

LES GRANDES INFRASTRUCTURES .

Les lignes L.G.V. comme les autoroutes, les voies ferrées, les grandes routes nationales, les canaux, sont des équipements linéaires d'échelle nationale ou internationale qui s'imposent au territoire traversé.

Ce sont des outils puissants d'aménagement installés au nom de l'intérêt général.

Ce sont aussi des outils puissants de modification du paysage, de part leur taille qui ne permet pas l'intégration, le camouflage..

En fait, ces infrastructures créent un NOUVEAU paysage.

LA RUPTURE

Cette nouveauté est aussi une rupture avec l'ancien paysage préexistant.

Pour les tenants de la MODERNITE, ces travaux, ces réalisations sont un moment privilégié pour montrer le savoir faire de son époque ; la maîtrise de l'homme sur le milieu naturel et ce, tout particulièrement, dans la réalisation d'ouvrages d'art.

- Le pont du Gard, à l'époque romaine, avec la pierre
- -Le viaduc de Garabit, au XIX^e siècle, avec le fer
- -Le viaduc de Millaud, au XXI^e siècle, avec le béton armé précontraint et la technique des haubans

Ces ouvrages modernes pour leur époque sont devenus des icônes.

D'autres, invisibles, comme les tunnels, n'en restent pas moins des exploits techniques forts (tunnel sous la manche)

Nous sommes dans l'espace du progrès

Les ingénieurs du XVIII^e siècle ont profités de ces projets pour aller plus loin et mettre en œuvre, au delà de l'ouvrage technique, un projet d'organisation du territoire se traduisant par la production de nouveaux quartiers, de promenades, de plantations, et cela à l'aide de somptueux dessins aquarellés, de coupes, de plans traduisant une connaissance fine du territoire et un talent d'artiste.

La spécialisation dans l'ingénierie a fait voler en éclat l'homme universel et avec lui la complexité du projet réduit maintenant au calcul. Le reste devient « supplément d'âme », effort ponctuel, petite concession... d'ou une forme de brutalité dans certains projets, mais surtout un traitement des abords, un accrochage dans le site abordés sans volonté ni efforts financiers à la hauteur de l'ouvrage d'art.

Cette beauté technique existe toujours mais elle ne s'applique pas sur tout le projet et cela amoindrit le propos

Pour les tenants du paysage pré-existant l'arrivée de l'intrus est douloureuse.

Le paysage est d'abord une construction culturelle que nous assimilons progressivement comme notre langue maternelle et la cuisine familiale.

L'attachement dépasse le jugement de valeur.

Est ce que la tarte aux pommes de MA mère est moins bonne que la tarte aux pommes de TA mère... Question à ne pas aborder !

Ce sentiment de paysage est constitutif de notre personnalité .

Il est divers et irréductible à la fois. il relève de l'implicite. Il est donc difficile de discuter de cette question du paysage car les référents de chacun sont différents

Le modifier, c'est modifier nos référents, rendre impossible la vision « d'avant », sinon dans notre tête, comme souvenir.

C'est le deuil impossible.

En ce sens la modification est douloureuse et le ressentiment ne disparaît qu'avec la personne. Pour ceux qui vont naître, c'est différent, et ce nouveau paysage sera celui de leur pays natal, le « heimat »

POUR EN PARLER.

Pour aborder la question du paysage, qui est fondamentalement une question d'ordre culturelle (les questions environnementales sont de l'ordre du mesurable), il faut éviter une approche frontale (j'ai raison, tu as tort) et développer une stratégie de contournement utilisant le vocabulaire des arts plastiques pour démontrer les sensations que nous éprouvons devant ce type d'infrastructure.

Quelques mots de vocabulaire :

- Horizontalité / verticalité
- - Transition / rupture
- - Brilliance / matité
- - Lourdeur / légèreté
- - Droite / courbe
- - Rythme, contraste, graphisme.

Ces éléments permettent d'analyser des situations paysagères et de retenir des solutions plastiques intéressantes.

Exemple de la ligne de chemin de fer de la côte bleu, entre Marseille et Martigues

Cette ligne s'inscrit en tunnels et viaducs dans la chaîne de la Nerthe, en bord de mer. On constate un graphisme très fort des arcades qui rend visible la voie, d'ou opposition, contraste

Le matériau de construction, la pierre, est extraite de la colline, d'ou mimétisme, transition, identité.

Ce jeu subtil peut se traduire par :

- Qualité du dessin = culture
- Qualité des matériaux = nature

Cette tension fait projet comme les charmilles taillées du château de Versailles qui articulent les sculptures et les vases du tapis vert, production éminemment culturelle avec le « sauvage » des bosquets plantés.

Le paysage est une question de rapport entre les choses dans l'espace, et c'est ce rapport qu'il faut travailler pour obtenir un projet de qualité.

POUR REUSSIRE

Pour réussir au mieux ce projet moderne, emblématique de notre société, on peut par facilité le décomposer en deux catégories :

- L'ouvrage d'art
- - L'ordinaire, la section courante.

L'ouvrage d'art est souvent très bien maîtrisé par la S.N.C.F. et maintenant R.F.F.

L'ouvrage d'art fait le paysage, révèle la géographie.

C'est mieux qu'avant ! On photographie, on filme, on carte postale.

L'exploit est évident, on est fier, tout le monde est fier.

Mais souvent les abords de ces monuments ne sont pas traités à la hauteur des ambitions.

C'est Versailles sans le parc, la villa d'Este sans son jardin.

La situation ordinaire.

A situation ordinaire travail ordinaire, de routine.

On applique un savoir faire rodé, qui a fait ses preuves . C'est l'espace de la norme, des coupes types. C'est ici que l'adaptation fine au terrain disparaît, que les détails bien dessinés, les raccordements aux petits ouvrages sont médiocres, que le dialogue avec les structures paysagères agricoles est élémentaire.

La « vox populi » traduit cette situation par le vocable « coup de sabre ».

Ce célèbre effet « coup de sabre » donne une balafre qui fera une cicatrice indélébile...

(démarche des étudiants allemands du XIX^e siècle pour que leur visage témoigne de leur bravoure)

Pour dépasser cette situation, il faut utiliser les ressources des arts plastiques et de la culture paysagiste, non pas à l'échelle misérabiliste de plantations sur talus technique, mais à l'échelle du grand paysage, afin de produire une proposition satisfaisante (sachant qu'il existe aussi des situations sans issue)

Cette approche est aussi une approche fine de terrain...perdue avec les nouvelles technologies.

Le projet « virtuel » doit renouer avec l'espace sensible et cela demande une écoute de la part des ingénieurs qui ne sont pas formés à ces disciplines car on ne peut attendre l'arrivée d'X-PONTS -PAYSAGISTES sauveteurs rapidement.

LE TRACE

Pour l'observateur extérieur

Au delà des impératifs techniques, le tracé de la voie doit dialoguer avec les grandes composantes « géographiques » du paysage.

Se tenir à distance, ou s'appuyer sur le relief, coller au sol ou passer en remblais ou en « viaduc bas » donnant une transparence, travailler la qualité des entrées de tunnels feront que l'infrastructure aura une qualité de rapport au site, et ce en limitant les emprises de l'infrastructure et les emprises de chantier qui sont éminemment destructrices et posent ensuite de gros problèmes de cicatrization, en particulier sur les sites rocheux

En section courante, la modestie et la discrétion devraient être le règle, comme cela était le cas pour la ligne P.L.M., par exemple, mais à la condition que les détails, tous les détails soient dessinés et non réglé sur le chantier par l'entrepreneur. Dieu est dans les détails ! pour plagier un célèbre architecte.

Pour le voyageur

Quand le voyageur ne lit pas, ne dore pas, ne téléphone pas, ne mange pas, ne discute pas, ne joue pas avec son ordinateur, ne regarde pas un film et quand il ne fait pas nuit, le voyageur peut regarder par la fenêtre le PAYSAGE.

La grande vitesse du train modifie notre perception de l'espace. On n'est pas dans un avion et on n'est plus dans l'espace habituel connu. Il s'agit d'une sorte d'espace géographique ou on reconnaît comme des visages familiers les descriptions de nos livres d'école. Le bocage, les vaches charolaises, le mont Ventoux, la Durance, la Sainte Victoire.

Pour le futur tracé cette dimension de reconnaissance est importante, elle est identitaire de la région (il suffit de se rappeler des affiches du P.L.M.mettant en scène la côte d'Azur).

Cela sous entend un travail de scénographie pour que le tracé exprime au mieux ces découvertes identitaires.

L'autoroute, dans le sens Nice – Aix en Provence permet, par exemple ,une découverte spectaculaire du massif de roches rouges au débouché de l'Estérel. Le train peut donner aussi le territoire en spectacle, si la lumière est belle.

EN CONCLUSION

Si la modernité spectaculaire de la L.G.V. ne fait aucun doute, il reste, pour être à la hauteur de projet, à penser les détails, la qualité de l'inscription dans terrain, la maîtrise des emprises de chantier, le dialogue avec les éléments majeurs du site.

Mais la vraie modernité du projet réside dans un travail d'aménagement du territoire au niveau local, avec les acteurs locaux pour que, le projet fini, les abords soient correctement traités et véritablement gérés dans la durée par des structures publiques ou privées ayant un vrai projet de territoire, soit agricole ou forestier, soit environnemental, soit de loisir car les bricolages et les zones en déshérence autour des ouvrages ont un impact très négatif sur l'ensemble de la qualité du projet L.G.V.