Rencontre(s)

21 novembre 2013

Éléments structurants de l'interscot, interfaces et polarités

#11

agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les participants

Pierre Bourguignon, Président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, Maire de Sotteville-lès-Rouen, Vice-Président de la CREA

David Cormand, Conseiller régional, Conseiller communautaire la CREA

Françoise Guillotin, Adjointe au Maire d'Elbeuf, Vice-Présidente de la CREA

François Merle, Adjoint au maire de Val-de-Reuil, Conseiller communautaire CASE

Catherine Roquigny, Maire de Quevreville-la-Poterie, Conseillère communautaire la CREA

Nelly Tocqueville, Maire de Saint-Pierre-de-Manneville, Vice-Présidente de la CREA

Jacques Charron, CCI de Rouen

François Galland, DDTM de Seine-Maritime

Brigitte Gérente, DDTM de l'Eure

Corinne Goillot, DDTM de l'Eure

Hervé Ollivier, AURBSE

Geneviève Larmaraud, AURBSE

Laurence Larmaraud, Région Haute-Normandie

Caroline Lehoux, Pays du Roumois

Laurent Moreno, AURBSE

Cindy Moutoussamy, CASE

Aude Peyralbes, la CREA

Cyril Queffeulou, EPFN

Delphine Roux, la CREA

Gilles Vexlard, Paysagiste et enseignant à l'ENSP de Versailles

Jean-Charles Vincent, Syndicat Mixte Région Caux Seine

Pierre Bourguignon

Je tiens à vous remercier de votre présence pour participer, ce matin, à notre 11e Rencontre(s) et je retrouve, avec grand plaisir dans cette salle, des élus fidèles à nos travaux, qui nous accompagnent depuis 2010.
La méthode de travail a été construite au service d'une des missions majeures assignées à l'agence d'urbanisme par ses membres fondateurs, dès sa création : l'animation du débat local et la constitution d'une culture commune sur le fait urbain.

La question de l'animation du débat local est essentielle. Nous avons en effet voulu, avec l'agence d'urbanisme nous doter des moyens pour faire avancer la culture commune afin que les pratiques des uns et des autres, dans chaque instance, dans chaque lieu, soient plus éclairées. Car il y a souvent besoin de compréhension, de coopération et l'enjeu est bien de faire qu'institutionnellement et personnellement, chacun puisse profiter de l'intelligence collective. Nous savons d'expérience les uns et les autres dans nos responsabilités professionnelles, associatives, sociales, que cela nous permet d'être de meilleurs acteurs, de meilleurs participants ou de meilleurs animateurs des dimensions du débat local, notamment sur le territoire de l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure qui est large et très diversifié : c'est le vrai bassin de vie de la grande agglomération rouennaise.
Les Rencontre(s) ont donc été pensées dans cet objectif, et elles sont de vrais moments de travail, l'agence d'urbanisme présentant, non pas une étude finalisée prête à être classée, mais de la matière vivante mise en débat, appropriable par tous et enrichie du témoignage et de l'expérience d'un élu, d'un expert, d'un universitaire extérieur à notre territoire.
C'est donc l'opportunité de faire des points, de développer de l'information, de réagir, d'échanger pour ensuite, continuer le travail. Ce n'est ni un point d'étape, ni un pré-rapport, mais un moment essentiel de la fabrication de ce que fait l'agence. Et la forme de ces Rencontre(s) a été définie au regard de nos attentes et de notre organisation territoriale locale, afin d'être le plus possible « en phase » avec elles.
L'animation du débat local sur le fait urbain n'est d'ailleurs pas le propre de notre bassin de vie. Ce défi a été relevé par de nombreuses agglomérations, les plus attractives et celles dont le rayonnement est le plus fort : Lyon, Toulouse, Lille, Bordeaux, Nantes. D'autres agglomérations qui nous sont plus proches comme Amiens se sont également lancées. Il nous faudra donc renforcer encore cette dimension de notre travail, renforcer notre mission essentielle d'animation du débat local.

Le thème de notre rendez-vous de ce matin est celui des « éléments structurants de l'interscot, interfaces et polarités. » La thématique de l'interscot a déjà été abordée lors de notre deuxième

Rencontre(s) le 7 avril 2011, avec le témoignage de Philippe Tourtelier qui, en tant que Président du Pays de Rennes, avait été l'initiateur de la démarche.
Aujourd'hui, j'ai le plaisir de recevoir Gilles Vexlard, enseignant à l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles et lauréat du Grand Prix national du Paysage en 2009.
Vous avez été distingué pour la base régionale de plein air et de loisirs du Port aux Cerises dans le département de l'Essonne, mais ce matin, vous témoignerez plus largement de votre expérience.
Je vais tout d'abord demander à Laurent Moreno, Directeur Général de l'agence, d'introduire nos travaux. Hervé Ollivier, chef de projets « cohérence du développement des territoires » restituera ensuite un travail très collectif et, comme d'habitude, chacun pourra réagir à la présentation.
Gilles Vexlard, qui aura pu prendre la mesure de nos préoccupations, nous apportera des éléments et l'échange avec lui pourra avoir lieu.

Laurent Moreno

Merci Président.
J'ai ressorti deux mots du thème de notre Rencontre(s) : interscot et interface.
La question de l'interscot est, à l'agence, le fruit d'un consensus de l'État, des collectivités locales, des acteurs économiques et, par conséquent, il est fondateur de notre espace de partenariat et de travail depuis 2009. Sur quel espace porte l'interscot? Sur quatre Schémas de Cohérence Territoriale, non pas parce qu'il en aurait fallu quatre simplement pour se faire plaisir, mais bien parce qu'ils forment un seul et même bassin de vie qui fonctionne en tant que tel et qui a un vrai sens économique. C'est l'espace qui avait le plus de pertinence et de permanence, le lieu dans lequel 650 000 habitants réalisent la plupart de leurs déplacements, accèdent à leur emploi, à la formation, aux loisirs, à la culture, aux commerces, etc. C'est un lieu qu'ils vivent au quotidien et qu'ils se sont approprié.
Donc, l'interscot qui est un mot un peu barbare, c'est le bassin de vie de Rouen. Et le bassin de vie de Rouen, c'est un ensemble de mouvements, d'emplois, de logements, l'accès permanent aux services, aux fonctions urbaines.
À l'heure où dans de nombreuses régions françaises, on débat et on continuera sûrement à le faire longtemps, sur « le territoire pertinent », « l'espace le plus cohérent » afin de peaufiner les nouvelles

gouvernances, les nouvelles compositions territoriales, « les territoires de projets », nous avons ici la chance d'avoir parfaitement bien défini ce territoire pertinent, ce partenariat le plus large. L'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure a été créée sur ce territoire-là avec pratiquement l'ensemble des collectivités, des représentants du monde économique, des représentants de la société civile. On a finalement à l'agence, à la fois l'espace et la gouvernance les plus complets, c'est-à-dire un terrain fertile pour nourrir les principales réflexions portées par les collectivités locales. Et dans cet esprit-là, l'agence a engagé une démarche autour de la notion d'interface, le deuxième mot que je souhaite expliciter.

Nous avons essayé de définir l'interface d'un point de vue théorique, mais aussi, à partir de la connaissance des réalités locales, certains diraient « de terrain ». Et pour conforter cette démarche que nous avons engagée depuis deux ans, il nous a fallu la confronter à ce qui se fait, se décide et se réfléchit ailleurs, mais aussi à la réalité locale.
Dans le domaine de la recherche par exemple, nous avons débattu de cette notion d'interface avec des enseignants à l'École Polytechnique de Lausanne, dans le cadre d'une contribution que nous avons faite lors d'un colloque en 2012.
Pour l'aspect moins théorique et plus pratique, nous avons inscrit ce thème à notre programme de travail. Nous avons essayé de confronter la dimension théorique à la réalité du grand espace se situant à l'Est du bassin de vie. Cet espace est intéressant car il est concerné par deux projets d'infrastructures de grande dimension : le contournement Est/liaison A28-A13, et la nouvelle gare d'agglomération sur la Rive Gauche.
Ainsi, Hervé Ollivier qui est chef de projets « cohérence du développement des territoires » va vous présenter le fruit de ce travail collectif. Je précise toutefois que nous ne parlerons pas d'infrastructures, c'est-à-dire d'une autoroute et d'une gare, mais d'un espace qui vient en résonance avec ces deux infrastructures importantes.

Espaces de projets de l'interscot

Hervé Ollivier

Je propose, dans un premier temps, de revenir sur la notion d'interface pour la préciser. Dans un deuxième temps, je vais vous présenter comment on a confronté cette notion théorique au territoire, et la façon dont on l'a nourrie à partir de ce que nous avons observé localement. Enfin, j'ouvrirai, non pas une réflexion, mais des axes de développement et des méthodes de travail pour l'avenir.

Éléments d'introduction

La notion d'interface

Nous avons tout d'abord constaté que la réflexion sur l'interscot se faisait généralement sur des thématiques partagées par les différents acteurs : les déplacements, l'environnement, l'économie… l'objectif étant de trouver des modalités de réponses collectives ou de partager des outils communs. Cette réflexion est très liée à la façon dont chaque acteur aborde son territoire et à ce qu'il souhaite partager avec le territoire voisin sur la base de ces thématiques.
Ces premiers travaux collectifs ont révélé des espaces de projet proches — voire contigus — dont le contenu reposait sur la même thématique d'aménagement (par exemple l'économie ou les déplacements).

Face à ce constat, nous nous sommes alors questionnés sur l'existence d'un thème « lieux d'interscot », c'est-à-dire des lieux dont les enjeux d'aménagement revêtent une dimension stratégique qui dépasse l'espace qui les contient, mettant ainsi en relation des territoires de SCoT entre eux.
À l'échelle de l'interscot, nous avons ainsi repéré des lieux à cheval sur plusieurs périmètres de SCoT, partageant des enjeux d'aménagement. Ces espaces sont initialement des lieux de vie, accueillant des fonctions, des habitants, des salariés qui y circulent, achètent… et les échelles des pratiques de ceux qui y vivent ou les traversent, dépassent et relient les territoires institutionnels qui contiennent ces lieux particuliers. C'est pour cela que nous avons choisi le terme d'« interface ».
L'interface correspond donc à un espace qui fait le lien entre des territoires, ces derniers pouvant fonctionner de façon indépendante, mais lorsqu'ils sont mis en relation, ils génèrent des interactions qui les rendent complémentaires, voire qui confèrent au lieu d'interface une dimension ou un rayonnement supérieur à celui qu'il pourrait avoir isolément.

Voilà la base théorique, et en partie pratique, sur laquelle nous nous sommes fondés : des territoires qui partagent un destin, des pratiques, des fonctionnements et des dysfonctionnements communs et qui s'abstraient de certaines limites administratives.
Nous avons pris le parti de laisser de côté, dans un premier temps, les questions de gouvernance, pour nous attacher à travailler sur des critères objectifs : les faits que nous allons observer sur le territoire et qui vont nous permettre d'illustrer et d'affiner notre définition.

L'exemple du contournement Est/liaison A28-A13

Le territoire que nous avons retenu dans un premier temps est celui concerné par le contournement Est, non pas à cause du projet en lui-même, mais parce qu'il met en exergue tout un ensemble de problématiques. À l'aune d'une analyse sommaire de ces problématiques, nous allons voir ensemble si ce projet d'infrastructure illustre l'hypothèse que nous avons formulée, c'est-à-dire si, en arrivant sur un territoire donné, cette infrastructure va générer des interactions reliant différents territoires entre eux.

Les documents que je vais vous présenter sont avant tout des documents de travail. Nous ne sommes pas dans une définition de problématiques que nous aurions révélées ou qui auraient été révélées avant nous. Nous ne sommes pas non plus dans l'énoncé de solutions que nous souhaiterions apporter ou qui auraient été apportées avant nous.

Notre volonté est de réaliser un recensement objectif d'éléments factuels et de le mettre en résonnance avec la problématique qui nous concerne. Cette dernière est double : il s'agit à la fois de finaliser la définition du rôle que l'on souhaite voir porté par l'infrastructure et la gestion de son impact sur le fonctionnement initial d'un territoire.

Donc, au final, la question est : « le contournement Est est-il une interface (ou une somme d'interfaces) et à ce titre, peut-il être un support de projet(s) commun(s) » ?

Nous avons choisi l'approche par thématique et à ce stade de la réflexion, puisque le travail est en cours, je vais vous présenter trois angles, ou trois colorations, pour aborder cette question.

La première sera économique, la deuxième concernera l'aménagement et l'urbanisation et je terminerai par le thème des paysages qui, de notre point de vue, après cette expérimentation, vient plus que synthétiser, je dirais bien syncrétiser, l'ensemble des phénomènes que nous avons observés dans l'espace qui nous intéresse.

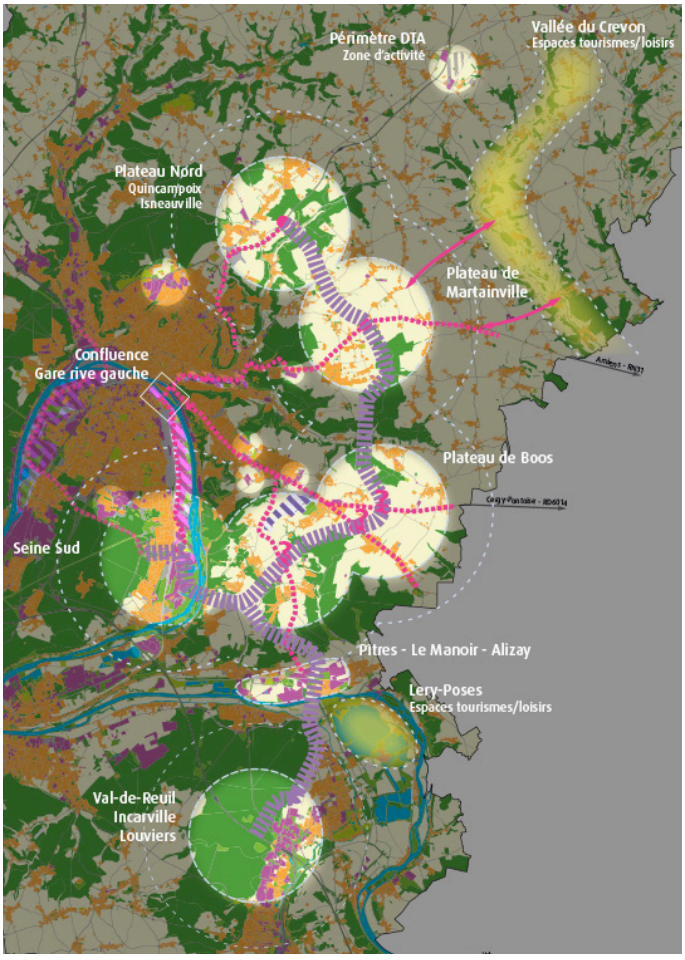
La confrontation au local

Le contournement Est peut-il être une interface économique ?

Vraisemblablement, et tel que cela a été exprimé lors des séminaires techniques que l'agence a animés entre juin et septembre 2013 dans le cadre d'une réflexion partenariale visant à anticiper « une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire », le contournement Est aura plusieurs rôles à jouer dans le champ économique.

En premier lieu, il pourrait être le support de développements économiques. Pour illustrer cela, nous avons représenté des cercles positionnés en fonction de la localisation des échangeurs potentiels. Le premier a

Interfaces économiques



Source : AURBSE

une dimension précise de 5 km de rayon, le second de 10 km. Ces aires d'influence correspondent aux périmètres de performance en terme d'accessibilité logistique des entreprises. En effet, à partir du moment où on génère une grande infrastructure de déplacement, ayant une vocation importante sur la circulation des marchandises, l'enjeu de positionner des zones d'activité devient prégnant. Il présente une triple opportunité à l'échelle d'un espace métropolitain : celle de permettre le développement d'une nouvelle offre économique dans des territoires où il y a peu de diversité, celle de desserrer l'activité économique présente dans des secteurs très contraints de l'espace métropolitain, celle d'orienter une répartition des emplois à l'échelle de l'interscot.

Ces cercles représentent des territoires mis en tension, d'une part par la réalisation de points d'échanges entre le territoire et l'infrastructure, et d'autre part, par leur capacité à accueillir des entreprises. Cependant, cette capacité et la mise en tension qui en résulte, ne peuvent être résumées à une gestion comptable de superficies libérables pour y implanter des entreprises. La régulation des enjeux de cohabitations entre les usages économiques, sociaux, commerciaux, etc., fait également partie de l'équation à résoudre. Pour certains secteurs, comme Martainville, Boos, Isneauville/Quincampoix,

cela correspond clairement à la régulation des enjeux de cohabitation avec l'activité agricole. Pour ces mêmes secteurs, ou d'autres, il faudra également prendre en compte les zones d'activités préexistantes dans, ou en marge des périmètres indiqués. En effet, ces dernières seraient impactées par la création de pôles d'activité plus récents et mieux desservis.

À ce premier niveau d'analyse, on observe des concordances avec la notion d'interface. Les espaces mis sous tension par le potentiel d'accueil autour des échangeurs en sont l'illustration locale. Le contournement Est est une somme d'interfaces symbolisées par les espaces potentiels situés dans un rayon de 5 à 10 km autour des échangeurs.

En second lieu, l'infrastructure peut être considérée dans sa globalité, comme participant au réseau de circulation global à l'échelle métropolitaine. Sa qualification autoroutière donne une première indication quant à l'échelle géographique à laquelle l'infrastructure se situe : le réseau national et européen. De ce point de vue, la dénomination de l'infrastructure renvoie à ce rôle d'interface entre d'une part, le réseau national européen que signifie la « liaison A28-A13 » et, d'autre part, la desserte plus locale qualifiée par la notion de « contournement Est ». L'infrastructure est une interface de changement d'échelle : son efficience est fonction de la façon dont elle est intégrée au réseau local, sans pour cela pénaliser le fonctionnement au niveau national. Cette recherche d'efficacité peut se traduire par les définitions des modalités de son intégration au réseau de déplacement économique local, dans le cadre d'une hiérarchisation de ce réseau en termes d'échelles de territoires rendus accessibles, et la gestion de son impact sur des réseaux déjà existants remplissant actuellement les mêmes fonctions (A28-Pont Mathilde-Boulevard Industriel).

Le contournement Est peut-il être une interface en termes d'aménagement du territoire ?

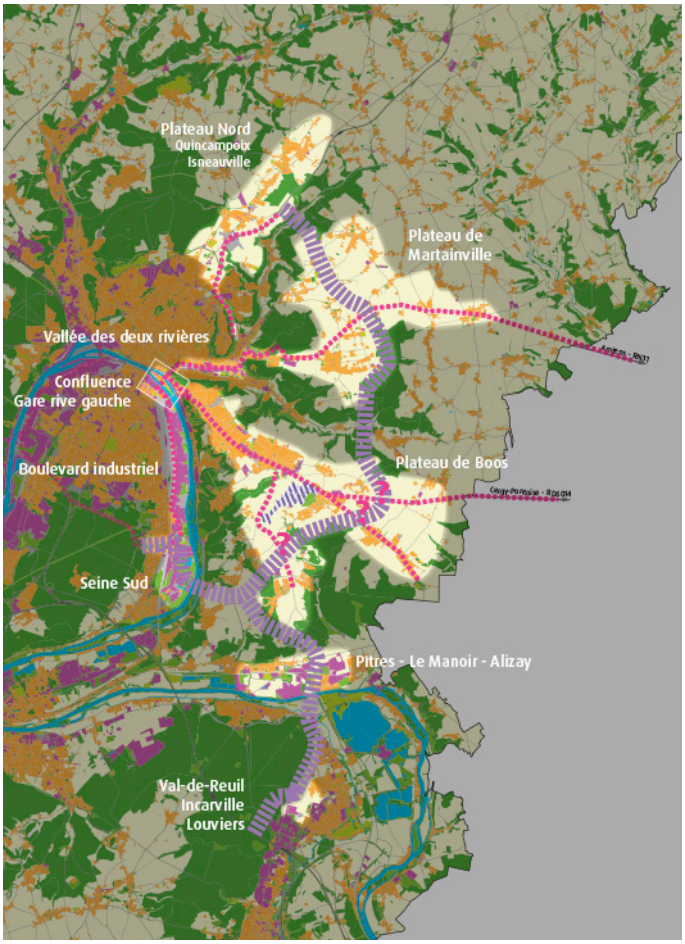
J'aborde à présent la question d'un point de vue de la qualification de territoires de vie, en termes d'espaces aménagés. Avant de chercher à démontrer le rôle éventuel d'interface du contournement Est, il est nécessaire de comprendre le fonctionnement urbain/rural du territoire d'accueil. L'analyse que nous proposons ici correspond à une approche de type morphologique. Ce ne sont plus des grands cercles correspondant à des périmètres de performances de fonctionnalité et d'accessibilité. On cherche à identifier les éléments qui ont structuré l'aménagement et son fonctionnement intrinsèque, à regarder ce qui éventuellement différencie un espace par rapport à un autre. Au regard de cette analyse, on observe trois grands périmètres.

– Le premier périmètre nous renvoie au développement de l'agglomération rouennaise le long de la route de Neufchâtel, axe de communication et de développement économique historique et de l'arrivée de l'autoroute A28, de son dessin, et des dynamiques qu'il a générées dans le domaine économique par exemple. On est dans une conurbation, c'est-à-dire des ensembles bâtis qui commencent à se rejoindre. Petit à petit, l'activité et l'habitat se touchent et on a le dessin typique de ce que l'on a appelé dans les années 90 : les entrées et traversées d'agglomération.

– Le deuxième périmètre, c'est la RN31 et la vallée des Deux Rivières : on a là une autre formation de territoire. Ici, l'effet cordon se fait nettement moins sentir. On est sur un plateau agricole bien identifié, et la répartition est donc liée aux fonctionnalités agricoles. Historiquement, c'est comme cela que se répartit l'habitat, et ensuite au gré des phénomènes de périurbanisation et de développement des communes, il y a dissémination de l'habitat sur l'espace.

– Le troisième périmètre est un espace un peu équivalent à l'espace Isneauville/Quincampoix, mais peut-être à un autre âge de développement. On imagine que le long de la RD 6014, il y a trente ou quarante ans, les communes n'étaient pas forcément reliées les unes aux autres par des continuités urbaines. Aujourd'hui, on a cette continuité urbaine, par contre, les communes se sont positionnées de façon radicalement différente par rapport à l'axe. Certaines ont cherché à se rattacher à

Interfaces urbaines



Source : AURBSE

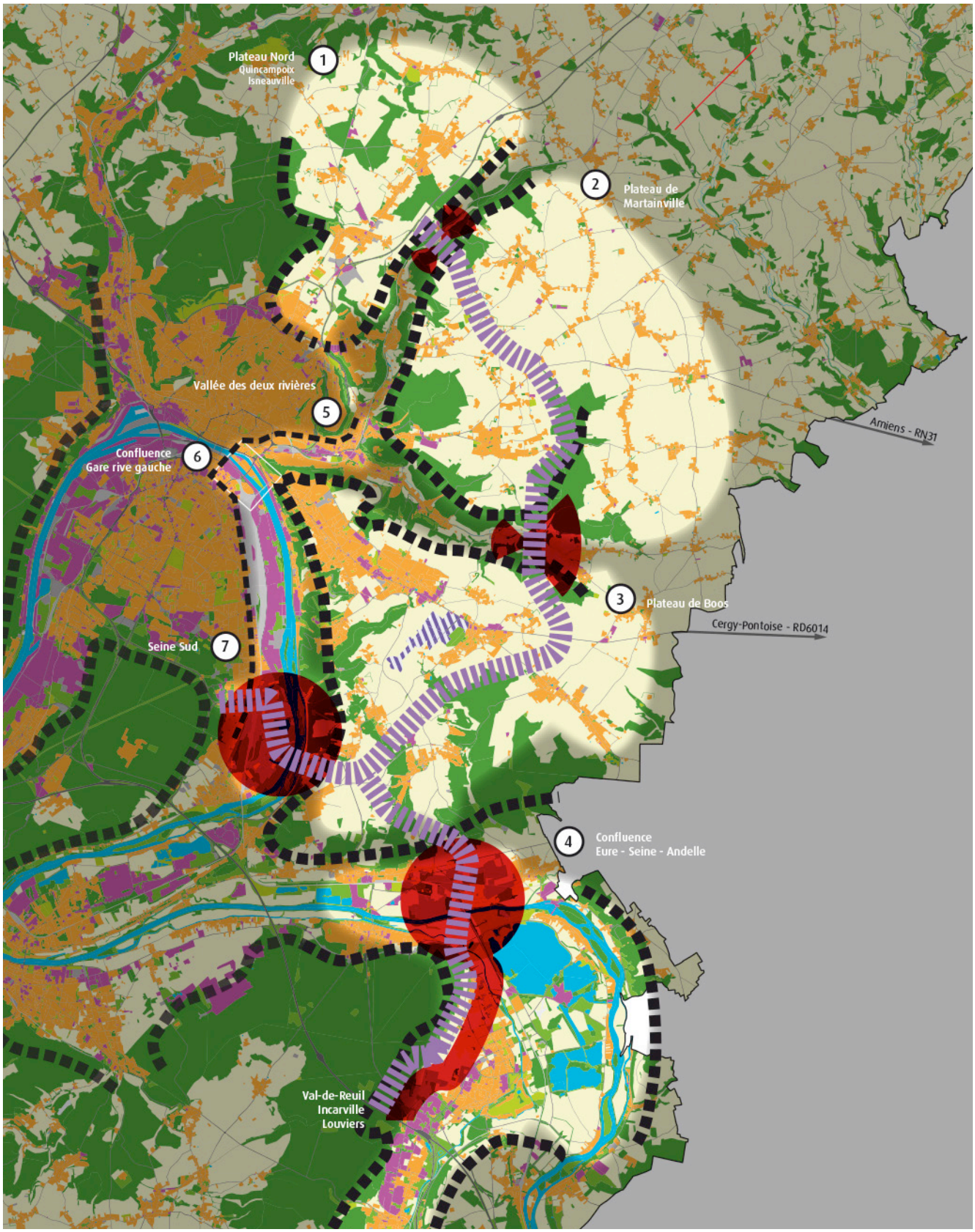
l'axe comme Bonsecours, Mesnil-Esnard et ont essayé de reconstituer leur centre bourg, avec la mairie orientée sur l'axe de circulation. D'autres, comme Franqueville-Saint-Pierre ou Boos ont, à l'inverse plutôt développé leur centre bourg en marge. On est donc sur un axe structurant et il y a différentes façons de dialoguer et de se structurer par rapport à lui. La particularité quand même de cet ensemble, c'est la présence de l'aéroport de Boos qui représente une superficie importante et des fonctionnalités d'échanges qui ne sont plus celles qui ont existé dans le passé.
De fait, l'impact du contournement Est ne sera pas le même selon les territoires que nous avons observés, du fait des différences morphologiques qui les caractérisent et certains éléments qui leur sont propres (le pôle tertiaire et la continuité urbaine sur la RD 928, la dissémination de l'habitat sur le plateau le long de la RN 31, l'aéroport de Boos et la conurbation de Bonsecours à Franqueville-Saint-Pierre). Cependant il y a un effet que le contournement Est va avoir pour tous, à des degrés divers : la délimitation d'un intra-contournement et d'un extra-contournement. L'enjeu de l'intégration du contournement dans le territoire, et ce qui va caractériser son rôle d'interface, c'est la façon dont l'aménagement de ses abords proches et lointains va permettre de maintenir la perméabilité entre l'intra et l'extra. Dans le même temps, les espaces que nous avons identifiés auront à résoudre l'impact que le contournement aura sur leurs propres dynamiques urbaines en cours.
Il reste trois territoires que je souhaitais vous présenter. D'abord un pôle en cours de développement autour des communes de Pîtres, Le Manoir et Alizay, avec une plateforme logistique en projet. Celui-ci est en lien direct avec la réalisation de l'infrastructure. C'est à la fois une interface économique et un élément très fort dans la structuration de la rive droite à la confluence de l'Eure, de l'Andelle et de la Seine : on le verra notamment quand nous aborderons les questions de paysage.
Le deuxième territoire, situé entre Val-De-Reuil, Incarville et Louviers est mis en tension pour des raisons d'accessibilité évidentes, mais avant tout par des questionnements économiques, dans des secteurs où parallèlement se profile un projet de transport en commun en site propre et de renouvellement urbain. L'attractivité de ce territoire se trouverait renforcée par la proximité d'un échangeur au point de connexion entre les autoroutes A28 et A13.
Le troisième territoire, c'est Seine-Sud qui est un grand projet à vocation économique de la CREA, mais qui vise à valoriser tout un ensemble de friches industrielles sur une superficie de 500 ha et traduit la volonté d'intégration de la nature dans le projet et son environnement urbain direct. C'est enfin la perspective d'un projet urbain sûrement plus global autour du boulevard industriel, jusqu'au pont Mathilde.

L'ensemble des espaces que je vous ai présenté sont reliés directement au contournement, et de la même façon que je l'ai décrit pour l'approche économique, l'infrastructure est le support de plusieurs interfaces, soit en fonction des points d'échanges, soit parce qu'elle constitue une limite, conditionnant un dedans et un dehors, avec laquelle il faudra composer pour maintenir les liens et les fonctionnalités entre des territoires qu'elle mettra à distance.

L'analyse montre également qu'il existe des territoires qui ne sont pas directement reliés au contournement Est, mais pour lesquels cette infrastructure aura vraisemblablement un impact. La vallée des Deux Rivières est le premier site. Il connaît déjà des transformations importantes par les projets de renouvellement urbain en cours au bord de l'Aubette, mais nous estimons qu'il pourrait être le support d'autres enjeux. En effet, la mise en service du contournement Est devrait réinterroger les fonctionnalités actuelles de la voirie qui traverse en surface la vallée. Le réaménagement en boulevard urbain qui pourrait en résulter pourrait renforcer la dynamique de requalification en cours autour de cette infrastructure, mais aussi autour des voies qui sillonnent la vallée. Au final, c'est une partie de l'enjeu de la régulation de l'accès au cœur de l'agglomération qui est posée.
Cette accessibilité renforcée et pacifiée, renvoie à un site clé que nous appelons une « confluence », entre la vallée des Deux Rivières et la Seine. C'est en même temps une confluence routière, qui englobe le site de la nouvelle gare d'agglomération, l'île Lacroix et la place Saint-Paul. À bien y regarder, cet espace de confluence rassemble beaucoup des caractéristiques que nous avons considérées pour définir la notion d'interface.

Le contournement Est peut-il être une interface de paysages ?

Le paysage est la résultante des interactions de l'ensemble des pratiques humaines avec leur contexte géographique et environnemental. Ces interactions façonnent le paysage au gré des politiques de développement, des révolutions technologiques, des prises de conscience environnementales... Le contournement Est, de ce point de vue, est un événement majeur. Mais avant d'en esquisser l'impact, les enjeux ou de caractériser son rôle, il s'agit de regarder le contexte initial avec lequel il va interagir.
Nous avons considéré, en corrélant nos premières analyses sur l'activité économique, les déplacements et la morphologie urbaine, quatre grands espaces qui sont caractérisés par des éléments spécifiques qui les ont structurés ou qui les structurent encore et des dynamiques de développement.



Source : AURBSE

– Le premier espace de paysage correspond au plateau Nord. Il est structuré par la RD 928, la forêt verte à l'ouest et à l'est par la vallée du Robec, sa voie ferrée et ses coteaux boisés et par l'A28. C'est un espace de paysage mobilisé pour des usages économiques orientés vers le commerce, le tertiaire et l'agriculture qui cohabitent avec des fonctions résidentielles et récréatives. Ce paysage marque l'entrée et la sortie d'une grande agglomération, et se trouve à cheval sur deux espaces institutionnels qui orientent son développement : la CREA et le Pays entre Seine et Bray.

Il est le théâtre de fortes dynamiques de développe-

ment économique et résidentiel et le support de nombreux déplacements puisqu'il est situé notamment en bout de ligne dans le périmètre de transport urbain de la CREA et relié à l'A28.
De ces points de vue, et selon la définition que nous avons proposée en introduction, cet espace peut d'ores et déjà être considéré comme une interface.
– Le deuxième espace de paysage est défini par le plateau de Martainville. Il est structuré par la RN 31 qui est un axe de communication économique important puisqu'il permet l'acheminement d'une partie du transport de céréales jusqu'au port de Rouen. Les vallées du Robec et de l'Aubette dessinent les limites de cet espace de paysage par un relief boisé. C'est un paysage agricole, dans lequel on observe une diffusion très importante des fonctions résidentielles et économiques autres qu'agricoles, vraisemblablement du fait d'un réseau routier très développé et performant, qui irrigue finement cet espace. Il est également situé à cheval sur les périmètres de la CREA et du Pays entre Seine et Bray, mais à la différence du plateau Nord, les dynamiques de son développement paraissent moins prégnantes, même si la question de la gestion de la périurbanisation reste un enjeu en soi.
– Le troisième espace de paysage que nous avons considéré est celui du plateau de Boos. Il est dessiné par les coteaux boisés des vallées de l'Aubette, de la Seine et de l'Andelle. La RD 6014 le structure très fortement : à l'instar de la RD 928, cette voie est une entrée et traversée « historique » dans l'agglomération rouennaise, reliant Rouen à Paris. L'aménagement urbain, le long de cet axe structurant fait cohabiter les activités économiques tertiaire, commerciale artisanale et agricole, avec le résidentiel, dans une logique d'organisation qui intègre ou tourne le dos à la voirie selon les communes traversées. L'aéroport et le développement tertiaire qu'il accueille actuellement sont dans cette logique de composition générale, mettant en place, petit à petit, une conurbation le long de la RD 6014.
– Le quatrième espace de paysage concerne l'ensemble de la confluence Eure-Seine-Andelle. C'est un ensemble paysager majestueux, structuré par l'Eure et la Seine, la forêt de Bord sur le plateau Ouest, l'A13 et l'A154. L'urbanisation s'est avant tout développée dans le fond de la vallée de l'Eure, jusqu'à constituer une conurbation entre les communes de Louviers, Incarville et Val-de-Reuil. C'est un espace qui devra être franchi, offrant ainsi l'opportunité d'apporter un nouvel angle de vue à la fois à la vallée de la Seine, mais aussi à certains équipements et entreprises.
– Le cinquième espace de paysage est un ensemble notifié sur la carte par les numéros 5, 6 et 7. Il est caractérisé par la confluence de deux vallées : la vallée des Deux Rivières (Aubette et Robec) et la vallée de la Seine. Ce lieu marque l'entrée dans l'amphithéâtre naturel dans lequel s'est constitué le cœur de l'agglomération rouennaise. Les deux vallées ont une image industrielle ancrée dans l'histoire du développement de l'agglomération, avec la présence d'anciennes usines et de parcs d'activités récents, la voie ferrée, large faisceau dans la vallée de la Seine, faisceaux multiples plus resserrés dans la vallée des Deux Rivières. Comme je l'ai expliqué précédemment, à la différence des autres espaces, cet ensemble n'est pas en relation directe avec le contournement Est, mais son avenir y est étroitement lié.

L'impact de l'infrastructure sur la structuration des paysages que je viens de décrire succinctement est certain, et sera vraisemblablement de plusieurs ordres :
– Un impact direct en termes de jeux de vues : le contournement Est sera vu depuis le paysage et en retour l'infrastructure offrira une vue sur le paysage. Sans doute que les conditions de la réussite de son intégration sont dans la prise en considération d'une mise en valeur réciproque. Dans cette optique, l'infrastructure pourra être considérée comme une interface de paysage.
Dans cette nouvelle façon de redécouvrir le paysage, on peut déjà recenser quelques points clés. Les franchissements en surplomb des vallées du Robec, de l'Aubette et de la Seine, offriront des vues lointaines et dans certains cas, des vues très proches notamment à l'approche des futurs pôles économiques de Seine Sud ou de Pîtres-Le Manoir-Alizay.
– Un impact indirect sur les espaces que nous avons décrits, dans la mesure où l'infrastructure peut amplifier ou réduire des dynamiques en cours, selon les choix politiques qui seront faits en matière d'aménagement autour du contournement et sur son rôle dans la desserte des territoires qu'il traversera.

Pour finir mon propos, j'insisterai sur le site de confluence au niveau de la gare et sur son rôle en tant qu'interface. Jusqu'ici nous avons plutôt caractérisé le principe d'interface par le fait qu'elle mettait en relation des territoires institutionnels. De ce point de vue, la gare peut paraître une exception puisqu'elle est contenue dans un territoire institutionnel.
Mais si l'on considère un emboîtement des échelles de territoires desservis par le réseau de transport (pas uniquement ferré) à partir de la gare, il semble alors que cet équipement soit l'interface qui les met en relation. En poussant plus loin le raisonnement, et en faisant la synthèse de tout ce qui a été dit précédemment à son sujet, on s'aperçoit qu'en termes géographiques et urbains, le site de confluence qui comprend la gare, l'Île Lacroix et la place Saint-Paul est une interface d'entrée routière, fluviale et ferroviaire dans le cœur de l'agglomération.
Si on considère les échelles de déplacement, c'est un site qui met en relation des espaces lointains avec des espaces de proximité.

En termes économiques c'est un lieu qui met en relation deux espaces de développement, la vallée des Deux Rivières et le boulevard industriel, fondés sur le renouvellement économique et urbain, le site de la gare étant en lui-même un support de développement économique.
Enfin si on considère strictement les questions liées à son aménagement, on constate également l'emboîtement des échelles : comment intégrer cet ensemble aux quartiers auxquels il est relié ? Compte tenu de l'importance de l'équipement, comment le rendre lisible à l'échelle du cœur d'agglomération, etc. ?

En guise de conclusion et pour répondre à la question posée initialement, le Contournement Est est, de notre point de vue, une interface parce qu'il met en relation différentes échelles de territoires, en faisant le lien entre le local, le national et l'international, ce qui, économiquement est un atout indéniable. En termes d'aménagement, l'infrastructure joue pleinement un rôle d'interface par le fait qu'elle génère un « intra » et un « extra » conduisant les acteurs du projet à devoir en minimiser les effets de rupture. En termes de paysage, le contournement Est joue également un rôle fondamental d'interface, par le fait qu'il induit la nécessaire mise en valeur réciproque de son tracé et du territoire qui l'accueillera. La voie générera des points de vue sur le paysage, alors que dans le même temps le paysage générera des points de vue sur la voie.
Nous avons également montré que l'infrastructure assurait le lien entre plusieurs interfaces existantes ou en devenir : des sites de développement économique potentiels à proximité des échangeurs, des sites mis en tension par les dynamiques de développement qui les animent…
Enfin le contournement Est révèle le caractère stratégique d'espaces en les montrant sous un autre jour. L'espace de confluence Seine/vallée des Deux Rivières est l'un d'eux, mais on pourrait également citer Seine-Sud ou la confluence Seine-Eure-Andelle.
Autant de sites qui renvoient à la notion de projets de territoires pour pouvoir résoudre les questions de leur développement et leur mise en synergie.

Source : AURBSE

Pierre Bourguignon : Merci parce que l'exercice n'était pas facile, et pour ceux qui sont dans cette salle, c'est un élément plutôt nouveau. En même temps, cela porte sur des points qui ne sont pas étrangers aux travaux des uns et des autres. Vous allez, par vos premières réactions pouvoir contribuer à rendre l'exercice encore plus intéressant.

François Galland : Peut-être une réaction par rapport à un des derniers propos qui disait que la notion d'interface est plutôt révélée par des projets. Cela pose une question en creux : effectivement, le territoire sans ce projet là, quelles sont ses dynamiques ? Comment les prendre en compte ? Et si jamais ce projet ne se faisait pas, quelles seraient ses perspectives, compte tenu de cet état particulier ? Je ne sais pas, cela m'interroge d'autant plus par rapport à ce territoire, et notamment ses cohérences intrinsèques.

Pierre Bourguignon : Sur un projet qui a déjà mobilisé beaucoup d'énergies, on peut se demander si la bonne question est déjà de raisonner en se disant : « s'il ne se faisait pas ! »

François Merle : Vous avez fait le choix, pour illustrer la notion d'interface, d'une infrastructure de déplacement qui est une liaison hypothétique A28-A13 et vous l'avez abordée par rapport à trois thèmes qui sont : le développement économique, l'urbanisation et les paysages.
Or, quand il y a une nouvelle infrastructure de déplacement importante, ce qui sera le cas de celle-ci, il y a des modifications de comportements des usagers des couloirs de déplacements que sont les routes, autoroutes, etc., modifications relativement importantes qui aboutissent à de nouvelles pratiques générant un certain nombre de phénomènes. Ce que je regrette dans votre étude, c'est que vous n'ayez pas introduit cette quatrième dimension qui est, justement, la dimension déplacement.
Pour prendre un exemple qui est l'exemple Seine-Eure, il a été fait pour des raisons qui nous laissent un peu rêveurs encore, un contournement à Pont-de-l'Arche, il y a quelques années. Ce contournement a eu pour effet, évidemment, de faire gagner du temps par rapport à la traversée de l'agglomération de Pont-de-l'Arche d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est. Il a donc eu pour effet de servir d'aspirateur à véhicules et on ne s'est pas posé la question de ce qui allait se passer à chacune des deux extrémités du contournement. Il y a sûrement plusieurs raisons aux problèmes que l'on a à la sortie de l'A13 à Criquebeuf, mais il n'empêche que le contournement de Pont-de-l'Arche a participé à créer une zone accidentogène sur l'A13. Alors, le gestionnaire de l'A13 dit : « c'est pas moi ! » Les autres organisateurs de transport disent : « c'est pas moi ! » Mais il reste qu'il y a un vrai problème.
Donc il me semblerait important — parce qu'il y a plusieurs endroits qui vont être touchés par les modifications de comportement des usagers — de voir quels vont être les impacts sur le plan des déplacements. Et je dirai qu'il y aura deux impacts différents sur les comportements selon que l'autoroute en question sera gratuite ou sera payante.

Nelly Tocqueville : Vous ne serez pas surpris que je parle des petites communes sur les plateaux Est, bien sûr, où on a effectivement un habitat peu dense. Dans la perspective de la réalisation de cette infrastructure, il est évident que les impacts vont être très importants. Il a été mentionné ce que l'on sait, c'est-à-dire les difficultés de déplacement. Est-ce qu'il est envisagé de poursuivre l'étude, justement, pour voir quels sont les impacts concernant les nécessités d'aménagement pour permettre les flux ? D'autre part a-t-il été envisagé une réflexion au plus près des communes en ce qui concerne l'évolution de leur urbanisation, c'est-à-dire l'évolution de leurs Plans Locaux d'Urbanisme, éventuellement dans la perspective de Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux ?

Jacques Charron : Je pense qu'il y a un autre espace qui mériterait aussi un regard et pour lequel l'infrastructure est déjà réalisée, c'est le quartier Ouest, puisqu'on a l'arrivée dans le paysage du Pont Flaubert, et des quartiers qui sont en cours d'aménagement. On a là une interface infrastructures/aménagement urbain qui mériterait aussi une analyse.

David Cormand : Par rapport à ce que je perçois de la présentation qui a été faite, d'ailleurs vraiment intéressante, j'ai du mal à voir comment cela se met en interface avec toutes les zones — je pense notamment sur sa partie la plus au nord — comment cela s'intègre, comment cela échange avec les communes, les territoires qui sont traversés, où il y a un habitat diffus qui risque de l'être moins avec tout ce que cela implique en termes d'enjeux, en matière d'étalement urbain. Et qu'en est-il par rapport à l'activité présente actuellement sur ces territoires : l'agriculture ?
Car effectivement, l'infrastructure va générer du transit, essentiellement routier, autoroutier en l'occurrence.
Et ce qui m'interroge aussi, c'est qu'on a parlé de Seine Sud en matière de reconversion économique et de nécessité d'avoir plusieurs modes de transport, notamment pour les produits qu'on fabriquerait à cet endroit-là, où on a l'avantage d'avoir la Seine et le ferroviaire. Mais l'ensemble de ce projet-là, par rapport à ces objectifs-là, je ne le vois pas trop.
Et pour finir par une boutade, cher Président, quand tu disais que cela pouvait être curieux de raisonner si le projet ne se faisait pas, moi je dirai que ce qui me paraît curieux, c'est que cela fasse 40 ans que l'on raisonne sur cette agglomération comme si le projet allait se faire. Cela veut dire qu'on a perdu, d'ores et déjà, quelle que soit la fin de l'histoire, 40 ans. Mais 40 années à attendre Godot pour un territoire comme le nôtre, je pense qu'à l'arrivée, cela a un coût économique extrêmement élevé, en termes de développement, de conception et de vision de notre territoire.

Pierre Bourguignon : Cela ne t'étonnera pas que je partage absolument ta conclusion et l'image d'en attendant Godot. Vraiment, 40 ans, il faut le faire !
Est-ce qu'il y a encore d'autres points de vue qui ne se seraient pas exprimé ? Je propose qu'on se garde des éléments de réflexion pour notre troisième partie. Et donc, c'est encore plus en connaissance de cause, que Gilles Vexlard va pouvoir nous faire partager ses réflexions, son point de vue, sa pratique. Merci encore d'avoir accepté de participer à ce moment de travail.

Gilles Vexlard : Paysagiste et enseignant à l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles. Lauréat du Grand Prix national du Paysage en 2009

Monsieur le Président, je vous remercie de cette invitation.
Je vais me présenter un peu. Je suis paysagiste et cela fait 40 ans cette année que j'ai commencé ma vie professionnelle. Je commence donc à être un vrai paysagiste, car il faut du temps pour faire du paysage et 40 ans, c'est à peu près le temps nécessaire pour faire des projets.
Pourquoi ? Parce que le paysage est quelque chose qui engage une vision un peu universelle de l'homme et de la terre. Je crois qu'on a beaucoup changé sur la notion de paysage depuis que l'homme a marché sur la lune en 1969, car c'était la première fois qu'un homme voyait la terre dans son ensemble et avait donc obligatoirement un autre regard sur elle. Au départ, la terre appartenait à l'homme, le projet humain sur la terre était un projet de conquête, quel que soit le domaine : économique, technique, etc. À partir du moment où on a posé un autre regard, on a compris que l'homme appartenait à la terre, et que du même coup, il avait des comptes à lui rendre ou des choses à faire avec elle. Ce n'était plus lui qui disait : « on va conquérir telle ou telle chose », toujours d'ailleurs pour de bonnes raisons, souvent très étayées, très construites, très raisonnées, très maîtrisées. Mais il savait maintenant de manière définitive que c'est la terre qui dirige l'affaire.

Le paysage c'est une vision continue, globale, de l'étendue

Alors bien sûr, l'homme, dans sa grande intelligence et sa grande capacité d'adaptation, invente et développe des systèmes, et il a conscience que l'espace est continu. C'est pour cette raison que j'ai accepté votre invitation, parce que je pense que le territoire d'une agglomération est un des premiers territoires dans lequel on va pouvoir parler de paysage. Pour le reste, on peut parler d'aménagement : les résidus urbains, les abords que l'on appelle paysage, alors que ce n'est pas du paysage, c'est de l'aménagement appliqué, de la décoration dans le meilleur des cas, c'est-à-dire quand c'est joli, et dans ce cas, c'est une excuse le plus souvent.
Je ne veux pas du tout qu'on ait de duperies sur les mots. Le paysage, c'est une vision continue, globale de l'étendue. Ce n'est pas simplement du végétal, c'est énormément de végétal parce que lié à la vie et au fait de la terre. De la lune, l'homme a bien compris qu'il n'y avait que sur terre qu'il y avait de la vie : c'est à ce titre là qu'on partage un certain nombre de choses. Nous-mêmes sommes des animaux vivants et nous avons besoin, bien évidemment, d'être en complicité avec le vivant qui, par ailleurs, régit nos modes de vie. La Seine en fait partie, de même que les agriculteurs, mais tout cela fait bien partie du même concept global de l'étendue et de l'homme.
Évidemment, l'étendue est relative. Ceci est un élément important parce que cela nous permet de dire quelle est la bonne dimension des projets que l'on conduit, à qui elle s'adresse. Qu'est-ce que

> Je pense que le territoire d'une agglomération est un des premiers territoires dans lequel on va pouvoir parler de paysage.
>
> Le projet sert d'éclosion à la gestion des contradictions.

cela veut dire de faire des projets ? Est-ce que c'est remplir un calendrier politique, économique, social, humain, paysager, vivant ? Quelle est notre responsabilité ? Bien sûr, différents mouvements sont plus impliqués dans cette transformation de l'espace : les mouvements écologistes, par exemple. Je ne vais pas faire ici l'article sur l'écologie ou pas l'écologie, ce n'est pas la question, mais il faut comprendre que certaines choses inquiètent l'homme puisqu'elles le touchent directement, individuellement. Et c'est pour cela aussi que je suis assez content : il y a une sorte d'esprit un peu familial aujourd'hui, de gens intéressés par l'aménagement, plus que par un grand débat sur « où va l'homme, quel est-il, que devient-il » ?

La contradiction est l'âme du projet

À mon sens, le pari qui est fait, c'est d'essayer de trouver les moyens complexes de la simultanéité des tâches que l'on a à accomplir sur l'espace. C'est-à-dire que l'espace n'a d'intérêt, et le paysage n'a d'intérêt, que s'ils sont capables de conjuguer des actions simultanées. Ce n'est pas le descriptif point par point des choses, mais toutes les choses au même moment, là et pas ailleurs, et qui vont se développer dans le temps. C'est cette acuité-là qu'au fil des années on a tenté d'établir en essayant de conjuguer l'ensemble des paramètres contradictoires.

La contradiction, qui est souvent révélée d'ailleurs, notamment dans les débats politiques, c'est l'âme du projet. Il faut de la contradiction si elle n'existe pas, il ne peut y avoir de projet ni de création. Il faut de la contradiction, mais pas du contresens, ce qui est autre chose. Il faut de la contradiction et, à un moment donné, le projet sert d'éclosion à la gestion des contradictions. Il sert aussi à la nouvelle définition d'un espace donné et, évidemment, cela permet ou non, selon le temps que l'on a passé dessus et selon la qualité des auteurs, c'est-à-dire l'ensemble des gens actifs au niveau des intentions, de faire « œuvre ». Dans Les pierres sauvages, roman d'aventures extraordinaire, Fernand Pouillon parle bien de l'œuvre, s'agissant de la construction de l'abbaye du Thoronet[1].

Nous sommes dans une situation où bien évidemment il y a des fonctionnalités, des économies, mais cela on sait le gérer. La technique n'est pas si compliquée et je pense qu'il faut démystifier l'ensemble des paramètres. À l'époque où l'on va sur la lune, les problèmes de dimensionnement des ouvrages sont totalement annexes, on n'a pas dépassé les Romains sur ce sujet.

Par contre, on peut consacrer notre énergie à des sujets qui eux, au contraire, sont apparus beaucoup plus récemment et relèvent de l'évolution de la société. C'est un peu tout cela que je souhaite développer.

[1] Abbaye cistercienne du Thoronet dans le Var

> Je vois qu'avec ce contournement de 42 km de long, on est à une échelle d'intervention qui en fait un monument.

Pour une certaine idée du paysage

Je vais d'abord m'attarder sur des images et des interrogations, parce que le paysagiste est un fournisseur d'images futures. Il provoque, il change les lieux, il les dessine et il les destine à d'autres regards, notamment ceux des enfants. Je crois que les enfants ont beaucoup moins de tabous que nous dans la manière de voir les choses et c'est pour cela que je me réfère souvent plus à eux qu'aux adultes. Mon propos pourrait s'appeler : « Pour une certaine idée du paysage », parce que, comme chacun de nous, j'ai une certaine idée des choses. De Gaulle le dit dans ses Mémoires : à la question « Pourquoi vous êtes rentré en politique ? », il répond : « Parce que je me faisais une certaine idée de la France ». J'ai trouvé que c'était une très bonne façon d'expliquer. Moi, je me fais une certaine idée du paysage. C'est-à-dire que c'est une vision globale de l'homme complet, le plus complet possible, dans ses erreurs, ses contradictions, mais ses envies et son plaisir aussi, esthétique. Et c'est cela que je veux faire partager. Je suis dans la tradition très classique française du point de vue de la fabrication des projets, moderne et classique à la fois. En préparant une conférence sur Le Nôtre je me suis posé des questions qui entrent en résonnance avec ma pratique : « comment fait on des schémas de ville et pourquoi ? Quelle est l'incidence, aujourd'hui, dans la forme de la ville de la pensée de Le Nôtre ? À ce propos, je vous invite également à aller voir une exposition remarquable au château de Versailles, qui montre bien le rapport entre l'individu, le pouvoir, l'État, la manière de construire le paysage. Cela complète un livre encore plus remarquable au niveau économique de Frédéric Tiberghien qui parle de la construction de Versailles[2]. Là, on a installé les prémices de la construction de la ville et de la société, parce que Versailles, ce n'est quand même après tout, qu'une ville nouvelle.

Il y a d'abord l'idée du monument, c'est-à-dire la représentation de la société à travers ce qu'elle fabrique

Quand j'entendais parler de contournement, on est dans le monumental. Moi, je pense qu'il faut avoir conscience de la juste dimension. Quelle est la dimension des choses et le vrai travail ? Et quand on parle d'échelle, quelle est la juste dimension et la portée des choses que l'on engage ? Bien sûr, cela a des conséquences économiques, mais cela a surtout des conséquences, presque philosophiques et de société. Quelle est la « foi » que l'on apporte aux éléments que l'on construit, qui sont énormes ? Je vois qu'avec ce contournement de 42 km de long, on est à une échelle d'intervention qui en fait un monument. Il y a donc deux manières de présenter le sujet sachant qu'il y a toujours cette dualité et cette ambivalence des projets. Soit on est dans le monument et on le traite comme tel et on en fait une œuvre. Soit on est dans l'excuse de quelque chose qui déformerait. Et je crois que ce n'est pas compatible avec l'idée même du paysage.

[2] Versailles : le chantier de Louis XIV (1662-1775) (Perrin, 2002)

Sur cette idée du monument, je souhaite vous présenter des exemples tirés du Land art, de réalisations historiques et d'œuvres picturales.
Ici, c'est un monument dit naturel (diapo. A, page 21), que tout le monde connaît, que tout le monde va visiter, le chemin autour le montre. Bien sûr, il y a les grandes traces qu'on a repérées grâce à la photo aérienne, mais que ce que l'on dit reste quand même extrêmement ténu, même si les plans montrent que c'est très gros. De ce point de vue, la photo aérienne est une lecture de la proportion des choses qui est, depuis le siècle dernier, extraordinaire.
On voit donc bien la grande difficulté que nous avons à établir un rapport avec l'ordre des fonctionnements, la dimension, et leur capacité à installer la question d'une société dans le niveau qu'elle veut avoir, dans ses objectifs et dans ses sentiments. Cela donne des figures. Je crois beaucoup à la forme. La forme a besoin d'être. Alors, pour la réussir il vaut mieux en faire un projet, donc la dessiner.
Cela pose une question, sur la manière d'intervenir. Souvent, nous paysagistes, sommes appelés pour faire joli, doux, pour arranger, faire mou et si possible, invisible. C'est-à-dire pour faire une espèce de « mayonnaise » dans laquelle on ne saurait plus retrouver les ingrédients.
Je ne crois pas à cela. Je crois au contraire que le paysage est déterminé. Quand on regarde l'histoire de la campagne française, si on suit Gaston Roupnel, Marc Bloch, Fernand Braudel, c'est extrêmement géométrisé, extrêmement défini. Et c'est Roupnel qui dit la phrase magique (le mot magique) : « Le fossé qui sépare et qui relie ». Cette définition est extraordinaire, parce qu'elle dit tout le régime d'exploitation du foncier de la campagne française.

« Le fossé qui sépare et qui relie »

Heureusement, il y a les artistes qui disent à un moment donné : « Attendez, cela peut être absolument fantastique ! ». Là, il s'agit de « Double Negative » (diapo. B), un grand Land art de Michael Heizer. Il montre, par un geste absolument gratuit, la beauté plastique du terrain (on dirait maintenant du territoire), par l'action qu'on a sur lui. Elle déclenche une émotion esthétique qui valorise à la fois le site existant et l'œuvre. La liaison entre le plateau et le creux donne cet état de tension qui a été évoqué tout à l'heure, et qui montre effectivement qu'il y a l'émergence de quelque chose de nouveau, éminemment sensible, esthétique et émotionnel.

Pour revenir à ces formes du paysage, je dirai que tout cela a de la forme, tout cela existe. C'est pour cette raison que je suis mal à l'aise avec la manière dont on explique maintenant le paysage, parce que je crois qu'il y a une réalité physique, un plaisir dans les tracés, une intelligence humaine, une exploitation humaine, une sédimentation du travail de l'homme qui sont exemplaires.

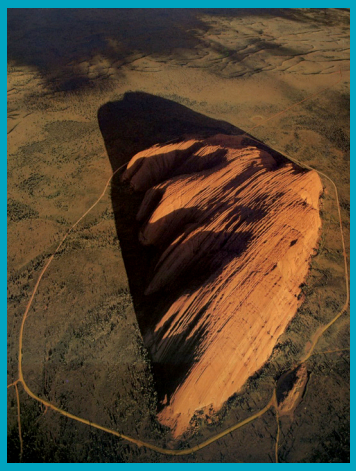
C'est ce qu'il faut faire émerger en favorisant l'expressivité de l'intelligence de l'homme dans ses projets plutôt que par des règlements qui la tuent.
Évidemment, il y a aussi des beautés esthétiques un peu dramatiques dans certains cas, comme l'exploitation des sols, par exemple. Là, on passe aux États-Unis avec le Suisse Georg Gerster (diapo. C et D) qui nous révèle, 30 ans avant Yann Arthus-Bertrand, dans un calendrier pour la Suissair, l'esthétique du paysage. La pollution peut aussi être très belle. C'est un espace très pollué que vous voyez ici. Il y a une esthétique picturale. Et je dis cela parce que je pense qu'il faut aussi qu'on fasse un peu de ménage chez nous. On ne peut pas aller voir des galeries d'art en disant : « Regardez, c'est extraordinaire » et d'un autre côté devenir environnementaliste au plus haut degré. Cela ne veut pas dire que c'est bien, et je ne cherche pas à développer des principes moraux, je cherche plutôt à montrer de l'émotion.
On voit que, dès qu'il y a une petite difficulté de pente, de topographie — et c'est pour cela que petit à petit on va venir à ce problème du terrain — les cultures en bande s'arrêtent. Et on voit qu'à cause de l'irrigation, le cercle redevient une forme exploitable avec des chutes latérales, parce qu'un rond dans un carré, cela laisse toujours des angles.
En fait, la forme de ce paysage est l'aboutissement aussi d'un régime industriel sur une topographie qui est résistante (diapo. E). La petite rivière est résistante, la montagne est résistante. Et pour l'interpréter, bien évidemment, on fait les terrasses, comme en Indonésie. Et on voit très bien que par rapport à cela, tout le travail de l'homme est ce qui fait paysage, ce qui fait carte postale.
Là, il s'agit d'un tissage de terrain en Chine. On dirait des exercices d'artisanat d'art. C'est absolument magnifique. Tout cela a une forme, a un sens. Et c'est un peu cette approche-là qu'évidemment on cherche à avoir.

Le dessin est abstraction et réalité

À propos de la construction du paysage, Henri et Achille Duchêne nous montrent quelque chose de très intéressant. Les Duchêne, c'est quand même 3600 projets de parcs et de jardins dans le monde entier. C'est l'image de la France. La pensée française sur le paysage a largement traversé les frontières.
Les Duchêne ont fait des études complètement théoriques. Ils avaient des commandes partout dans le monde, ils ont fait le parc du Blenheim Palace[3] et des tas de choses extraordinaires. Que faisaient-ils ? Ils travaillaient tout le visuel, tout le déroulé, toute la conscience territoriale. On parle aujourd'hui des territoires, mais eux parlaient de bassins versants. Parce qu'un bassin versant, en bas, il y a de l'eau ou il n'y a pas d'eau. Et s'il n'y a pas d'eau, il y a sanction, car il n'y a pas de parc, il n'y a pas de grand canal.

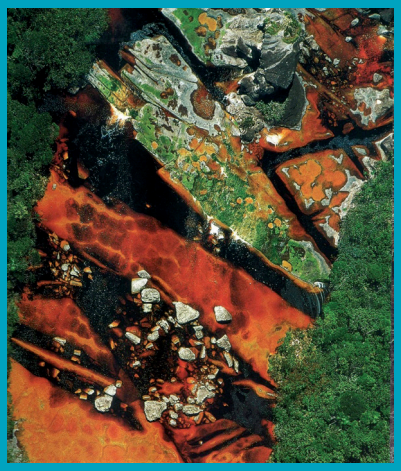
[3] À Woodstock, dans l'Oxfordshire, en Grande-Bretagne

A



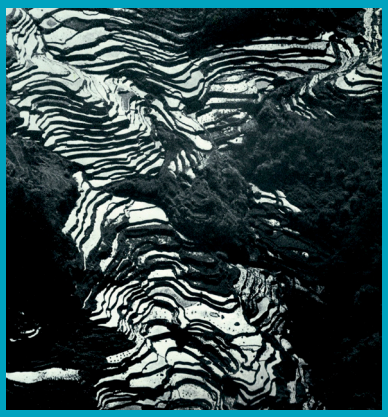
B

C



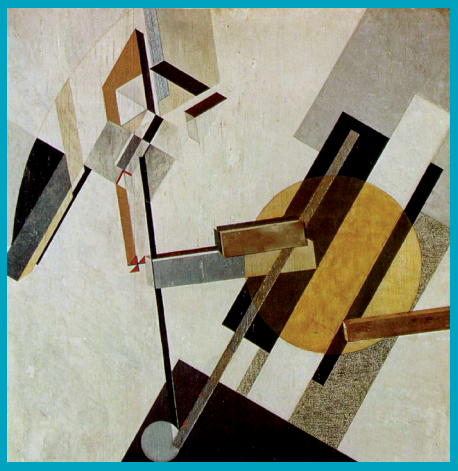
D

E

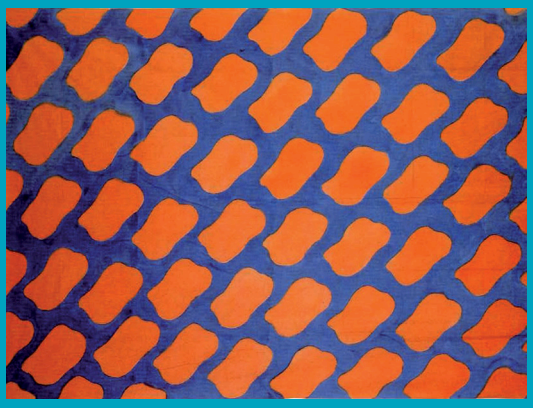


A Ayers Rock, photo de Georg Gerster
B *Double Négative*, Michael Heizer, photo de Georg Gerster
C Photo de Georg Gerster
D Photo de Georg Gerster
E Rizières aux Philippines, photo de Georg Gerster
F *Le Proun*, El Lissitzky
G Claude Viallat
H Serge Poliakoff
I Vassily Kandinsky

F

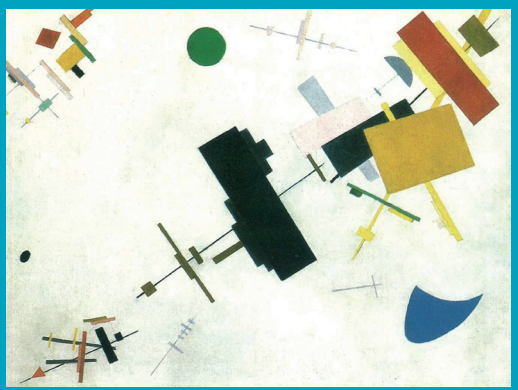


G



H

I



> C'est de la façade Est de l'agglomération dont il s'agit. La question n'est pas « route ou pas de route ? »
>
> Il faudrait que l'emprise soit fonction d'un projet et non pas fonction d'une route.

Donc, à un moment donné, on a eu besoin d'avoir des connaissances en hydrographie, en topographie (c'était le début de l'optique). Ainsi, les escaliers de Vaux-le-Vicomte sont une très belle leçon d'adaptation, dans un sens et dans l'autre. D'ailleurs quand on parle d'interfaces campagne/ville, c'est très drôle parce que d'un côté, on voit tous les murs d'escalier depuis la campagne, vers Vaux-le-Vicomte et quand on descend dans l'autre sens, on ne voit que du vert. C'est absolument génial : tout le travail des emmarchements est calculé. Il y a des marches qui font quasiment 30 cm de haut et d'autres qui font 5 cm. Si on avait la même rigueur géométrique pour dessiner des routes ! Car en France, on ne sait pas dessiner des routes : on a perdu le dessin, le tracé. Regardez dans le Tessin Suisse, la descente du Gothard : c'est une merveille, de tracé d'adaptation au terrain. J'invite tout le monde à s'en inspirer, et à partir de là, on pourra causer des problèmes que l'on a sur les routes, les franchissements de vallée, etc. Chez nous, il n'y a pas de projet : il y a une flèche à un bout, une flèche en bas et, parfois, des flèches latérales. Et on contourne. Non, il faut être frontal et dessiner le frontal. Si je devais réagir à chaud sur la carte que vous avez présentée, je dirais que c'est de la façade Est de l'agglomération dont il s'agit. La question n'est pas « route ou pas de route ? ». Mais il doit y avoir du travail d'expérimentation, de conceptualisation, de spatialisation d'un projet à grande échelle.

Alors nous, vous l'avez compris, nous sommes très branchés sur l'idée de la forme, de la spatialité et de l'abstraction des choses parce que le dessin est à la fois abstraction et réalité, simultanément. C'est pour cela que je vais faire référence culturellement au mouvement des années 30, le Bauhaus, etc., et notamment à El Lissitzky qui a appelé cette figure qu'on ne connaissait pas avant qu'il l'ait produite, car elle n'existait pas : le Proun[4] (diapo. F). C'est un mot qu'il a inventé.

Là, il s'agit d'autre chose, de l'idée d'étendue sur laquelle l'artiste nous interroge beaucoup, notamment le mouvement Supports/Surfaces. Claude Viallat (diapo. G) dit en fait que la répétition, le travail de rythme fait qu'à un moment donné, l'état est constitué par cette même chose, presque toujours la même, qui se répète.

La répartition des choses géométriques, c'est Serge Poliakoff (diapo. H). Regardez comment on fait nos champs : la configuration territoriale, la manière de répartir la surface sont un vrai problème. Par exemple, quand on achète du foncier pour un tracé d'autoroute, on dit : « Il faut prendre le minimum d'achat », ce qui est une erreur folle du point de vue des paysages. Il faudrait que l'emprise soit fonction d'un projet et non pas fonction d'une route. Et globalement, on sait que ce n'est pas facile.

[4] Proun : « Projet pour l'affirmation du nouveau »

> Les milieux les plus défavorisés de la société ont besoin des espaces les plus beaux. C'est une obligation morale que nous devons avoir.

Mais justement, puisque ce n'est pas facile, cela devrait commencer à être intéressant ! Le facile, il faut le laisser aux autres et le difficile, le prendre. Pourquoi ? J'ai participé à beaucoup de commissions sur les murs antibruit et même à la commission nationale. Et vous avez vu le résultat ? On rêve tous de partir au petit matin en voiture, à une vitesse très agréable, avec le soleil qui se lève, et de découvrir toute la vallée. Et en fait, la réalité est tout autre : on a des murs antibruit qui sont très vilains, parce que pas étudiés, en préfabriqué béton. Alors de temps en temps, on fait appel à un coloriste qui décide carrément que la route ou l'autoroute, c'est vraiment quelque chose d'abominable. Et effectivement, on la recouvre parfois de plantes grimpantes, ce qui amène des problèmes de gestion, etc. Cela donne une image d'une agglomération, notamment pour les étrangers, extrêmement médiocre. C'est du médiocre qui est vendu en premier plan. Allez voir en Hollande les bords d'autoroute et les bords de route : ils sont dynamiques. Mais pour l'instant en France, les paysages d'autoroutes sont absolument stériles, il n'y a pas de dynamique ou alors, il faut être d'une imagination folle.

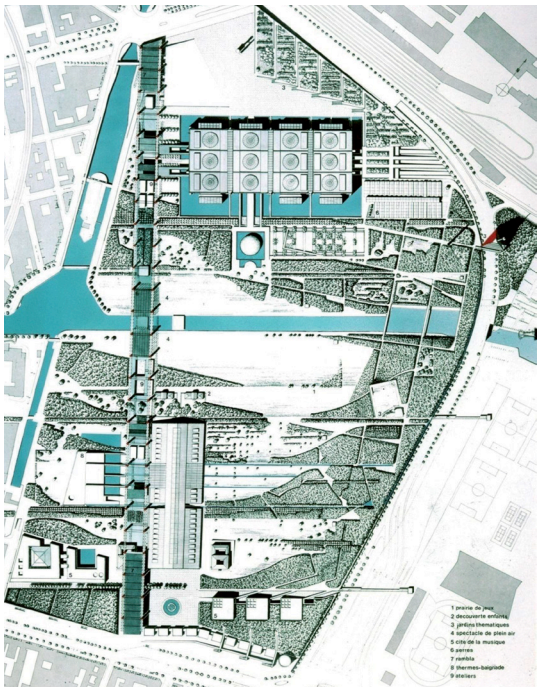
S'agissant des formes, c'est Vassily Kandinsky (diapo. I), c'est sa manière de composer des choses avec une grande liberté préalable qui me semble très importante. Sinon, on est dans les stéréotypes et on reconduit souvent de manière absolue les erreurs passées. Il n'est pas possible sur des projets de cette envergure de ne pas avoir une phase de liberté créative.

Quelques exemples détaillés de concours et de projets

Il faut donner de la qualité par le terrain lui-même. Souvent, on nous dit à nous paysagistes « Quelle est la fonction, quels sont les usages ? » Les usages, on va les créer après. C'est cela le but de l'exercice : ce n'est pas de faire quelque chose, c'est d'inventer de nouveaux usages. Par exemple, qu'à un moment donné, les milieux les plus défavorisés de la société aient accès aux espaces les plus beaux. C'est une obligation morale que nous devons avoir. Pour leur offrir, comme Le Nôtre l'avait bien compris, le luxe de l'espace, le luxe de la dimension. Cela, on peut le faire, notamment dans une société un peu riche et évoluée.

Dans notre projet de La Villette, notre travail de partition du terrain montre le mariage entre la terre, le végétal, et puis la mise en scène et la neutralisation des bâtiments. Vous voyez qu'avec ces bâtiments, on travaille latéralement. Le végétal, le paysage a ses grandes vertus : il permet de ne pas être frontal, justement, par rapport aux problèmes, mais de commencer à latéraliser les problèmes, à donner d'autres manières de voir un site. C'est cela qui est important.

Concours international de La Villette



Aujourd'hui, ils sont en train de refaire les folies[5], car elles ne fonctionnent pas, et elles n'ont d'ailleurs jamais pu fonctionner. Pourquoi ? Parce que l'homme ne peut pas simplement, sous prétexte de concepts, s'installer plein nord, sur un banc en granit, pour aller boire son café au mois de décembre à Paris.

La scénographie liée au plan, à l'exploitation et à l'expérimentation du projet, est donc une phase obligatoire. Je suis étourdi quand je vois le montant des travaux des infrastructures et le peu de travail en amont. Il n'y a pas de conceptualisation, pas de travail plastique formel. Il y a de la correction postérieure, mais il n'y a rien en amont.

Pour cela, le travail de nivellement est très important, il permet de donner la dimension des choses, c'est-à-dire l'espace dans ses belles dimensions.

Les bases de loisirs

On s'est intéressé au travail de terrain. Il est obligatoire dans les écoles de paysage à l'étranger, notamment en Allemagne : si on n'est pas un bon topographe, on ne peut pas continuer les études. Or, ce travail de topographie est un exercice qu'on oppose souvent avec le mouvement de paysage d'observation, de contribution momentanée. Ce dernier laisse croire qu'au titre de la conservation des milieux on ne peut transformer le terrain. C'est un drame parce qu'on s'aperçoit que ce n'est pas vrai. On peut reconstituer des milieux, on peut faire des choses assez extraordinaires avec les terres remuées. On a travaillé sur des bases de loisirs, qui sont souvent d'anciennes sablières ou décharges. Au départ, on se dit : « C'est une friche, c'est pourri… » et à ce moment-là, il y a quelques pêcheurs qui disent : « Ici, c'est chez nous » et puis il y a quelques véliplanchistes qui disent aussi : « Là, il y a de l'eau, c'est à nous ». Et donc 20 personnes peuvent suffire à bloquer des espaces qui font 40, 50, 60, voire 200 ha.

Nous sommes donc partis sur l'idée de la transformation et de la protection d'une baignade. Pour cela il faut un dessin. Le plan, c'est comme une partition musicale. On n'imaginerait pas

[5] 42 « folies », bâtiments rouges de formes variées imaginées par B. Tschumi

> Il faut que la matrice de travail, la connaissance du terrain, la visualisation et l'imagination passent par ces dessins du projet.

Base de loisirs, Bois-le-Roi

qu'un compositeur dirige un grand orchestre simplement en sifflant Le pont de la rivière Kwai, mais c'est pourtant ce qui se produit dans les projets. On sifflote — parce que pour moi, faire des schémas avec des flèches, c'est siffloter —, on sifflote des petits airs et on a la prétention au final d'avoir le grand opéra avec 2500 personnes. Mais c'est de la folie !
Donc, il faut que la matrice de travail, la connaissance du terrain, la visualisation et l'imagination passent par ces dessins du projet qu'on peut estimer, de plus, en coût. On peut à la fin donner un prix, alors que sur des flèches, on ne donne pas de prix, on donne des hypothèses d'estimation. Moi, ce qui m'intéresse beaucoup, c'est la réalité : des travaux, des déplacements de terre sur lesquels des gens travaillent.

Ici, à Bois-le-Roi, l'endroit était fermé. On a sauté la digue qui était sur l'ancienne sablière. On a ouvert et on en a fait une plage en arrondi. Avec ce grand cercle, mentalement, on était sûr de pouvoir aller chercher physiquement à la fois la Seine et la forêt de Fontainebleau.
Pour l'anecdote, l'ONF n'était pas d'accord évidemment au démarrage du projet. Heureusement, on avait un maître d'ouvrage qui était extrêmement actif et, après huit jours de tronçonneuse,

> Le travail n'est pas de dire : « On creuse », mais au contraire « On va harmoniser ».

on a fait le rond, dans la forêt de Fontainebleau, ce qui a permis de commencer le projet. Aujourd'hui, c'est un endroit très populaire.
Vous noterez également l'échelle du projet : il a fallu déplacer des centaines de milliers de mètres cubes et aujourd'hui, c'est un lieu très paisible. Le travail n'est pas de dire : « On creuse », mais au contraire « On va harmoniser ». Il y avait une décharge que l'on a rebouchée avec les déblais de notre baignade et on a ces entames qui servent de clairières pour les pique-niques des enfants. Donc, simplement en baissant les niveaux, on a donné à voir l'ensemble du paysage, y compris de la vallée et des coteaux. Et c'est très joli, cela donne cette image presque impressionniste, avec un travail de reconquête des milieux, etc.
Ce que je voudrais dire, c'est que j'ai un vrai plaisir, un vrai bonheur à dire que la vie, la qualité, l'esthétique se réunissent dès qu'on a attaqué le problème à sa base.

Il ne faut pas avoir peur de la transformation à grande échelle. On a fait le bassin olympique de Vaires-sur-Marne qui est une pièce extrêmement importante et qui, à l'époque, avait été mis complètement

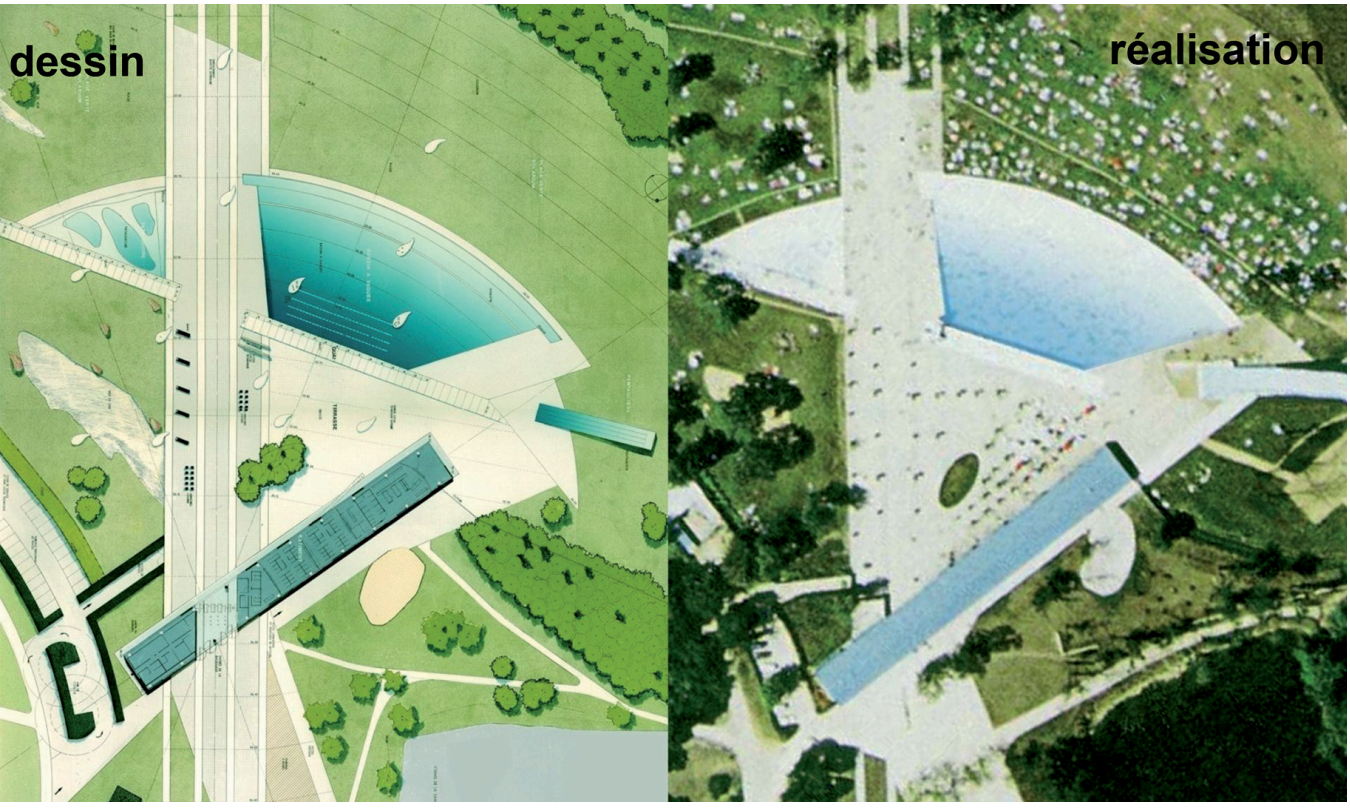
Base de loisirs, Vaires-sur-Marne

> “Le projet est déclencheur. Il n’est pas résultat d’une chose, mais déclencheur de nouvelles actions.”

de côté par les grands urbanistes de Marne-la-Vallée : cela n’intéressait pas, c’était porteur de rien. Quand le plan d’eau a été fait sur 2,5 km, cela a révélé quelque chose. Aujourd’hui, le projet a, dans sa dimension, acquis une véritable installation dans la vallée, à la fois physique et humaine. C’est le centre d’entraînement pour les sportifs de haut niveau qui font de l’aviron. Ils sont très solitaires et ne veulent pas que les autres, moins sportifs, viennent. Or, petit à petit, les week-ends aidant, les gens se sont accaparé ce site.
Ceci montre que le projet est déclencheur. Il n’est pas résultat d’une chose, mais déclencheur de nouvelles actions. Il faut faire confiance à cela, l’expérimentation a pour but de provoquer ce déclenchement. Et il ne faut pas avoir peur de dessiner ses projets.

Il s’agit là d’un projet dans une grande décharge parisienne dans l’Essonne[6].
Les habitants du département n’avaient pas de base de loisirs, d’endroit de plein air libre, ouvert et accessible à tous, où ils pourraient se baigner. Par ailleurs, une baignade est beaucoup plus importante à aménager qu’une place de mairie, socialement parlant.

La base régionale de loisirs de Port aux Cerises



[6] La base régionale de loisirs de Port aux Cerises a valu à Gilles Vexlard le grand prix national du paysage en 2009.

> On veut tracer des allées pour que les gens soient beaux (…). Ces grands tracés permettent des fréquentations multiples ; c'est l'espace non payant.

La base fait plus de 200 hectares et presque personne ne pouvait y accéder, hormis dans des points bien précis. C'était un travail de plan de nivellement, de déplacement des terres avec environ 450 000 m³. Il s'agissait donc pour nous d'ouvrir, avec des moyens *ad hoc* bien évidemment, mais très mal perçus.

La première réaction a été : « Oui, mais vous détruisez tout ! » Il s'agissait principalement de reprises d'acacias : on a replanté et on a changé le site. Du coup, on a créé des reliefs dans cet endroit qui était absolument plat et invisible pour mettre en scène un monument historique : des menhirs (il y en a une vingtaine).

On a créé de la situation et, sur cette ancienne décharge, on a maintenant des plantations, des massifs forestiers. En ouvrant la palette végétale, on a augmenté la biodiversité avec des espèces très résistantes.

Sur les allées forestières, il y a eu de très grands débats. Pourquoi ? Parce que les allées, on peut tous y aller. C'est-à-dire qu'à un moment donné, il faut qu'elles soient larges pour les petits gosses, les vieux, les jeunes, les sportifs, etc. On veut tracer des allées pour que les gens soient beaux,

Allée forestière, Port aux cerises

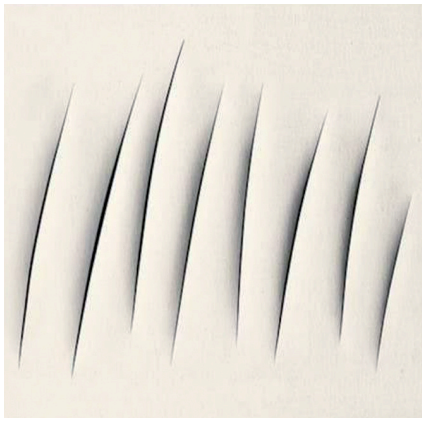
> Des choses très simples qui mettent en scène l'échelle de l'ensemble.

parce qu'ils s'y promènent, parce qu'ils profitent de la vue. Ces grands tracés permettent des fréquentations multiples ; c'est l'espace non payant où il y a le plus de gens. Plus d'un million de personnes en Île-de-France et je crois que c'est la dix ou quinzième fréquentation en France. Des grandes prairies, le luxe du vide. Le vide, c'est absolument fantastique.
On a déplacé l'allée qui était sur le bord, on a coupé les arbres qui sont sur la droite. Les sabliers les avaient laissés ce qui obligeait les gens à marcher à droite et du coup, il n'y avait rien à voir. On a fait tomber les rives, on a coupé la végétation (ce qui était un crime de lèse-majesté), on a déplacé la route pour la mettre un peu plus à droite, pour avoir des plages. Et au final, on peut parler de mixité sociale, c'est réussi. Pourquoi ? Parce que le week-end, dès qu'il fait beau, on vient taper dans un ballon, on vient casser la croûte, on apprend à faire du vélo. On fait des tas de choses qui ne peuvent pas être programmatiquement nobles, mais qui sont le trait commun de la société.

Et ce qui est bien, c'est qu'en plein milieu de cette décharge aujourd'hui, on a fait cette grande place. On s'est bagarré pour qu'elle soit en pavé, qu'on y mette un café. Cela fait 5000 m² sur une base de loisirs et c'est plein : les gens sont là. C'est comme les planches à Deauville.
Quand vous êtes en banlieue, que vous êtes au dos d'une autoroute, en bord de Seine inaccessible, où allez-vous quand vous avez 14-16 ans pour connaître les autres, draguer, causer ? Vous allez dans une piscine. Ici la taille de l'espace permet justement d'accueillir, car plus c'est large, plus la mixité a des chances de réussir. C'est l'inverse de ce qu'on entend : « Faites petit pour que ce soit joli ». C'est absolument faux, ce n'est pas vérifié. Par contre, il faut savoir occuper l'espace.

L'esprit des choses, c'est le plaisir. C'est le Concept Spatial de Lucio Fontana : des choses très simples qui mettent en scène l'échelle de l'ensemble. On ne peut pas s'empêcher de citer des choses qui

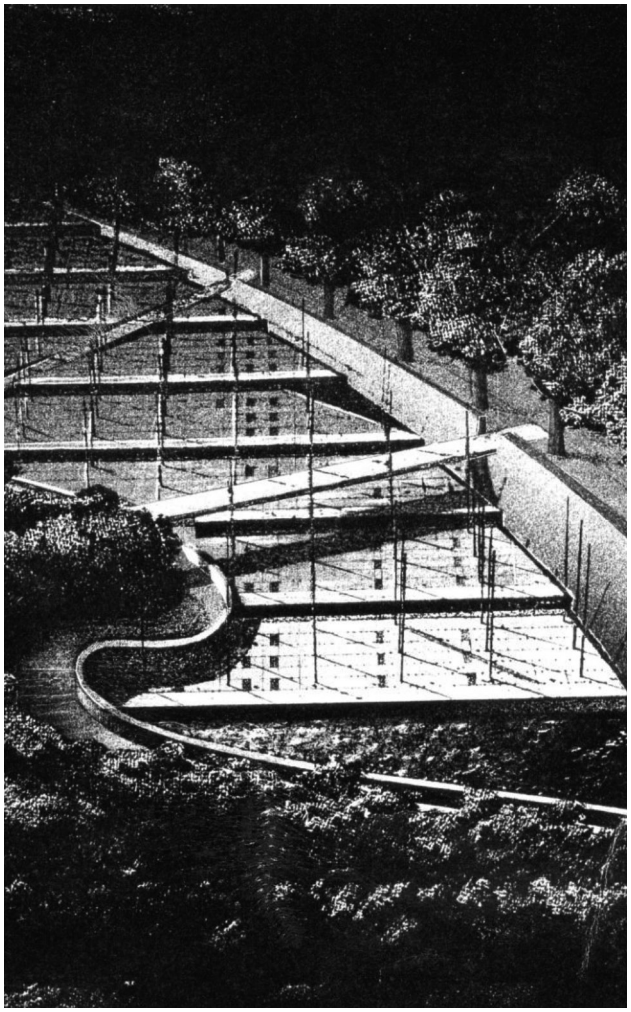
Concept spatial, Lucio Fontana



Une prairie dessinée, Port aux cerises

nous stimulent et c'est ce que dit Yves Klein : « Créer une ambiance, un climat pictural sensible, et à cause de cela même, invisible ». Ainsi, lorsque vous voyez cette prairie, vous pensez qu'elle est normalement ainsi, or elle a été totalement dessinée. Le petit train qui passe au fond, c'est juste une incision dans le parcours pour voir et ne pas être vu. C'est presque un art militaire. On nous dit : « Vous dessinez, donc c'est un arbitraire ». On croit souvent que l'auteur est celui qui tient le crayon, et donc qu'il prend un certain nombre de décisions. En fait non, et c'est ce que dit Montaigne : à un moment donné, on est tous la même chose, on partage tous, on est tous porteurs de cela, avec l'implication, bien sûr, professionnelle. C'est ce qui permet de transformer une ancienne décharge de la ville de Paris. À un moment donné, cela veut dire que la confiance, le plaisir qu'on a du projet, font qu'on est dans un paysage, au cœur du paysage. C'est un endroit de rendez-vous, un endroit de plaisir, un endroit social.

Jardin de la Treille, La Villette



Le jardin de la Treille à La Villette

C'est également vrai pour les petits projets, par exemple un petit jardin, le jardin de la Treille, à La Villette, qui est un peu une concrétion de tout ce que l'on pense en topographie. C'est un exercice de maîtrise d'œuvre et c'est pourquoi j'insiste sur l'importance du dessin. Si les gens qui font les grandes routes dessinaient comme cela (perspectives à l'avant-projet), à ce moment-là, il n'y aurait pas duperie. Car on voit très bien qu'on peut aller de la perspective à la réalisation. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de mises au point, mais cela veut dire qu'on sait dans quel sens on va travailler.

Au lieu de cela, le dessin de communication se substitue au projet. Vous avez toujours des gens qui sont sur le vélo avec le petit panier à bagages, notamment dans les éco quartiers. Et vous avez toujours les mêmes gens. Ce sont des illustrations qui sont toutes les mêmes en France. Au bout du compte, tout cela fait que l'identité des lieux, avec les noues, les decks, n'est plus la préoccupation.

> La difficulté pour nous était de savoir comment montrer le rapport de la vallée de la Truyère avec l'intelligence et la beauté de cet ouvrage (le viaduc de Garabit).

Voici le dessin du projet du jardin de la Treille où là, bien évidemment, il est question d'esthétique, il y a une progression géométrique. Donc, c'est un exercice de maîtrise d'œuvre dans la définition. Pourquoi a-t-on voulu faire ce jardin ? C'était notre lot de consolation du concours de La Villette. D'abord on a dit que ce n'était pas exploitable vu la taille (c'était tout petit) et puis on a commencé à travailler sur ce qui faisait l'essence du site : la lumière, l'évocation culturelle, la vigne. On pensait que la vigne à La Villette, c'était quelque chose de très important. Petit à petit, pendant 15 ans, seuls les artistes venaient dans cet endroit-là et disaient que ce jardin leur était réservé à l'année. C'était donc un endroit sollicitant. Et maintenant, l'Établissement Public a demandé à un viticulteur de s'en occuper. Il y a des vendanges, mais cela a mis 15 à 20 ans. Donc je pense aussi qu'à un moment donné, les valeurs infiltrent petit à petit la société.

L'aire de repos de Garabit

C'était un concours très compliqué parce qu'on a un site magnifique avec le viaduc d'Eiffel, la vallée de la Truyère et des pentes latérales de 30 %. L'autoroute A75 fait une courbe qui vient se plier pour partir vers le nord, et tout en bas, c'est le viaduc et la distance est faible. L'idée était d'installer une aire d'autoroute face à ce viaduc pour le voir. Compte tenu de la délicatesse du site et de l'œuvre magistrale d'Eiffel, la difficulté pour nous était de savoir comment montrer le rapport de la vallée de la Truyère

Garabit, aire de repos

avec l'intelligence et la beauté de cet ouvrage, tout en ayant les contraintes de la connexion à l'autoroute. On est parti du principe qu'il y a des formes de la vitesse, des formes du déplacement et que les échanges, les différentiels de vitesse, se traduisent par ces fameux trèfles, ces bretelles, etc. On a décidé de travailler ces formes spécifiques comme telles, en les dissociant clairement de l'aire de repos qui au contraire est le statisme (je m'arrête, je me pose), qu'il fallait installer comme le terrain et la halte. Au lieu de faire un autre giratoire, un autre trèfle, on a hypertrophié la bretelle d'autoroute pour qu'elle contienne toute l'aire de repos et on a dilaté l'aire d'autoroute. Devant, on a réalisé une terrasse qui reprend bien sûr les grands tracés, les grandes géométries de l'autoroute et du viaduc qui vont être les formes de la stabilité. C'est cette terrasse qui vient donner le point de vue et le vis-à-vis, et qui met en scène l'œuvre d'Eiffel. Évidemment, l'idée, c'est une scénographie, c'est-à-dire qu'on a relevé les terres pour ne pas voir, justement, alors que tout le monde disait : « depuis l'autoroute, il faut voir le viaduc ». Au contraire, on a choisi le parti de faire découvrir, à temps mesuré. Pour cela, on a relevé tout le niveau des terres pour rentrer dans ce paysage lié à l'aire de repos et ce relief créé fait de l'écho aux reliefs dans le lointain, notamment la Margeride.

L'effet est magistral grâce à la différence de niveau entre les pentes qui forment le paysage nouveau. On voit très bien que c'est une question de mesures : on a des endroits avec des remblais de 16 à 20 m. Et tout à coup apparaît le tablier du pont, qui émerge de la plateforme que vous avez vue, avec une table de vue qui met en scène à la fois la vallée et, par cette imposition de formes et de tracés, le rond et l'espace conjonctif des deux : la terrasse. Vous voyez la parfaite géométrie dans l'espace du tablier du pont avec la terrasse et les deux assemblages en écho.

On sait que les gens ne s'arrêtent pas sur les autoroutes. Avec ce rond, ils sont obligés de s'arrêter : ils se garent et ils descendent pour voir. Je crois en effet beaucoup à la curiosité. C'est Yves Coppens qui dit à propos de Lucy : « S'il n'y avait pas eu la curiosité, on serait encore perdu en Éthiopie ». Et la curiosité liée à la pente, c'est-à-dire : « Je descends, je vais voir », fait que les gens viennent même se faire bronzer sur les tables de vue.

Garabit, plan masse du projet d'aire de repos

Munich, Riemer Park

Je vais à présent faire une présentation plus détaillée de l'accroissement urbain de la ville de Munich sur la base du réaménagement de l'ancien aéroport : c'est un concours international dont nous avons été lauréats. C'était un gros projet de la ville qui avait changé de majorité (alliance SPD-Verts). Ils avaient vu ce que l'on avait proposé à La Villette et ils cherchaient des gens capables de porter ces échelles-là. C'est comme cela que nous avons été appelés. Et pour la petite histoire, si j'ai dit tout de suite oui, c'est surtout parce que mon père prisonnier de guerre s'est évadé des camps sur la Baltique, et, en croyant passer en Suisse, s'est trouvé bloqué à Munich.
Nous étions bien sûr très contents de pouvoir faire ce projet. Après, on a eu le Prix du Paysage allemand et le Prix International d'Urbanisme Paysager en Allemagne.

Le parc est le moteur d'un nouvel urbanisme

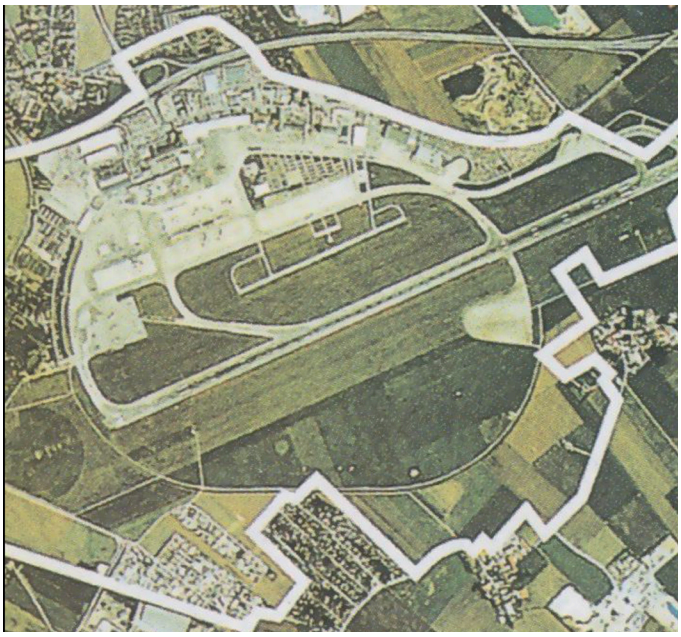
C'est donc un grand projet pour la ville parce que c'est un projet qui est bâti sur l'agenda 21. C'est la première ville nouvelle bâtie sur l'agenda 21, avec 3 éléments : l'économie, l'écologie et le social. Le programme a été établi en 1990 et le concours lancé en 1995.
Munich est ville de foires : c'est là par exemple qu'il y a la Bauma[7].
Les urbanistes qui ont établi le programme nous ont dit, et c'est un peu lapidaire : « Un tiers d'économie, un tiers d'habitat, un tiers de paysage. Après, on fait confiance aux professionnels pour que cela donne quelque chose de bon ».
En termes d'exposition, le parc est bien évidemment orienté au sud, et il remplit obligatoirement aussi des fonctions équilibrantes bioclimatiques.
Le terrain, au début, n'était pas une très grande source d'inspiration : c'était un ensemble aéroportuaire en friche avec, au fond, le reste de la haie qui avait été faite par les fascistes. C'était un ovale, c'est-à-dire un lieu de représentation. Ils appelaient cela des stades d'aviation, des théâtres d'aviation, parce que les avions, plus petits à l'époque, se posaient au milieu.

Nous avons utilisé une méthode empirique. Il nous a semblé que le terrain, immense, faisait partie d'un contexte géographique plus vaste encore dont nous devions nous faire une opinion. Nous sommes donc allés à l'Institut de géographie pour chercher des cartes de Munich et nous avons commencé à dresser le système hydrographique. Nous nous sommes aperçus qu'il y avait une surface gigantesque où il n'y avait pas d'eau, ce qui posait une vraie question et bien sûr, nous avons cherché à savoir pourquoi. Il s'agissait en fait de 16 à 20 mètres de moraines glacières. Donc le terrain avait

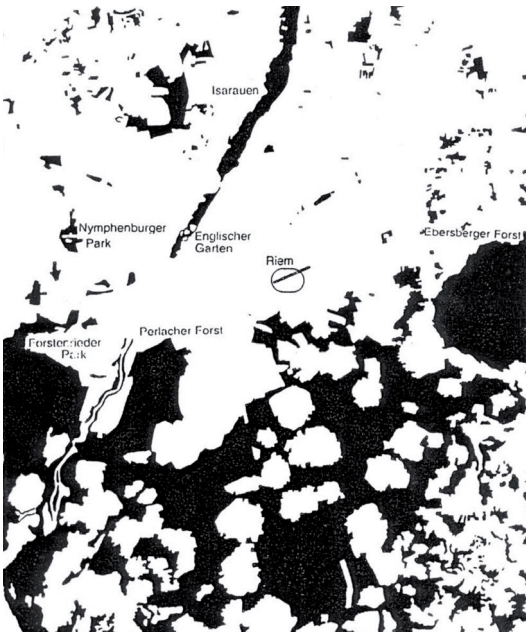
[7] Le plus grand salon mondial pour le BTP

> “L’urbanisme est lié aux parcs et c’est pour cela que je crois que les grandes métropoles ont une responsabilité aujourd’hui : il faut qu’elles relancent les parcs.”

Riemer Park, Munich



Structure boisée



une configuration très curieuse : on descendait assez brutalement depuis les Alpes vers l’Allemagne. L’autre chose, c’était le parcellaire. La trame parcellaire était très curieuse, parce qu’elle se fragmentait encore davantage au niveau de l’aéroport, avec une multiplication très importante du nombre des parcelles.
La répartition des masses boisées était aussi à prendre en compte. Il y avait une singularité, avec ces petits ronds « mangés », comme un gruyère par des souris. C’était, en fait, une pure forme du déboisement du moyen-âge. Comme elle n’a pas changé, on s’y est intéressé, ainsi qu’au seul cordon végétal reliant l’eau de la vallée de l’Isar aux parcs et aux bois. En regardant de façon plus fine, on a vu ce parcellaire un peu en dent de scie sur la périphérie : le bourg au milieu, la croisée des chemins et les surfaces à utiliser, les entames cultivées et la lisière.

Une autre question concernait les parcs. L’urbanisme est lié aux parcs et c’est pour cela que je crois que les grandes métropoles ont une responsabilité aujourd’hui : il faut qu’elles relancent les parcs. Le parc est le moteur d’un nouvel urbanisme, il faut le dire et le redire. C’est l’histoire qui le montre à Munich, et c’est tant mieux parce que Munich est très francophile. Le parc de Nymphenburg par exemple : c’est Girard, un français, qui l’a fait. C’est un grand parc central, le premier parc issu des idées de la Révolution Française.

> Il faut donc reboiser davantage, car c'est le seul élément qui donne de la densité à l'espace qui est en débat avec la ville.

Un parc sans limites

Ce parc, on l'a appelé « sans limites » : il n'y a pas de bords, il n'y a pas de cadres, c'est un espace qui est continu. Ce qui est notamment très intéressant dans ce projet, c'est la répartition des vides et des pleins. Ce n'est pas l'un ou l'autre, mais l'un et l'autre, et de grande dimension. Ces vides sont extrêmement importants parce que ce sont eux qui donnent la portée exacte à la fois de la ville et de la dimension, parce que si on n'a pas de vide, on n'a plus de dimension. Ces grands vides font 40 hectares, ils sont de qualité, avec des bosquets, avec toute la déclinaison de la palette végétale : des haies, des haies champêtres, des massifs forestiers construits, etc.

On a là également la déclinaison de grandes masses forestières, comme celle que vous voyez au centre, qui est de la taille du Parc de Bercy.

Cette forêt constitue une mise à distance, sa masse est importante pour pouvoir commencer à avoir des engagements intéressants. Il faut donc reboiser davantage, car c'est le seul élément qui donne de la densité à l'espace qui est en débat avec la ville. C'est pour cela que sur Rouen, il est important de réfléchir : « Qu'est-ce qu'une forêt dans une ville ? », notamment à l'ouest. Avec les vents d'ouest, elle joue un rôle en termes de correction bioclimatique avec les vents et l'hygrométrie de l'air.

Dans notre projet, les grands massifs boisés croisés sont orientés exactement par rapport au vent, ce qui fait que, lors de la tempête de 1999 qui s'est terminée en Allemagne, ils n'ont pas souffert. C'est un régime de plantation selon une trame oblique, qui s'appuie sur le parcellaire, avec en partie basse un parc resté agricole ; on dirait maintenant « agro-urbain ».

Le plan de plantation a été travaillé selon des principes rythmiques, en tenant compte de la croissance des végétaux, pour produire des effets esthétiques d'optique, en fonction des déplacements des gens.

Nous pensons en effet qu'un parc se dessine comme un bâtiment se dessine. C'est pour cela que nous avons organisé le plan selon une trame qui paraît très régulière, avec des végétaux qui se croisent. On a finalement, une géométrie extrêmement aboutie. En France, on n'aurait pas pu faire cela. On a pu le faire en Allemagne, parce qu'ils ont préparé le chantier six mois, et que tout a été fait avec la lunette de visée. On a planté 30 000 arbres, notamment des sujets de taille adulte pour construire très vite le paysage pour la ville. Car planter petit, qui a été longtemps un débat en France, c'est très bien, mais les premiers habitants, les pionniers, sont dans un chantier permanent, ils doivent attendre 30 ans pour avoir un parc.

> Le paysage existe en tant que tel et il discute avec l'architecture.

Cela fabrique d'abord des images de paysages. Bien sûr il y a des fonctions, dont la biodiversité, mais cela fait quand même une très belle mise en scène pour les paysages eux-mêmes. Le paysage existe pour lui-même, il n'existe pas au service simplement des routes, des bâtiments : il faut se départir de cette idée-là. Et c'est vrai qu'en Allemagne, ce discours est éminemment bien reçu. Le paysage existe en tant que tel et il discute avec l'architecture qui existe aussi en tant que telle.

Modeler le terrain pour mettre en scène réciproquement la ville et le site

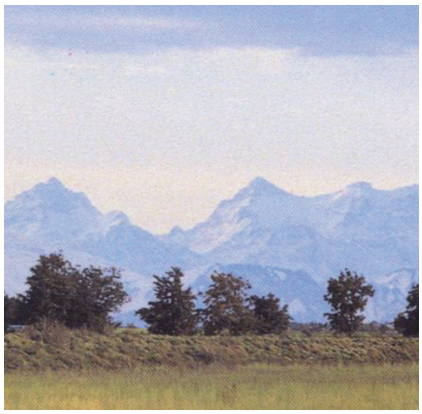
Le Nôtre en réalisant la terrasse de Saint-Germain a dessiné une figure extraordinaire, avec cette belle pliure qui donne de l'élancement au terrain qui fait 2,5 km. Il met en scène la ville et le site. Simplement, il a appuyé sur le terrain au milieu parce que Le Nôtre est un plasticien et du coup, il a donné la forme

Terrasse de Saint-Germain en Laye

de la vallée dans la transversale. C'est un vrai paysagiste, il a cette conscience de la dimension superlative du territoire. Et cela donne quand même la raison de l'axe du Louvre à la Défense.
Ce qui est très beau dans cette affaire-là, c'est le retour à la ville. C'est cela l'idée de voir la ville. C'est-à-dire qu'à un moment donné, on a un retour responsable, donc politique, au sens de la politique de l'aménagement de la ville et de l'histoire, vers la ville.

Avec cette même idée de mise en valeur réciproque, à Munich, nous avons réalisé une terrasse de 180 m de large et 2,5 km de long qui traverse tous les événements, pour avoir en face les Alpes, parce que la chaîne des Alpes, c'est quand même quelque chose !
Notre terrasse est légèrement surélevée, parfaitement au niveau d'un bout à l'autre. C'est la cote de référence de l'ensemble de l'urbanisation. Les gens demandaient : « Mais pourquoi c'est plat ? »
En fait, ce n'est pas plat ; le terrain est fin et il vibre : il y a une pente, légèrement en long. Le terrain donné paraissait grand, mais avec l'effet de téléobjectif — et cela rejoint Vaux-le-Vicomte et Le Nôtre — en fait, il paraissait tout petit, parce qu'il nous dominait. On a donc relevé la terrasse de manière à ce qu'on domine un peu la pente et avec les déblais d'un côté, on a refait le remblai de l'autre.
Cette cote niveau zéro, en traversant tout le parc, sert à la fois à la ville et au parc.
On l'a conçu comme un mur, parce qu'on s'est dit : « Là, il faut établir, la jonction physique entre la ville et le parc ».
Au début, les Allemands nous ont dit : « Mais il suffit de 30 cm de béton ! » On a dit non, car il y a une proportion des choses et on a dû insister. Cela a pris environ 6 mois de négociation et on s'est mis d'accord à 2,05 m. On a fait le mur en béton préfabriqué avec des galets du site et avec des dalles de couverture en granit. On voulait que l'homme dans sa culture soit présent dans le parc.
Parce que finalement, quand on vient du paysage, on parle plus des racines des arbres que

Munich, trames végétales et trames bâties



des hommes et on oublie qu'on travaille pour des gens. C'est vrai qu'on était un peu quand même en saturation, pour être franc, d'arbres, de feuilles, de contraintes, etc. On a donc mis une feuille 21x29,7 cm d'une image du monde avec la latitude, la longitude et, en médaillon, la première vision du monde faite par un prêtre italien. C'est ce médaillon qui fait la clé de cette affaire.

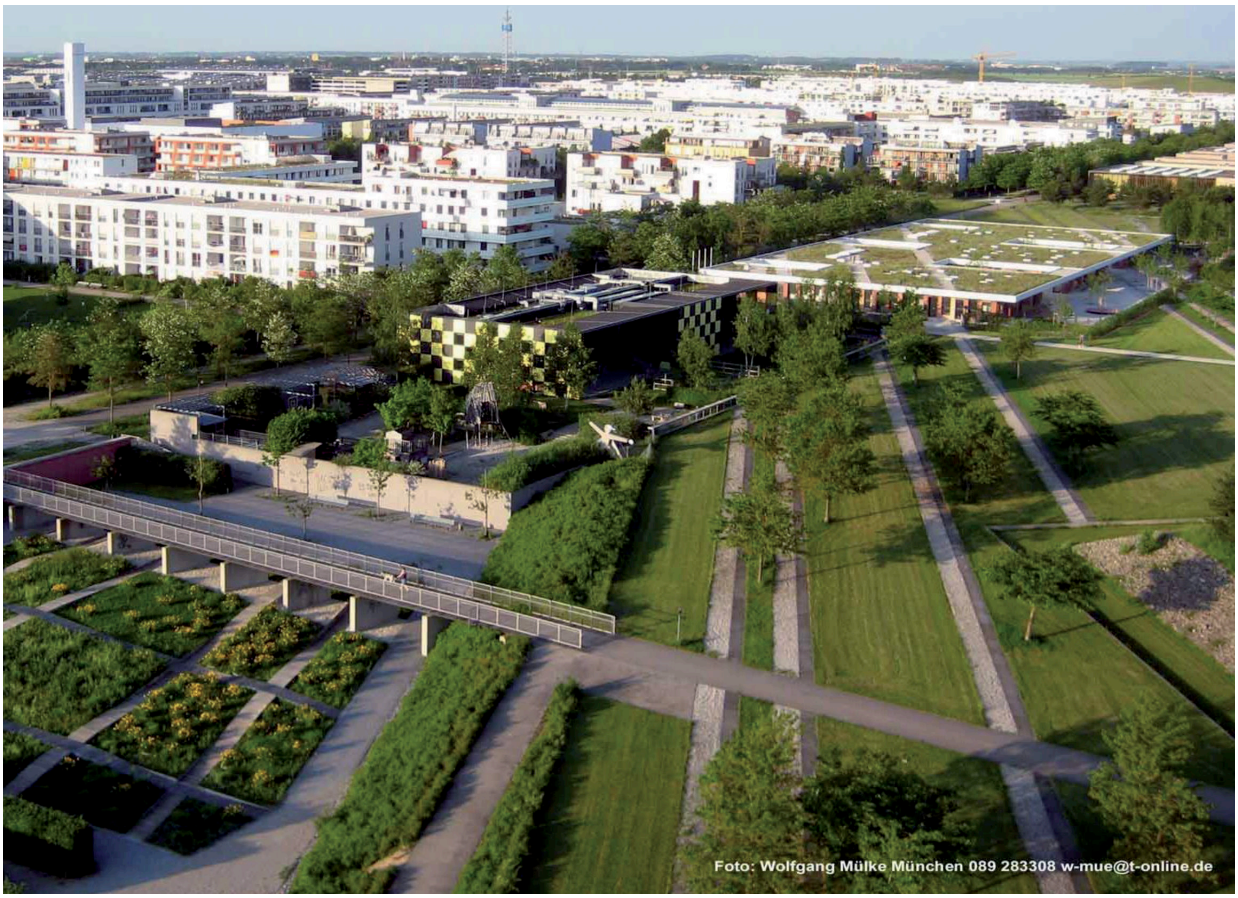
Inclusion d'un « morceau de la terre »

Il y a 197 inclusions comme celle-là, qui représentent le tour de terre, une page d'écriture du monde en A4, de la vision de la terre. Au départ, on voulait que tous les artistes, de tous les pays interviennent parce que la ville de Munich est très cosmopolite. Finalement, cela coûtait trop cher. On a donc proposé de faire des visions de photos satellites, à 70 km de haut, donnant chacune une inclusion d'un morceau de la terre, une adresse planétaire avec la longitude, la latitude. On est parti de la photo aérienne et on a travaillé après un appel d'offres avec le Centre d'Études Spatiales allemand et on a fait toute la vision de la terre, à la latitude qui était celle de Munich. On a travaillé avec des ordinateurs très puissants pour avoir la vision en volume. Et moi, je voulais que ce soit en bronze. Cela a été très complexe, mais cela souligne bien le projet.

Je m'attarde un instant sur le toit de ce bâtiment conçu par le Grand Prix d'Architecture d'Allemagne. Le toit a été fait en bandes. On parle nous ici beaucoup de toits végétalisés, c'est le début et nous, il y a 10-15 ans, on a fait cela très facilement.
Vous voyez la ville de foire, à droite, qui est quasiment finie, la ville habitée, centrale, avec les logements en cours de finition et le parc en bas. Ce qui est assez réussi dans cette affaire-là, c'est la jonction entre les villages, dont l'urbanisme est respecté, les petits bourgs agricoles ou les lotissements, et la « ville centre », la ville officielle. C'est quand même très important, très intéressant.

Enfin, vous voyez la montée pour handicapés, avec 700 000 à 800 000 m^3 recyclés. Dans l'agenda 21, l'idée était bien sûr, que l'on travaille tous les remblais sur place et, du coup, cela devient un événement.

La jonction entre la ville et le parc



Montée pour handicapés, Munich

La montée fait une douzaine d'hectares. Ce sont deux buttes qui servent à la luge côté nord où ce n'est pas planté. Côté sud, on a planté sur des remblais qui étaient transportés la nuit depuis l'ancienne ville de foire. C'est pour cela que dans les friches, il ne faut pas raisonner friches, l'une après l'autre, ce qui est souvent une attitude française ; il faut raisonner agglomération.
Dans ce sens, le rôle de l'agglomération est fondamental : parce qu'on a une vision à grande échelle. Cette vision et cette échelle servent aussi la gestion économique du projet. Là, ils démolissaient l'ancienne ville de foire et la nuit les matériaux arrivaient à la gare d'à côté, et nous on remblayait une autre chose ici. De cette façon, on évitait la taxe à la décharge et le projet gagnait de l'argent. Ainsi, ils ont eu une butte de luge avec un point de vue pour zéro euro et tout a été recyclé.
Ce qu'il est important de retenir, c'est que cette vision globale, seule une agglomération l'a. Une vision intra urbaine de centre-ville ne peut pas, n'aura jamais les moyens de souplesse et d'anticipation.

Projet de paysage et biodiversité

Au fond, il y a un monument historique qui est la tribune de l'ancien ovale, que j'ai cassée en partie basse parce que je ne suis pas trop favorable à garder les symboles de régimes qui ne me plaisent pas. Ce fut, cependant un grand débat, parce que c'était historique. Il s'agissait des anciennes tribunes nazies qui sont en grès, où les gens se tenaient debout pour regarder le spectacle des avions. Bien évidemment elles ont depuis été abandonnées et colonisées par un développement végétal rapide en biotope, qui lui, était protégé. Site protégé, monument historique, à la fois par la nature et par le bâtiment lui-même : donc, cela a généré un grand débat. Finalement, on a remblayé toute la terre pour servir de tremplin et mettre en scène ce développement de biotope qui constitue une part du paysage et qui termine maintenant la façade de l'ensemble de l'urbanisation.
Il y a une zone très intéressante, qui a été complètement construite, une zone écologique extrêmement pointue : c'est ce que l'on appelle une pelouse maigre. On a enlevé la terre végétale, on a reconstitué un milieu absolu, avec des universitaires, avec des suivis qui datent de 1927, dans la continuité de recherches qui ont été faites.
On a travaillé avec des spécialistes des vivaces, mais ce n'est pas de l'écologie que l'on veut triste : on a choisi des plantes très colorées, très vives.
Dans cet univers très écologique, on a eu à travailler avec des gens très pointus : des universitaires, des scientifiques, des gens qui intervenaient depuis 50 ou 60 ans et on a créé des choses extraordinaires qu'on a mises en culture : donc, c'est très abouti.
À un moment donné, nous étions un peu critiqués par ceux qui disaient que c'était un peu trop formel. Et c'est à ce moment qu'une petite grenouille, hyper rare en Bavière, est venue habiter là. Elle nous a en quelque sorte sauvés : on était les plus écologistes des paysagistes.

160 espèces végétales et même l'ordre des plans répond à un plan de gestion : l'ordre des sillons, des andins. Et il y a un suivi de gestion : j'y vais tous les ans pour suivre les évolutions.

Le plan d'eau

Le plan et son solarium font face à la ville. Pour réaliser le grand plan d'eau de baignade, on a creusé un bassin de 16 mètres de profondeur, ce qui permet d'avoir des températures extrêmement basses et qui respecte parfaitement l'écoulement de la nappe phréatique. On a fait le projet en dessinant la courbe de la nappe phréatique pour le concours et les bureaux d'étude qui ont vérifié ont trouvé que c'était très judicieux.

Un gigantesque ouvrage souterrain, avec des pentes d'équilibrage et une paroi en bentonite[8] font tout le tour. Nous l'avons recouvert par des gradins. L'ensemble permet à la fois de faire du patin à glace l'hiver et de se baigner l'été.

On a gardé les vieux charmes qui restaient : cela vous montre des ambiances constituées par des éléments de paysage.

La terrasse en gradin, sur le lac

[8] Argile dont la particularité est de gonfler au contact de l'eau.

Nos lacs évidemment sont extrêmement fréquentés, surtout cette année avec la canicule et les vents du Sahara. Voilà d'autres images de la terrasse qui ont été prises 10 à 12 ans après le démarrage des travaux, ce qui veut dire qu'on ne prend pas en otage par des travaux des générations complètes de gens qui viennent habiter dans des endroits pionniers. Les constructions ont démarré derrière et maintenant, c'est plein. Quant au budget initial, il a été respecté, mais il a fallu être malins : par exemple, les remblais de voiries, on les a payés avec nos graviers. C'est pour cela qu'en faisant de la balance de terre, on a fait de l'économie, on a dégagé de l'argent. L'inauguration du parc a donné lieu à une grande manifestation : 3,5 millions de visiteurs en 6 mois. Je dis cela aussi parce qu'il y a une énergie qui est déployée à la finalisation de ce type de projets et c'est absolument fantastique. Il y a tout un ensemble de facteurs qui visent à faire d'un projet une reconnaissance de la société et de l'économie.

Travaux de nivellement

> Un grand projet ne se dessine pas comme dix petits projets et ce n'est pas la somme de dix petits projets.

Dessiner « grand »

C'était donc un chantier énorme et on a « dessiné grand ». C'est pour cela que votre contournement, je préférerais que vous l'appeliez « la façade d'entrée de l'agglomération », car un contournement veut dire que c'est moche, qu'on a envie de contourner et cela se détermine par rapport au centre. Or, ne penser qu'en rapport à la centralité, c'est la mort d'une agglomération. C'est la globalité qui est importante. Faites de ce contournement une très belle façade, une corniche, qu'importe, mais surtout, faites-en quelque chose de beau et qui nous fasse rêver, pas quelque chose de contraint, de dur, parce que c'est terrible de faire un ouvrage aussi important qui soit dur et moche. Un grand projet ne se dessine pas comme dix petits projets et ce n'est pas la somme de dix petits projets.

Voilà. Pour conclure, je voudrais dire que le paysage, cela vaut le coup, cela donne quand même des choses extrêmement agréables.
Je vous remercie.

Pierre Bourguignon : Merci beaucoup Gilles Vexlard.
Nous vous avions dit dans nos ouvertures que de toute façon, c'était de l'apport et de l'échange et que c'était aussi pour continuer le travail. Donc on ne va pas faire une synthèse. Ce qui serait intéressant, c'est d'entendre les réactions. S'il y a des questions, des envies rentrées, c'est le moment. Mais avant je me permets pour ma part de poser deux questions. Je me demande d'une part comment on gère la surveillance et l'éclairage et d'autre part comment on entretient tout cela.

Gilles Vexlard : Le parc reste ouvert et pour l'éclairage, j'ai refusé que sur la butte, on ait de l'éclairage, afin que l'on puisse voir les étoiles et les Alpes la nuit. Les gens qui ont peur, ils n'y vont pas. J'ai refusé les fourreaux parce que c'était la porte ouverte à plein d'idées de tout le monde, y compris d'une artiste qui voulait faire une grosse éolienne financée en plus par les marchands d'éoliennes, au motif qu'elle pensait que la butte était un bon socle à l'éolienne. Et la commissaire, originaire de l'ex Allemagne de l'Est, imposait cette artiste. Il y a donc eu un grand débat dans la ville de Munich, sur ce sujet-là et au cours d'une grande séance plénière il y a eu confrontation brutale. Les gens ont dit qu'ils refusaient cette éolienne, position qui était aussi la mienne, évidemment car je trouvais que c'était ringard et qu'en plus, la position était très mauvaise : elle écrasait tout le parc et toute la ville.
Et il faut savoir que sur ce projet, il y a un « copyright », ce qu'on n'a jamais nulle part en France. On ne peut le modifier qu'avec mon accord, parce qu'il y a eu concours, ce qui est rare en paysage. Donc, au final, j'ai dit que je ne voulais pas d'éclairage à cet endroit. Il y en a ailleurs.
S'agissant de la gestion, je dis que le grand ne coûte pas cher parce qu'il y a les moyens de gestion. Il faut revenir à des choses simples. Un agriculteur, aujourd'hui, sait gérer 400 hectares, qui plus est avec les engins que l'on a. Avec des surfaces de 40 ha à tondre, à couper, il faut faire le dossier de gestion du projet, la taille des arbres, comment on les remonte, pourquoi, etc. Donc, il y a un cahier, l'entreprise y répond et on a le coût parmi les plus faibles d'Allemagne parce que la grande échelle se gère avec des moyens de grande échelle. Il y a des zones qu'on ne coupe pas ou qu'on ne coupe qu'une fois sur deux. Par exemple, les pelouses maigres de biodiversité ne sont tondues que passée la floraison, cela amenuise donc le coût. Par contre, les zones de proximités sont tondues régulièrement, parce que les gens n'aiment pas du tout aller s'asseoir dans des chardons, même si c'est très écologique. Et ceux qui ont acheté un appartement qui coûte très cher veulent bien voir les fleurs depuis les fenêtres, mais ne veulent pas, dans leur pratique quotidienne, notamment pour leurs enfants, un espace non entretenu, ce qui est logique. Donc, nous avons fait un plan de phasage, avec des zones limitées, avec des cotes, qui est très précis. Sur cette base, l'entreprise met ses moyens en face et on a au final des coûts de gestion très faibles, eu égard à la fréquentation.
Quand on voit grand, cela ne coûte pas cher : le rendement qualité/prix est optimal, parce que les bons moyens sont utilisés.

Françoise Guillotin : Votre présentation m'a beaucoup intéressée. Mais on est sur des espaces, extrêmement importants, dans tout ce que vous nous avez montré. Par rapport au concept que vous avez développé, avez-vous des expérimentations sur des espaces plus modestes ? Pouvez-vous appliquer les règles qui sont les vôtres dans de très grands espaces sur des espaces beaucoup plus contraints en dimension ?

Gilles Vexlard : Oui et c'est pour cela que j'ai montré le petit jardin à La Villette qui est tout petit : il fait 1500 m^2. C'est le plus petit projet qu'on ait fait.
Je dirai que le paysage n'a pas d'échelle. Quand je suis avec les étudiants, je leur définis ce qu'est un paysagiste, car le paysage, c'est un peu un fourre-tout : on ne sait ni le début, ni la fin, ni le milieu. Le paysagiste, c'est quelqu'un qui dirige, parce qu'il y a une direction, une application, une manière de faire la transformation. C'est obligatoirement quelqu'un qui transforme. Ce n'est pas qu'un observateur, qu'un photographe, qu'un penseur, mais c'est quelqu'un qui agit sur la transformation d'un morceau de terre sous le ciel.
Et la question n'est pas que ce morceau de terre soit petit ou grand. Le paysagiste le transforme et il sait comment faire. C'est pour cela que je dis qu'il dirige.

Et pourquoi je dis « sous le ciel » ? Parce que le paysage, à la différence de l'architecture réagit obligatoirement, directement, avec les événements dits naturels et avec le temps : on n'y peut rien. Par exemple, la pluie nous fait du bien parce que sans elle, cela ne pousse pas. Quand on est sur de la moraine très filtrante, normalement c'est sec. Mais il tombe 870 mm, donc, c'est toujours vert. Si on n'a pas ces 870 mm — mettons qu'on passe à 500 comme à Colmar — c'est la toundra, c'est très sec.
On voit donc très bien que le paysage qui est fabriqué réagit directement à cette condition tout à fait particulière.
Il en est de même pour la pente. C'est-à-dire que la pente, avec les écoulements, les cultures, fait que du coup, en bas, dans les vallées, on est en zone inondable. Est-ce qu'on va changer au nom de l'agriculture ? Est-ce que le système de végétalisation français a des chances de trouver des applications ? Il y a des tentatives dans la plaine de Munich. C'est-à-dire que la communauté d'agglomération paie des agriculteurs, fait des bandes boisées, etc. C'est pour cela que je crois que l'agglomération est le bon niveau : c'est la seule manière que l'on a de voir petit et grand simultanément.

Et je reviens à cette simultanéité. Par exemple, la gare, qui est un service, n'a aucune espèce d'importance pour le paysage. Au plan architectural, on sait faire une gare. Il n'y a aucun problème ; on ne va pas réinventer la gare. Mais sa position, ce qu'elle peut enclencher, comment le terrain l'accueille, c'est primordial.
Quand j'ai commencé à être paysagiste-conseil de l'État, le directeur de la DDE de l'époque m'a dit : « Vous allez m'arranger mon boulevard » : le boulevard à Lille que la DDE était en train de faire. Et j'ai répondu : « Non, je vais voir si le paysage lillois accueille votre boulevard favorablement ». Avec ses services, on a regardé les contraintes qu'il y avait et aussi les erreurs incroyables qu'ils faisaient. Ils voulaient en effet montrer qu'ils faisaient du boulevard en œuvrant pour la variété du boulevard. Et ils avaient fait appel à une multitude de plasticiens, de paysagistes qui sur chaque endroit, parce qu'on leur avait demandé de faire quelque chose, faisaient « un truc », pour respecter le contrat et être payés. Ils disaient à chacun : « tu n'as pas une idée ? », et du coup, l'idée, obligatoirement était mauvaise. C'est typiquement l'endroit où on n'a pas besoin d'idées puisqu'on a juste besoin de bien travailler les relations, les coordonner.
On a sauvé l'entrée de Lille parce qu'il y avait la proposition d'un grand totem à plusieurs niveaux, qui montrait les différents niveaux d'autoroutes. J'ai dit : « du calme, on ne va rien faire ». En plus, il y avait la pyramide de Jacques Sgard, qui est un très bon paysagiste urbaniste. Et j'ai dit : « vous n'avez pas vu que quelqu'un a fait quelque chose de très bien, et vous allez l'abîmer ? » Mais ils n'avaient pas vu que quelqu'un avait travaillé avant, car c'était tellement simple qu'ils disaient : « mais ça ne se voit pas. » Et justement, c'est parce que cela ne se voit pas que c'est élégant.

Cela montre qu'on a une certaine liberté et qu'en même temps l'échelle d'agglomération est la bonne échelle pour le paysage. Parce que l'agglomération n'est pas le nez sur l'événement : elle pose la vision globale. J'ai appris cela aussi en Allemagne où on fait toujours référence à la vision globale.
Et à mon sens, il n'y a pas de petits projets, il n'y a pas de grands projets. Il n'y a que la bonne définition du projet, au bon endroit.
Par contre, un petit projet ne se dessine pas comme un grand projet. Et souvent, la grande souffrance que l'on a, c'est l'addition.
Je trouve qu'en France, il y a une souffrance du dessin.

Pierre Bourguignon : À vous écouter, moi, je voudrais retenir le rapport entre le grand et le petit. Et vous avez souvent parlé, dans ce que vous avez présenté, du temps. Il y a une chose sur laquelle vous avez beaucoup insisté, c'est que ce que l'on fait a du sens parce que cela doit être fait, mais n'a de sens que parce que ceux pour lesquels on le fait l'utiliseront. Donc là, c'est plus que de l'intégration, c'est plus que de l'écologie, c'est bien le fait que de toute façon, le développement urbain, c'est pour l'humain.
Et ce sont ces choses-là qu'il faudrait que l'on puisse approfondir, mais dans un temps où on est toujours pour les uns et les autres dans l'avancée, sur les interfaces. C'est-à-dire que finalement, c'est une autre manière de se dire que quand on travaille sur le développement urbain, on est sans cesse sur la dimension de travail qui va d'une manière ou d'une autre améliorer des éléments de la qualité de l'usage que vont en faire les habitants.
Et en plus, si c'est utilisable par tous c'est encore plus réussi, car à ce moment-là, on est bien dans la dimension de la société et du service.

Gilles Vexlard : Je suis complètement d'accord. C'est pour cela que j'ai voulu montrer le travail du terrain qui fait qu'on ne triche pas, on est obligé de dessiner les courbes de niveau ; on ne dit pas « j'ai des idées ».
On a besoin de ce travail de fond qui, bien sûr, donne des formes, donne un nouvel esthétisme, une nouvelle approche. Donc, on a besoin du projet : c'est cela le vrai projet.
Évidemment, comme c'est un peu l'inconnu, d'une manière générale, les gens ont peur du projet. Et en plus, ce n'est pas vendeur, surtout à une époque de communication dans laquelle l'immédiateté est tellement devenue obligatoire. On « fait ses courses », on n'est plus dans la projection, ni mentale, ni sociale, ni efficace. Quand on démarre un projet, on n'est pas bon parce qu'on a du mal à être compris.
Si par exemple, vous arrivez avec un plan de nivellement remarquable, vous êtes à côté de la plaque, parce que les gens ne savent plus lire un plan. On veut aller vite et c'est pour cela qu'on fait de la communication, de la promotion par des images. Quand on me dit : « Montrez-moi vos images », je réponds que je suis incapable de montrer des images, que mon projet n'est même pas encore élaboré, qu'on est en train de le sortir, de l'extirper, de lui donner du sens.

Je vais vous citer un exemple. On a travaillé à Vaulx-en-Velin, sur le quartier Ecoin-sous-la-Combe, un gros quartier de plusieurs milliers de logements. Nous, on interroge le terrain et ce qui nous intéresse, c'est le potentiel actif du terrain, c'est-à-dire en quoi il est actif et va donner du futur, pas comme il est, mais comme il est pour l'usage futur. On a utilisé quasiment tout le budget à remettre les immeubles de plain-pied. Vous arrivez dans un concours pour présenter vos propositions à l'oral et vous dites : « On va mettre tout cela de plain-pied. » Les gens disent : « Mais cela coûte combien et à quoi cela sert-il ? » Je réponds que c'est la seule façon de commencer à avoir un discours social et urbain, que c'est le début. On va faire des rues, des places, des squares, des parcs, des jardins… tout, de plain-pied. Les personnes âgées, les jeunes, les voyous, les enfants, les immigrés… seront tous au même niveau. Parce que si on regarde une cage d'escalier dans un quartier sensible, on a beau faire des dizaines de garde-corps de toutes les couleurs, avec trois marches, un plan incliné pour sortir les poubelles, on a obligatoirement un espace dédié à un franchissement, un contrôle. Si on enlève cela, on n'a plus ce côté hall, donc, c'est fluide. Et plus on est fluide, moins on a d'agressivité, moins on a de sectorisations, moins on a de rassemblements dans la cage d'escalier.

On a travaillé sur pas mal de grands ensembles : au début, les gens disent : « Attendez, cela coûte de l'argent. » Oui, mais on a refait les réseaux à neuf, on a redistribué, on a enlevé les passages souterrains, on a enlevé les trémies d'escaliers, on a donné des adresses, on a donné de la fluidité…

C'est très difficile à vendre, au début car cela ne stimule pas. Les gens viennent au cinéma en quelque sorte, quand ils sont dans un jury. Heureusement qu'on avait le maire de Vaulx-en-Velin qui est quelqu'un de remarquable au niveau conscience humaine et sollicitation, et qui a dit clairement : « Je ne comprends pas tout, mais j'y crois parce que cela répond bien à des questions que j'ai eues. » Et il a dit : « On y va ! » On a alors eu un grand débat conflictuel avec les gens de l'urbanisme qui disaient : « Attendez, on ne fait pas la ville avec du terrain. » J'ai répondu : « On ne fait pas la ville, on y contribue. »
Ce que je veux dire par là, c'est qu'il faut avoir conscience que le terrain est d'abord à examiner, à travailler, à être remis dans une grande portée internationale, parce que le problème des régions et le problème des villes, on le trouve en Hollande, en Allemagne ; on ne le trouve pas que chez nous. Et cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des particularités quand on travaille le terrain, au contraire. C'est pour cela que j'ai voulu noter la petite pointe du Moyen-Âge, que j'ai voulu la mettre dans mon projet. Quand l'autre jour, les gens m'ont dit : « tu en fais trop », j'ai répondu : « Non, cette trace de l'histoire, moi, elle m'importe. Savoir qu'avant, au Moyen-Âge, il y avait un petit chemin qui était le chemin du cobalt, qui venait de je ne sais où et qui passait sur le pont de l'Isar… » J'ai gardé le petit chemin ; personne ne le sait, les gens qui habitent là-bas ne le savent pas. Sauf qu'aujourd'hui, une association qui s'est constituée pour le parc m'envoie son bulletin, me reçoit. Et l'autre jour, ils m'ont fait ouvrir le Centre Culturel. Ils avaient fait un montage photo sur le parc, avec des vues d'avion, etc., animé par des historiens, des géographes, des artistes, des citoyens. Cela veut dire que même si cela ne paraît pas, on nourrit aussi la réalité de notre vie. Des gens qui habitent là disent : « Il y eut ceci, il y a eu cela, on vient de quelque part et on va ailleurs. » Et c'est quand même remarquable : il y a l'épaisseur de la simplicité.
En fait, l'idée d'un projet, c'est comme les énormes structures : il faut enlever le plus possible. Nous, c'est notre manière de travailler. Un bon ingénieur structure, enlève de la matière. Un mauvais en rajoute. Un bon ingénieur enlève jusqu'à ce qu'il ait le profil d'équilibre parfait. Eh bien, dans un projet, il faut enlever, enlever, toujours enlever.
Et à la fin, effectivement, les gens disent : « Mais à quoi cela sert-il ? » Parce qu'il n'y a plus de programme, il n'y a plus de signes. Et pourtant, cela fonctionne. C'est pour cela que le petit et le grand sont indissociables. Il n'y a pas d'échelles, en fait, il n'y a pas de grande et de petite échelles, il y a l'échelle des problèmes que l'on se propose de traiter.

Pierre Bourguignon : Moi, je vous propose d'arrêter là. Dans notre temps de travail, Gilles Vexlard, vous avez donné, non pas une synthèse, mais un bon moment d'ouverture de la réflexion pour continuer. Merci à vous.
Alors, comme d'habitude, tout ce qui a été dit va être retranscrit. Ce sera donc un instrument de travail pour les uns et pour les autres.
Merci beaucoup à vous tous pour votre participation.

Rencontre(s)

 # 1 > 7 octobre 2010
> Retours d'expériences de 4 agences d'urbanisme

 # 2 > 7 avril 2011
> La démarche de l'interscot

 # 3 > 16 juin 2011
> État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie

 # 4 > 6 octobre 2011
> La mobilité des habitants des espaces périurbains

 # 5 > 23 février 2012
> Perspectives d'évolutions démographiques du bassin de vie de Rouen

 # 6 > 12 septembre 2012
> Le mode d'usage de l'espace
Les pratiques et les coûts de l'aménagement

 # 7 > 25 octobre 2012
> Le référentiel logistique et « l'Axe Seine »

 # 8 > 7 mars 2013
> Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie

 # 9 > 4 juillet 2013
> Les lieux de l'intermodalité : de la mobilité quotidienne aux déplacements spécifiques à toutes les échelles

 # 10 > 25 septembre 2013
> Diversité du tissu économique et dynamiques de la métropolisation

agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe – CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 – Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org

ETU_68