

COMMUNE DE CHANDOLAS



Octobre
2008

**PROGRAMME D'AMENAGEMENT
DE LA TRAVERSEE DE MAISONNEUVE**

COMMUNE DE CHANDOLAS

PROGRAMME D'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DE MAISONNEUVE

LE CONTEXTE

LE CAHIER DES CHARGES

PROPOSITION DE L'ARTISTE ELISABETH BALLEE PRESENTEE LE 28 AOUT 2008

ELISABETH BALLEE : BIOGRAPHIE (EXTRAITS)

PRESENTATION DE L'AVANT-PROJET (28 AOUT 2008)

L'ACTION NOUVEAUX COMMANDITAIRES

REALISATION D'UNE COMMANDE PUBLIQUE DU MINISTERE DE LA CULTURE ET DE LA
COMMUNICATION PAR ELISABETH BALLEE A PONT-AUDEMER

ANNEXES : EXEMPLES DE REALISATIONS D'ŒUVRE DANS L'ESPACE PUBLIC

PLAN DE L'AVANT-PROJET

LE CONTEXTE

La Départementale 104 génère un trafic de plus de 3000 véhicules par jour. Nous sommes confrontés, dans la traversée de Maisonneuve, à un certain nombre de nuisances, notamment la vitesse de circulation des véhicules. Il est donc nécessaire de réaménager et de sécuriser la traversée du village.

La municipalité précédente a souhaité trouver une alternative à l'installation de chicanes et de ralentisseurs. Pour requalifier le village, lui donner une autre valeur, l'idée d'une approche artistique a été retenue.

Avec l'aide du conseil général, la commune s'est rapprochée de la Fondation de France pour l'accompagner dans cette démarche. La Fondation de France intervient dans le cadre de l'action nouveaux Commanditaires.

L'artiste Elisabeth Ballet, proposée par la Fondation de France a été contactée en octobre 2007. Le choix de l'artiste a été validé par l'ensemble des commanditaires.

Cette démarche est singulière dans le sens où elle associe :

- la Fondation de France dans le cadre de l'action nouveaux Commanditaires représentée par Valérie Cudel, médiatrice agréée;
- un conseil général avec l'intervention de différents services : la Direction des Affaires Culturelles et du Patrimoine et la Direction des routes;
- le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) représenté par Rémy Maisonneuve;
- la commune de Chandolas.

LE CAHIER DES CHARGES

1 – Introduction

La Mairie de Chandolas souhaite réaménager la traversée du village de Maisonneuve pour répondre aux nuisances que constituent le trafic routier, notamment la vitesse de circulation des véhicules.

Cette problématique de circulation routière est commune à de nombreuses municipalités. Il s'agit donc de démontrer par son exemplarité que certains types d'aménagements peuvent aller au-delà de simples attentes techniques et être accompagnés d'une requalification positive du cadre de vie par l'innovation, contribuant ainsi à créer une nouvelle image du territoire.

Rappelons qu'un territoire rural comme l'Ardèche est aujourd'hui fortement confronté à des phénomènes d'urbanisations standards générées par le secteur privé (maisons individuelles, entreprises). Seules les institutions publiques peuvent pour l'instant contrebalancer ce phénomène de dépréciation du cadre de vie par une plus grande attention qualitative aux aménagements collectifs.

En optant pour une approche artistique la commune attend une prise en compte plus large des caractéristiques du village. La nécessité d'une concertation plus large est alors vite apparue. C'est la raison pour laquelle la Fondation de France (action des Nouveaux commanditaires), le Conseil Général de l'Ardèche (Direction des Affaires Culturelles et du Patrimoine, Directions des Routes), le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement (CAUE), la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) sont associés au projet.

L'objectif est donc de sensibiliser les acteurs locaux sur l'intérêt de s'engager dans des démarches de qualité et de les inciter ainsi, non pas à décliner un modèle d'aménagement, mais à privilégier de telles démarches d'ouverture permettant l'innovation

2 - La problématique de l'aménagement de la traversée

Le projet d'aménagement de la traversée de Maisonneuve vise à répondre à une problématique routière et à la dépasser par l'accompagnement d'une approche artistique.

Aujourd'hui, la route départementale 104 génère un important trafic régional et local de 3 000 véhicules par jour, source d'inconfort pour les riverains, d'extrême dangerosité pour les habitants de Maisonneuve et pour tous les usagers de la route. Il semble que la vitesse incombe principalement au trafic local.

La traversée de Maisonneuve est actuellement caractérisée par la présence d'une large chaussée (6,50 m. pouvant être réduite à 5,50 m.), d'un tissu architectural historiquement homogène, marqué par la présence de jardins et une coupure verte que constituent deux champs cultivés.

La problématique est ancienne et, malgré des aménagements réalisés il y a une dizaine d'années, le problème reste entier. En raison des difficultés et de la dangerosité des circulations internes, le hameau tend à devenir un ensemble d'îlots déconnectés les uns des autres.

La commune veut trouver une alternative à l'installation habituelle des chicanes et des ralentisseurs avec le service des routes. La municipalité souhaite aujourd'hui réduire la vitesse de circulation par l'intermédiaire d'un dispositif innovant associé à une requalification de la traversée.

Le bourg qui s'est développé, étendu de part et d'autre de la route, est littéralement coupé en deux par cet axe bruyant, pollué et dangereux. Plus grave encore et de ce fait, il perd sa cohérence, son âme.

Par ailleurs le Maître d'Ouvrage a fait part de plusieurs intentions :

- permettre une lisibilité de l'environnement et du paysage, les jardins, les champs et de la route, constituent l'ébauche d'une transversalité susceptible de venir corriger le caractère de village-rue dégénéré en couloir de circulation. La vie du village n'est plus au centre, le long de la traversée, mais s'est éloignée de la route principale pour s'installer en retrait, vers la périphérie du village.
- renforcer l'unité de Maisonneuve par la création d'espaces publics tout en préservant, valorisant et harmonisant le patrimoine architectural et urbain.
- instaurer des lieux de rencontres.
- imaginer que cette valorisation peut avoir un impact tant le jour que la nuit (question de l'éclairage).

3 – Contexte et enjeux du diagnostic territoriale

Un site déterminé par la topographie et l'hydrographie

Maisonneuve est située en rive gauche du Chassezac, en lisière de la plaine de Jalès qu'elle surplombe au nord. Cette implantation, née de la rencontre en ce lieu d'une importante voie de circulation nord-sud et de la rivière est justifiée par la topographie et l'hydrographie.

En effet, la situation est idéale pour l'installation d'un gué, puis d'un pont, sur le Chassezac permettant son franchissement par l'ancienne voie reliant l'Uzège au Velay, devenue par la suite route d'Alais au Pouzin, puis RN 104 et, actuellement, RD 104.

Le pont a été construit en calcaire de Maisonneuve, pierre particulièrement dure, d'excellente qualité et dont le site d'extraction figure à l'inventaire des carrières de France.

La destruction partielle du pont, en 1944-45, a contribué à la désorganisation des déplacements des troupes allemandes refluant vers le nord. (Escarmouche connue comme la "bataille de Maisonneuve");

Etablie sur la rive gauche, en surplomb, à l'abri des crues du Chassezac qui, à la sortie des gorges entaillées dans les calcaires, envahissent largement la plaine, Maisonneuve est ainsi une agglomération-porte (ville-pont ou encore ville-péage). Au-delà, vers le nord, la route s'élève en direction du piémont gréseux et des monts d'Ardèche.

Un village-rue

Pour répondre à cette finalité d'agglomération-porte, Maisonneuve est construite comme un village-rue, dans la pente, au débouché de son pont, sur 1 kilomètre. Une centaine d'habitants y réside, principalement en résidences secondaires et à l'écart de l'axe routier concerné.

Tout le long de cette rue, s'étaient installées les activités artisanales et commerciales correspondant à cette fonction, notamment un relais de poste, un maréchal-ferrant, un charron puis un garagiste. Après la fermeture récente du garage, de ces activités maintenant disparues il reste des traces encore lisibles dans l'architecture et les structures des bâtiments où elles s'exerçaient.

Une augmentation de la population est programmée dans des proportions raisonnables et adaptées à l'échelle de la commune. L'objectif est double: d'une part, maintenir les habitants sur place, notamment les jeunes; d'autre part, attirer de nouveaux arrivants pour stabiliser la population.

Les projets en cours : élaboration d'un plan local d'urbanisme

La commune de Chandolas a lancé en 2002 l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Jusqu'alors, cette commune ne disposait pas de document d'urbanisme. Aujourd'hui en cours d'études, le PLU comporte un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du territoire communal conformément aux dispositions introduites par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU). Sur la base de ce projet désormais validé par le conseil municipal, le zonage du droit des sols et un règlement d'utilisation du sol sont aujourd'hui en cours d'élaboration.

Par conséquent, si le PLU n'est pas encore en application, la vision prospective du développement de Chandolas a été actée et présentée en réunion publique à la population communale.

Les orientations de développement retenues font suite à une première étape de travail, le diagnostic territorial, lequel a permis de mettre en exergue un certain nombre d'enjeux.

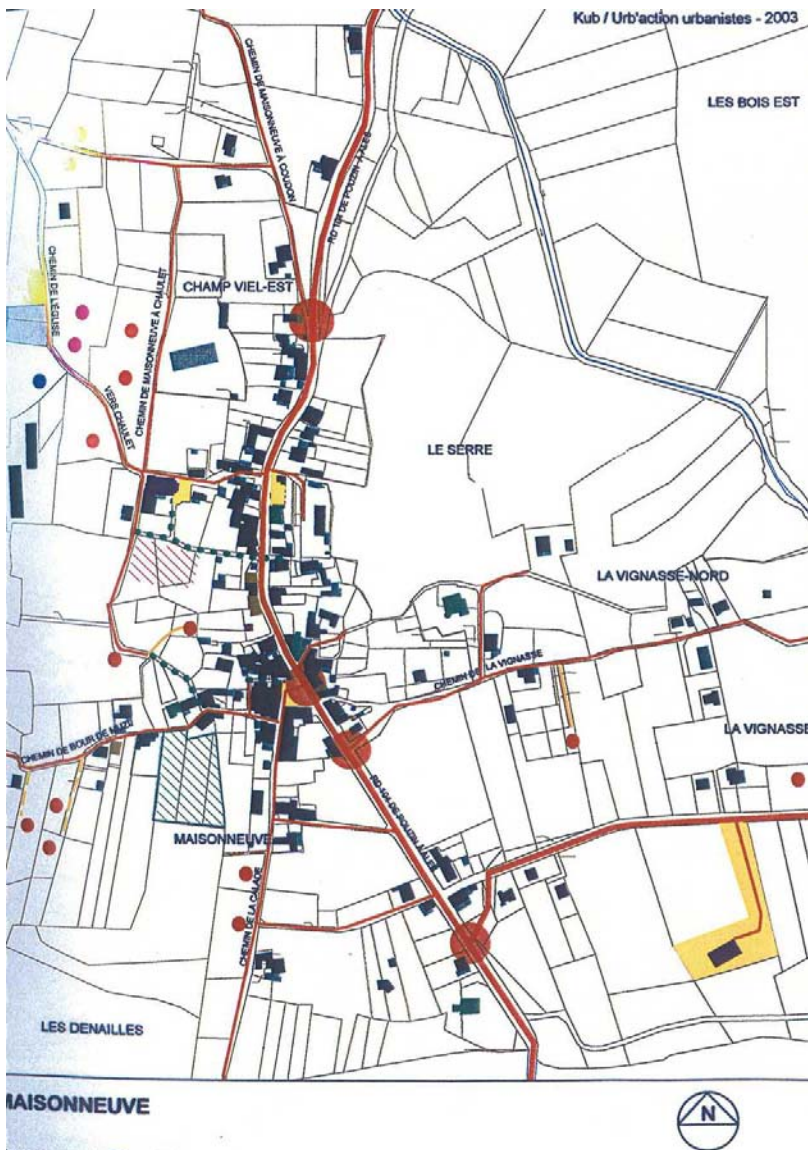
Les enjeux identifiés dans le cadre du PLU (repris au sein de la commande)

Le diagnostic territorial a souligné, notamment sur la base des réunions de concertation préalable, l'enjeu de :

- Sécurisation de la traversée de Maisonneuve. Les comptages routiers transmis par la DDE témoignent de l'importance du flux sur cet axe Aubenas - Alès, mais également des vitesses de circulation élevées. Par ailleurs, le diagnostic PLU a souligné un certain nombre de points noirs correspondant aux connexions des voies communales sur la route départementale.
- Mise en valeur d'un patrimoine bâti de qualité. La traversée de Maisonneuve présente un bâti traditionnel dont l'unité architecturale tient à la prédominance de la pierre de calcaire, mais également à la forme urbaine que créent l'alignement et la continuité du tissu bâti (un village-rue).
- La mise en valeur des espaces publics. Ceux-ci sont peu nombreux et peu aménagés. À l'échelle de Maisonneuve, la bande roulante constitue une coupure qui rend les circulations piétonnes transversales difficiles et dangereuses. De ce fait, le statut et les fonctions des espaces publics restent flous, notamment dans leur rapport à la voie et aux espaces privés.

PLU – diagnostic – juillet 2003

- voie publique goudronnée
- - - voie publique carrossable
- · - · - voie publique accessible en tracteur
- voie privée goudronnée
- - - voie privée carrossable
- · · · · cheminement piéton
- principaux carrefours
- utilisation en stationnement
- commerces / activités
- équipements publics
- ▨ espaces "fous"
- bâtiments délaissés
- ▨ espaces délaissés
- nouvelles constructions
- nouveaux hangars
- × ruines
- batiments existants
- hangars existants



Le parti d'aménagement

Ces enjeux ont ainsi été repris dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) validé par le Conseil Municipal. Concernant l'aménagement de la traversée de Maisonneuve, deux types d'orientations sont à considérer. D'une part celles répondant aux dysfonctionnements constatés sur l'existant (cf. les enjeux identifiés plus haut), et d'autre part celles présentant les intentions de développement.

Ainsi, au-delà des orientations relatives à l'aménagement des espaces publics et à la sécurisation de la traversée, le PADD affirme la volonté communale d'organiser le développement urbain par la densification des bourgs existants, et notamment celui de Maisonneuve. Selon cette orientation, le bourg va connaître ces prochaines années un développement significatif dans sa partie est, nécessitant ainsi de porter une attention particulière à la relation de ces secteurs à la traversée du village.

PROPOSITION DE L'ARTISTE : ELISABETH BALLETT (28 AOUT 2008)

Situé en Ardèche, Maisonneuve est un village qui dépend de la commune de Chandolas. Le village s'est bâti de chaque côté de la route entre Alès et Aubenas, tandis que Chandolas est épargnée par l'intense trafic en raison de sa position écartée de la nationale, ce qui la maintient en paix. La Fondation de France a fait appel à moi pour trouver une solution agréable et non autoritaire pour faire ralentir les véhicules et redonner la possibilité aux habitants de vivre dans leur village en toute sécurité. Aujourd'hui il est très rare de les voir marcher sur les trottoirs étroits de la nationale à cause de sa dangerosité. Les véhicules qui le traversent vont vite, la route est visiblement perçue par les conducteurs, comme leur appartenant exclusivement. Les volets de chaque côté des rives sont le plus souvent fermés à cause du bruit, des passages autorisés aux voitures ou aux piétons permettent de pénétrer à l'intérieur du village, mais ne sont pas visibles (il n'y a pas ou peu de passages piétons), et très peu ou pas de promeneurs pour donner envie de ralentir. Le village est beau, vivant et vert, mais il se cache derrière les façades en pierre aux volets clos. En le voyant pour la première fois j'ai pensé à une rue fortifiée.

J'ai donc réfléchi à un projet dominé par l'idée que le village doit retrouver une humanité visible en modifiant les réflexes des automobilistes par un pavage annonçant les passages transversaux piétons et par la signalisation en retirant plus qu'en ajoutant.

Pour la circulation

- Aligner à la même hauteur la voie roulante et les trottoirs (trouver une solution pour élargir et marquer leur emplacement).
- Rétrécir la largeur des voies où cela est possible afin que deux camions aient juste la place pour se croiser.
- Et peut-être, supprimer la ligne continue médiane et celle des rives afin de responsabiliser les automobilistes en les incitant à ralentir afin qu'ils sentent que la route n'est plus seulement à eux.
- Un pavage remplacera le bitume de la route à chaque croisement d'un passage transversal.

Pour les piétons

Ouvrir des zones claires pour les piétons par la création d'une place centrale pavée en plein milieu de la nationale qui réunit les deux rives. Tous les franchissements piétons seront pavés avec des dessins différents pour signaler tel ou tel type de croisement ; le dessin indiquera une direction au passant qui aura priorité sur les voitures ; il indiquera aussi aux automobilistes qu'il y a une traversée piétonne. L'entrée et la sortie de Maisonneuve seront signalées par un seul motif, celui d'un croisillon qui s'apparente à une maille. Tous les autres croisements avertissent la présence de passages, d'allées ou de ruelles qui pénètrent dans le village (ils ne sont pas signalés aujourd'hui, on ne les remarque pas lorsque l'on est en voiture). Ils sont tous différents.

Lumière : éclairer et signaler

À l'intérieur du village, sur des emplacements en hauteur encore à préciser, de chaque côté de la nationale, je veux placer des lumières non éclairantes pour signaler visuellement la profondeur du village. Un éclairage de la voirie est aussi à prévoir ainsi que du mobilier urbain sont aussi à envisager.

Je recherche une assistance fiable pour faire les plans de pose du pavage à n'importe quelle échelle, pour la route et pour les passages piétons.

Le choix des pierres, leurs compositions et leurs couleurs restent à voir. Leurs qualités de surface aussi pour éviter le glissement tout en préservant les couleurs du pavage et donc la lisibilité du dessin.

ÉLISABETH BALLE

Née en 1957 à Cherbourg

Expositions personnelles : Sélection

- 1990 : Face-à-main, galerie des Archives, Paris.
 1991 : Sept variétés de sites, galerie des Archives, Paris
 1993 : Trait pour trait, centre d'art contemporain, Domaine de Kerguéhenec Locminé.
 Deux bords, galerie des Archives, Paris.
 1997 : ZIP, Offenes Kulturhaus, Linz (A).
 BCHN, Musée d'Art Moderne de la ville de Paris, (F).
 1999 : Night Roofline, Centre d'Art Contemporain, Le Creux de l'enfer, Thiers (F).
 2000 : Entrée dans la cour, l'Atelier- Prospect 2, CNP, Paris
 Bande à part, Matt's Gallery, Londres (GB).
 2002 : Vie privée, Musée d'art contemporain, le Carré d'Art, Nîmes.
 2002/03 : Vie privée, Museum Folkwang, Essen(G).
 Kunsthalle Göppingen, (G).
 2004 : C'est beau dehors, galerie cent8 serge le borgne, Paris.
 2007 : Sept pièces faciles, Le Grand café, Centre d'Art Contemporain, Saint-Nazaire.
 2008 : Lazy Days, galerie cent8 serge le borgne, Paris.

Dernières commandes publiques

- 2000/01 : Fabrique, tramway, Orléans.
 Carrefour du pot d'étain, Pont-Audemer (Eure).
 2004 : Travelling, CUB Bordeaux, Pessac.

Expositions collectives : Sélection

- 1988 : 43ème Biennale de Venise, Scuola San Giovanni Evangelista, Venezia (I).
 1990 : Mouvements, BASF, Ludwigshafen (RFA).
 1991 : Mouvements 1 et 2, Musée National d'Art Moderne, Centre Georges Pompidou, Paris(F)
 French Window, Chisenhale Gallery, London (G-B).
 Ikon Gallery, Birmingham (G-B).
 1993 : Comme rien d'autre que des rencontres, MUKHA, Antwerpen (B).
 Allégorie de la richesse, Kommode der Humboldt Universität, Berlin (RFA).
 1994 : Übergangsraum, Gesellschaft für Aktuelle Kunst, Brême (RFA). Europa 94,
 Junge europäische kunst in München, München (RFA).
 1995 : 9 Propositions, Sonje Museum of Contemporary Art, Kyongjju, (Co).
 1996 : Sugar Hiccup, Tramway, Glasgow, Écosse (G-B).
 Rampart project, Berwick Upon Tweed (G-B) (catalogue).
 1998 : Every day, 11th Biennale of Sydney, Sydney, (Australie).
 ARCHITECTURE! ARCHITECTURE ! ARCHITECTURE !
 sculptors engaging 20th century building Hunter College of the city of New York, (USA).
 2000 : Das Lied von der Erde, Museum Fridericianum, Kassel, Allemagne.
 2006 : La Force de l'Art, grand palais, Paris.
 2007 : Contrepoint IIII, De la sculpture, Musée du Louvre, Paris.

PRESENTATION DE L'AVANT-PROJET (28 AOUT 2008)

Après un rappel de l'historique du dossier de la traversée de Maisonneuve, le maire donne la parole à Valérie Cudel qui précise la position de la Fondation de France et son implication dans le projet jusqu'à sa restitution.

Elisabeth Ballet, artiste retenue par la Fondation de France nous convie à la présentation de l'esquisse.

Le projet qu'elle nous présente aujourd'hui est innovant à plus d'un titre.

En traversant le village pour la 1^{ère} fois, Elisabeth Ballet a été surprise par le fait que l'on ne se rende pas compte que le village était habité; elle a eu l'impression d'un village fortifié. Il faut donc forcer les automobilistes à ralentir en créant des espaces transversaux. Elle propose de réaliser un pavage au sol, d'un point d'entrée à l'autre du village (entrée Nord jusqu'au Pont). En figurant un rétrécissement virtuel sur la chaussée aux points d'entrée par le biais de pavages symbolisant du tissage, les automobilistes se sentent déstabilisés et ralentissent. (Michel Clément, Directeur Adjoint du Service des routes du département, présent à la présentation du 27 confirme ce fait). Tout au long de la traversée, différents motifs de pavage seront mis en place avec un motif plus important au niveau du centre (Place de la Denaille) avec débordement sur les rues et venelles alentour. L'abri bus sera déplacé et la rue réouverte comme auparavant. Il faudra revoir l'éclairage public: marquer le village de points lumineux qui donneront de la profondeur aux axes transversaux.

Il s'agit là du premier jet d'un travail de base qui sera réajusté en fonction de données techniques touchant à la sécurité (chaussée glissante en cas de pluie ou de gel pour les motos.), aux choix des matériaux (qualité des pavés, durabilité dans le temps...) aux contraintes de la circulation (passage de nombreux camions, dénivelé de la route important surtout au niveau de la place). Elisabeth Ballet souhaite travailler en étroite collaboration avec les différents services concernés et notamment le Service des routes du département. Elle demande qu'un document technique (relevé topographique en 3 dimensions) soit établi pour poursuivre son travail avec davantage de précision.

Le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Ardèche) jouera le rôle de conseil pour la réalisation de ce projet. En partenariat avec la Fondation de France, il élaborera un document pour présenter le projet aux divers intervenants et partenaires.

Un appel à candidatures sera fait pour désigner un architecte en charge d'accompagner Elisabeth Ballet dans la réalisation et la mise en œuvre du projet dans lequel elle sera partie prenante à part entière.

Le CAUE est mandaté pour établir un cahier des charges. La commune de Chandolas procèdera à un appel d'offres auprès de différents cabinets de géomètres chargés de faire des relevés topographiques du terrain en trois dimensions précisant notamment les différentes trappes de services pour les réseaux (SEBA, France Telecom, SDE et EDF). Tous les réseaux doivent être fonctionnels avant que la chaussée ne soit retravaillée en surface. Les services concernés seront sollicités pour fournir un récolement des plans topographiques les concernant, ainsi qu'un planning des travaux prévus et à prévoir.

Il est prévu une étroite collaboration entre les différents partenaires.

Les représentants de la DDE, du SEBA, du SDE et de France Telecom disent leur intérêt pour le projet et précisent qu'un travail collaboratif est une des clés de la réussite de ce projet. Ils informeront leurs

structures respectives. Ils ne voient pas d'obstacles techniques majeurs à la réalisation du projet. EDF sera invité à participer à la prochaine réunion du groupe de travail.

Raoul Lherminier, Conseiller Général du canton fait part de l'attention particulière apportée par le département à ce projet. Son aspect patrimonial doit être mis en valeur. Il suggère que des contacts soient pris avec la région Rhône-Alpes.

Le phasage des travaux sera établi avec les divers intervenants.

Un planning prévisionnel a été établi :

- présentation de l'avant – projet : fin 2008
- fin de l'étude : Avril 2009.
- début des travaux en 2010/2011.



L'ACTION NOUVEAUX COMMANDITAIRES

Le modèle des Nouveaux commanditaires est une réponse possible pour les hommes et les femmes qui, en manque de repères réclament un réinvestissement du symbolique dans leur vie et leur environnement, et ne se suffisent plus de réponses techniques ou administratives aux problèmes qu'ils se posent.

Cette action permet à des citoyens confrontés à des enjeux de société ou de développement d'un territoire, d'associer des artistes contemporains, de toutes disciplines, à leur préoccupation par le biais d'une commande.

Son originalité repose sur une conjonction nouvelle entre trois acteurs privilégiés : l'artiste, le citoyen commanditaire et le médiateur culturel agréé par la Fondation de France, accompagnés des partenaires publics et privés réunis autour du projet.

Par ce dispositif, des citoyens face à une situation qui les préoccupe, comme par exemple une désertification rurale, le problème identitaire d'une communauté ou d'un territoire, une perte ou une demande de sens, la violence urbaine ou institutionnelle, la détérioration du tissu économique local, un besoin d'aménagement ou de revitalisation des liens sociaux, peuvent passer commande d'une œuvre à un artiste qui va prendre en compte les intérêts et besoins exprimés.

Le recours à un médiateur, expert dans différentes disciplines artistiques, permet aux commanditaires à la fois d'affiner leur demande, d'identifier et d'interroger un artiste sensible à leur questionnement, mais aussi de franchir toutes les étapes qui permettent de faire déboucher leur projet sur sa réalisation concrète. Sept médiateurs mettent aujourd'hui en œuvre le programme dans les régions Ile de France, Aquitaine, Centre et Bretagne, Rhône-Alpes, Auvergne et Midi-Pyrénées, Provence Côte d'Azur, Bourgogne, Franche-Comté et Lorraine, Nord Pas-de-Calais, Picardie.

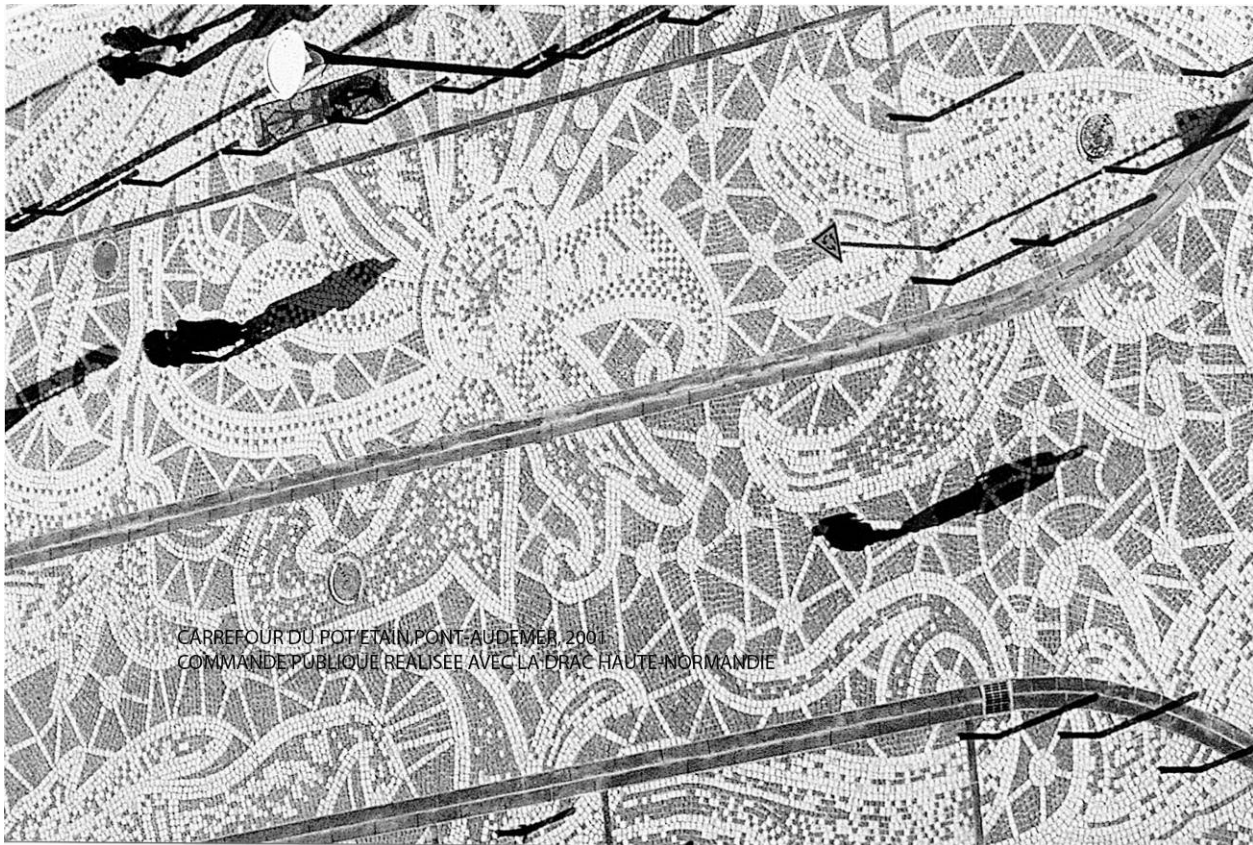
Depuis plus de dix ans, les Nouveaux commanditaires ont été à l'origine de 175 commandes réalisés ou en cours, dans 19 régions de France, pour la moitié en zones rurales, et dans des contextes extrêmement variés : communes urbaines, sub-urbaines ou rurales, espaces ou institutions publics (lycées, hôpitaux, prisons), associations, etc.

Ces œuvres sont la réponse d'artistes aux pratiques les plus diverses, souvent de renommée internationale comme notamment John Armleder, Cécile Bart, Alexandre Chemetoff, Matali Crasset, Liam Gillick Tadashi Kawamata, Ian Kopp, Claude Lévêque, Jean-Luc Moulène, Michelangelo Pistoletto, Sarkis, Jessica Stockholder, Xavier Veilhan, Jean-Luc Vilmouth, Rémy Zaugg.

Plus de 450 partenaires différents se sont associés à la production de ces œuvres, parmi lesquels les communes, aux côtés du ministère de la Culture et de différents autres services de l'Etat, des entreprises privées, des conseils généraux, des conseils régionaux et des associations.

www.nouveauxcommanditaires.org

Contact presse : Magali Mévellec : tél. 01 44 21 31 91, mail : magali.mevellec@fdf.org



CARREFOUR DU POT ETAIN, PONT-AUDEMER, 2001
COMMANDE PUBLIQUE REALISEE AVEC LA DRAC HAUTE-NORMANDIE

Réalisation d'une commande publique pour une œuvre d'art à Pont-Audemer (Haute-Normandie)
Sol pavé avec un motif de dentelle. 3000m²

Année 2000/01

1° Vous avez choisi de traiter l'ensemble de la place plutôt qu'un point de la place, et de réaliser une œuvre horizontale et non verticale, pouvez-vous nous éclairer sur ce parti pris artistique ?

J'ai visité le site du Pot d'Etain à Pont-Audemer avant les travaux de réaménagement de la place. Beaucoup de voitures ne faisaient que passer sur la nationale, certaines venaient de la ville et se dispersaient vers les vallées et plateaux environnants ; d'autres cherchaient à se garer auprès des commerces. La ville s'était étendue de part et d'autre de la nationale comme si elle ne participait pas à ce flux de véhicules, le flux, lui-même, semblait ignorer la ville. Je trouvais la situation générale et la circulation très chaotique : le réaménagement du carrefour a modifié ces échanges. Je recherchais une solution d'ensemble : poser une sculpture au milieu aurait ajouté à la confusion et créé un obstacle de plus.

C'est en examinant le plan de réaménagement du site que j'ai remarqué la présence d'un programme de modification des espaces piétons et automobiles qui a stimulé mon imagination et la pensée d'un travail au sol pour raccorder les éléments entre eux. J'avais pensé d'abord à une sorte de tissage.

2° Que pensez-vous de la situation de l'œuvre d'un point de vue géographique au sein de la ville de Pont-Audemer ? Quel sens peut prendre une œuvre à cet endroit ?

L'image d'un grand tapis déroulé sur la chaussée s'est superposée au plan de réaménagement d'une façon utopique en même temps que logique. J'avais à présent à travailler à plat en imaginant une trame comprenant trois niveaux d'échanges à investir : les structures de routes allant dans toutes les directions, des zones piétonnières distinctes, et mon projet de dessin au sol. Le motif devait entrelacer les contours rectilignes précis des routes et la marche à pied aléatoire. Je voulais créer une liaison apaisante visuellement et mentalement. La confrontation des ondes du motif et des droites de l'architecture provoque des effets de tension et de relâchement. Le carrefour et la voie de chemin de fer sont posés sur un dessin fluide et ondulant qui parcourt les trois mille mètres carré. Les routes et les trottoirs sont absorbés dans le motif, comme de simples objets.

3° Quelle relation l'œuvre entretient-elle avec l'architecture qui l'environne ?

La conception du projet ne dépend pas exclusivement d'une évaluation de l'architecture qui s'y trouve. En travaillant à Pont-Audemer, je me suis adaptée à une situation locale. Ailleurs je réfléchirais autrement.

Le tissu urbain est fait de maisons à deux étages inspirées par une architecture vernaculaire. Le tapis étendu au pied de ces maisons n'est pas à leur échelle, le motif est démesuré. Son ambition est d'être un objet unique, une place comme un territoire. Les lampadaires, les bancs, les poubelles, les bornes, les barrières du chemin de fer sont ancrées sur le projet qui se déploie d'une manière continue.

4° Qu'est-ce qui a guidé le choix du motif de la dentelle ?

L'idée principale est de rassembler avec précaution et précision les éléments épars de la ville. C'est le contraste entre ce travail d'apparence délicat et le fait que des camions roulent dessus chaque jour, qui en fait toute la grâce. Une dentelle qui se fait à la main représente un travail fin très proche de l'opération qui consiste à dessiner. Le tracé fragile et incertain en blanc se propage en trait plein au milieu du vide figuré par des pavés noirs.

La tige du dessin floral explore la surface en ondulant, elle se ramifie en feuilles, en bourgeons et en fleurs, elle passe sous le carrefour pour réapparaître, à peine retenue, de l'autre côté. La dentelle soutient et intègre tout sur son passage, ses entrelacs fabriquent un réseau compréhensible pour le marcheur qui suit ces lignes ou pour la voiture qui roule.

Un érable remplace la sculpture voulue à l'origine, il est planté au milieu de la place. Par leur délicatesse, les feuilles de cet arbre finement ciselées rappellent le motif en arabesque de la dentelle. Comme un obélisque, il est un ornement temporel, il change de couleur selon les saisons et, à l'automne ses feuilles tombent en désordre sur le pavage. Il donne de l'ombre en même temps qu'il renforce le lieu de l'œuvre.

5° Pourquoi utilisez-vous un motif déjà existant ?

J'avais une vision très cinématographique dans la tête quand j'ai imaginé le dessin d'une dentelle grossie à la dimension d'une place bien réelle sur laquelle circulaient des promeneurs, des voitures, et des trains. Je voulais absolument utiliser le pavé traditionnel noir et blanc de douze centimètres par douze. J'ai sélectionné un échantillon de dentelle qui me permettait de traduire le motif complet en pavés, ce qui a décidé de l'échelle générale du dessin. Je souhaitais que le passant, qui a ses habitudes, parcourt la complexité d'un détail d'une fleur ou d'une feuille et se sente inclus dans le paysage rétabli à l'échelle de ses pas.

Pont-Audemer se trouve au cœur de la campagne en Haute-Normandie, le pavement évoque la prolongation d'une nature proche et familière, pourtant invisible de cet endroit de la cité.

6° quelle compatibilité existe-t-il entre l'œuvre et tout ce qui prend place dessus, lampadaires, mobilier urbain, voitures, piétons ?

Les habitants de Pont-Audemer et des alentours se déplacent en voiture pour faire leurs courses. Un arrêt chez le boulanger, un autre chez le boucher quelques mètres plus loin et ainsi de suite. Ces tous petits trajets correspondent à un détail de la dentelle qu'ils peuvent reconnaître.

7° Comment peut-on faire le lien entre cette œuvre et le reste de votre travail ?

Mon travail s'applique dans un cas ou dans l'autre d'une manière spécifique. Par exemple, j'avais fait une exposition en Ecosse où le sol était couvert de sel. Les visiteurs laissaient les empreintes de leurs pas sur leur passage et ce dessin réunissait les sculptures qui étaient y montrées. Dans la ville ou dans un musée, je montre la même volonté. Le travail dans une ville est tributaire de contraintes particulières là où une galerie ou un musée sont essentiellement des espaces de projection mentale. J'ai pu réaliser ce travail avec la complicité du maire qui s'est engagé complètement. Il m'a donné une équipe afin que l'entreprise soit à la hauteur de mon ambition, et il m'a soutenue. Quand tout est réuni, c'est vraiment exaltant et motivant de travailler dehors pour une commande publique ou privée, même avec des contraintes très importantes, mais je peux aussi dire la même chose pour une exposition de musée.

Entretien : Sonia Criton et Elisabeth Ballet



Carrefour du Pot d'étain : PONT –AUDEMÉR (2001)

Commande publique réalisée avec la DRAC de Haute Normandie

Ci-dessous Tramway à Pessac(Gironde)

Œuvre d'Elisabeth Ballet







Carré rouge / Friemann



La Maison
d'enfants Arc en Ciel, artiste Cécile Bart.



Le pigeonnier / Matali Grasset



Œuvre de Jessica Stockholder