Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 122 (1996)
Heft: 7

Artikel: Ouvrages et paysages: une histoire commune
Autor: Quincerot, Richard / Wenger, Fred
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78834

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 XVIIIe 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 masure. 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 XIXe siècle, le dessin disparaît de l'enseignement de l'Ecole 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[1], 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.

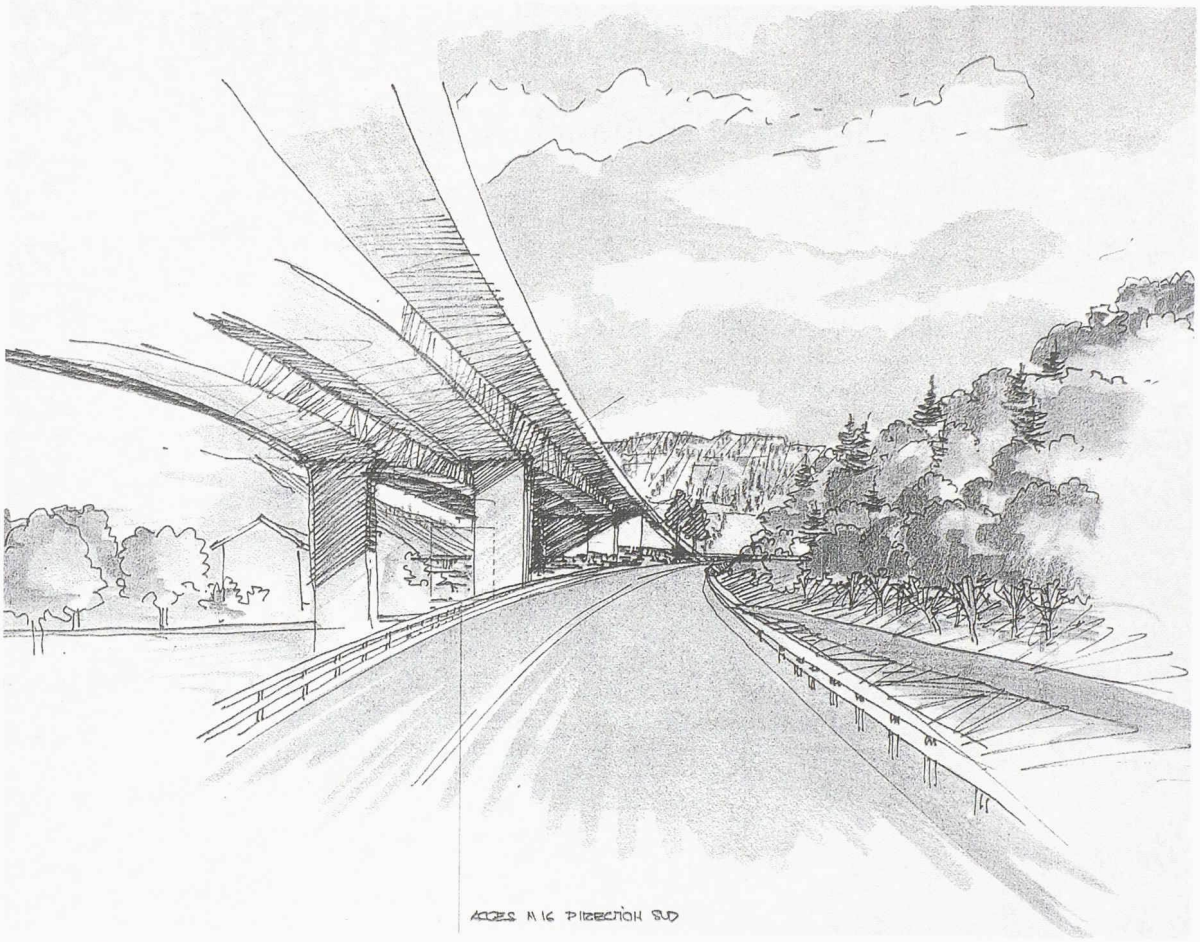
Ce n'est pas un hasard si les concepteurs de lignes routières ou ferroviaires cherchent aujourd'hui à renouer avec une approche sensible des paysages. La menace angoissante d'une dématérialisation de l'espace, d'une « fin du monde » concret, d'une mise au chômage des pays, suscite des revendications sociales toujours plus fortes pour préserver ou rétablir un ancrage territorial, un droit à vivre quelque part. Comme le suggère Françoise Choay[2], 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. A 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.

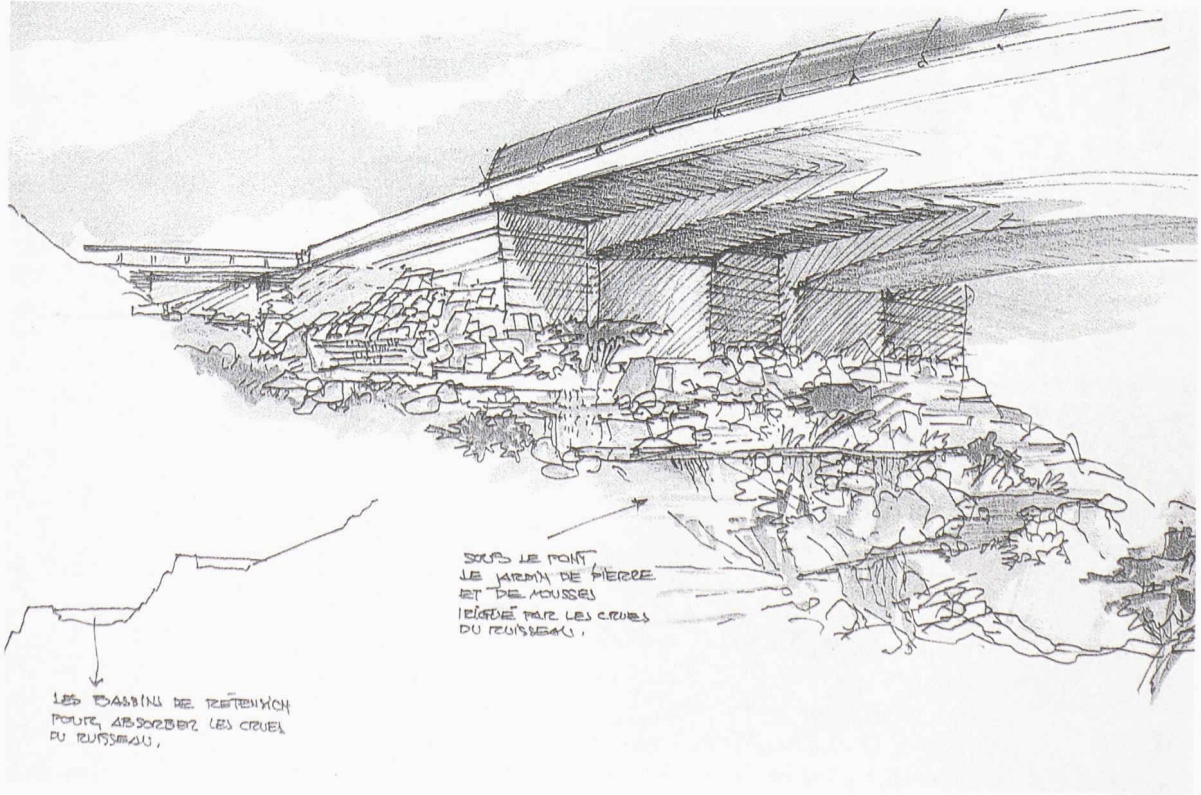
---

[1] 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

[2] Françoise Choay, interview par Thierry Paquot, supplément à *Urbanisme* N°5, décembre 1994, pp. 2-7



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



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