

# Ouvrages et paysages: une histoire commune

Autor(en): **Quincerot, Richard / Wenger, Fred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78834>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Ouvrages et paysages : une histoire commune

Par Richard  
Quincerot, *Permis de  
Construire*, et Fred  
Wenger, *Urbaplan*

Les ouvrages d'art ont mauvaise réputation auprès des protecteurs de la nature. Pourtant, dans l'histoire, infrastructures de transport et paysages ont longtemps été indissociables. L'opposition de groupes sociaux aux projets de transport semble être un fait relativement récent, à situer à l'horizon des relations générales que nos sociétés entretiennent avec l'espace.

## La route et le paysage

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la création, en France, du corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées lançait un ambitieux programme d'équipements routiers à buts militaires et civils, s'inscrivant dans un projet d'unification du pays et d'extension du pouvoir royal jusque dans les provinces les plus reculées. Il n'existait alors pas de carte : pour concevoir les routes, les ingénieurs durent d'abord dresser un inventaire des sites en les dessinant, accumulant une impressionnante collection de vues perspectives. Par le biais du dessin, le projet routier a suscité la transformation des pays en paysages, dans un mouvement général d'appropriation du territoire qui s'est concrétisé par la construction d'innombrables ouvrages. Cette solidarité de base entre ouvrages et paysages se retrouve dans la peinture, qui multiplie alors les images de paysages sublimes comme la montagne, dont l'immensité est rendue sensible par la présence d'une route, d'un pont, d'une mesure. Aussi « sauvage » soit-il, il n'y a pas de « paysage naturel » ; pour qu'un site soit vu, il faut des routes y conduisant ses spectateurs, des points de vue disposant aux plaisirs de la contemplation, des « Ponts du Diable » donnant la mesure vertigineuse des précipices.

## La disparition du territoire

Dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le dessin disparaît de l'enseignement de l'École des Ponts

et Chaussées, et les vues de paysages des projets routiers. Les cartographes établissant des cartes scientifiques des territoires, il n'était plus nécessaire de les dessiner et les ingénieurs ont reporté leur attention sur la conception des ouvrages, considérés isolément.

Cet effacement du paysage trouve aujourd'hui un aboutissement extrême avec le développement de ces réseaux de transport quasi immatériels que sont les télécommunications. Comme l'a montré Paul Virilio<sup>1</sup>, les liaisons en temps réel disqualifient le territoire concret comme corps, étendue et durée : les mots et les images circulent quasi instantanément sur une « cyber-planète » dématérialisée où la présence, la singularité des lieux, la rencontre physique sont devenues tout simplement inutiles. Lorsque vous « surfez » sur *Internet*, il n'y a plus qu'un « paysage », l'écran de l'ordinateur.

Ce n'est pas un hasard si les concepteurs de lignes routières ou ferroviaires cherchent aujourd'hui à renouer avec une approche sensible des paysages. La menace angoissante d'une dématérialisation de l'espace, d'une « fin du monde » concret, d'une mise au chômage des pays, suscite des revendications sociales toujours plus fortes pour préserver ou rétablir un ancrage territorial, un droit à vivre quelque part. Comme le suggère Françoise Choay<sup>2</sup>, la défense du patrimoine est une forme de cette revendication. La résistance aux projets de transport en est une autre : la vitesse étant l'ennemi, l'autoroute ou la voie TGV sont facilement

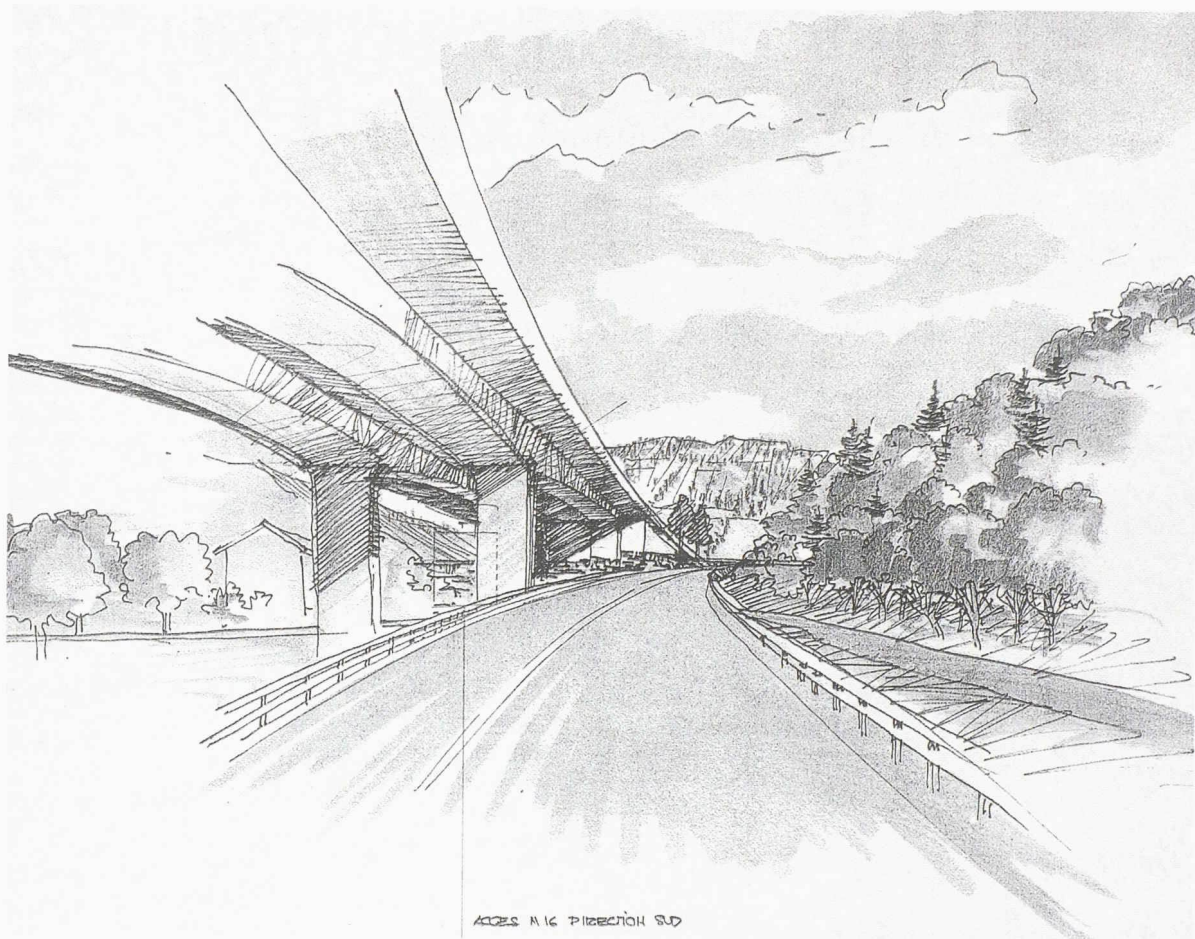
identifiées comme les boucs émissaires d'une désastreuse perte de repères.

C'est vraisemblablement à ce type d'angoisse que la mission d'« ouvragiste » se trouve confrontée. À défaut d'y répondre, nous nous efforçons de mettre les projets de lignes du côté des défenseurs du local : en affirmant que les ouvrages peuvent servir à construire le paysage, et non à l'effacer, et en tâchant de surmonter les craintes légitimes que fait naître la vitesse, par le moyen le plus direct et le plus matériel que nous ayons à notre disposition, le dessin.

<sup>1</sup> PAUL VIRILIO : « La vitesse de libération », Gallilée, Paris, 1995. Voir aussi l'interview « Paul Virilio entre en résistance contre la vitesse », *Journal de Genève et Gazette de Lausanne*, 7-8 octobre 1995

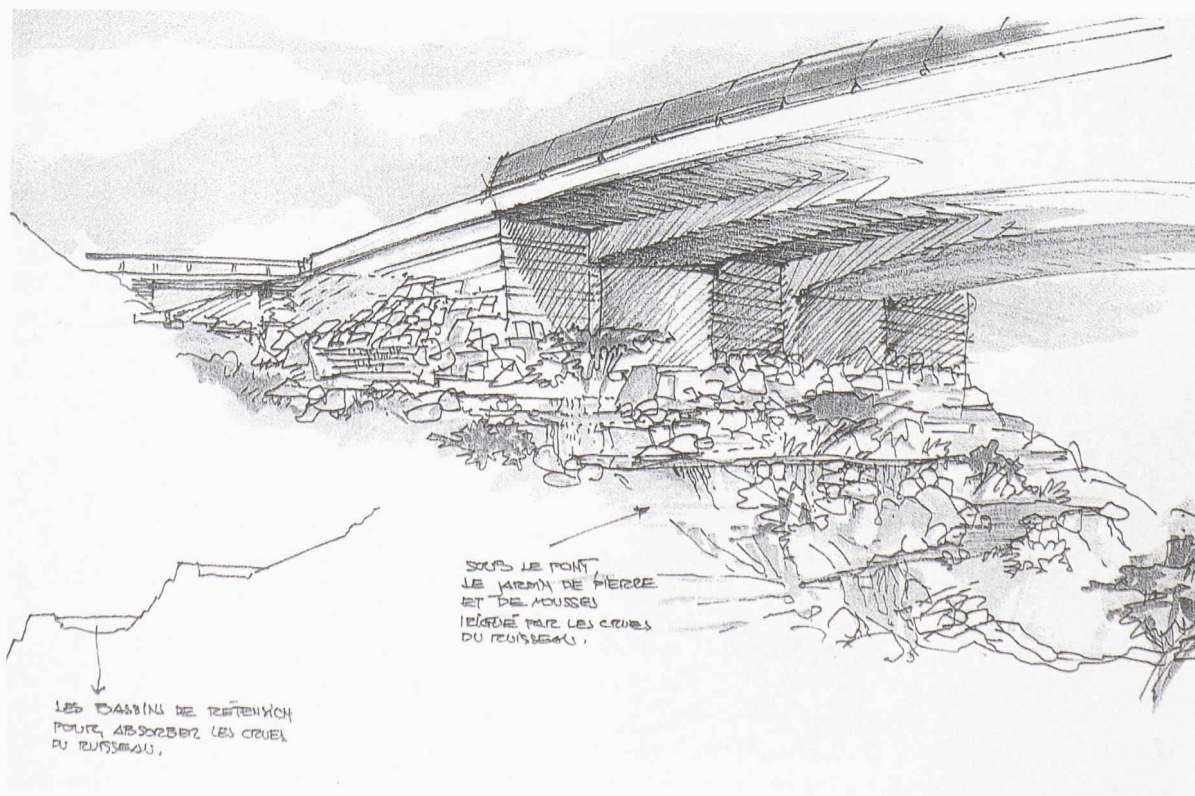
<sup>2</sup> FRANÇOISE CHOAY, interview par Thierry Paquot, supplément à *Urbanisme* N°5, décembre 1994, pp. 2-7





ACCES N16 DIRECTION SUD

Viaduc / Moutier Nord-N16 / Dessin R. Giger, URBAPLAN



Coulée du viaduc / Moutier Nord-N16 / Dessin R. Giger, URBAPLAN