INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET PAYSAGE :

UNE **ALLIANCE HISTORIQUE** DONT **L'APRÈS-PÉTROLE** FAIT RENAÎTRE LA NÉCESSITÉ

Jean-Pierre Thibault, mars 2017

Signé PAP, n°7

Soucieux d'assurer la transition énergétique et, plus généralement, la transition de nos sociétés vers le développement durable, 39 professionnels de l'aménagement se sont réunis en association afin de promouvoir le rôle central que les démarches de paysage peuvent jouer dans les politiques d'aménagement du territoire.

Relatant des expériences, analysant des processus, identifiant des méthodes, notre plateforme éditoriale diffuse périodiquement des notes et des billets pour approfondir le débat et faciliter la diffusion des initiatives conduites par les territoires.

Au menu de cette troisième livraison, trois articles des membres du Collectif. Merci de la diffusion que vous pourrez leur donner !

La beauté des paysages est souvent invoquée aujourd'hui en réaction à des aménagements nouveaux, qui en altèrent l'aspect familier. La résistance paysagère est particulièrement vive quand il s'agit d'équipements lourds, fortement visibles ou audibles : une carrière, une usine, un hypermarché, sans oublier les aéroports ou, en arrière-plan, les parcs éoliens.

L'idée d'un paysage immuable est pourtant contraire au bon sens - les arbres poussent - et aux nécessités des transitions indispensables - la terre se réchauffe, les inégalités se creusent... Il importe donc, pour aller vers un monde plus soutenable, de faire du paysage un outil fédérateur, facilitateur et mobilisateur.

A ce titre, comment se pose la question des équipements qui perturbent notre cadre de vie, et dont l'utilité et les normes techniques sont trop souvent imposées de manière péremptoire à ceux qu'ils vont impacter ? L'ère du pétrole a imposé un capharnaüm territorial en réaction avec lequel le conservatisme de nos concitoyens a été un réflexe légitime. L'ère de l'après-pétrole invite à dépasser un tel conservatisme. On peut le montrer avec la question des infrastructures de transport.

Paysages de l'après-pétrole
Collectif

Ces aménagements linéaires se chiffrent en dizaines, voire en centaines de kilomètres. A côté d'eux, en termes d'emprise et d'impact, le projet du « triangle de Gonesse » fait figure d'enfantillage[1].

BALAFRES, OU NOUVEAUX ATTRAITS ?

Les routes, voies ferrées et autres canaux constituent des ambiguïtés paysagères. Leur mise en place suscite des oppositions qui usent d'un vocabulaire d'une rare violence : on parle de blessure ou de balafre, comme si le territoire était un corps dont on aurait mis en cause l'intégrité physique. On trouve aussi des infrastructures de transport classées au patrimoine mondial, la plus célèbre en France est le Canal du Midi.

Le Canal du Midi, tunnel du Malpas
infrastructure classée au patrimoine mondial

S'agit-il de l'éternelle querelle patrimoniale qui fait encenser, après quelques années, des monuments décriés lors de leur édification, à l'exemple de la Tour Eiffel ?

En 1987, la revue « Monuments Historiques » publiait un numéro sur les ouvrages d'art[2]. Ces éléments monumentaux y sont évoqués comme des révélateurs et créateurs de paysage. Anne Fortier-Kriegel écrit notamment : *« Les ouvrages d'art (…) jouent aujourd'hui encore ce rôle de marqueurs ou de révélateurs de l'espace qu'ils sillonnent, et dont ils accusent les lignes de relief, permettant par leur géométrie de constituer l'outil de lecture de la morphologie du site, sélectionnant les vues, captant le regard, mesurant les obstacles[3] ».*

Route de montagne,
"outil de lecture de la morphologie du site"

L'ensemble de la revue est un hymne à l'art des ingénieurs depuis la création, en 1746, de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées : les dessins des ouvrages, des grandes routes bordées d'arbres ou montant à l'assaut des cols en lacets réguliers y sont abondamment reproduits. Leurs auteurs ne se contentaient pas seulement de technique ni de stricte fonctionnalité. Leur travail formel et stylistique a façonné le paysage de notre pays depuis deux siècles, en même temps qu'il y rendait plus aisés les voyages et le commerce.

Et puis est venue l'ère du pétrole, de la facilité technique des travaux et de l'utilitarisme des infrastructures. Avec elle, les oppositions sociales et écologiques que suscitaient ces équipements. Un premier réflexe des ingénieurs a été alors ce qu'on a appelé l'intégration, visant à rendre les routes et voies ferrées aussi invisibles que possible[4].

1 Le très contesté projet « Europacity », lancé par le groupe Auchan avec des capitaux chinois, prévoit l'aménagement d'un centre commercial et de loisirs géant (près de 400 000m² de surface) sur un des derniers terroirs agricoles du nord de Paris.

2 Monuments Historiques N° 150-151, Avril-Juin 1987, Editions de la Caisse Nationale des Monument Historiques et des Sites.

3 Les ouvrages d'art et la découverte du paysage, pp 7-15

4 Et inaudibles par la multiplication des ces parois d'un grand éclectisme de styles et de matériaux dénommées « murs anti-bruit ».

INTÉGRATION OU AFFIRMATION PAYSAGÈRE ?

Dans un article de la même revue, Florence Michel indique que la SNCF, quand elle a créé la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, *« a préféré la discrétion »*, choix *« qui se traduit par la création de nombreux déblais et remblais »* afin de donner à la nouvelle ligne *« l'aspect d'un ruban nivelé épousant le relief[5] »*. Cette tentation du camouflage est restée forte chez les opérateurs ferroviaires qui pensent, avec une certaine constance, que l'on peut éviter les protestations quand on minimise l'impact visuel.

Alors chargée de l'Environnement à Réseau Ferré de France, Anne Guerrero exposait de la même façon le point de vue du maître d'ouvrage dans un numéro récent de la Revue d'Histoire des Chemins de Fer[6] : *« Le bilan a posteriori de l'opération (…) évalue le degré d'intégration de la ligne dans le paysage. (Il s'agit de) suivre l'évolution de la morphologie du paysage et sa reconstitution après la réalisation de l'infrastructure »*. L'opérateur faisait sienne l'appellation de balafre utilisée par les détracteurs du projet : ce dernier exigeait que l'on en suive la cicatrisation.

LES « DIX GLORIEUSES » DE LA DIRECTION DES ROUTES

Cette politique de l'intégration n'a cependant pas été l'option prise, pendant plus de dix ans, par la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement sous l'impulsion de Christian Leyrit. Ce dernier avait en effet pris conscience, à son entrée en fonction en 1989, de l'impopularité croissante des équipements autoroutiers symbolisée par certaines remises en causes radicales, comme celle du contournement ouest de Niort[7].

Avec l'aide d'une équipe réunie autour de Bernard Lassus, il mit en place une politique fondée sur l'affirmation décomplexée que l'autoroute créait un nouveau paysage : l'enjeu n'était pas que l'on minimise l'impact de l'ouvrage. A l'inverse, une fois tracée l'autoroute, il fallait que le territoire soit devenu plus harmonieux et doué de sens que dans son état précédent. Deux leviers devaient être actionnés :

- pour engendrer un nouveau paysage, l'infrastructure devait dialoguer avec les structures et éléments pré-existants du paysage, soit pour les souligner, soit entrer avec eux dans un contraste assumé et réfléchi. A cette époque, le modèle était l' « autoroute des titans », construite de 1986 à 1989 entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde, spectaculaire succession de tunnels et de viaducs qui épousent d'abord les courbes des ravins avant d'en proposer le franchissement audacieux.

"Autoroute des Titans"

- Le territoire que l'on apercevait depuis l'infrastructure devait être requalifié afin d'en éliminer les dysharmonies ponctuelles appelées « points noirs », et d'en restituer, si nécessaire, une lecture plus facile en en reconstituant la structure (maillage de haies par exemple) ou en mettant en valeur les éléments particuliers susceptibles d'attirer le regard (restauration d'une ancienne tour de guet, etc).

Le premier principe a donné naissance à une série de commandes adressées aux architectes ou aux paysagistes par l'État, maître d'ouvrage, ou par ses concessionnaires. De nombreux tracés, profils en long ou en travers, ouvrages et aires de service témoignent de cette décennie inventive. La traversée des anciennes carrières de Crazannes, entre Saintes et Rochefort (Charente-Maritime) est un exemple réussi de cette politique : sur une dizaine de kilomètres, l'usager de l'infrastructure mise en service en 1997 traverse d'anciens fronts de taille ruiniformes, provoquant le sentiment étrange de glisser dans un monde disparu. Due à Bernard Lassus, cette réalisation a consisté à déblayer les matériaux de remblai accumulés lors de la fermeture des carrières. Lassus a ainsi mêlé, pour les magnifier réciproquement, deux des types d'interventions communément considérées comme les plus agressives pour le paysage.

5 Article paru dans la même revue, pp 55-58.
6 « Le paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine », Actes de la journée scientifique organisée par l'AHICF, Paris, 3 février 2005. https://rhcf.revues.org/581
7 Afin de protéger le Marais Poitevin.

Traversée des anciennes carrières de Crazannes
©Cobber17

Ce processus d'affirmation a culminé avec l'inauguration, en 2004, du viaduc de Millau (futur Grand site de France ?), oeuvre de l'ingénieur Michel Virlogeux et de l'architecte Norman Foster. Les piliers à haubans de l'ouvrage qui culminent à 343 mètres au-dessus de la vallée du Tarn - soit vingt et un mètres de plus que la Tour Eiffel -, sont comme liés au trois quarts de leur hauteur par un trait d'union d'une extrême finesse qui est en fait le tablier. En outre, le tracé curviligne du viaduc permet au conducteur d'être immédiatement saisi par la longueur exceptionnelle de l'ouvrage qu'il va emprunter (2 460 mètres), dont il découvre les sept piliers d'un seul regard.

Le second principe de cette politique a fait consacrer 1 % du budget de la réalisation de l'ouvrage à la valorisation des paysages inclus dans son champ de visibilité. Ainsi se sont mises en place des politiques de villages-étapes ou d'itinéraires de découverte en boucle autour d'un échangeur, ce qui brisait le principe d'un itinéraire étanche, indifférent au territoire traversé : l'infrastructure indiquait au contraire comment le découvrir. Une aire panoramique sur l'A75 rend ainsi hommage au viaduc de Garabit (Cantal). En Haute-Savoie, le 1 % va permettre la mise en lumière du Pont de la Caille et son accessibilité par des chemins piétonniers, au droit de la récente autoroute Genève-Annecy[8].

Si cette politique a été moins volontariste pour les lignes ferroviaires à grande vitesse, des positions affirmatives concernant les tracés et les ouvrages ont parfois été constatées : le viaduc de Ventabren

8 Prouesse technologique surplombant de 147m le torrent de la Caille, ce pont a été commandé en 1839 par le roi Charles-Albert de Piémont-Sardaigne.

Viaduc de Millau

Viaduc de Ventabren
©http://www.cade-environnement.org/le-projet-de-lgv/

Aqueduc de Roquefavour

qui introduit le TGV sud-est en pays aixois est ainsi comparable, par la hardiesse de ses formes[9], à son voisin immédiat, et devancier d'un siècle et demie, l'aqueduc de Roquefavour[10].

LA BIODIVERSITÉ, SUBSTITUT COMMODE AU PAYSAGE

La première décennie des années 2000 a marqué un temps d'arrêt, voire une régression de cette ambition. Le réseau autoroutier est aujourd'hui presque achevé. Le réseau ferré et celui des voies navigables ne font guère appel à la démarche paysagère pour promouvoir des projets que leur bilan-carbone inscrit pourtant clairement dans l'objectif de transition énergétique. De fait, la question de la biodiversité, et plus précisément de la connectivité des habitats naturels, est nettement plus en phase avec les approches quantitatives et techniques familières aux ingénieurs. De surcroît, les travaux ou équipements nécessaires à la préservation des espèces (ainsi les ouvrages souvent coûteux de franchissements pour loutres, batraciens, voire chauve-souris…) sont payés rubis sur l'ongle aux concessionnaires par les maîtres d'ouvrage, alors qu'un tracé ou un modelé paysager sera d'un faible rapport pour ces derniers. Il est en effet très souvent moins onéreux, et permet parfois des économies par rapport à un projet purement fonctionnel.

Refermer la parenthèse fonctionnaliste dans la conception des infrastructures de transport paraissait à portée en main il y a vingt ans. Celle-ci n'aurait duré que quelques décennies pendant les deux siècles et demi d'existence du corps des Pont et Chaussées. La rechute des années 2000 n'en a été que plus douloureuse.

LE PAYSAGE, AU SERVICE DES VOIES DE TRANSPORT DE L'APRÈS-PÉTROLE

L'après-pétrole peut-il être l'occasion de revenir durablement à l'alliance entre infrastructures et paysage ? Le Grand Prix National du Paysage remis au début de l'été 2016 à Bertrand Folléa pour son travail sur la « route des Tamarins » à la Réunion peut apparaître comme le signe annonciateur d'un renouveau. Par la qualité des ouvrages et du profil de la voie, cette réalisation suscite en effet la création de nouveaux paysages. La construction de cette voie nouvelle marque en outre une reconquête de qualité – dans la perception et aussi l'usage – des espaces traversés : par un étonnant paradoxe, la route facilite en effet la relation entre la ville et les espaces naturels riverains[11].

De quelles infrastructures avons-nous actuellement besoin ?

La mobilité post-pétrolière invite à une économie des déplacements. L'étalement des villes et la spécialisation des territoires ont en effet multiplié, pour beaucoup d'entre nous, des allers-et-retours

9 D'une longueur de 1773 m, cet ouvrage en courbe, d'où l'on découvre la Sainte-Victoire, compte 36 piles en forme de colonnes hexagonales surmontées de chapiteaux. Il a été achevé en 1998 après deux années de travaux et plusieurs « premières » technologiques.

10 Ce dernier, construit de 1841 à 1847 était destiné à acheminer à Marseille l'eau de la Durance. Il est le plus grand ouvrage en pierre de ce genre, deux fois plus haut que le Pont du Gard.

11 Le paysagiste a mis en place une liaison transversale entre la station balnéaire de Saint-Paul « déviée » par la nouvelle route en viaduc et la ravine de Bernica située à flanc de montagne. Il a substitué à un projet d'échangeur infranchissable une promenade urbaine permettant d'accéder, avec un grand confort d'usage piétonnier, aux espaces naturels limitrophes.

incessants. La relocalisation des logements à proximité des activités, des commerces et services permettra à terme de s'en affranchir[12]. Le télétravail permettra aussi des économies sur le temps passé dans les transports.

Dans les prochaines décennies qui seront celles de la transition, de multiples déplacements resteront indispensables mais aussi agréables : on ne saurait passer sa vie devant un écran. La mobilité de l'après-pétrole passera par les modes collectifs du train et du tramway, ou bien par le vélo et la marche, qui n'émettent pas de carbone. Le véhicule individuel deviendra un complément en milieu rural, et en ville pour certaines catégories d'usages (livraisons de proximité) ou de personnes (dites « à mobilité réduite » du fait de l'âge ou des accidents de la vie). La transition vers ce nouveau type de mobilité exige la mise en place ou l'adaptation d'infrastructures nombreuses : les actuels réseaux ferrés, fluviaux ou cyclables et, en milieu urbain, les tramways ou les lignes de bus en site propre sont très loin d'offrir une alternative fonctionnelle et confortable à l'usage de la voiture. Pour ne rien dire du transport de fret où la situation est encore plus déséquilibrée.

En termes d'activité ni de carnets de commande, les constructeurs d'infrastructures pour la mobilité n'ont donc pas à redouter la transition énergétique.

Ils doivent en revanche craindre que des mises en chantier accrues, en ville comme à la campagne, n'engendrent des résistances renouvelées de la part des populations riveraines.

De telles levées de boucliers ont ainsi fait différer, il y a moins de cinq ans, la programmation de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Dax et Hendaye, dont la traversée du Pays Basque nord n'était pourtant qu'une suite de tunnels, de tranchées couvertes et de viaducs. L'un des enjeux majeurs était le transfert de marchandises entre le rail et la route entre France et Espagne : la ligne nouvelle libérait en effet des capacités supplémentaires de circulation sur la ligne ancienne, qui devaient être utilisées par les trains de fret. Le passage d'une LGV dans la vallée de la Garonne entre Bordeaux et Toulouse a été maintenu dans les schémas prévisionnels, mais l'opposition locale est forte, et le dossier soumis à la concertation a

12 La boulangerie est à sa place en pied d'immeuble, et non dans les anciennes stations-services le long des voies de circulation.

oublié de mentionner la justification climatique du projet : le transfert vers le rail d'une partie des trajets Toulouse-Paris, largement assuré aujourd'hui par voie aérienne[13].

Les projets de voies cyclables restent consensuels actuellement. Quant aux tramways, ils ne suscitent les oppositions que de commerçants riverains. La conception française de la mise en place de ce type d'équipement est en effet un réaménagement paysager complet de l'espace public concerné de façade à façade, et non la simple insertion de rails sur le ruban de passage des wagons, ainsi que Michel Corajoud l'a réalisé sur les quais de Bordeaux, et l'équipe Grumbach-Desvignes sur les Boulevards des Maréchaux à Paris.

Deux propositions permettraient de positionner le paysage comme facilitateur de cette transition vers la mobilité décarbonée et les infrastructures qui lui sont nécessaires.

PROMOUVOIR LA DIMENSION PAYSAGÈRE DES PROJETS ET L'AGRÉMENT DES MOBILITÉS DOUCES

Pour tout projet d'infrastructure de transport nouvelle ou de réhabilitation d'infrastructure existante, il faudrait procéder à l'étude et à l'énoncé de la dimension paysagère de celle-ci, au même titre qu'il existe, pour ces projets, un bilan socio-économique, un bilan carbone ou une étude d'impact environnementale. Cet énoncé devrait décrire les liens fonctionnels et qualitatifs entre l'infrastructure et le territoire environnant et la valeur ajoutée de la structure paysagère ainsi créée ou modifiée. Une telle affirmation permettrait de susciter une confrontation apaisée des points de vue à l'échelle territoriale pertinente, celle de l'unité paysagère traversée, que cette dernière soit rurale ou urbaine.

Il faudrait également, pour les types d'infrastructures dites de mobilités douces (dont l'impact visuel est jugé plus faible, mais qui sont néanmoins des contributions majeures à la transition énergétique[14]), faire en sorte que celles-ci permettent la découverte du paysage et s'appuient sur ses lignes de force : il ne suffit pas à cet égard d'aligner des statistiques kilométriques de réalisation dans les bilans de mandature ; il faut rendre agréables, donc attractifs l'usage et la pratique de ces modes de déplacement. Il est souhaitable de faire de ces cheminements piétons ou cyclables des composantes obligées de tout projet de territoire à l'ère de la transition énergétique, en milieu urbain comme en milieu rural : encore faut-il que ces équipements soient effectivement utilisés.

***

Génératrice de sublimes panoramas sur nos rivages, nos plaines et nos montagnes, la vieille alliance entre les infrastructures et le paysage a connu une dommageable éclipse due à la pratique généralisée du zonage et à l'interruption des dialogues interdisciplinaires qui ont caractérisé l'ère du tout-pétrole. Renouée dans la période difficile de l'achèvement du réseau autoroutier, cette alliance s'est à nouveau distendue quand on a cru résumer l'ancrage territorial d'un équipement à son innocuité sur la Nature. Il importe aujourd'hui de resserrer cette alliance, alors que les mobilités de l'après-pétrole vont à leur tour engendrer des équipements aussi nécessaires à la survie de l'espèce qu'impactants sur son cadre de vie. Moins que jamais, il ne saurait y avoir d'infrastructure de transport sans approche interdisciplinaire, sans dialogue territorial et sans jonction intime entre l'utilité et la beauté.

En d'autres termes sans paysage !

13 L'argument principal était le gain de temps de trajet, qui ne concerne que marginalement les populations de Xaintrailles ou même d'Agen.

14 Tout comme à la santé environnementale.