

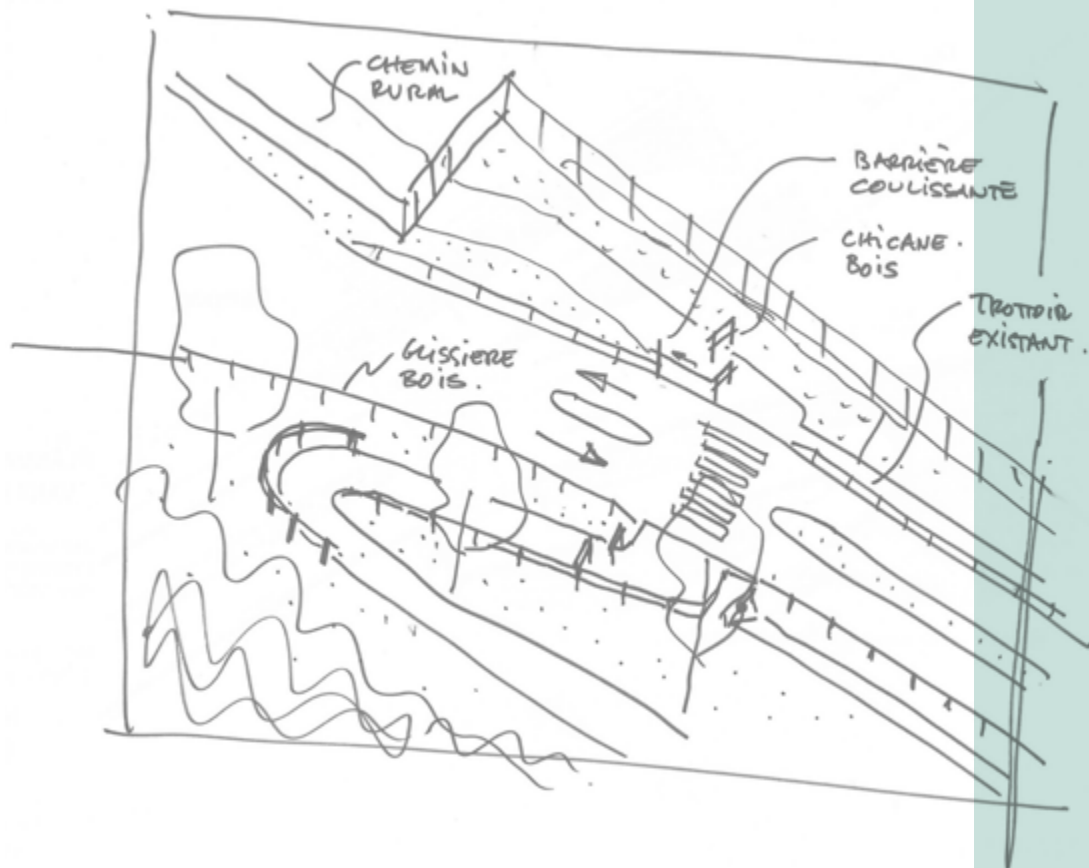


**Christian Matteau**  
Architecte paysagiste (AAPQ/FFP)  
Directeur de l'agence SEKOYA

Vers-Pont-du-Gard, France

# L'accès au site classé du Pont du Gard





Le Pont du Gard, un pont-aqueduc antique construit par les Romains vers l'an 50, a alimenté la ville de Nîmes en eau potable pendant plus de cinq siècles. C'est une étape importante pour les nombreux touristes qui sillonnent la campagne gardoise. Devant le pont, Jean-Jacques Rousseau eut la révélation du génie romain, transporté dans la contemplation du « géant de pierre », comme en témoigne une inscription sur la garrigue. Stendhal écrivait : « En face du Pont du Gard, l'âme est jetée dans un long et profond étonnement. C'est à peine si le Colisée à Rome m'a plongé dans une rêverie aussi profonde. » Un tel héritage historique pèse lourdement dans les choix et décisions d'aménagement. À cet effet, un comité scientifique porte un premier avis sur toute modification d'usage, ainsi qu'une commission présidée par le préfet dédié à la protection des sites, perspectives et paysages. Cet organisme siégeant dans chaque département français est chargé de veiller sur les sites historiques et pittoresques, et de prendre l'initiative de leurs inscriptions et de leur classement. Tous les ans, ses membres contribuent à protéger les paysages et l'environnement.

#### Quarante siècles d'histoire

Principalement connu pour son aqueduc romain, le site du Pont du Gard possède en réalité une histoire bien plus ancienne, qui date de la préhistoire. L'ensemble est aujourd'hui inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco et relié par une voie verte à la Via Rhona, qui relie le lac Léman aux plages méditerranéennes (itinéraire de 815 km). Cette voie est accessible aux cyclistes, aux piétons, aux handicapés en fauteuil roulant et même aux cavaliers. La cohabitation exige le respect des règles de bonne conduite (code de la route). En attendant la mise à jour de son schéma directeur, ce qui a posé problème pour l'établissement public de coopération culturelle (EPCC) gestionnaire du site, hormis la mobilité, c'est la politique de tarification à

appliquer en fonction du choix de parcours des visiteurs. En effet, depuis le doublement de l'ouvrage par l'ingénieur Pitot au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, le statut du pont demeure une route départementale traversée aujourd'hui uniquement par des piétons. Ce statut d'emprise publique est inaltérable et un nouvel itinéraire a dû être conçu afin de permettre la gratuité du site aux cyclotouristes de passage. Sinon, le modèle économique d'accessibilité au site et au musée demeure classique, fondé sur une tarification des visiteurs s'acheminant en voiture ou en autobus (stationnement payant) et empruntant d'autres logiques de parcours.

La conception de la voie verte a été réfléchi en fonction d'autres critères, à savoir le caractère inondable du site et la fragilité du milieu naturel, chaque geste se voulant le plus neutre et transparent possible. Les matériaux utilisés comportaient des aspects naturels et locaux : sol stabilisé calcaire, mobilier en bois, végétaux indigènes. Une demande exprimée dans le programme des travaux consistait à maintenir et scénariser les vues sur le monument antique qui, à cet endroit du site, permet une covisibilité avec la carrière de l'Estel ayant été exploitée au temps des Romains pour réaliser le pont-aqueduc. C'est d'ailleurs une situation unique de constater une telle proximité entre le lieu d'extraction des pierres et l'ouvrage bâti. ©