans d'anciennes toilettes publiques. La configuration du restaurant propose donc une nouvelle façon d'habiter. Ici, nous sommes sous le pont terrestre du métro, donc une disposition bien plus ouverte sur ses alentours.

Les tables et les chaises de la terrasse donnent directement sur la route, simplement séparés par une cloture faite maison. Malgré la disposition défavorable à une terrasse de restaurant, j'ai pu observer que la terrasse était souvent pleine, même si elle est petite. Mais alors pourquoi un lieu marginal devient à ce moment un lieu attirant ? En premier lieu, l'accès n'y est pas difficile, puisque que c'est à côté du passage piéton, et ensuite l'espace est propre, et le burger est attirant. Quelques fois, une solution pour rendre un espace agréable vient simplement d'un bon restaurant ou d'une bonne idée simple, comme ici de transformer les toilettes en restaurant.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B) Inconfortable sous le pont ?



"A ma gauche :

Coté Ouest un canapé en cuir noir, une chaise pliante et une chaise classique, un dessin sur le mur en forme de soleil

Coté Est un pied dépasse, le reste du corps caché par un poteau, ce pied porte une ballerine rouge, beaucoup de matelas et palettes entassées, des chaussures suspendues au plafond, peut-être pour les sécher"

La question du confort est centrale dans son lien avec sa marginalité. C'est pas confortable donc c'est pas habitable, donc marginal. Mais malgré ça, les sans-abris favorisent cet espace dans la ville pour y dormir, notamment en hiver, ou en temps pluvieux.

Lors de ma visite postée, j'ai pu me rendre compte du meublement de cet espace par ses habitants. La citation ici l'illustre bien, les meubles sont très présents le long de la galerie. On retrouve des chaises, des tables, des matelas, des canapés, des palettes. Souvent, ces meubles sont des meubles légers, faciles à transporter, dans un but nomade .

Ces meubles sont disposés d'une manière particulière, qui résulte de la posture mi discrete-mi visible de ces sans-abris. La plupart du temps ils sont disposés des 2 côtés de la galerie, pour ne pas gêner le passage. Les creux sont utilisés pour placer les matelas, les canapés, tout ce qui sert pour dormir, et les chaises et tables qui sont plus mouvants, plus proche du centre de la galerie. Le caractère compact de ce meublement montre la discrétion voulue par ces personnes.

On est dans une situation particulière pour ses habitants. C'est une situation de partage de leur espace privé. Ils doivent installer leur meubles pour vivre, dormir, manger, mais en même temps ils savent que tout ceci prend de la place, et qu'être visible dans l'espace public n'est pas une bonne idée, pour des questions de risque de vols, ou bien tout simplement éviter de gêner.

Les murs sont supports à beaucoup de choses. J'ai pu observer les chaussures par exemple, des dessins, des tableaux même. Les murs sont en effet l'emplacement stratégique pour avoir de l'espace d'appui et ne pas être au milieu de la galerie.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Quelqu’un fait demi-tour au milieu du pont. La pluie vient de l’Ouest puisque c’est sec sur la partie EST de la galerie.

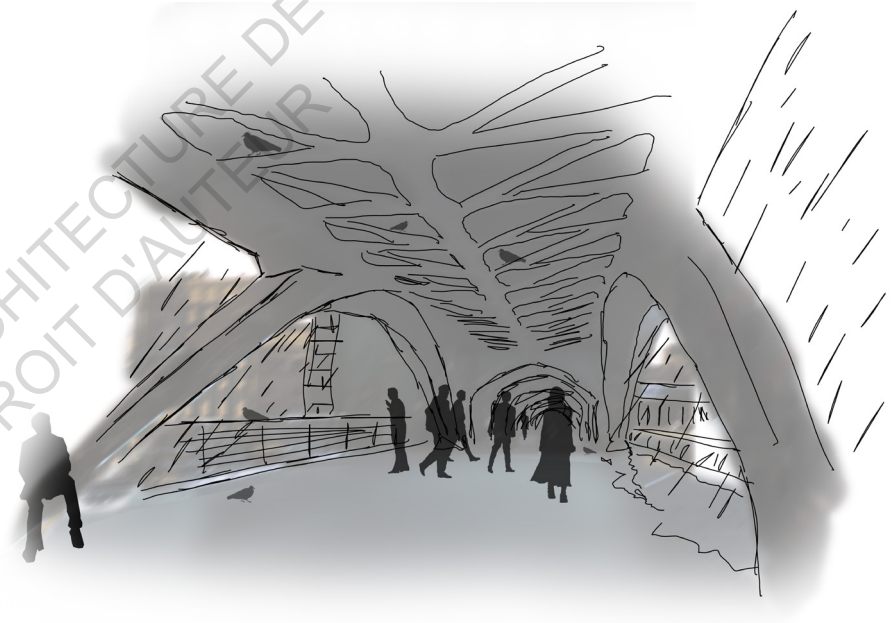
À certains endroits des gouttelettes tombent
Le vent s’engouffre dans la structure

Les gens ne sont pas habillés pour un temps de pluie
Un couple s’arrête pour parler aux gens à gauche”

Dormir dehors n’est aussi pas une chose aisée. Les conditions climatiques deviennent un facteur essentiel pour l’installation d’un sans-abri quelque part. Sous un pont, une personne est protégée de la pluie et dans quelques cas du vent. C’est ce qui fait la réputation du dessous de pont comme étant un lieu où passer la nuit lorsque l’on a pas de toit. Mais qu’en est-il réellement de ces conditions climatiques ?

Lors de ma visite postée, j’ai eu l’occasion, pour l’Oberbaumbrucke, de la faire lors d’un temps de grosse pluie. Malgré ce que l’on peut penser, l’espace n’est pas totalement protégé de la pluie. Biensur le vent permet à des goutelettes de tomber dans la galerie, ce qui condamne un tiers de cette galerie pour s’asseoir. Des goutelettes parviennent aussi à s’engouffrer, car un pont n’est pas un ouvrage parfaitement étanche, et l’évacuation de l’eau qui stagne au-dessus est souvent faite au détriment du dessous de pont. Ainsi dans la galerie, certaines parties, comme la partie centrale n’était pas habitée, car trop exposée.

J’ai pu me poster au centre de la galerie, dans cette partie refaite par l’architecte Santiago Calatrava. Cette partie métallique bien plus ouverte était le lieu d’observation de la vue pour les touristes ou passants. Un espace trop exposé est donc plutôt un espace pour passer pendant un court temps que d’y habiter.



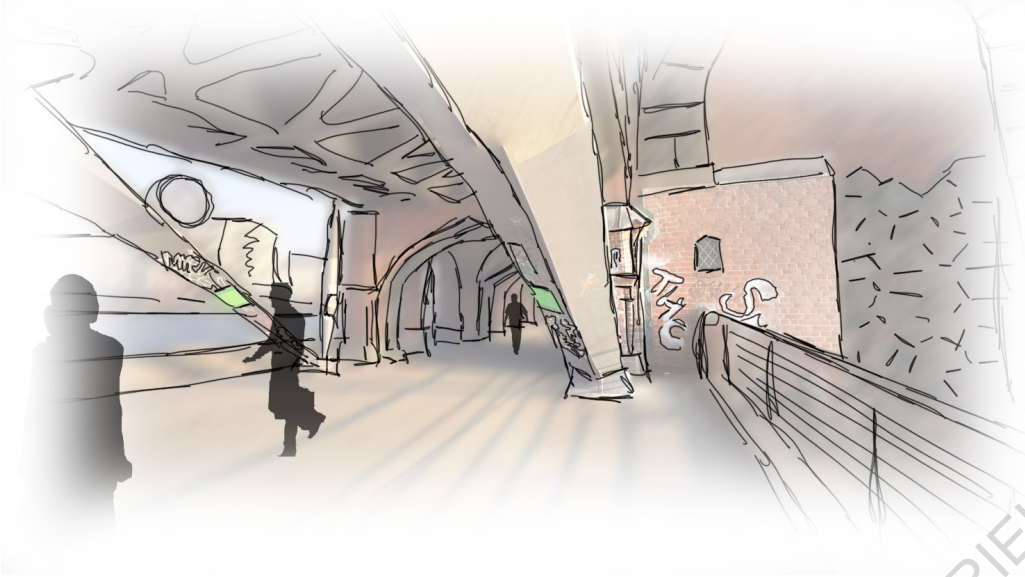
L’acoustique est aussi particulière sous un pont, et peut être motif pour s’installer ou pas. La résonnance des bruits dans la galerie est attenuée par les piliers, mais la moindre sirène, musique est entendue très forte pour celui qui reste toute la journée.

Enfin, un autre cohabitant du dessous de pont peut devenir gênant, il s’agit des oiseaux. Les oiseaux sont très présents, dans les structures métalliques en général. Leurs excréments peuvent condamner des postes d’installation.

On peut donc dire que le dessous de pont, en tout cas l’exemple de l’Oberbaumbrucke, n’est pas forcément un lieu confortable, mais le confort peut beaucoup varié suivant où on s’installe.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D’ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D’AUTEUR

C) Des traces de vie



"BerlKonig, Freenow, Fahrt endet hier, Graffitis illisibles

Il y a plus de graffitis sur la structure métallique que sur les briques
Des graffitis sur la structure

La dame prend les graffitis en photos, juste à côté de moi
Ces câbles électriques de fortune au-dessus de moi
Des affiches sur les piliers de pont"

Les traces de vie sont un sujet que je vise depuis très tôt dans cette étude. Les traces de pas, déchets abandonnés, objets laissés sont autant de signes qui révélent la vie sous le pont, sans pour autant la voir directement.

Un des indices les plus fréquents et les plus visibles sont les graffitis. Ce sont très concrètement des signatures sur les murs de passages faits ici. J'ai pu les observer lors de mes visites, observer leur emplacement et ce qu'ils représentent. J'ai donc pu noter que les structures métalliques sont privilégiées, avant les briques. La brique est donc un mauvais support pour le graffiti, alors que le métal en est un bon. Le contraste se fait donc ressentir entre la partie centrale de l'Oberbaumbrucke et sa galerie autour.

Le graffti peut être de diverses formes, il peut être une simple signature illisible, un dessin particulier, ou bien même un message, comme l'exemple du graffiti "Respect" dans la partie centrale. Ils sont aussi une part de l'identité berlinoise. En effet Berlin est une ville phare dans le domaine du Street Art, avec l'exemple d'East Side Gallery, une galerie de street art à ciel ouvert, sur un bout de l'ancien mur de Berlin, et qui est à proximité de ce site d'étude. Mais le graffiti n'est pas qu'un dessin gênant là où on en veut pas, c'est un signe de vie dans des lieux où l'on ne pourrait pas penser qu'il y ait cette vie.

Cette vie discrète, à l'image d'organisations sociales discretes, est intéressante à étudier dans le cadre de cette étude de la vie sous le pont. Cette idée de la discrétion sociale du dessous de pont peut aussi être relaté à une image d'un lieu de criminalité, de traffic. Un ouvrage de Frederic Thrasher, "The gang, a study of 1313 gangs of Chicago", paru en 1927, m'a aidé pour cette partie a appréhendé le fonctionnement de réseaux sociaux discrets, pas forcément criminels mais en tout cas "de l'ombre". Dans cet ouvrage sur le gang à Chicago, le gang est défini comme une organisation sociale, naissant de la spontanéité, de l'instinct social, et qui organise le contrôle d'un espace.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dans cet ouvrage, il est dit du "terrain de jeux" des gangs, que les nombreux bords de rivières et de lacs sont des lieux privilégiés par les gangs pour leurs rassemblements, car ce sont des lieux discrets mais facilement trouvables en même temps, ce sont des interstices.

Dans notre cas, dans cette logique de discrétion, la vie marginale de la ville de Berlin se réunit spontanément près des rivières, et donc surement sous les ponts. Malheureusement je ne peux attester de ces rassemblements moi-même, donc il ne s'agit que d'une hypothèse de type de rassemblement sur mon site d'études.

Enfin, une autre trace de vie, déjà évoquées précedemment dans les sous-partie sur les objets, les objets délaissés. En effet, ces objets, souvent des déchets, sont la trace d'une vie éphémère qui a pu se dérouler ici. Lors de ma vie quotidienne à Berlin, pas seulement sur mes sites d'études, j'ai pu également assister à ces objets laissés, qui montrent à son spectateur que quelqu'un dormait ici, où va surement retrouver ceux-là.

On peut dire donc, à titre de conclusion sur cette sous-partie à propos de la vie sous le pont, qu'elle existe bel et bien, et qu'elle se manifeste si l'on prend le temps d'observer l'endroit où on se trouve.
Cette marginalité et cette discrétion montre qu'elle se cache, mais montre aussi que le dessous de pont est un espace de la ville qui est nécessaire pour ses populations qui cherchent un endroit qui abrite tout en étant public et discret. Mais certaines de ces activités, comme la vente de drogues, ne sont pas légales et sont à faire disparaitre, mais d'autres, comme la mendicité ou bien dormir dehors, sont des réalités et supprimer ces lieux seraient supprimer ces possibilités pour ces gens là. L'exemple de l'Oberbaumbrucke est un exemple de dessous de pont aussi de passage, donc un espace utile à la ville. Il n'est donc pas voué à disparaitre.

"Je crois qu'il y a de la pisse à côté de moi
Il y a un tissu à ma droite… abandonné
Il y a des boules colorées accrochées au-dessus de l'homme assis :
jaune, noir, rouge, bleu de gauche à droite
A gauche un caddie
Une bouteille de vin vide posée sur la pile de pont
Une affiche verte déchirée
Au-dessus : des traces de merde de pigeon sur la structure"

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2) Passer sous le pont

a) Mobilité comme impulsion de passants sous le pont

b) Les temporalités influent-elles sur le passage ?

c) Etudier les arrêts et les pauses

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2/ Passer sous le pont
(focus sur le Stadtbahnbrücke)

Le Stadtbahnbrücke est le pont survolant le coeur urbain de Berlin. Son histoire est l'histoire d'un lien persistant et brisé par le passé lors de la séparation de la ville. Ma visite a donc été une visite d'un pont au milieu d'un centre-ville animé. L'expérience fût moins particulière et prenante que celle de l'Oberbaumbrücke, mais tout autant intéressante. Le passage, et seulement passage pour ce pont est une question centrale, puisque ce même pont est une sorte de barrière coupant le centre en 2 parties. Il est donc logique que beaucoup de monde souhaitent traverser cette barrière.
J'ai donc pu me mettre à la place d'un poteau ou bien d'une poubelle, statique observant le mouvement autour de moi. L'exercice n'est pas aisé puisque je n'avais que peu de temps pour chaque individu, contrairement à ceux qui ne bougent pas. Les observations faites seront donc de l'ordre de la "foulologie", du mouvement et de la tendance de direction. Mais il est tout de même interessant de savoir quelles zones sont plus utilisées et quelles autres sont délaissées dans un lieu "glauque" comme le dessous de pont.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) Mobilité comme impulsion de passants sous le pont

Lorsque l'on s'interesse au passage des gens dans un espace, il est bon de savoir suivant quel type de mobilité. A pied, en vélo, en voiture, en transports en commun ? Dans le cadre de mes visites postées à proximité du Stadtbahnbrücke, j'ai surtout eu l'occasion d'observer des passants piétons, mais la première visite, au niveau de l'arrêt Friedrichstrasse, était bien plus diversifiée. Cet espace est en fait un croisement entre le S-Bahn, le métro, le tram, la route et le trottoir. Il s'agit d'un hub de transport urbain.

Je me suis donc posé la question : ce dessous de pont est-il plus fréquenté parce qu'il est situé au centre d'un croisement important ? Pour rappel, ce dessous de pont, entre la rue Friedrichstrasse et la gare Friedrichstrasse, est plein de commerces et beaucoup de gens y passent. Pourtant, il n'offre pas un cadre plus agréable que n'importe quel dessous de pont. Je me suis donc installé à côté de ce site particulier pour ainsi l'observer et le comprendre.

Tout d'abord, la circulation y est particulière. Les gens ont tendance à éviter de s'approcher des murs par exemple. On sent que le lieu est à traverser, et non pas un endroit où quelqu'un y trouverai quelque chose à faire. La majorité des gens y marchaient vite. Sous ce pont de Friedrichstrasse, il y a un accès à l'intérieur de la station, et c'est le seul accès par le dessous de pont. Les circulations ne peuvent donc être que de 2 natures, traverser le dessous de pont, ou bien aller jusqu'à cette porte.

Comme dit précédemment, la plupart des gens y passent à pied. Le vélo est aussi un moyen de locomotion privilégié en règle générale à Berlin. Dans la partie sur les objets, j'ai pu parler des objets systématiques, et en particulier le stationnement vélo, ou range-vélo. Cet objet a été présent pendant 2 visites postées sur 3 sur ce pont. Il s'agit en effet de l'objet qui donne une utilité basique à l'espace urbain du dessous de pont. C'est abrité, lié à la route; donc ça convient pour les vélos. Mais ceci ne génère qu'un passage éphémère le temps de recupérer son vélo.

"McDonalds/Curry Wurst/Doner

Une dame âgée à droite
Des bruits de pas
La dame de Garry Weber ferme boutique

2 dames
Un jeune homme
2 dames

Circulation dans les 2 sens sur ce trottoir,
environ 2,5m de large le trottoir"

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

J'ai également pu me rendre compte, lors de ma visite près de Hackescher Markt, de la nécéssité d'un passage à travers le pont. Le dessous de pont, quand il est au "rez-de-chaussée", est un lieu de passage obligé et donc fréquenté, mais il subit sa mauvaise image et son ambiance malsaine.

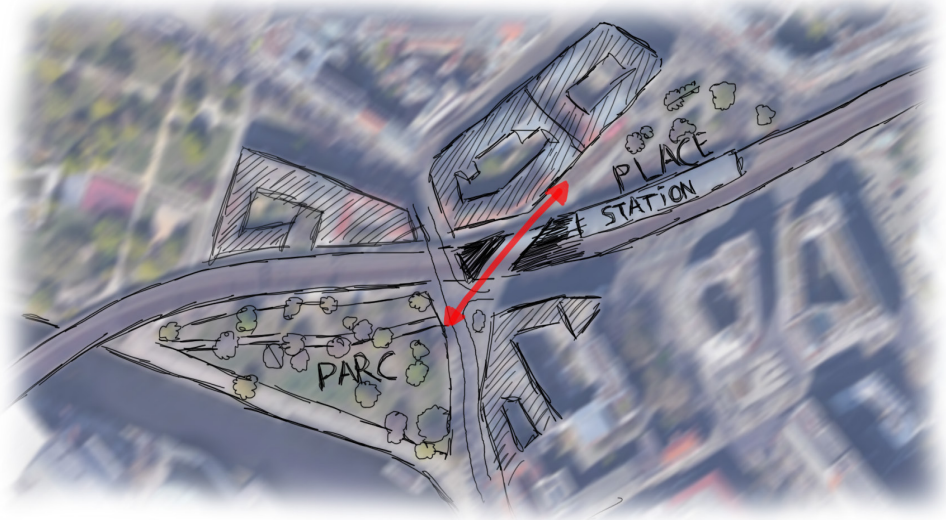
Ce que j'ai pu apercevoir sous ce pont d'Hackescher Markt, c'est un lien entre 2 espaces d'importance urbaine, 2 espaces de plus grande échelle. D'un côté, la place d'Hackescher Markt est une place commerçante, pleine de restaurants, terrasses, bars, des groupes y jouent de la musique, et le S-Bahn dessert directement la place. De l'autre côté, un parc en bord de rivière, comportant aussi sa propre activité commerciale, mais moindre. Les passages sous ce pont étaient donc différents suivant le sens de circulation. On a un sens entre la place et le parc, de personnes ayant déjà acheté de la nourriture ou des boissons, et vont en direction du parc pour s'y installer et manger tranquillement. Dans l'autre sens, entre le parc et la place, des gens passent avec des déchets ou bien sans rien, pour reprendre les transports en commun et partir.

Cet exemple montre qu'un espace de passage dans un contexte urbain, peut permettre de comprendre les clés de l'organisation des flux à une plus grande échelle. Il s'avère aussi que la forme même de ce dessous de pont, en biais, indique très clairement ce besoin de connexion entre la place et le parc.

"UN HOMME ASSIS SUR UN SCOOTER ROUGE
LES GENS PASSENT SOIT AU MILIEU, SOIT SUR LES CÔTÉS
BEAUCOUP MOINS DE STATIONNEMENTS VÉLOS VIDES

DES VÉLOS, DES TROTTINETTES, DES SCOOTERS, UNE MINI REMORQUE
DES GROUPES DE PERSONNES SONT DIVISÉS PAR LA DISPOSITION DES STATIONNEMENTS VÉLOS
JE BAILLE

L'HOMME AU SCOOTER EST TOUJOURS LÀ, IL APPELLE QUELQU'UN
IL Y A DES FENÊTRES DANS LA BASE TRIANGULAIRE, ET UNE PORTE
UNE STATION DE VÉLO DEEZER"



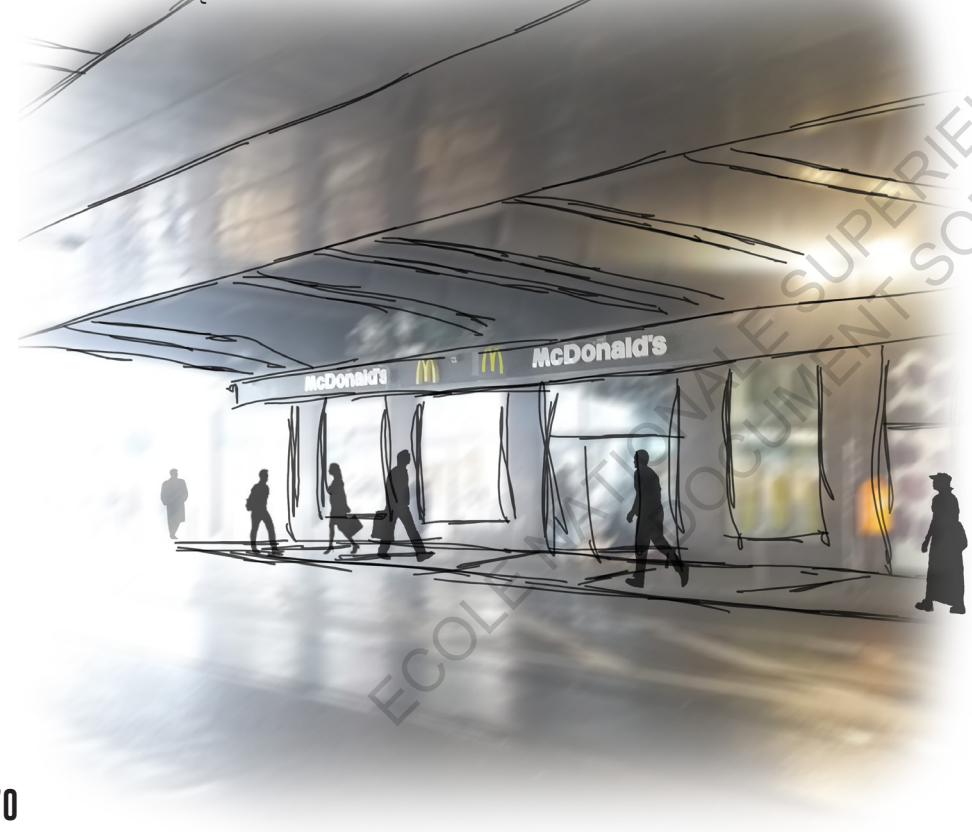
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B) Les temporalités influent-elles sur le passage ?

"C'est un passage sombre de la Friedrichstrasse
Plus de monde autour que sous le pont réellement

Soit on traverse, soit on rentre dans la station, aucune autre direction possible.

C'est l'heure de la débauche
Les ouvriers passent de la zone du chantier sur l'île aux prefab installés de l'autre côté
Je suis le seul qui pour l'instant est réellement resté sous le pont"



La temporalité est une donnée importante dans l'étude d'un espace urbain. Le dessous de pont n'est pas en reste. La nuit, le jour, le matin ou l'après-midi, il peut se passer des choses différentes suivant la temporalité et le moment.

Tout d'abord, une période qui colle à la peau de cet espace, la nuit. Le dessous de pont est vu comme un espace marginal et dangereux, et notamment la nuit. La nuit est un moment de danger, de risque, car peu de monde est dehors, et donc personne pour surveiller. A ce moment là, l'espace du dessous de pont est encore plus à éviter qu'en plein jour. Mais pourquoi ? Pourquoi le dessous de pont est-il considéré comme un espace plus dangereux la nuit que d'autres lieux.
N'importe quel interstice urbain, lieu marginal en ville est un lieu considéré comme dangereux la nuit, mais la particularité du dessous de pont, c'est qu'il s'agit d'un interstice où l'on doit passer dans certaines circonstances, pour passer de l'autre côté d'un pont, comme le pont de la Stadtbahn par exemple. contrairement à beaucoup de lieux marginaux qui sont en enclaves, le passage y est contraint.

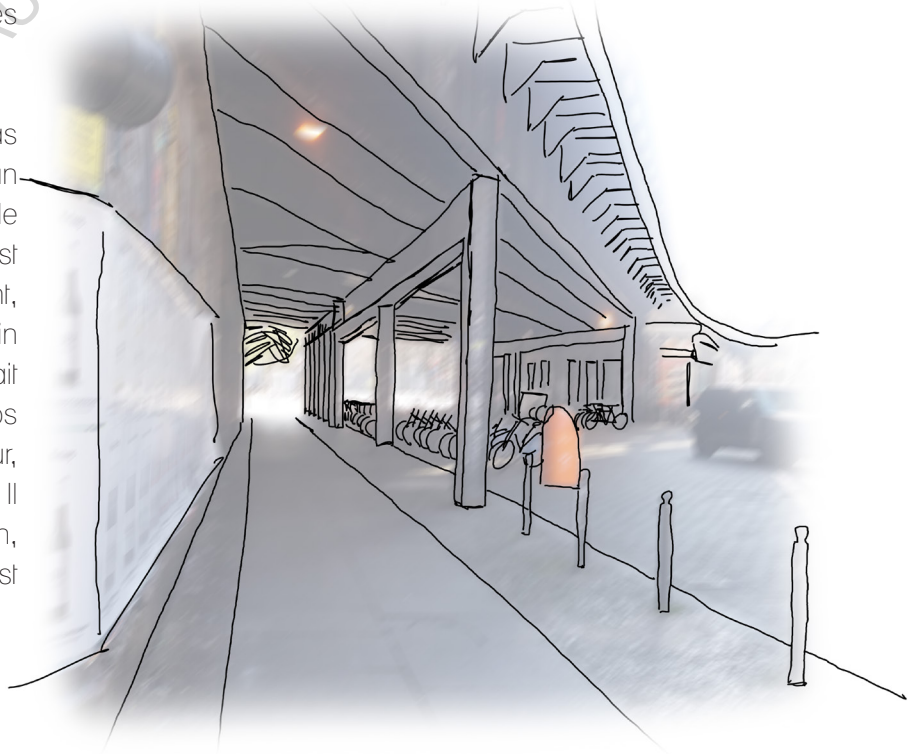
J'ai eu l'occasion de passer sur mes sites quelques fois en pleine nuit, celà m'a permis de pouvoir remettre en question cette dangerosité. La nuit, certaines activités continuent comme le jour, comme la vente de drogues ou bien la mendicité, car la possibilité de se cacher est d'autant plus grande en pleine nuit. Mais la nuit, des mini-concerts s'improvisent aussi, plutôt sur l'Oberbaumbrücke, quand des étudiants et des jeunes sortent dans les bars et clubs aux alentours.
Au final, le dessous de pont n'est pas un espace plus dangereux que tout autre espace sombre ou non fréquenté dans l'espace urbain, si ce même dessous de pont est un lieu de passage facilement accessible.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Une autre temporalité interessante à observer dans le contexte du simple passage, c'est les heures de pointes. Je me suis donc rendu sur mes sites postés autour de 18h, pour pouvoir observer entre 18h et 19h, une possible transition entre un passage pour rentrer chez soi, et un passage pour sortir avec des amis ou aller manger à l'extérieur. Biensûr cette estimation est approximative, certains sortent du travail plus tôt ou plus tard, ou bien sortent en ville plus tôt ou plus tard. Mais j'ai tout de même pu observer des différences, entre le premier poste et le troisième. Le premier poste, l'arrêt de Friedrichstrasse, est un hub de croisements comme vu précedemment, le passage était donc rapide, les gens marchaient très vite et ne s'arrêtaient pas. Au contraire, un peu plus tard, à HackescherMarkt, les gens paraissaient plus détendus, plus de familles ou de groupes d'amis, avec des boissons, de la nourriture, etc... .

Mais malgré cette différence de fréquentation, le compte ne change pas tellement pour l'espace du dessous de pont. Il n'est pas utilisé, aucun usage statique ne s'y déroule. La temporalité n'a donc au final pas de grand impact sur la façon dont est vécu le dessous de pont. Ceci est sûrement dû à la morphologie même de ce lieu. Le dessous de pont, en tant qu'espace couvert, est sombre. J'ai pu observer, même en plein été ensoleillé, que des lampadaires illuminaient ce lieu. On se croirait réellement, si l'on observe un dessous de pont seulement, tout le temps en pleine nuit, de par sa faible luminosité. Donc que l'on soit en plein jour, en matinée, en pleine nuit, l'espace sera vécu de la même manière. Il y a une constance de temporalité sous un pont, donc aucun moyen, sauf en regardant ou en sortant du lieu, de savoir quelle heure il est approximativement.

"LES LAMPADAIRES SONT ALLUMÉS,
IL EST 18H LE 30 JUIN
ON SE CROIRAIT LA NUIT SI ON REGARDE SEULEMENT LE DESSOUS DE PONT
LES PHARES DES VOITURES ALLUMÉS,
PHARES AUTOMATIQUES ?
DES LAMPES ILLUMINENT LE LIEU,
JAUNES,
COMME SI ON ÉTAIT EN PLEINE NUIT"



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) ÉTUDIER LES ARRÊTS ET LES PAUSES

"L'HOMME S'ARRÊTE
UNE DAME PASSE ENTRE LES VÉLOS

QU'EST-CE QUE L'HOMME ATTEND ?
UN AUTRE AVEC UNE CHEMISE ARRIVE, IL L'ATTENDAIT

2 FEMMES PASSENT
ENCORE LE TRAIN"

Le rythme de vie est effrené dans le centre de Berlin, les pauses et arrêts sont donc assez simples à observer vu qu'ils sont rares. Lors de mes visites postées, j'ai pu voir lorsque quelqu'un s'arrête, et m'intéresser à la raison de cet arrêt.

S'arrêter dans un espace tel qu'un dessous de pont n'est pas anodin, il est donc intéressant de se pencher sur la question du pourquoi s'arrêter. Ce pourquoi peut être la clé pour pouvoir à l'avenir mieux exploiter cet espace délaissé du dessous de pont.

La première raison majeure d'un arrêt sous un pont, ou bien à n'importe quel autre endroit, c'est de s'arrêter pour un équipement particulier, qui offre un service. Le commerce est un service que j'ai pu observer très fréquemment comme utilisation du dessous de pont. On peut donc déjà pensé au dessous de pont de la Friedrichstrasse, et son Mcdonald's, DonerKebab ou bien Garry Weber. Mais l'arrêt à proximité d'un commerce sous un pont est-il le même que celui d'un commerce classique. Par là je veux dire que l'ambiance, l'atmosphère du dessous de pont particulière, sombre et sale, peut faire fuir la clientèle. C'est pour celà que j'ai pu observer que dans le cas de ces commerces sous le pont, il y avait une entrée annexe dans la station de Friedrichstrasse. Ceci signifie que l'enseigne sous le pont n'est qu'une indication de ce qu'il y a dans la station, même si l'accès est possible depuis l'extérieur. La question commerciale et commercante est donc un argument majeure pour l'implantation ou non d'un commerce. Ce dessous de pont comporte des enseignes, car la station à proximité en comporte.

J'ai pu observer que les autres dessous de ponts du Stadtbahnbrücke n'en avait pas, mais parce qu'il n'y a pas de station à côté. Le passage de voitures, piétons est donc reconnu dans cet espace, d'où l'installation de cette "publicité", mais pas au point d'y installer directement les commerces.

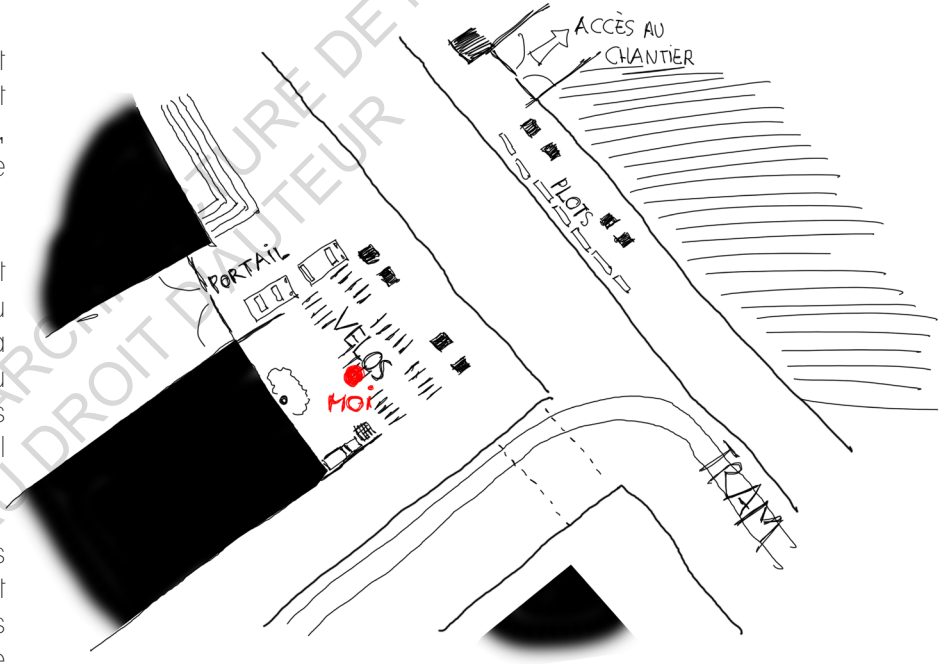
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Lors de ma 2ème visite postée, sous le pont à proximité des musées et de la rivière, j'ai pu plus me concentrer sur les trajectoires de déplacement sans forcément connaître la destination des personnes concernées, puisqu'aucun commerce ou presque, et seulement une annexe du musée étaient à proximité.

J'ai donc pu me rendre compte qu'une zone du dessous de pont était réellement "vide". Cette zone est à proximité de la base du pont, le long du mur. Dans cet espace, personne ne passe jamais, s'il est éloigné de la route. Dans le cas d'un dessous de pont où la route est proche du mur du pont, forcément les gens vont longer le mur. Les trajectoires des personnes est donc concentré le long des routes. Cette zone vide est en général utilisée par ceux qui vivent sous le pont, pusique personne n'y passe.

Enfin, les zones d'attente se trouvent elles entre la zone où les gens marchent et la zone vide. Dans le cas de cette 2eme visite postée, c'est la zone des stationnements vélos. J'ai pu voir des gens attendre près des poteaux, sur ces stationnements vélos, ou encore à côté du dessous de pont sur les marches de l'annexe du musée. J'ai moi-même eu l'intuition de m'installer sur les stationnements vélos, au lieu de me mettre contre le mur, "au fond" du dessous de pont.

Pour ainsi conclure sur cette sous-partie à propos du Stadtbahnbrücke, et la question du passage sous les ponts, on peut dire tout d'abord que l'action de passer est différente à observer que celle de l'attente. Il faut s'appuyer sur de nombreuses observations brèves, plutôt que sur des personnes observées longtemps et attentivement. Le passage dans un lieu est donc une donnée difficile à percevoir et à qualifier. Pour les dessous de ponts, on peut donc dire que, malgré la configuration de celui-ci, il existe toujours des zones de passages en contraste avec des zones "vides" comme dit précedemment, il est donc judicieux de pouvoir réperer ces zones pour faire un meilleur usage de ces dessous de ponts.



"DERRIÈRE MOI : LE TRAM DIRECTION « ROSENTHAL NORD »
2 BENNES À PAPIER, DES BARRIÈRES QUI COUPENT LA VUE AU TROTTOIR
J'AI FAILLI TOMBER, CETTE ASSISE N'EST PAS TRÈS CONFORTABLE

DES GRAFFITIS SUR LE MUR
PEUT ÊTRE QUELQUE CHOSE OU QUELQU'UN CACHÉ SUR LA BASE DU PONT, CAR IL Y A DE LA PLACE

2 PERSONNES, HOMME ET FEMME, ASSIS SUR LES MARCHES DE L'ANNEXE DU PERGAMMON

UN HOMME CHAUVE PASSE, IL REGARDE DANS LA POUBELLE
UNE DES VOITURES GARÉES PART
BRUIT DE MOTEUR QUI RÉSONNE
DES PETITS GRAFFITIS SUR LA STRUCTURE ACIER"

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3/ Rencontres entre passants et habitants (focus sur le Putlitzbrücke)

L'expérience que j'ai pu vivre sous le Putlitzbrücke lors de mes visites postées, était assez calme, à l'image du quartier. En effet, dans ce secteur en transition entre un quartier résidentiel et industriel, la présence humaine se concentre surtout au niveau de l'arrêt de S-Bahn et sur le pont. Malgré celà, sous le pont, cohabite cette activité industrielle, que l'on peut qualifier d'habitants, notamment les employés, avec des passants des transports en commun. Cette cohabitation ne m'a pas paru frontale ou directe puisque chacun dispose de sa zone délimitée, mais le pont ici crée un trait d'union entre ces 2 types d'usages différents. J'ai donc trouvé bon que cette partie soit à la fois à propos du passage et de l'habité sous les ponts. De plus, cette zone d'habitations de fortunes située à proximité des rails et du pont, m'a intrigué dans mes observations, et cette cohabitation avec les passants est aussi intéressante à signifier.
Il est aussi necessaire, après avoir binarisé l'idée de l'habitant et du passant, de remettre en question cette binarisation, et ainsi nuancer les usages et la portée habitée du dessous de pont, en parlant ainsi des rencontres entre eux et des intermédiaires qui peuvent exister.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3) Rencontres entre passants et habitants

a) L'expression de l'informalité

b) Le stockage lié aux activités industrielles

c) La mobilité et le transport en commun et son lien au pont

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) L'EXPRESSION DE L'INFORMALITÉ

L'informalité est une notiion difficile à appréhender de part sa nature même d'échapper aux règles et normes. La définition exact de l'Informalité, d'après un article de Karine Bennafla, « Informalité », paru à la une de Géoconfluences en avril 2015 :
"L'informalité est un terme générique forgé en référence au cadre réglementaire et institutionnel. Il désigne des activités ou des pratiques qui s'exercent hors des règles. Selon les cas, ce jeu transgressif peut être choisi ou bien contraint lorsque le droit en vigueur réduit certains à y avoir recours pour vivre, travailler, se loger, se déplacer. La spécificité de l'informalité est d'échapper, tout ou partiellement, aux archives, à la mesure et aux statistiques officielles.".

J'ai trouvé cette définition et cet article assez justes, dans le sens où l'informalité n'est pas un phénomène anarchique ou bien désorganisé, mais bel et bien une organisation, mais qui se situe juste hors du cadre légal et gouvernemental. Nous allons donc dans cette sous-partie, tenter d'appréhender cette organisation sous-jacente qui peut émaner du dessous du Putlitzbrücke, ceci à partir des opbservations que j'ai pu y relever.

La première trace d'informalité apparente sur ce site est cette île de maisons de fortune au milieu des rails. Cette îlot m'a beaucoup intrigué, mais je n'ai malheureusement pas pu obtenir de données officielles à propos de celui-ci. Tout ce que je sais, c'est que cet ilôt entre les rails existent depuis la construction de ces mêmes rails, puisqu'en 1953, il existait déjà. De ce que j'ai pu observer, il s'agit donc de petites maisons, chacunes délimitées tel un petit lotissement. Certaines de ces maisons ne sont pas mal construites, avec du béton, de l'enduit sur les murs et même des terrasses. Je ne pense donc pas qu'il s'agisse de campements, de maisons ephémères, mais plutôt de sortes de mini résidences secondaires pour des gens n'ayant pas d'accès à un jardin en ville. La plupart du temps, il y était organisé des barbecues ou des activités dans les jardins. De plus, les clotures et haies entre maisons sont bien consolidés, ce qui signifie que des terrains existent. Les petits portails le long des rails attestent aussi de cette organisation en petites propriétés.

MAINTENANT JE PEUX DE NOUVEAU VOIR LES MAISONS
IL Y A DES ARBRES DANS LES JARDINS
DES ANTENNES
UN ACCÈS À L'ÉLECTRICITÉ

SOUS LE PONT MALHEUREUSEMENT, IL N'Y A RIEN
DE LA TERRE, DES BARRIÈRES ET UN ESCALIER
VRAIMENT AUCUNE PLANTE, COMME SI LA TERRE ÉTAIT SOUVENT FOULÉE

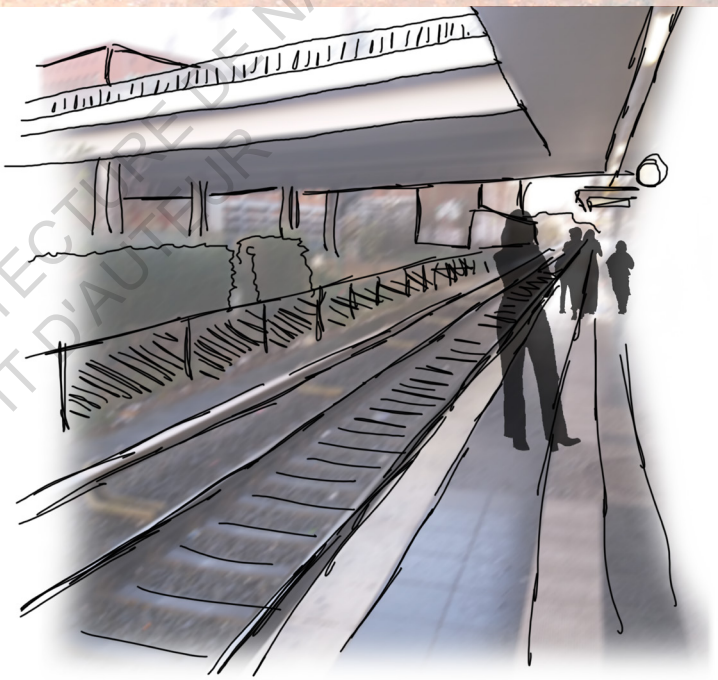
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Karine Bennafla, « Informalité », notion à la une de Géoconfluences, avril 2015.

Il y a vraiment un poulailler sous le pont

En face de moi : la haie haute de 2m environ derrière les rails
Des petits portails mènent aux maisons

Mais le Sbahn vient de me cacher la vue
Beaucoup de gens soudainement
Familles adultes ados voyageurs femmes et bébés
Le coq dans le fond



Mais le manque d'accès à la route, un accès à l'électricité peu orthodoxe aussi, montre que ces maisons ne sont pas officiellement recensées. Ce manque d'accès est une question importante pour cette question d'informalité, puisqu'un manque d'accès officiel, signifie aussi un manque d'accès des autorités vers ces lieux. L'accès à ces maisons se fait donc par le pont de l'autre côté, par un escalier barré par un cadenas, et ensuite par le dessous de pont. Le point intéressant à noter également concerne le fait qu'absolument rien de soit construit sous le pont lui-même, mais que dès lors que l'on sorte de l'emprise du pont, la construction est possible.

La question principale de la sous-partie s'applique donc très bien ici. Quelle relation existe entre les habitants de cette île informelle et les passants de la station de SBahn toute proche ?

A cette question, j'ai pu me mettre dans la peau du passant, et donc je pourrais y répondre par l'expérience. Au final, les euls contacts qui existent entre ces habitants et les passants, se sont les bruits ou les manifestations de la présence des habitants. Par exemple, un poulailler donc un coq qui chante, ou bien l'odeur d'un barbecue et la fumée. L'enclavement et les haies rompent quelque peu le contact entre la station et les maisons. Les rails créent aussi une barrière physique d'accès. Mais le contact est accentué par l'étroitesse du quai et la forte proximité.
Cet exemple des maisons de fortune est un exemple phare de ce que peux représenter l'informel dans un espace tel que le dessous de pont. Ce qui existe mais sort e l'ordre logique urbain, ce qui apparait spontané selon une logique personnelle et non institutionnelle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B) Le stockage lié aux activités industrielles

"Je suis assis sur un rebord de trottoir, le long de la rue qui passe sous le pont
Le bruit des voitures qui passent sur le pont est violent (Boum Boum)
En face : le stockage
Des palettes des sacs plastiques, du papier mouillé, des conteneurs, des engins de manutention

Tout ça derrière des barbelés
Une partie conteneurs sous le pont, et le reste à l'air libre

Une famille passe sous le pont
Un ado avec un ballon de foot
L'enfant m'a parlé"

L'activité industrielle est très présente sur ce site du Putlitzbrücke. De chaque côté des rails, on peut trouver des entreprises de stockage de conteneurs, une centrale éléctrique, des ateliers, et surtout le Westhafen, principal zone portuaire de Berlin.

Les interstices urbains tels que les dessous de ponts, les entre-deux de rails ou de routes, sont des espaces parfaits en addition pour ce genre d'industries. En général, personne ne les revendiquent, et même certains peuvent se trouver sur leurs terrains, l'activité industrielle y est donc présente. Le stockage est l'usage le plus fréquent, car l'industrie concernée peut laisser ses affaires à cet endroit et ne plus y toucher. C'est ce qu'il se passe sur le site du Putlitzbrücke.

L'entreprise "Tolmien", qui possède le terrain sous le pont le plus au Sud, à proximité des habitations, possède les 2 côtés du dessous de pont. Cette entreprise de stockage, déménagement et d'emballage se sert de ce terrain protégé de la pluie pour entreposer les conteneurs et les véhicules de transport. Le reste du terrain, d'après ce que j'ai pu voir, sert pour les petits objets et les déchets. Le pont est devenu ici le toit d'un hangar fictif.

Un autre terrain de stockage existe un peu plus au Nord, juste à côté des rails. Ce traain paraît un peu moins cadré, plus informel. Il s'agit d'un terrain seul, grillagé, sur lequel est stocké tout un tas d'objets et de véhicules (motos, tractopelles, voitures, machines, papiers et plastiques, etc ... .). Là encore la protection à la pluie offerte par le pont permet de donner un usage à ce terrain.

La délimitation de ces terrains est très claire, les barrières et les barbelés empêchent quiconque de pénétrer sous le pont. Comme vu précedemment dans la partie sur les accès, cette restriction volontaire crée de nouvelles dynamiques d'usages sous le pont à proximité des routes, mais elle en détruit aussi.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

"Je me suis déplacé de l'autre côté du pont, avec mon café crème.
Le scooter et la moto sont abandonnés, rouillés et couverts de cacas de pigeons

"*Liebe mit Respekt ohne gewalt Hilfetelefon : 0306110300*"
Message au milieu des graffitis
Graffitis comme marque d'une présence

Une majorité de vélos, pas de piétons
Un cycliste au T-shirt rouge que j'ai déjà vu

Cette statue étrange chez Tolmien
Des voitures stationnées, mais aussi des remorques"

La question de l'habiter dans ce quartier en transition entre résidentiel et industriel est très importante. Ces zones restreintes de stockage semblent jouer un rôle de tampon entre les immeubles et les rails. Il m'a donc semblé intéressant d'observer comment les habitants de cette zone résidentielle circulent, s'arrêtent ou bien encore habitent avec ces stockages.

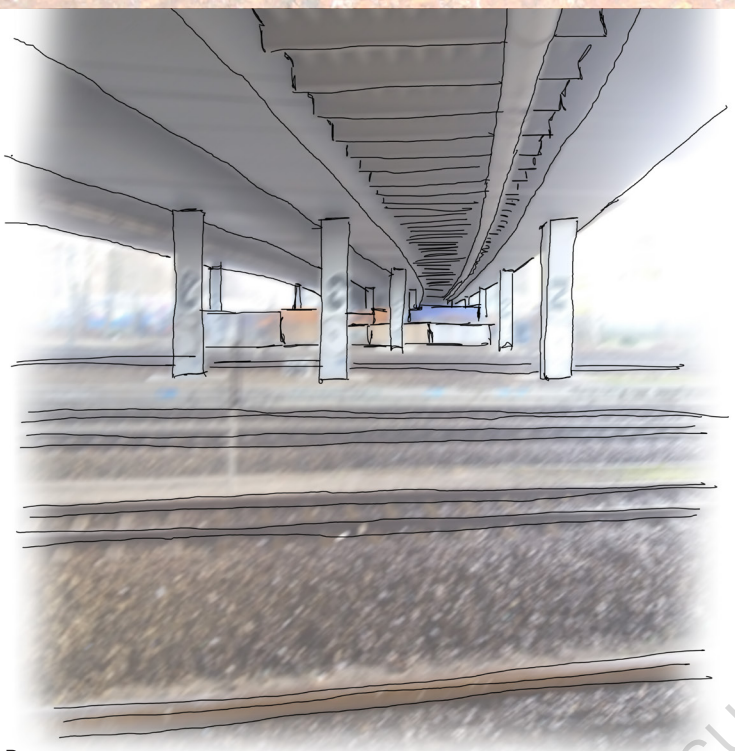
La première chose que j'ai pu remarquer, c'est que la circulation sur les trottoirs, même à proximité du stockage n'est pas restreinte, c'est donc comme-ci les gens qui se promènent ici ne se rendait pas vraiment compte de l'activité industrielle à proximité, comme s'il s'agissait d'un mur. Le contact par contre est plus fort lorsque l'on empreinte les escaliers, notamment celui qui se trouve sur le terrain de Tolmien. Ces escaliers, "tour-escalier" comme je les ai appelé, donnent un accès au pont au-dessus. Le pont permet donc aux résidents d'accéder à la station Westhafen, tout en ne traversant pas réellement les zonbes de stockage. La relation des passants à ce dessous de pont n'existe donc pas réellement pusiqu'il est destiné à autre chose.

Le lien avec le dessous de pont côté Sud lui est différent. La base du pont est remplie de caves, louées par des habitants. Ici, une autre forme de stockage existe, mais plus discrète et plus domestique. J'ai pu me rendre compte de celà en passant à côté d'un homme ayant sa cave ouverte. Il s'agit là d'une autre forme de "remplissage" du dessous de pont.

Enfin, les objets délaissés sont toujours présents, une moto et un scooter lors de ma visite postée.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) La mobilité et le transport en commun et son lien au pont



"S42 – Bundesplatz
S42 – Tempelhof

Quelqu'un s'assoit à côté de moi
Il faut dire que le quai est tellement étroit qu'il n'y a pas assez de place pour un banc

L'homme assis monte dans le SBahn
Peu de gens en sont descendus
Des gens discutent une dame cherche son chemin
Un train ODEG passe, le Sbahn aussi

Un homme avec un gilet orange nettoie les vitres de la station de métro
Il est 10h sur l'horloge DB"

La question du lien entre le dessus et le dessous du pont est une question que je souhaite travailler depuis le début de ce travail de mémoire. Ce pont de Putlitz est un exemple parfait sur ce questionnement, puisque le dessus du pont est une sorte de passerelle entre différents dessous de ponts. La mobilité des gens sur ce site est également tr-s liée à cette question, que ce soit sur les escaliers, la station de SBahn ou bien encore le trottoir du pont.

Le SBahn, qui est central dans la circulation par les transports en commun berlinois, passe par ici. La station, au milieu des rails, dessert autant le port qu'une station de métro qui se trouve à l'extrémité Ouest de la station. Le passage, comme j'ai pu l'observer, est donc très dirigé Est-Ouest, entre la sortie du train et la station de métro. Certains se dirigent également vers les escaliers qui ménent donc directement sur le pont. La station Westhafen est donc un ilôt d'accessiblité à tout ce qu'il y a autour.

En tout, 5 escaliers desservent ce pont, 2 au niveau de l'arrêt, 1 qui mène aux maisons, et 2 côté Sud, près de la zone résidentielle. Cette omniprésence des escaliers fait qu'il est difficile de savoir d'où vient qui. Certains sortent de la station pour se rendre à Moabit aus Sud, ou bien à Westhafen, d'autres viennent de Moabit pour se rendre à la station, ou à Westhafen. On repère quand même 3 secteurs qui servent de départ ou de destinations : Moabit - Westhafen - la station Westhafen. Les escaliers sont donc l'accès à ce pont qui fait lien entre ces 3 secteurs principaux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

“Je suis assis à côté du mémorial sur le pont

C’est une grande pièce de métal suspendue au-dessus du pont, une croix juive y est gravée
Des voitures, des cyclistes
Un cycliste diffuse de la musique
On a une vue lointaine ici

Lorsqu’un véhicule lourd passe, le pont vibre
On entend les trains par le dessous
Peu de gens traversent à pied”

Lors de mon choix de visite postée, j’ai décidé de placer un poste sur le pont, et non dessous. J’étais installé à proximité du mémorial de la déportation. Il s’agit d’une oeuvre métallique qui comémore la déportation de milliers de juifs depuis Westhafen jusqu’aux camps de concentration lors de la Seconde Guerre Mondiale. Depuis ce poste, j’ai pu donbc observer comment les gens passaient du dessous au dessus, par quels accès. J’ai donc pu me rendre compte de “l’imperméabilité” qui demeure entre ces 2 lieux complètement différents. On ne voit pas ce qu’il se passe sous le pont depuis le dessus et inversement.

Le pont n’est donc qu’un lieu de passage, pas d’arrêt, malgré la présence du mémorial. La fonction même du mémorial est donc compromise par la fonction ciurculatoire du pont. L’intention de placer le mémorial à cet endroit même d’où les juifs partaient de Berlin est très symbolique, mais finalement tout ceux qui passent par ici ne savent sûrement pas la portée et l’histoire du site.

Ainsi, ce site particulier du Putlitzbrücke était intéressant sur différents points. Je n’ai pu le situer comme les deux autres ponts sur le passer ou bien l’habiter, car il s’agit d’un site fragmenté et divers. Sur le même site, on va trouver des maisons, des habitations, très proches d’un lieu de transit de transports en commun, des entreprises de stockage industriel qui cotoie un quartier résidentiel. Cette rencontre entre des acteurs de la vie urbaine tous très différents montre qu’un pont n’est pas seulement un lieu de passage entre 2 points, mais qu’il génére aussi sur son tracé des “perturbations urbaines”, des proximités qui s’adaptent à cet ouvrage, qui s’enroulent autour. L’interstice, donc le dessous de pont, naît de cette perturbation entre un objet et la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Cette partie sur l'habité sous le pont est assez particulière mais aussi centrale dans ce travail de mémoire. En fondant ma réflexion plus sur la réalité de mon expérience personnelle, j'ai souhaité nuancer sur cette confrontation entre ceux qui vivent sous les ponts, souvent relatés à la marginalité, et ceux qui ne font qu'y passer, et qui "subissent" cette marginalité.
Finalement j'ai pu me rendre compte que les habitants du dessous de pont sont des habaitants éphémères. Je n'ai pas vu les mêmes personnes à chaque fois que je suis repassé dans la galerie de l'Oberbaumbrücke. Ces habitants sont nomades. Mais la question de l'habité pour le dessous de pont n'en demeure pas pour autant inutile, car le dessous de pont est un espace urbain qui existe.

C'est là toute la question de l'espace urbain discret. Cet espace où personne ne passe jamais, qui ne sert à rien. C'est aussi un des objectifs de mon mémoire, rendre compte qu'aucun lieu ne sert à rien, qu'aucun lieu n'est anondin et n'a aucune portée pour personne dans une ville. Le dessous de pont est donc un espace urbain qui sert dans l'ombre, mais qui sert tout de même. Et si on venait à combler tous les dessous de ponts d'une ville, dans une sorte de chasse à la sorcière intersticielle, des conséquences se feraient sentir.

Certaines caractéristiques du dessous de pont seraient donc à exploiter pour le bien de ceux qui le vivent, plutôt que pour le bien de ceux qui le renient. La caractéristique de ce lieu à s'affranchir de la temporalité par exemple est une donnée dont je ne m'attendait pas moi-même. La couverture contre la pluie ou encore la hautaur offerte sont aussi des potentiels de ce lieu. C'est ainsi donc que dans la dernière partie, nous nous concentrerons sur des exemples de revalorisations de dessous de ponts, que ce soit à Berlin ou bien aussi dans d'autres villes. L'accent sera aussi tourné sur une analyse urbaine berlinoise à partir de l'étude des 3 ponts qui a été faite ici, pour lier cette étude de petite échelle à une plus grande échelle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3

UN LIEU RÉFLÉCHI

PARTIE 3 : UN LIEU RÉFLÉCHI

INTRODUCTION :

Le dessous de pont est un lieu réfléchi, pourquoi réfléchi ? A première vue, il semblerai qu'il soit plutôt l'inverse, un lieu spontané, ou bien ignorén mais pas réfléchi. Mais dans cette partie, qui succ-de à la portée sociologique et habité du dessous de pont, on va s'intéresser maintenant aux possibilités et aux limites du dessous de pont quand on le réfléchit à l'égal d'un espace public. La portée habitée nous a fournit des clés sur la manière dont il peut être traverser, utiliser et habiter, et grâce à ces clés, on peut maintenant imaginer et étudier les potentiels réels de ce lieu.

Dans la continuité de ma démarche d'étude, nous allons maintenant nous extraire des 3 sites d'études, pour extrapoler sur de nouveaux exemples un peu partout dans le monde. Ces exemples vont pouvoir nous permettre de poser diffrentes questions, sous la forme de scénarii, qui permettront de questionner le dessous de pont sur ce qu'il peut devenir. Ainsi, les premiers exemples traiteront de la revalorisation commerciale, déjà très présente sur l'exemple du pont de la Stadtbahn, ensuite nous nous intéresseront à des exemples réussis de revalorisation de dessous de ponts en espace public, et enfin les exemples ratés de ces mêmes espaces publics, qui questionnent l'immuabilité du dessous de pont glauque.

Dans une seconde partie, nous allons prendre un peu de hauteur, et revenir autour de nos 3 sites d'études. Le dessous de pont peut devenir un espace réfléchi dans sa conception et son insertion urbaine, mais il peut aussi réfléchir, dans le sens lumineux du terme, des dynamiques de grande échelle urbaine. Cette question me tient à coeur dans le contexte de la ville de Berlin, qui est une ville qui aujourd'hui vit avec ces nombreux interstices provoqués par son histoire dure. De par les 3 sites d'études, nous pourrons extrapoler sur le sujet des interstices, ou cicatrices dans la ville de Berlin.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1/ La question de la revalorisation

Dans la problématique de ce mémoire, cette question de la revalorisation est centrale. Que faut-il faire du dessous de pont ? Le laisser tel quel ? Le revaloriser ? Le rendre commercial ? Le rendre public ? Le rendre privé ? D'après le dictionnaire Larousse, revaloriser siginifie "*Redonner du prestige, une valeur plus grande à quelque chose*". Mais quelles est la réelle valeur du dessous de pont urbanistiquement ? Est-il nécessaire dans une ville que tout soit à sa valeur maximale, ou plus grande ?

La question se pose aussi sur la manière de revaloriser. L'espace du dessous de pont peut être exploiter de nombreuses manières différentes. Dans cette sous-partie, nous allons donc pouvoir questionner les manières les plus courantes de revalorisation à travers des exemples tirés du monde entier, suivant 3 axes : la revalorisation commerciale, l'espace public réussi, et la revalorisation ratée. La majeure partie des exemples sont tirés du court mais très nourrissant article de Carle Bernier-Genest "Sous les ponts et les viaducs", écrit afin d'alerter la municipalité de Montréal sur le potentiel de ces dessous de ponts.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Carle Bernier-Genest, « Sous les ponts et les viaducs », C'est toi ma ville, mon regard sur Montréal, site internet Wordpress, 2016

1) La Question de la revalorisation

a) L'activité commerciale sous les ponts (Exemples commerciaux)

b) Le dessous de pont comme espace public ? (Exemples réussis)

c) Une marginalité nécessaire et immuable ? (Exemples ratés)

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) L'ACTIVITÉ COMMERCIALE SOUS LES PONTS (EXEMPLES COMMERCIAUX)

PONT DE LA STADTBAHN, BERLIN

On peut classer les revalorisations commerciales sous 2 types de ponts : les ponts terrestres et les ponts fluviaux.
Le premier pont terrestre a représenté cette revalorisation est un pont qu'on connait déjà, le pont de la Stadtbahn. Nous n'avons finalement pas beaucoup parlé des commerces qui se trouvent en dessous, mais plutôt de ses extérieurs.
Les commerces se trouvent donc dans les voûtes de ce pont. A l'origine, ces voûtes étaient pleines, remplies de locaux techniques pour les rails au-dessus. Mais avec le développement du chemin de fer, ces locaux techniques devenaient obsolètes. Il a donc été décidé de les remplacer par des commerces, des restaurants et des bars. Cette idée, qui consiste à créer de la surface avec un objet urbain qui peut en offrir, n'est pas une mauvais idée. Mais cependant, tout dépend du contexte autour. Les alentours du pont ne sont pas conçus pour de l'activité commerciale, et il peut arriver sur certaines portions que les devantures de commerces soient très proches du trottoir. Les arrières-boutiques sont également quelque fois des problèmes, puisqu'elles peuvent tomber sur des rues passantes.

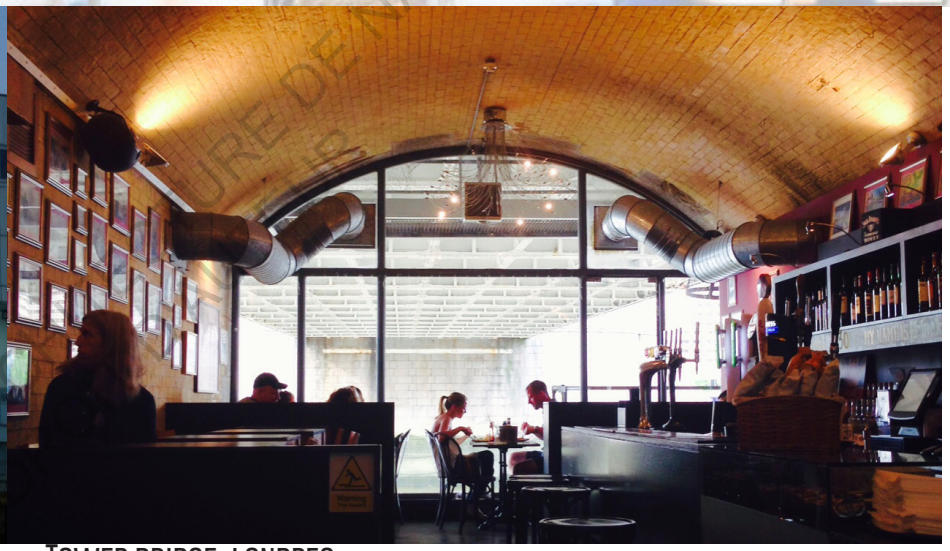
VIADUC DES ARTS, PARIS

Le viaduc des arts à Paris ressemble beaucoup au Stadtbahnbrücke de Berlin, cependant le contexte est différent. Ici le viaduc longe une grande avenue (Avenue Daumesnil). Il n'est également pas surmonté par le métro, car aucun train n'y passe depuis plusieurs décénnies. Le dessous de pont a été réhabilité en ateliers d'artisanat d'art. Chaque voûte a donc été réhabilité pour un atelier chacune.
Une telle réhabilitation n'est possible qu'avec une structure massive, de briques ou de pierres par exemple. Un pont léger, en métal par exemple, donnerait un effet totalement différent. Ici chaque atelier offre au passant l'occasion de voir l'éxécution d'un art différent sous chaque voûte. C'estt donc une bonne utilisation du contexte et de la morphologie de l'ouvrage.
Une coulée verte à également été aménagée sur le pont. Mais la question est que maintenant, peut-on appeler ceci un pont, ou bien n'est-ce qu'un simple batiment, puisque les contraintes de circulation générées par le pont ont totalement disparues.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS A DROIT D'AUTEUR

PONT GALATA, ISTANBUL

Ce pont, désormais fluvial, traverse la Corne d'Or à Istanbul. Ce pont construit entre 1994 et 2003, a la particularité d'avoir une galerie commerciale en dessous. Seule la partie Sud du dessous de pont a une galerie, au centre un passage pour les bateaux et la fin du pont au Nord.
Un pont offre un potentiel d'accroche structurelle pour quelque chose en dessous. C'est ainsi que cette galerie a été conçue. Elle est aussi l'occasion de traverser le fleuve au bord de l'eau, et non pas à plusieurs mètres de hauteur. Au final, il s'agit plus d'une extension sur la rivière, une sorte de ponton accroché au pont. Ceci permet un contact particulier avec le fleuve, tout en offrant de nouvelles surfaces pour des commerces, et un cadre atypique.
Cependant, il faut toujours faire attention à la circulation fluviale, qui se retrouve restreinte par ce "remplissage" du dessous de pont. La circulation automobile peut également être un problème pour des raisons acoustiques, puisque chaque passage, comme j'ai pu l'entendre sous le Putlkitzbrücke, peut provoquer des bruits forts par résonnance.

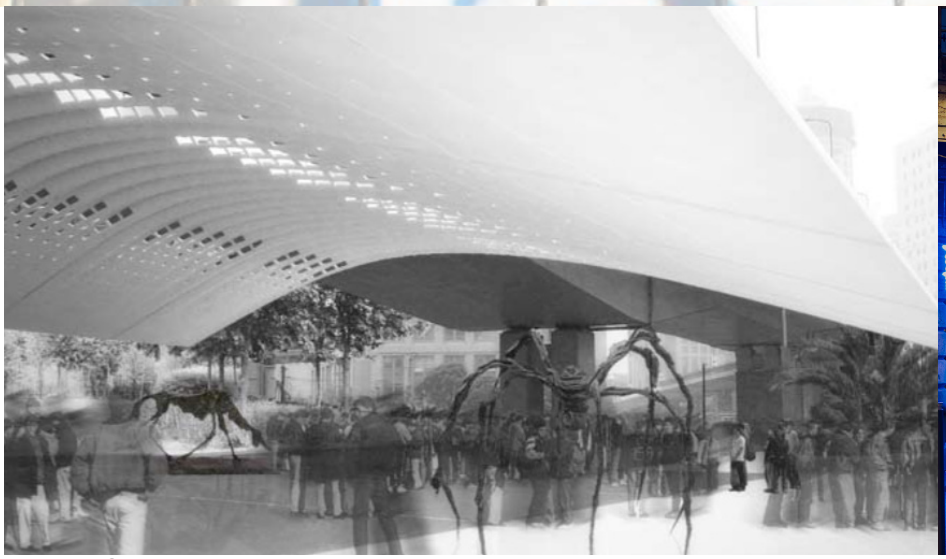


TOWER BRIDGE, LONDRES

Voici un deuxième exemple de commerce sous un pont fluvial. Ce bar situé sous le très célèbre Tower Bridge, tire son atypisme de par cette vue, qui pourrait d'habitude paraître désagréable, mais qui au final prend son charme par sa discrétion ?
Il montre que la base même du pont peut servir de matériau, et que même un pont donnant directement sur le fleuve peut devenir contexte à une activité.
Le contact avec le fleuve est un potentiel intéressant que peut offrir le dessous de pont. Mais n'importe quelle revalorisation doit s'adapter au contexte dans lequel elle intervient, que ce soit le bruit, le passage, le manque de lumière. Un simple commerce installé là, sans s'y adapter, ne sera pas une revalorisation mais simplement une transposition.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS A

B) Le Dessous de Pont comme Espace Public (Exemples réussis)



Projet, Shanghai

Sur la question de l'espace public, les exemples sont nombreux, et tout dépend comment on qualifie un espace public. J'ai donc choisi 4 exemples de projets qui traitent tous d'une caractéristique différente liée au rapport au pont. Ces projets sont des projets de modification de l'espace urbain, visant à faire voir le dessous de pont sous un nouvel angle aux passants.

Le premier projet, qui est resté au stade de projet, est tiré de l'ouvrage "Habiter les ponts, 4 projets" de l'architecte Marc Mimram. Ce projet à Shanghai, dans l'ouvrage même, est un projet visant à transformer la sous-face du pont, pour ainsi permettre une connexion plus fluide entre les 2 côtés de ce pont. On peut donc ainsi voir que le problème de la sous-face du pont est résolu par une sorte de voile qui vient la cacher. En premier lieu, on pourrait penser que ce projet ne veut que cacher le pont, effacer sa présence, mais au final, les piliers restent, tout n'est pas caché. Il est donc subtil de ne cacher que ce qu'il faut, c'est-à-dire la sous-face du pont .

Blue : hommage au bleu d'Yves Klein, Gunda Förster, 2007, Nice

Ce deuxième exemple n'est pas un exemple architectural à proprement parlén mais plutôt artistique. Il s'agit d'une oeuvre éphémère ayant eu lieu lors d'une opération de revalorisation du tramway à Nice. ainsi, des artistes furent appelés par oeuvrer le long des lignes de tramway.

Ici, loeuvre de Gunda Förster se trouve sous un pont du tramway, et ne consiste qu'en de simples néons Bleu Klein. Cette installation anodine vient totalement changer le rapport que l'on a avec le dessous de pont. Son image angoissante, le manque de lumière ou la lumière jaune urbaine, est totalement adoucie par ce bleu puissant.

La simplicité de cette oeuvre est surprenante de par son efficacité. Le bleu qui est rare dans l'éclairage public, vient tout un coup attirer le regard du passant, et l'intriguer.

Cet exemple vise à montrer que l'on peut changer totalement le rapport à un espace urbain simplement en en changeant un paramètre fondamental, comme la couleur par exemple.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'A... DOCUMENT SOUMIS AU D... ...ANTES

MIMRAM Marc, "Habiter les ponts, 4 Projets", 2008, Editions Lafarge

Pont Calle Salvador Rueda, Marbella

Ce troisième exemple est l'exemple de la réponse spontanée, construire un parc sous le pont. Ici l'exemple est plutôt réussi car le pont est grand et l'espace est dégagé autour. Le lac du parc sert à encercler le pilier du pont qui en devient inaccessible. Cette distance au dessous de pont permet de pouvoir apprécier les alentours. Le pont sert ici également à "découper" le parc en deux. Ce découpage permet donc de créer un mini paysage avec la berge du lac en premier plan et la forme en haubans du pont en arrière-plan.

J'ai choisi cet exemple car il peut paraître spontané de se dire qu'un parc ou une mise en nature en général est une bonne solution pour la revalorisation d'un dessous de pont. Cependant, le parc s'apprécie aussi dans l'espace qu'il offre, il est donc nécéssaire d'offrir un espace suffisant autour du pont pour ainsi pouvoir apprécier la nature autour. L'eau est aussi un bon moyen de valoriser un pont, puisque dans l'imaginaire collectif, un pont est associé à sa rivière, à l'eau.

Pont du Général Audibert, Nantes

Enfin, j'ai souhaité mettre en valeur un exemple nantais, les alentours du pont du Général Audibert, sur l'île de Nantes. J'ai eu l'occasion, lors de ma recherche de sujet de ce mémoire, d'étudier un peu ce pont dans un tour des dessous de ponts de l'île de Nantes. L'exemple de revalorisation ne concerne pas réellement le dessous de pont, mais plutôt les abords du pont. Dans le cadre d'un projet de révalorisation et de connexion des berges de la Loire sur l'île de Nantes, des aménagements ont été installés ici, utilisant la surélévation topographique que génère le pont. Du côté gauche, on trouve un skate park, des équipements de musculation, et de l'autre côté des jeux pour enfants et des espaces pour s'asseoir. Ce qui fut intelligent dans ce projet,n c'est que ce n'est pas forcément le dessous de pont qui fut réhabiliter, il n'est pas été changé, mis à part un chemin pour pouvoir y passer, mais ce dessous de pont prend un rôle majeur de connexion de ces 2 nouveaux espaces. L'idée donc d'accepter de le rendre accessible, malgré son aspect repoussant, permet de connecter les berges de la Loire ensemble.

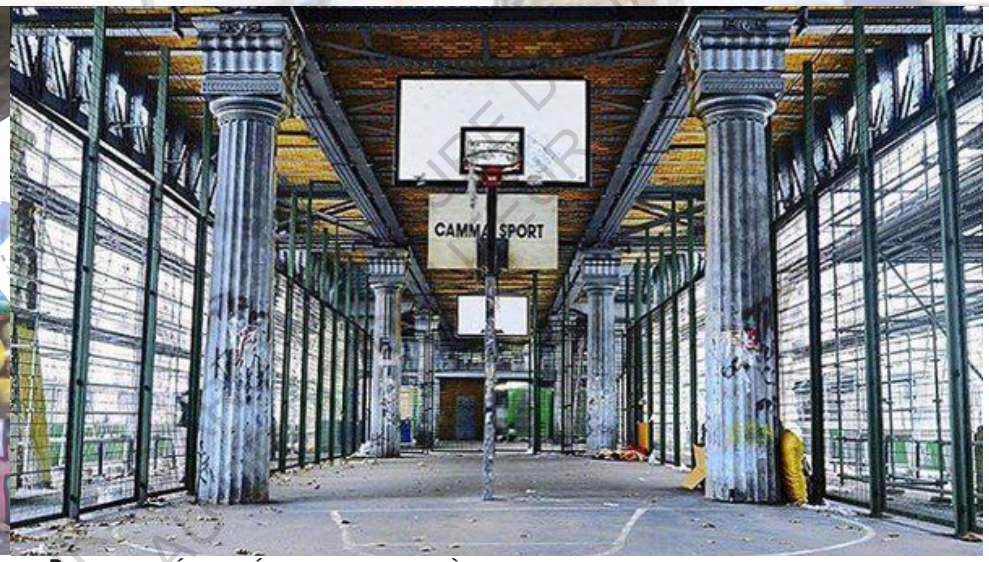
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) Une Marginalité nécéssaire et immuable ? (Exemples ratés)

Pont Aristide Briand, Nantes

Dans cette partie sur les exemples “ratés”, je ne souhaite pas blamé des projets, des pratiques ou bien quoique ce soit qui puisse exister sous un pont, je souhaite plutôt montrer que comme n’importe quel projet d’architecture, imaginr sous un pont ne peut se faire sans prendre en compte les particularités,les aspérités et les contraintes de ce sur quoi on imagine.

Le premier exemple est aussi un exemple nantais, dans le même contexte que l’exemple précédent. Mais ici, une obsession de rendre l’espace publiuc se dagage. Il s’agit d’une tentative de créer de l’usage sous le pont. De grandes marches, sur lequelles on pourrait s’asseoir et regarder le fleuve, ont été installés. Malheureusement, la structure métallique du pont est un lieu qui attire les oiseaux, les excrèments d’oiseaux jonchent donc ces marches sur lequels nous sommes sensés s’asseoir. Cependant, cette installation a su se régénerer en devenant un spot de graffitis intéressant.



Pont de métro aérien Jean Jaurès, Paris

Cet autre exemple part d’une bonne idée. Utiliser l’espace offert par les dessous de ponts de métros aériens parisiens, pour augmenter l’offre de sport dans la ville. Mais après avoir eu l’idéen il faut que l’éxécution suive. Les dessous de ponts de métros aériens sont en général bordés par la route. Ils sont enclavés entre 2 routes très passantes, et sous un métro qui passe fréquemment. Il s’agit donc d’un espace bruyant, qui vibre, et difficile d’accès.

L’activité même du basket en est compromise. La pratique d’un sport, même urbain, nécéssite du calme, de la concentration et un contexte confortable. Le dessouys de pont n’en est pas un mauvais espace pour la pratique d’un sport, mais il faut le protéger de son environnement, du bruit, pour permettre d’assurer dans de bonnes conditions la pratique d’un sport

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D... DOCUMENT SOUMIS...

Viaducs autoroutiers, Ponts de grande échelle

Ce troisième exemple n'est pas un exemple précis. A vrai dire j'ai eu assez de mal à trouver un autre exemple précis, mais j'ai également préféré, à titre de conclusion sur cette partie sur la revalorisation, parler des ponts de grande échelle en général. Ces ponts géants, souvent autoroutiers, que l'on trouve surtout dans les grandes métropoles, possèdent un potentiel absolument immense qui je trouve n'est pas assez exploité. L'ouvrage que j'ai déjà pu citer en introduction de ce travail de mémoire, et dont les photos ci-dessus sont tirées, "Himmel aus Beton" de Gisela Erlacher, montre bien ce gigantisme des viaduc autoroutiers et des conséquences de ces cathédrales de béton sur le sol qu'elles survolent. Cet ouvrage qui exploite et s'inspire de ces ouvrages gigantesques, inspire sur les possibles de ces lieux, mais montre également que l'on pourrait faire mieux. L'image marginale, repoussante du dessous de pont empêche, dans l'exemple de ces ponts géants, d'imaginer que l'on pourrait y construire des ouvrages bien plus utiles et exploitant l'espace tout en le revalorisant, si seulement on considérait ce type d'espace comme espace potentiel à projet.

Je ne souhaite pas blamer ici ce qui existe déjà sous ce genre de pont, et je trouve au contraire qu'il s'agit non pas d'un pauvre parc abandonné ou d'une maison qui perd de toute sa valeur à cause du pont qui la surplombe. Je trouve au contraire qu'il s'agit d'une tentative courageuse de "coloniser" un espace urbain qui fait encore peur, de s'approprier, quelque fois dans la contrainte, un lieu qui pourrait faire fuir tous les autres.
Ce type d'ouvrage possède tellement de potentiels, ils sont des accroches déjà construites pour une montée vers le ciel, ils sont des dalles et des poteaux sur lequels on peut imaginer de toutes nouvelles façons d'habiter. Il est évident que construire dans ce type de lieu demande de se creuser la tête et de s'adapter à un nouveau site, et il est aussi évident qu'il faille pallier à des contraintes de bruits, de vibrations et d'ambiance, mais résoudre les problèmes est l'essence même de l'imagination et du projet. Cet exemple sert donc pour conclure sur la revalorisation. Il n'existe pas de mauvaise revalorisation, tant qu'elle s'insère dans ce qui existe déjà, et qu'elle s'adapte au pont, au site ou à l'interstice qu'elle souhaite revaloriser.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Gisela Erlacher, Lilli Licka et Peter Lodermeyer, «Himmel aus beton = Skies of concrete» , Zurich, Park Books , 2015

2) L'INTERSTICE, REFLET DE DYNAMISMES DE GRANDE ÉCHELLE

A) LA TRACE DU MUR

B) L'EMPREINTE DU MÉTRO AÉRIEN

C) L'OPPORTUNITÉ DANS LA RECONSTRUCTION

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

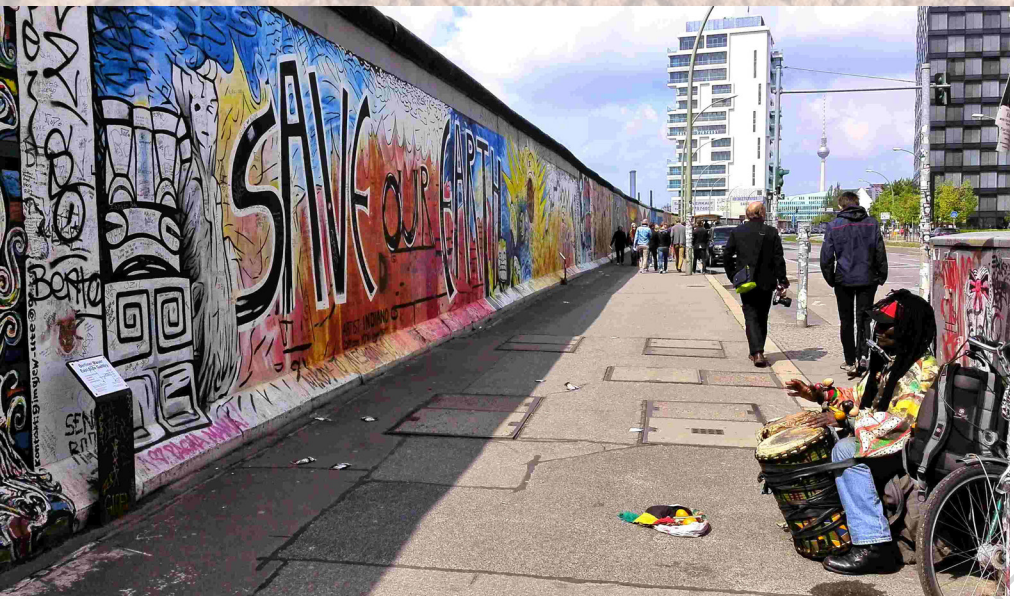
2) L'INTERSTICE, REFLET DE DYNAMISMES DE GRANDE ÉCHELLE

La réfléxion sur le lieu du dessous de pont ne s'arrête pas à son échelle, mais peut s'étendre) une plus grande échelle. Un interstice urbain est un oubli, un entre-deux non comblé, mais cet entre-deux n'est pas sans conséquences sur ce qui l'entoure. Comme dit précedemment, la ville de Berlin est une ville pleine de cicatrices, une ville dans lequel l'histoire s'exprime, se confronte à chaque coin de rue. Les interstices générés par les différentes couches de l'histoire montrent ces fractures urbaines. Il me tenait à coeur, dans ce travail de mémoire sur les dessous de ponts et les interstices, de s'intéresser à des cas de situations urbaines propres à Berlin, car lors de mon séjour là-bas, j'ai pu ressentir ces cicatrices.
Trois sujets seront donc traités dans cette partie : le Mur et sa trace, les ponts de métro aérien et les batiments de la Reconstruction, en fonction du contexte particulier d'entre 1961 et 1989.

Dans cette partie, nous allons nous extraire quelque peu du dessous de pont pour ainsi explorer différentes formes d'interstices à Berlin, pour mieux comprendre la façon dont cette ville a pu évoluer au fil du temps. Cependant, le dessous de pont pourra nous aider à mieux comprendre cette plus grande échelle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A) LA TRACE DU MUR



Le mur de Berlin est un ouvrage historique qui a marqué à jamais la ville de Berlin. Construit de 1961 à 1989, il fût une barrière autour de laquelle 2 villes très différentes se développèrent. La réunion des 2 Berlins a donc été un évènement marquant de joie évidemment, mais également l'occasion de "souder" 2 villes ensemble. Ainsi, la naissance de très nombreux interstices urbains a forcé la ville à trouver des moyens de réinventer et redonner des usages à ces espaces autrefois inutilisés.

Pour rappel, le mur de Berlin était en fait composé de 2 murs de 3,6m de haut. Une zone interdite était également édifiée entre les 2 murs, zone qui pouvant être de plusieurs dizaines de mètres de largeur, comme sur la photo ci-contre, à PotsdamerPlatz.

Aujourd'hui, la fabrique urbaine a tout de même estompé cette frange interdite, et il est difficile de pouvoir suivre le tracé du mur sans carte ou informations. Les zones vides se sont transformées en parcs, en batiments ou en places. Mais cette question de l'espace vide disponible dans la ville, inérente aux interstices urbains, et de l'usage qui existe et de l'usage à faire de ces espaces, cette question là qui nous anime dans ce travail de mémoire, a été traitée dans un débat très interessant entre Stéphane Tonnelat chercheur en urbanisme et Laurence Tranoy chercheur en archéologie . Dans ce débat intitulé "Les usages du vide", recueilli par Catherine Chauvreau en 2016, la question de l'espace vide dans la ville est comparé selon l'angle de l'urbanisme et l'angle de la recherche archéologique.

La notion d'interstices synchrones et diachrones a donc pu être débattue et comparée au milieu de l'archéologie. L'interstice synchrone est un interstice généré par l'entre-deux de plusieurs aménagements contemporains de plus grande échelle, et l'interstice diachrone est un terrain qui avait un usage défini, mais qui pour des raisons comme l'abandon ou la démoloition, est devenu interstice, comme les dents creuses par exemple.

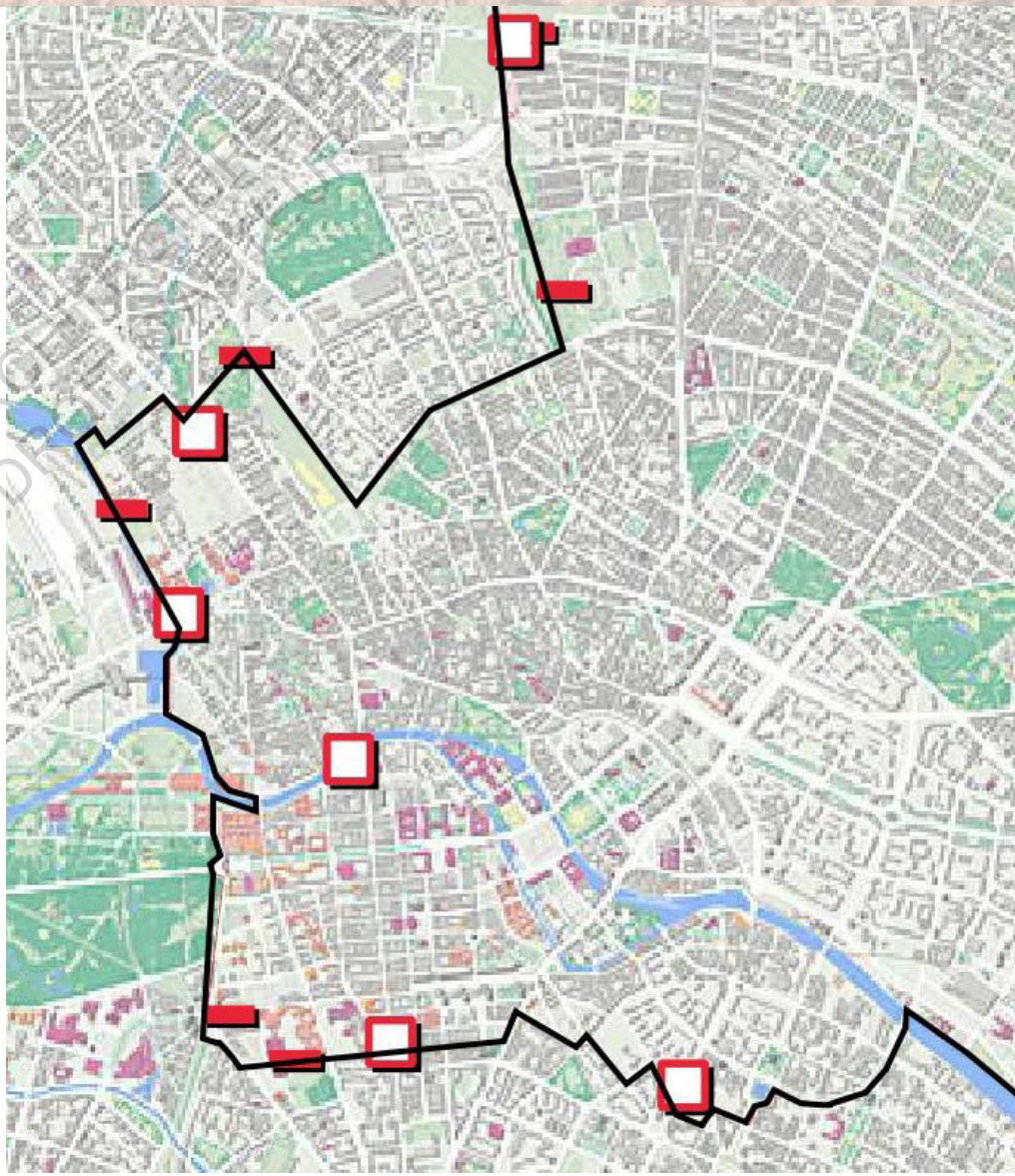
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Laurence Tranoy, Stéphane Tonnelat et Catherine Chauveau, « Les usages du vide. Débat », Archéopages, n°44, 2016, 66-73.

Ces usages du vide, ou ces origines du vide nous sont donc intéressants dans le cadre de l'étude des dessous de ponts. Le dessous de pont serait donc plutôt un interstice synchrone, car apparu par la construction du pont, et le sol existant déjà. Mais il existe certains sites sur Berlin qui rednent cet interstice mixte. Les secteurs où le mur traverse la rivière ou bien les rails. L'Oberbaumbrücke et le Stadtbahnbrücke furent coupés par le mur de Berlin.

L'Oberbaumbrücke était coupé en deux, et transformé en poste-frontière. L'interstice du dessous de pont fût donc transformé en interstice diachrone, de par sa coupure. Cette coupure a également eu des répercussions sur les alentours du pont, d'où l'existence de l'East Side Gallery. Cette galerie aujourd'hui est la plus grande partie du mur toujours debout. Cet espace urbain proche de l'Oberbaumbrücke, le long de la rivière, est resté vide. Cependant, il n'est pas vide d'usages, au contraire son emplacement agréable le rend très attrayant et beaucoup de jeunes (dont moi) s'y installe pour profiter du coucher de soleil et s'asseoir sur l'herbe.

La façon de définir l'usage dans un espace vide est d'après ce dabat entre Tonnelat et Tranoy, de définir les pleins qui entourent ce vide. Le modernisme a par exemple remis en question la notion de rue, qu'il est difficile de percevoir dans les grands ensembles de par le manque de pleins pour la définir. L'alignement de rue est donc indispensable pour pouvoir bien percevoir cette rue. Dans l'exemple du mur de Berlin, cette zone vide est presque devenue une rue gigantesque qui encercle Berlin Ouest. Cette rue géante vient percuter de temps à autre les ponts, qui ne pouvaient pas être détruits dans leur ensemble mais juste condamnés



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE PARIS LA VILLETTE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

B) L'EMPREINTE DU MÉTRO AÉRIEN

Ce pont de la Stadtbahn, considéré comme pont de métro aérien, est un cas particulier dans une capitale, ou dans une grande ville en général. Il s'agit là d'un pont de chemin de fer qui traverse une ville. Ce cas, et ce fonctionnement ferroviaire est très différent du cas parisien par exemple, qui a préservé son centre de tout passage ferroviaire. La ville de Berlin est une ville qui fût tellement ponctuée par la destruction, la remodelisation, qu'une voie de chemins de fer a réussi à se frayer un chemin jusqu'en son coeurn et donc de le couper en deux.

Cette fracture a pour conséquence à une plus grande échelle de dissiper ce "centre". Le centre de Berlin, littéralement le quartier du Mitte, n'est pas définissable et centrale sur toute sa surface. Cette explosion des centres à Berlin est une caractéristique de la ville qui est encore une fois dûe à son histoire de divisions.

L'étude à plus grande échelle d'un quartier de ville en fonction d'un élément géographique m'a mené à un ouvrage intéressant concernant une fracture comme celle-ci à Paris. Il s'agit de l'ouvrage de Jean Gardin, "La friche de l'île de Chatou, ultime frontière de l'axe historique de Paris ?", paru en 2006. Cette étude de cette longue île de Seine, en plein axe majeur de Paris entre le Louvre, les Champs Elysées et la Défense, marque-t-il la fin de cette ligne forte ? Dans son ouvrage, l'auteur s'intéresse à divers facteurs, que ce soit le cours du fleuve, les dynamiques sociales, ou bien encore la délimitation des communes. Mais ceci vient à l'amener à l'hypothèse que l'île de Chatou est une barrière naturelle et urbaine, délimitant des espaces urbains se revendiquant rattachés à Paris, ou rattachés à la campagne, et cette délimitation se cristallise à proximité de cette frontière.

Dans notre exemple du pont de la Stadtbahn, le contexte est différent, mais le modèle urbain est-il lui si différent ?

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TOUS DROITS RÉSERVÉS AU BRUT D'AUTEUR

Gardin, Jean. « La friche de l'île de Chatou, ultime frontière de l'axe historique de Paris ? », L'Espace géographique, vol. tome 35, no. 2, 2006, pp. 163-176.

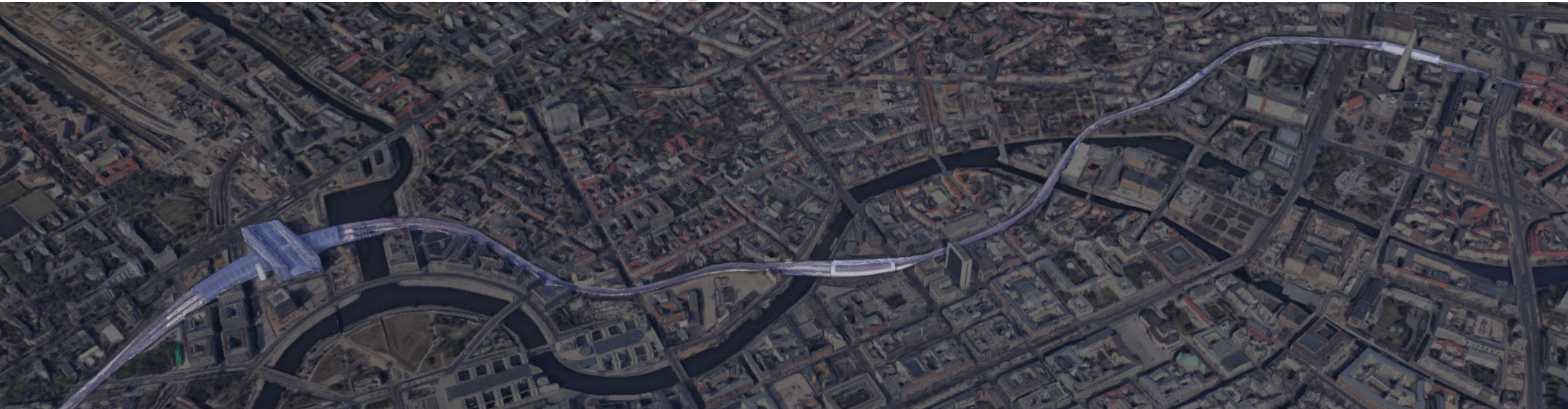
Le pont serpente autour de la Spree, créant des "ilôts" entre pont et Spree. La Spree représente elle aussi une frontière qui peut diviser la ville, mais le pont, étant une frontière haute, comme une sorte de mur, a plus d'impact sur l'organisation urbaine.

Ce pont divise donc le centre en 2 entités distinguables :
Au Sud se trouve la ville-centre officielle, là où sont regroupées la plupart des institutions, des batiments gouvernementaux, des ambassades, etc. Mais l'activité commerciale, le dynamisme qui combiner aux institutions donnent les centres-villes que l'on connait, sont moins présents dans le Sud que dans le Nord.
Le Nord du pont est lui un espace plus dense, plus commerciale et plus touristique.

Cette division particulière montre l'impact que peut avoir un pont quand il divise un espace urbain. Cette division est née du contexte de division de la ville pendant la Guerre Froide. En effet ce pont est très proche du tracé dé l'ancien mur. Les centres dynamiques des 2 villes Est et Ouest ont donc eu tendance à s'éloigner de ce mur, celui de Berlin Est vers le Nord, et celui de Berlin Ouest plutôt vers l'Ouest. Le centre théorique de Berlin Est se situait donc plutôt au Nord du pont de la Stadtbahn.

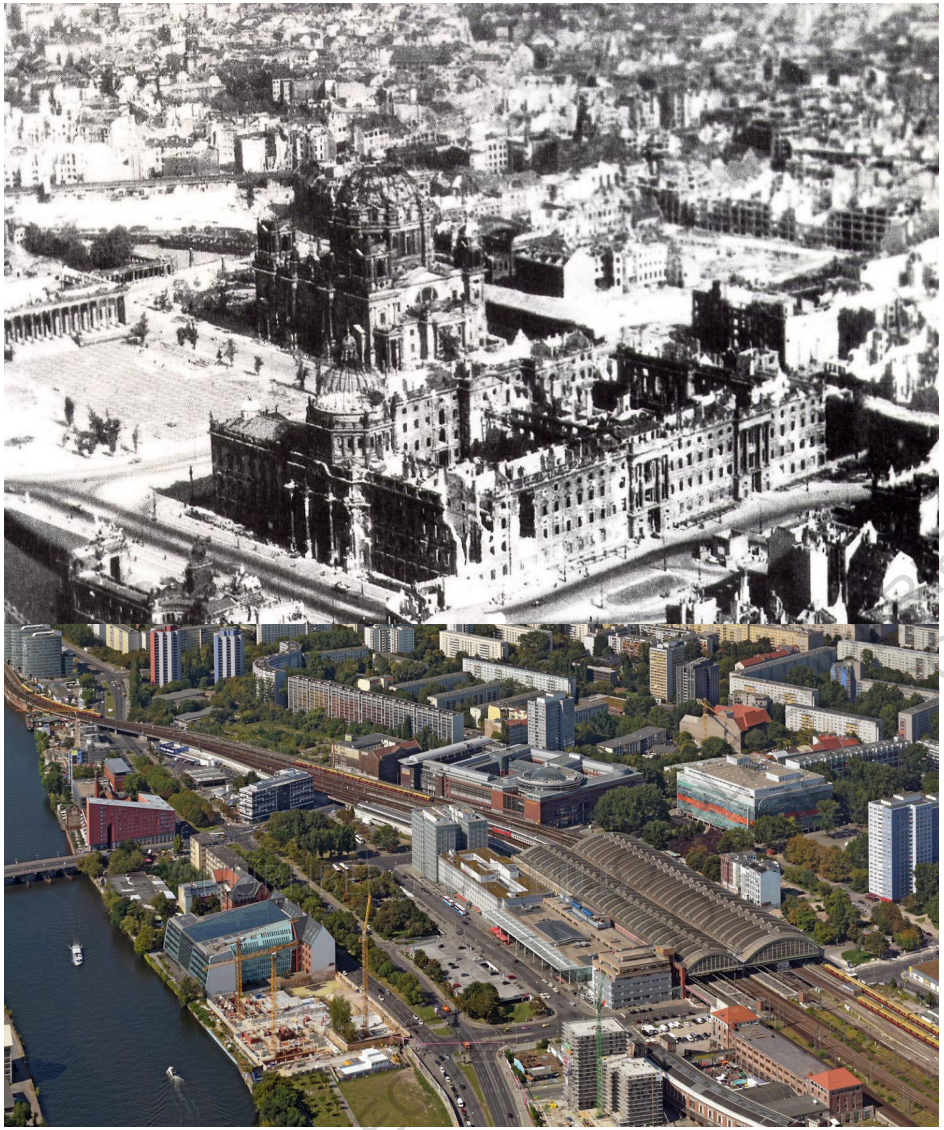
Cependant aujourd'hui, avec la réunion des 2 villes, le Mitte, centre géographique de Berlin, a repris des couleurs, et ce pont devient un obstacle à son intégrité. L'aménagement de son dessous en commerces est un premier exemple de la volonté d'effacer sa présence.

Le dessous de ce pont pourrait donc devenir à l'avenir un potentiel énorme dans la continuité de ce nouveau centre. Ce "mur" pourrait ne devenir qu'un toit, mais comment faire disparaître la présence d'un dessous de pont ?



ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
TRAVAUX SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C) L'OPPORTUNITÉ DANS LA RECONSTRUCTION



La ville de berlin fût un choix que je ne regretterai jamais pour une mobilité internationale. Certains la surnomment "le Phoenix", de par sa capacité à se remettre de ses expériences passées. Il faut savoir que lors de la seconde Guerre Mondiale, 48% du patrimoine architectural fût détruit.

On pourrait donc se poser la question suivante : quel effet peut avoir sur une ville de se reconstruire presque entièrement ? Un ouvrage de Margaret Manale intitulé "Berlin capitale : la ville comme exposition" traite de cette question de la revalorisation après la reconstruction, et d'une ville qui a dû reconstruire son patrimoine. Voici une citation de cet article que j'ai trouvé très juste : *« Or, l'unité ne s'accomplit qu'au prix de nouvelles distinctions, divisions, coupures ou partages. Les promoteurs de Berlin cherchent à imposer la vision d'un « type nouveau » de ville européenne dont Berlin serait l'incarnation, et qui ne devrait plus rien à New York, Londres — ou Paris, et la typologie de leurs édifices publics était déterminante pour le vocabulaire urbain. Presque rien d'un tel réseau ne subsiste à Berlin. Le Berlin que l'on veut historique surgit donc d'une coquille évidée où les objets-témoins de l'histoire et les nouvelles constructions monumentales se fondent sur une vision du passé révisé, qui divise événements et constructions en deux catégories : l'une qui constitue désormais la preuve de la légitimité du régime et de l'authenticité de sa capitale ; l'autre qui, à côté de ces exemples positifs, offre au regard du public les images d'un passé criminel dont la seule évocation permet de mieux célébrer un présent vertueux. C'est en particulier dans le choix des monuments à construire/détruire que cette démarche devient intelligible. »*
Cette question évoquée de la reconstruction selon un nouveau modèle qui n'aurait rien à envier aux plus grandes villes, représente très bien cette opportunité qu'offre la reconstruction.

Cette phase de reconstruction est donc très intéressante dans notre question sur les interstices urbains. L'interstice apparait souvent dans un oubli de conception, elle surgit là où l'on a oublié de la nettoyer.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DROITS D'AUTEUR

Manale, Margaret. « Berlin capitale : la ville comme exposition », L'Homme & la Société, vol. 145, no. 3, 2002, pp. 67-88

Mais lorsqu'il y a beaucoup à nettoyer, comme dans l'exemple de Berlin, l'interstice urbain est partout. Cette omniprésence de la cicatrice, de la démolition a mené Berlin a en tiré profit. La ville bénéficie donc de nombreux parcs, espaces verts et de quartiers aérés, adaptés a la vie moderne. Les routes sont également dimensionnées aux mesures modernes, voir en peu trop même.

Mais ce dont la ville a su tirer le plus profit, c'est de rendre ostensible cette histoire. Cette histoire de destruction du XXème siècle a permis à la ville de renforcer son unité à l'heure actuelle, malgré des quartiers tous très différents.

L'exemple de la Kaiser-Wilhem-Gedächtnis-Kirche sur les photos ci-contre montre à quel point la ville ne s'est pas simplement débarassée de ses ruines, mais a profité de la ruine pour montrer aux gens que le Phoenix renaît de ses cendres mais après les bombardements. Il s'agit donc d'une ruine d'église réhabilitée qui trône au centre d'un des carrefours majeurs de l'ancien Berlin Ouest.

Pour en revenir un peu au sujet du dessous de pont, cette thématique de la destruction génère de l'interstice, mais la particularité de l'interstice du dessous de pont est qu'elle ne naît pas de la destruction, elle y survit. Le pont est sa condition d'existence, mais lorsque le pont est nécéssaire, comme dans le cas du Putlitzbrücke et de sa rivière de rails à traverser; le dessous de pont subsiste, l'ilôt de maisons précaires, les rails, les usines, tout ce qui est sous le pont subsiste, malgré que ce pont ait été détruit de nombreuses reprises lors de la Seconde Guerre Mondiale et même après. Peu importe le pont qui le surplombe, le dessous de pont ne change pas de visage, peut être juste de forme.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En tant qu'interstice urbain, le dessous de pont est un lieu à réfléchir. Il représente le potentiel d'espace qui manque dans une ville dense. Mais son statut marginal, désuet, pourrait faire penser qu'il ne mérite pas une réfléxion poussée, qu'il ne s'git que d'un espace à faire disparaitre à coups de travaux, d'espace publics génériques et de traversées. Mais à l'instar de tous projets architecturales, les solutions génériques, ignorant les aspérités et l'histoire des lieux; n'apportent qu'un pansement au lieu, sans le soigner. Cet espace du dessous de pont peut devenir un lieu agréable et accueillant, si celui qui le transforme tire profit des contraintes de son lieu en les rendant intéressantes.

Car oui le dessous de pont est un endroit rude, sale et non accueillant. La conception du pont ne favorise en général pas le dessous de pont (fuites, vent, saletés), mais ces contraintes peuvent être au contraire des accroches pour la conception d'un projet bien plus original. Comme nous avons pu le voir précedemment avec les exemples cités, il est possible de tirer profit de l'eau, de l'ombre, des alentours ou de la structure même du pont.

Dans la deuxième partie, nous avons pris un peu de distance avec le dessous de pont pour s'intéresser à une plus grande échelle à la ville de Berlin. Ce dézoom m'a paru nécéssaire et était une occasion de montrer le grand contexte de cette étude. Elle était aussi là pour rappeler quye n'importe quel espace urbain, qu'il soit majeur ou marginal, impacte ce qu'il l'entoure et entre en communication avec son contexte. La ville vit avec ses éclats et ses zones d'ombres, et il est dommage d'ignorer les zones d'ombres, car l'on peut rater une grande partie de la compréhension de ses éclats.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS A DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CONCLUSIONS

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

RETOUR SUR EXPERIENCE

Le travail de mémoire en architecture est un travail difficile puisqu'il exige de se pencher sur un sujet, sur des sites d'étude, sans pour autant venir en proposer des modifications ou des propositions. Je qualifierai plus ce travail comme une expérience, plutôt qu'une réfléxion, car j'ai pu découvrir, observer et comprendre à partir de réelles actions.

Un des objectifs phares de cette expérience est de rendre compte à la personne qui lit, que n'importe quel espace, lieu ou endroit possède une valeur intrinsèque si l'on prend la peine de l'observer correctement. Cette idée que n'importe quel être, lieu ou chose a une valeur me tenait à coeur dans ce travail, et je souhaitais appliquer cette idée à mon domaine d'études qu'est l'architecture. Le potentiel inexploité et surtout non révélé du dessous de pont m'a motivé dans cette éxpérience, car je suis convaincu que l'on peut tirer de beaux projets de ce que l'on pensait d'abord être une contrainte. Ce potentiel est malheureusement caché par une image de société qui peut nous rendre aveugle sur certaines réalités. La lutte contre une image forte est aussi une épreuve, une phase à traverser. J'ai eu l'occasion de me mettre à la place de ceux qui vivent cette marginalité au quotidien, sans prétendre la connaître réellement. Du moins dans notre discipline, il est bon de rappeler que les réalités sociétales sont des composantes à prendre en compte dans la conception.

La découverte des interstices urbains fût aussi une clé dans la création de cette éxpérience. Il serait une avancée si dans les institutions urbaines, dans les hautes autorités de la fabrique de la ville, cette notion puisse exister et avoir un impact sur les projets futurs, puisque les interstices sont des réalités du quotidien, chacun y passe, les vivent. Il ne s'agit pas là de les considérer pour les chasser, mais plutôt de se rendre compte qu'elles ont un rôle important dans les dynamiques urbaines.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'éxpérience de l'enquête est aussi une facette du travail de mémoire difficile au départ à appréhender. Planifier ses actions, les organiser en fonction de la progression de l'écriture, et se prendre au jeu des imprévus et des situations paticulières. Mais cette enquête est aussi l'occasion pour moi de définir ma manière de trouver des informations, ma manière d'investiguer. Je sais maintenant que la recherche bibliographique n'est pas mon point fort, et que je préfère m'informer par moi-même, suivant des actions concrètes, du terrain, des sites d'études et des usages réels.

Cette enquête sur les dessous de ponts, en partant d'une étude morphologique et spatiale, pour ensuite dériver sur une étude sociologique et habité des lieux, et ainsi conclure sur des possibles de réfléxion, en combinant ces 2 premières parties, est une méthodologie qui m'a permis d'explorer les dynamiques d'un lieu dans son entièreté.

J'ai choisi donc pour finir ce retour sur éxpérience, de parler de cette photo. Il s'agit d'une maison à Guanzhou en Chine, survolée par un pont. Le propriétaire de cette maison a lutté pendant 17 ans contre la construction de cette autoroute sur sa maison, et a ainsi gagné la guerre. Cet acte fort montre que quelque fois, la lutte et la perseverance peuvent faire gagner les plus faibles contre les plus forts. Le dessous de pont a ici gagné contre le pont.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

IMPRÉVUS

C'est assez difficile de conclure un travail de cette ampleur, je souhaiterai donc me pencher sur des imprévus survenus lors de cette expérience, car les imprévus sont ce que l'on a pu avoir de nouveau, ce que le mémoire a pu nous apprendre sur les dessous de ponts.

Le premier imprévu, qui m'a tout de suite marqué lorsque j'ai pu visité mes 3 sites berlinois pour la première fois, c'est le dynamisme qui se dégage de ces lieux. Ce dynamisme n'est pas en reste du dynamisme qui l'entoure, les dessous de ponts de centre-ville sont aussi passants que les centres-villes, les dessous de ponts de périphérie sont aussi calmes que les périphéries. La remise en question de cette inoccupation a été en même temps une remise en cause du travail d'enquête au complet, mais aussi un soulagement dans le contenu que je pourrais apporter à cette éxpérience.

Il a aussi été imprévu qu'un pont puisse cacher plusieurs dessous de ponts. Effectivement, comme nous avons pu le voir dans l'enquête, chaque site dans son ensemble est possiblement divisible en sous-sites totalement différents les uns des autres. Le dessous de pont est un compromis entre un sol et un pont, le sol comme le pont peuvent apporter des modifications à l'espace même du dessous de pont.

Enfin, cette expérience est une occasion pour découvrir une ville sous un autre angle, même un angle marginal. Cette découverte de Berlin sous l'angle de ces interstices a pu montrer qu'il s'agit d'une ville de reconstruction, de cicatrices et de renaissances. Le fait de se rendre sur les sites, de les voir et de pouvoir s'y installer a pu me présenter la ville sous sa réelle facette, pas celle des monuments, du tourisme ou bien encore celle des études, j'ai pu la voir sous l'angle de ses habitants, de ces dynamiques et de sa forme réelle.

Et enfin un imprévu pour tous maheureusement, c'est la crise sanitaire du Co-Vid19. Cette crise ne m'a pas énormément affecté lors de mon voyage, et j'ai pu profité de cette expérience sans trop d'encombres, mais malheureusement les gens se montraient plus distants, la ville s'en est trouvée changée, et le dynamisme berlinois a été revu à la baisse.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Un nouveau mot ?

Cet objectif personnel et final que je me suis posé au départ de ce travail de mémoire, c'est-à-dire donner un nouveau nom au dessous de pont, qui le qualifierai de par sa nature réelle et non sa position par rapport à autre chose, cet objectif-ci a aussi subi un imprévu. J'ai utilisé ce mot de "dessous de pont" tout au long de cette éxpérience, et au final, je dois avouer qu'il est difficile de trouver un meilleur nom, c'est-à-dire un nom qui nous indiquera immédiatement de quoi il s'agit, et un nom qui révélerait quelque chose de plus qu'être en dessous d'un pont.

Mais d'où vient réellement le problème ? La non-considération des interstices urbains dans la fabrique urbaine ne viendrait-elle pas d'un manque de défintion de ces mêmes interstices ? Ce terme général définit très bien ce qu'il veut définir, mais ne caractérise pas la grande diversité de ce qu'il qualifie. Je souhaiterai donc inventer un nouveau mot, qui qualifierai tout type d'espace urbain qui accueille des populations discrètes et des usages discrets, offre le minimum vivable, c'est-à-dire un toit, ou un abri, et un lieu qui n'est pas considéré ou défini par les instances urbanistiques ou la ville elle-même. Ce type de lieu définit les dessous de ponts, mais aussi les tunnels, de métro, trains ou routes, des passages entre deux rues dans des batiments, etc ... . Il s'agit de tout espace couvert public potentiel à accueillir une personne la nuit.
Ce type d'espace, on pourrait les appeler des Subterfuges Urbains. Le subterfuge est d'après le dictionnaire Larousse, "un moyen habile et détourné pour se tirer d'embarras". Appliqué aux problématiques urbaines, le subterfuge urbain est un espace dans une ville, qui permet sans l'aide d'architecture conçue de se tirer de l'embarras d'une nuit dehors. L'étymologie de ce mot est composée de "subter" qui signifie "sous", et "fuger" qui signifie "fuir". Cette idée de la fuite du monde urbain, de se cacher et de profiter de son intimité même dans un espace théoriquement public, représente bien ces espaces de la ville que les sans-abris privilégient pour leurs nuits.

Cette petite recherche de nom est aussi l'occasion d'étendre le sujet dans une ouverture, la question des habitats SDF dans la représentation urbaine est étudiée, mais n'est pourtant pas assez reconnue dans les milieux de la fabrique urbaine. Peut être qu'une simple défintion et de nouveaux mots peuvent être le moyen de mettre à la lumière une cause sousestimée... .

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE HAUTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

SUBTERFUGE URBAIN

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Stéphane Tonnelat, «Interstices urbains Paris-New York : entre contrôles et mobilités, quatre espaces résiduels de l'aménagement» , Thèse soutenue à Paris, 2003

Jean, REMY, 1996, « Du statut de l'Interstice dans la dynamique spatiale : Le pays de Hervé comme cas de figure». BSGLg.

Isabelle de Calan, « Entre ville et fleuve un pont habité à Tours » Le Courrier de l'Architecte 2010

Gisela Erlacher, Lilli Licka et Peter Lodermeyer, «Himmel aus beton = Skies of concrete» , Zurich, Park Books , 2015

Jean Rolin, «La Clôture», Paris, Gallimard, 2002

Georges Perec, Tentative d'épuisement d'un lieu parisien, Paris, Christian Bourgois, 1982, 59 p.

Rouay-Lambert, Sophie. « Aux marges, dans la ville », Transversalités, vol. 134, no. 3, 2015, pp. 29-48.

Paquot, Thierry. « IV. De la voirie aux espaces publics », Thierry Paquot éd., L'espace public. La Découverte, 2015

Frederick THRASHER (1963 [1927]) – The gang, a study of 1313 gangs in Chicago, University of Chicago Press

Karine Bennafla, « Informalité », notion à la une de Géoconfluences, avril 2015.

Carle Bernier-Genest, « Sous les ponts et les viaducs », C'est toi ma ville, mon regard sur Montréal, site internet Wordpress, 2016

MIMRAM Marc, ''Habiter les ponts, 4 Projets'' , 2008, Editions Lafarge

Laurence Tranoy, Stéphane Tonnelat et Catherine Chauveau, « Les usages du vide. Débat », Archéopages, n°44, 2016, 66-73.

Gardin, Jean. « La friche de l'île de Chatou, ultime frontière de l'axe historique de Paris ? », L'Espace géographique, vol. tome 35, no. 2, 2006, pp. 163-176.

Manale, Margaret. « Berlin capitale : la ville comme exposition », L'Homme & la Société, vol. 145, no. 3, 2002, pp. 67-88

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Je tenais à remercier tout d'abord sincèrement mes professeurs de mémoire, Théo Fort-Jacques et Élise Roy pour le suivi de qualité qui a accompagné ce travail de mémoire.
Je souhaitais également remercié tout ceux qui m'ont accompagné dans le cadre de mon semestre de mobilité à Berlin. Je vais donc remercier le personnel de mon école d'accueil, qui m'ont soutenu notamment dans le cadre de la crise sanitaire du Covid 19. Ensuite je tnais à chaleureusement remercier les amis que j'ai pu me faire à Berlin, des gens que je ne pourrais oublier dans ma vie, et que j'espère de tut ceur puvir revir un jur dans ma vie, qui m'ont également soutenu dans l'écriture et dans le cadre de la crise sanitaire également.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

Tentative d'épuisement d'un dessous de pont

Oberbaumbrucke : 20 juin 2020 à 18h

DANS LA GALERIE
Tentative d'épuisement
Beaucoup de voitures en face de moi
Pot de yaourt, camionnette, vélo

Des gens arrivent sur ma gauche, 4 personnes
Un couple avec un parapluie
2 vélos, 2 personnes
D'autres personnes passent de droite à gauche

Il y a des gens assis à droite
2 personnes noires dealers et un homme assis avec son chien
Il y a beaucoup de vent, mais la pluie ne m'atteint pas
Je crois qu'il y a de la pisse à côté de moi

Une dame attend son fils
Pour l'instant aucun arrêt

Un groupe de jeunes à droite, ils vont voir le dealer
Vente en cours, très rapide, 30 secondes

Il y a beaucoup de bouchons, un chien passe

Les voûtes sont belles, les lignes sont faites de briques et le reste est enduit en blanc

Quelqu'un passe avec une bouée rose
Il y a un tissu à ma droite… abandonné

BerlKonig, Freenow, Fahrt endet hier, Graffitis illisibles

Quelqu'un est passé très près en me regardant, il a rejoint l'homme assis à droite

Des piques au plafond sur les poutres pour les pigeons
Le bruit des roues sur la route mouillée

Les dealers sont partis

L'homme assis balance des capsules, il attend avec son gobelet devant lui
Quelqu'un avec une parka jaune et un sac de voyage m'a regardé insistemment

Je me sens comme un intrus

BER RB 97, Pirates Berlin, B OA 1342, BRT 268

Quelqu'un fait demi-tour au milieu du pont. La pluie vient de l'Ouest puisque c'est sec sur la partie EST de la galerie.

Je me rends compte que 20min assis par terre, c'est long

Il y a des boules colorées accrochées au-dessus de l'homme assis : jaune, noir, rouge, bleu de gauche à droite
Un homme avec un chapeau et un chien
T-shirt rose, poussette
Le chien appartient à l'homme assis, il l'a sifflé

Un groupe de jeunes à gauche[22]
Les gens passent près de moi

J'ai cru que quelqu'un voulait me donner de l'argent, mais non, il a ramassé un filtre tombé par terre.
Coup de stress

Je veux être invisible

U1 U3 Ersatz RI
Un couple se donne la main
Il y a plus de graffitis sur la structure métallique que sur les briques

Des tirants ont été rajoutés récemment pour consolider la structure du pont.
La vue est belle avec la pluie

Blanc, noir, jaune, gris, beige, blanc, blanc, blanc, gris, gris

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'homme assis s'est levé, il a ; laissé son poste sans surveillance
Un cycliste promène son chien, une cycliste

A certains endroits des gouttelettes tombent
L'homme assis repasse, il régurgite

2 vélos sur la route, les cloches d'une église
Personne à part lui et moi
Quelqu'un avec un pull gris à ma gauche
Il s'arrête et fait demi-tour

Un vélo à ma droite
Quelqu'un m'a demandé 1€, je n'ai pas d'argent sur moi, il était timide

Une famille à ma droite, une poussette
Un enfant m'a dit « Hallo », j'ai répondu « Hallo »

PARTIE CENTRALE DU PONT

Je suis assis sur un des poteaux de la structure centrale

A ma gauche : Coté Ouest un canapé en cuir noir, une chaise pliante et une chaise classique, un dessin sur le mur en forme de soleil
Coté Est un pied dépasse, le reste du corps caché par un poteau, ce pied porte une ballerine rouge, beaucoup de matelas et palettes entassées, des chaussures suspendues au plafond, peut-être pour les sécher

Derrière moi : La Spree, le Molecule Man, la tour Allianz

2 (jeunes) femmes s'arrêtent, elles attendent quelqu'un
2 femmes avec une poussette
Les 2 jeunes femmes ont fait du shopping, elles prennent des photos

« Respect » sur le terre-plein entre la route et la galerie
Un couple âgé contemple la vue
Des graffitis sur la structure
La dame prend les graffitis en photos, juste à côté de moi

Un bébé chien
Klaxon effrayant

Les tours du pont et le tablier sont séparés entre eux par un joint visible au sol, pas d'origine

3 jeunes femmes : Manteau rouge, vert, noir

Une femme habillée en tenue de sport écoute de la musique
Un cri effrayant vient à gauche
Le groupe de jeunes qui a acheté de la drogue tout à l'heure
Ils parlent fort et pas en allemand

2 adolescentes, une à vélo, parlent anglais

Installation lumineuse : main qui prend différentes positions : poing, 3 doigts, main tendue : artistique ou utile ?

A gauche un caddie
Le vent s'engouffre dans la structure

« Verschwende in die Zeit » sur un sac
Elle s'arrête et contemple

Les gens ne sont pas habillés pour un temps de pluie
Un couple s'arrête pour parler aux gens à gauche
Quelqu'un a une visière en plastique
Casquette arc-en-ciel, sur son téléphone

Les voutes en briques alterne : brique rouge- marron
Couple parle anglais : Eww horrible, I dont know why ?

BABBOA BIG : vélo transport
Des visages en argile effrayants au-dessus de moi
Un pigeon dans la structure

Une dame porte une table basse

Un homme une femme une fille
Deux filles : elle fait coucou à quelqu'un de l'autre côté de la route

Un pigeon arrive
3 filles
1 femme
Un vélo parka orange
Un homme
Une femme avec un sac
Un homme avec un pull orange regarde les personnes à gauche
Je crois que c'est l'homme qui m'a demandé 1€
Bonnet canadien avec des tresses

2 hommes
Un homme qui parle fort

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Un homme
2 hommes (anglais)
3 vélos cherchent leurs chemins
Quelqu'un s'arrête regarder derrière moi
2 hommes s'arrêtent aussi
De la transe music dans une voiture

2 hommes
Un couple âgé
Un bateau passe sous le pont
Un couple montre le bateau

3 jeunes: "Weiss rot mit ein Schloss"
Une femme
Un pigeon blanc et beige
2 hommes, un qui fume

Un petit bateau noir avec une bouée rouge passe sous le pont

SCHLESISCHES TOR

Je suis à côté du burger, de l'autre côté de la route qui longe l'arrêt de métro
Un père et son bébé dans les bras, il crie

Les voitures et les bus font du bruit derrière moi
Des gens attendent au niveau des tables à côté du burger
Ça sent bon

La structure du pont est très belle et semble avoir été refaite récemment

We're open 12 pm 11pm, Manner

Je devine que ce kiosque était auparavant des toilettes publiques

Des gens sortent et entre par la porte

Le pont abrite de la pluie
Klaxon x2 = bus

Je suis assis sur un plot en béton
La terrasses du burger donne directement sur la route, mais des planches en bois vertes d'une hauteur d'1m30 environ protègent.

La dame qui attendait a eu son burger, elle prend son vélo, garé sur un des poteaux du pont

Les sièges de la terrasse sont des barrières utilisées pour le stationnement vélo, avec une assise dessus
Des gens attendent le passage au feu vert à ma droite

Je me tourne de 90° vers la gauche
Je vois le carrefour entre Schlesiches Strasse et Oberbaumstrasse

Noire, bus jaune, rouge, noire, taxi, grise. Le feu change

Il y a des travaux sur la route sous le pont
Beaucoup de barrières en plastique avec des rayures rouges
La station est aussi en travaux, plein de barrières en bois autour

Un bâtiment contemporain en bois dans le fond
Une pizzeria dans le coin
Les gens traversent, et à côté de moi attendent

A part l'emplacement du burger, tout le dessous de pont est encombré par les barrières
Ces câbles électriques de fortune au-dessus de moi
Des affiches sur les piliers de pont

Eclairage nocturne et panneaux sous le pont
C'est arboré

265 S Schoneweide
Overkill
Drinkshop
Owcase Showcase At Monom
Monom

Un rythme dans une voiture
La radio dans le burger, les gens qui parlent
Un fond de moteur et de roues incessant

Une odeur de pneus
Un moteur bruyant
Un homme traverse sur la piste cyclable devant moi

Une bouteille de vin vide posée sur la pile de pont
Une affiche verte déchirée
Au-dessus : des traces de merde de pigeon sur la structure
Des évacuations d'eau du métro au-dessus

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le métro ne fonctionne pas car U& U3 en travaux
Ding dong
La vibration du métro qui passe manque

Voiture bleue, verte, grise
Un homme attend encore sur la piste cyclable
Des affiches enroulées autour des feux, tenus par des fils
Des affiches et des graffitis partout

Klaxon de bus sont les pires
Parapluie noire
Double klaxon
Commande 070-071
Un homme au manteau violet arrive

Un vieil homme regarde son tel de très près
Le reflet d'un feux arrière rouge dans le panneau de bois mouillé

072
Odeur de frites et musique par temps pluvieux
Burgermeister
Un plat métallique devant le feu est tordu, collision avec une voiture
076 ? J'ai manqué les 073-074-075 ?
Un cuisinier a regardé mon carnet

Il a deviné ce que je faisais… Je ne suis pas invisible

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

STADTBAHNBRUCKE : 30 JUIN 2020 VERS 18H

FRIEDRICH STATION
Je suis assis sous le pont, sur une marche, à côté de « Garry weber »
Un bruit sourd de vibration
J'ai une vue sur les 2 côtés de la route

McDonalds/Curry Wurst/Doner

Une dame âgée à droite
Des bruits de pas
La dame de Garry Weber ferme boutique

2 dames
Un jeune homme
2 dames

Circulation dans les 2 sens sur ce trottoir, environ 2,5m de large le trottoir

Un bruit de fond de ventilation et du SBahn
Une odeur d'urine mélangée à de la junkfood

Un léger vent vers moi vient du pont constant
Une dame avec un casque de vélo

De l'autre côté
Un tram jaune qui passe
Un homme allongé le long du mur, dans son duvet
Une dame s'arrêtait pour regarder son tel

Un camion pompier
Une plaque métallique sépare les fils du tram à la structure du pont
Deux hommes marchent au milieu de la route

Devant moi le long de la route de gauche à droite :
Un scooter rouge
Un vélo
Un poteau avec une poubelle orange
2 boites aux lettres
Derrière une barrière avec un vélo accroché
Une boite aux lettres vertes PIN
2 vélos accrochés à la barrière
3 trottinettes « lime » et « voi » tiennent debout
Un lampadaire avec une autre poubelle orange

Les lampadaires sont allumés, il est 18h le 30 juin

Des barres métalliques tous les 2m

On se croirait la nuit si on regarde seulement le dessous de pont
Ce bruit constant de ventilation
Le sol : Une alternance de petits pavés et plaques carrées tournées à 45°

A ma gauche : une pancarte
Des cocktails, des Pilsner, 3,9€, Café Chagall à 200m à gauche

Les murs sont en brique marron
Les panneaux : Friecrichstrasse / Georgenstrasse

C'est un passage sombre de la Friedrichstrasse
Plus de monde autour que sous le pont réellement

Soit on traverse, soit on rentre dans la station, aucune autre direction possible.

Voiture avec musique forte, l'acoustique est particulière
Le moindre son grave parait amplifié
Un crabe blanc sur un t-shirt
L'odeur de McDonalds

Un bouchon, il y a un feu à la sortie du pont
Derrière-moi : ressemble plus à une galerie commerciale, accès au métro, une fresque avec 2 femmes assises et écrits « Gerdeen »
« Waynes Coffee »

L'espace où je suis sert uniquement à indiquer la traversée par le dessous de pont

2 jeunes discutent derrière
Un tram toutes les 2min
Des taxis

Les gens en arrivant sous le pont accélèrent quasi tous.
Les phares des voitures allumés, phares automatiques ?
Il fait nuageux

Des boites de ventilation au-dessus des restaurants, le bruit incessant vient de là
Une dame a changé de direction
La plupart des gens longent le côté boutique du trottoir et non le côté route
Le scooter rouge peut vers la droite

Des gens viennent pour poster des lettres
« Loschwassereinspeisung » bouche à incendie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

MUSEES

Je suis assis sur un stationnement vélo
Des gens sortent du chantier, et passent de l'autre côté
Le bruit et les vibrations du train au-dessus
Les musées en chantier
Un vélo passe sur la route, une voiture

Plus de gens marchent le long du quai vers le Bodes Museum
Le tram passe à ma droite, il tourne au virage
Un homme passe, un sifflement
L'homme s'arrête
Une dame passe entre les vélos

Qu'est-ce que l'homme attend ?
Un autre avec une chemise arrive, il l'attendait

2 femmes passent
Encore le train

L'accès au chantier est restreint, des barrières y interdisent l'accès

C'est l'heure de la débauche
Les ouvriers passent de la zone du chantier sur l'île aux prefab installés de l'autre côté
Je suis le seul qui pour l'instant est réellement resté sous le pont

A ma gauche : Des barrières, des ficelles, de la terre, des palettes cassées, des planches
Un touctouc rouge
2 voitures garées
30 stationnements vélos, 14 sont vides

Un fond de saxophone
Un homme court avec un t-shirt rose
Une odeur de patates sautées
3 personnes courent

Derrière moi : Le tram direction « Rosenthal Nord »
2 bennes à papier, des barrières qui coupent la vue au trottoir
J'ai failli tomber, cette assise n'est pas très confortable

Des graffitis sur le mur
Peut être quelque chose ou quelqu'un caché sur la base du pont, car il y a de la place

2 personnes, homme et femme, assis sur les marches de l'annexe du Pergammon

Un homme chauve passe, il regarde dans la poubelle
Une des voitures garées part
Bruit de moteur qui résonne
Des petits graffitis sur la structure acier

2 portiques de 4 poteaux chacun de chaque côté du trottoir

L'autre voiture part aussi
Une barrière basse rouge et blanche sépare la route du trottoir de l'autre côté

Peu de monde …
Surtout des joggeurs et des vélos
Une remorque rouge est garée le long de la rivière
L'accès au chantier est limité aux véhicules de 3,8m

Un couple passe
Souvent les passages sont d'Est en Ouest
Des masques par terre …
Il y a de la vie dans la structure, quelque chose vient d'en tomber

3 vélos
4 personnes sortent du restaurant « Jolly »
Personnes asiatiques cherchant leur chemin

Personne ne vient où je suis excepté s'il est perdu
Un groupe touristique avec un guide au loin
Beaucoup de personnes d'un coup
Tous suivent un même trajet
Quelqu'un prend son vélo
Les personnes asiatiques attendent vers l'escalier

Un pigeon
2 pigeons

Une légère pente vers l'Est qui aide les vélos à avancer
Un panneau « Antik und Buchmarkt » mais penché
Un pot de peinture ou d'huile posé le long du mur
Je ne sais pas à qui peuvent servir ces palettes

HACKESCHER MARKT EN BIAIS

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Je suis de nouveau assis sur un stationnement vélo
Beaucoup d'activité autour
Restaurants, terrasses, place d'Hackescher Markt bondé de monde
Un micro, un chanteur au loin

Un homme assis sur un scooter rouge
Les gens passent soit au milieu, soit sur les côtés
Beaucoup moins de stationnements vélos vides

Le train fait vibrer le pont, on peut voir son reflet dans les fenêtres des bâtiments alentour
Musique guitare, style pop

Des vélos, des trottinettes, des scooters, une mini remorque
La plupart des gens marchent du James Simon Park à Hackescher Markt
Un homme blessé marche lentement

Des lampes illuminent le lieu, jaunes, comme si on était en pleine nuit
Des mini affiches jaunes sur le mur derrière moi sont assemblées pour écrire « Hoffnung »
Quelqu'un crie « Baba », son père était derrière
Une musique de Katy Perry

Le bruit du tram crée un bruit très très aigu qui rebondit partout
Acoustique particulière
Des groupes de personnes sont divisés par la disposition des stationnements vélos
Je baille

L'homme au scooter est toujours là, il appelle quelqu'un
Il y a des fenêtres dans la base triangulaire, et une porte
Une station de vélo Deezer

Je me déplace parce les gens veulent des places pour leur vélo

Il n'y a nulle part où s'asseoir convenablement
Une parka orange fluo à droite

Les commerces ont des parasols sur leur terrasse mais à 2m de là, il y a le pont
Fuite du dessous de pont

Sol pavé, structure acier, murs en briques marrons, que des couleurs sombres

Je me suis déplacé plus vers le James Simon Park

Des gens commandent dans les restos à Hackescher Markt vont vers le James Simon Park après
Ceux qui font Hackescher-James Simon ont de la nourriture
Ceux qui font James Simon-Hackescher ont des déchets ou rien

La direction étrange de ce dessous de pont est faite pour faciliter l'accès entre le parc et Hackescher Markt
Des corbeaux
Une trottinette au milieu
Des gens avec des glaces

Take on Me
Une cannette tombée à cause du vent fait beaucoup de bruit
Pollution, espace sale

Des bières
La circulation est dirigée dans le sens du biais malgré le dessin des routes hors du pont
Ce dessous de pont a un rôle directionnel

Des rires

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Putlitzbrucke : 13 juillet 2020 vers 10h

WESTHAFEN

Je suis assis sur un rebord à côté de l'ascenseur, devant les maisons précaires
Le passage est etroit
Une dame en vélo à ma droite

Des bruits resonnent partout
Les voitures
Le SBahn
Un coq ?
La voix qui annonce les destinations

Il y a vraiment un poulailler sous le pont

En face de moi : la haie haute de 2m environ derrière les rails
Des petits portails mènent aux maisons

Mais le Sbahn vient de me cacher la vue
Beaucoup de gens soudainement
Familles adultes ados voyageurs femmes et bébés
Le coq dans le fond

Tout le monde se dirige vers le métro
Les enfants regardent l'ascenseur

S42 – Bundesplatz
S42 – Tempelhof

Quelqu'un s'assoit à côté de moi
Il faut dire que le quai est tellement étroit qu'il n'y a pas assez de place pur un banc

Maintenant je peux de nouveau voir les maisons
Il y a des arbres dans les jardins
Des antennes
Un accès à l'électricité

Sous le pont malheureusement, il n'y a rien
De la terre, des barrières et un escalier
Vraiment aucune plante, comme si la terre était souvent foulée

L'homme assis monte dans le SBahn
Peu de gens en sont descendus

Des bruits de bricolage viennent des maisons
En arrière-plan : les usines, faites de briques
Le pont fait un bruit étrange quand un bus le traverse

Une odeur de gasoil

Je me déplace de l'autre côté du quai
Toujours pas de bancs ici, assis par terre

Là la vue est plus lointaine
Je vois le pont dans sa perspective, il est courbé

Des TGV Ice de la DB passent
Des plantes poussent entre les rails, elles bougent à chaque passage de train

De ce coté du quai les gens entrent plus qu'ils ne sortent du Sbahn

On peut se rendre compte du dédale de fils électriques au-dessus des rails
Des gens passent mais seuls
Il y a des graffitis sur les bordures des rails
Plusieurs fois écrit TBA
Et chaque poteau du pont est taggé de la même manière

L'espace est beaucoup plus vert qu'on peut le penser
Des arbres entre les rails
A cause d'eux, il est difficile d'apercevoir les voitures en face

Ce dessous de pont est un peu déserté
Pourtant des traces existent
Déchets, Bouteilles, Papiers

Mais c'est peut-être le résultat des gens sur le quai qui les balancent
Des gens discutent une dame cherche son chemin
Un train ODEG passe, le Sbahn aussi

Un homme avec un gilet orange nettoie les vitres de la station de métro
Quelqu'un m'a vu
Il est 10h sur l'horloge DB

Des locaux asiatiques (textes sur le bâtiment) en face
Un homme m'a demandé de l'aide pour aller direction Sudkreuz

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

TOUR ESCALIER

Je suis assis sur un rebord de trottoir, le long de la rue qui passe sous le pont
Le bruit des voitures qui passent sur le pont est violent (Boum Boum)
En face : le stockage
Des palettes des sacs plastiques, du papier mouillé, des conteneurs, des engins de manutention

Tout ça derrière des barbelés
Une partie conteneurs sous le pont, et le reste à l'air libre

Une famille passe sous le pont
Un ado avec un ballon de foot
L'enfant m'a parlé

Un vélo
Circulation résidentielle classique

Le boum boum incessant
Les pigeons
Le sifflement d'un camion
Le trottoir est envahi de plantes qui poussent à travers les petits pavés

Sous le pont, le long du mur :
Un scooter et une moto stationnés là
Le mur n'est pas parallèle au trottoir
De nombreux graffitis des petits graffitis illisibles

Focus sur l'escalier :
Le dessous de l'escalier est grillagé
Il est placé avant la zone industrielle pour que les gens n'y aillent pas
Un homme et son chien y monte

Un père et sa fille arrivent à droite
Ils vont vers l'escalier

Il y a l'autre escalier, qui lui est vraiment placé sur le terrain de l'entreprise de conteneurs
Là où je suis placé, on entend mieux les gens sur le pont que sur l'escalier

Je me suis déplacé de l'autre côté du pont, avec mon café crème.
Le scooter et la moto sont abandonnés, rouillés et couverts de cacas de pigeons

"Liebe mit Respekt ohne gewalt Hilfetelefon : 0306110300"

Message au milieu des graffitis
Graffitis comme marque d'une présence

Une majorité de vélos, pas de piétons
Un cycliste au T-shirt rouge que j'ai déjà vu

Cette statue étrange chez Tolmien
Des voitures stationnées, mais aussi des remorques

La structure noire du pont est impressionnante
Mais le bourdonnement est très impressionnant aussi

Les cacas de pigeons sont eux concentrés à des endroits précis, à 3 points sur la poutre latérale Est
4 grosses poutres, 2 latérales, 2 centrales
Un gros tuyau d'acier partie Est, 2 petits partie Ouest
Une famille en poussette
Beaucoup de familles, quartier familial ?
Familles nombreuses aussi

Le bruit est assourdissant
Un vieil homme, bras croisés, cheveux bouclés

Une trace marronne sur le sol
Trace de vie, trace de nuit ?
La trace d'une couchette et d'un homme qui vivait ici ?

Un lampadaire au milieu
Des enfants crient pour tester l'écho du lieu

MEMORIAL

Je suis assis à côté du mémorial sur le pont

C'est une grande pièce de métal suspendue au-dessus du pont, une croix juive y est gravée
Des voitures, des cyclistes
Un cycliste diffuse de la musique
On a une vue lointaine ici

Lorsqu'un véhicule lourd passe, le pont vibre
On entend les trains par le dessous
Peu de gens traversent à pied

2 personnes passent devant moi, les 2 premières personnes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Les accès aux stations sont comme des stations de métro de rue, mais suspendues et accrochés au pont

Il y a un trottoir + une piste cyclable peinte en rouge + 2 voies + un terre-plein goudronné
Quelqu'un tousse
Je suis réellement la seule personne statique
Il y a beaucoup de vent, et du soleil

Un vélo roule sur le trottoir
Un homme avec un chignon
Des petits graffitis sur les rambardes

Au loin, la différence de paysage est frappante :
Des bâtiments de briques imposants et hauts à droite
Des arbres et des petits immeubles à gauche
Des rails et des câbles au milieu

Une dame s'arrête de l'autre côté, elle observe
Tout le monde marche vite
La dame est avec des gens qui attendent à l'entrée de la station

On sent les vibrations d'un camion qui entre sur le pont et quand il passe à côté.

Grosse proportion de voitures domestiques, pont comme lieu de transition à une échelle plus grande, entre Moabit et plus loin que Westhafen

La dame contemple toujours l'horizon, elle n'est pas accompagnée finalement
Un bus école

Quelques sportifs
2 hommes ont regardé le mémorial
Il y a un mémorial à coté à propos de l'attaque antisémite du grand mémorial

Des bruits métalliques
Au loin, des grues et conteneurs de BEHALA
Des grosses couvertines le long du pont

Une odeur métallique
Une usine Vattenfal
Une voiture s'arrête au milieu du pont pour déposer quelqu'un

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ce travail de mémoire se concentre, à partir de la notion des interstices urbains, sur un interstice urbain particulier, le dessous de pont. A partir d'une méthodologie d'enquête basée sur l'observation et l'étude de 3 sites dans la ville de Berlin, l'objectif est de réfléchir sur le devenir potentiel de ces espaces de la ville. Faut-il revaloriser tous les dessous de ponts, dans une sorte de chasse à la sorcière, ou bien ces lieux sont-ils des refuges utiles pour des populations discrètes ?
Ce travail sera donc une exploration la plus large possible de l'actualité du dessous de pont. Le contexte d'études jouera également dans cette exploration : la ville de Berlin. Cette capitale à l'histoire mouvementée sera aussi l'occasion d'explorer les interstices d'un tissu urbain dévasté et reconstruit par le passé.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT DE TRAVAIL