

le moniteur architecture

l'ama

Collège à Péronne
Pierre Bernard
et Didier Debarge
architectes

n° 101 octobre 1999

actualités collège à Péronne – bureaux et logements à Bregenz
nouvelles salles et deuxième entrée au Louvre – musée à Corte
entretien Michel Desvigne : le paysage, nature intermédiaire
référence Jean Tschumi et le bâtiment Nestlé de Vevey

détails les façades actives

produits la climatisation

informatique reprographie : les photocopieurs

spécial tertiaire

ISSN 0998-1194

M 2754 - 101 - 75,00 F



Michel Desvigne

le paysage, nature intermédiaire

Depuis quelques années, le paysagiste Michel Desvigne développe une réflexion et une pratique originales à l'échelle du territoire, notamment sur les espaces périurbains fortement marqués par les infrastructures, comme les sites des gares du TGV Méditerranée ou la péninsule de Greenwich à Londres. Après avoir travaillé sur de nombreux projets avec des architectes comme Renzo Piano, Jean Nouvel ou Norman Foster et réalisé au sein de l'agence Desvigne & Dalnoky un grand nombre de parcs et d'espaces publics, il enseigne à Harvard où il peut confronter son expérience européenne à la lecture du paysage américain.

Ci-dessus, vue du parc du Lez à Montpellier. Les plantations donnent au parc l'aspect d'un boisement naturel.

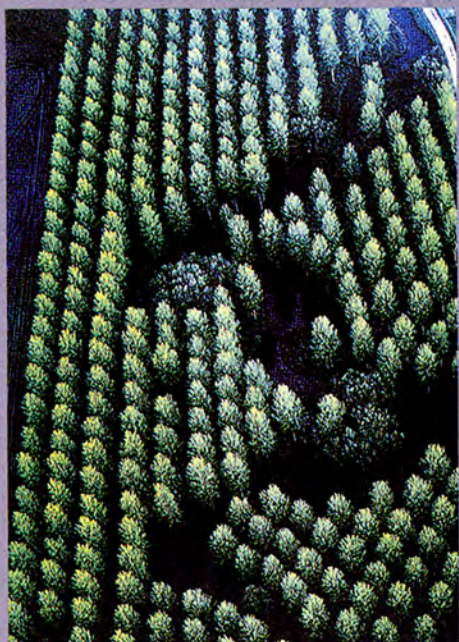


AMC. Vous aménagez à Londres un parc au bord de la Tamise sur une immense friche industrielle qui accueille le dôme du Millénaire construit par Richard Rogers, et qui sera plus tard transformée en quartier résidentiel. Quel est le sens de ce projet, qui s'apparente à la reconstitution d'une sorte de paysage naturel primitif?

MICHEL DESVIGNE. La péninsule de Greenwich est en fait un méandre de la Tamise dont le sol était tellement pollué par les installations industrielles qu'il a fallu le décontaminer sur deux mètres de profondeur. Une opération « table rase » a donc été nécessaire. Cette opération, inhabituelle et déconcertante en milieu urbain, nous a dissuadé de recourir à des réflexes néo-archéologiques : tenter de reconstituer sur un terrain sain des traces historiques désormais disparues paraissait absurde. D'autre part, nous refusions de dessiner les figures stéréotypées d'un parc – amphithéâtres, bassins, jardins thématiques et monuments divers – que la commande semblait induire, en suivant des plans de développement urbain dont la réalisation restait hypothétique. Repoussant toute considération de formes, notre travail s'est alors attaché à la matière. Il fallait inventer une texture qui donne des qualités à ce terrain vague, qui puisse le rendre habitable, c'est à dire qui protège du vent, qui cadre les vues, qui oriente... Une texture à laquelle on puisse s'adosser mais qui échappe à toute composition pour ne pas rendre définitifs les tracés provisoires liés à l'exposition du Millénaire.

A partir de paysages-témoins comparables, dont la situation géomorphologique et l'échelle étaient similaires, nous avons alors proposé une stratégie d'envahissement par le végétal, la constitution d'une sorte de forêt alluviale. Celle-ci se développe selon une grille régulière couvrant toute la péninsule, dont la trame permet de s'affranchir des installations de l'exposition comme des servitudes futures. Cette forêt présentera deux états successifs : dans un premier temps, il s'agit d'une strate homogène, très dense, constituée de 12 000 arbres de petit développement, – essentiellement des charmes – dans laquelle sont « sculptés » les espaces nécessaires au Millénaire ; plus tard, superposés à ce socle, selon la même grille, des arbres à grand développement – bouleaux, saules, aulnes, chênes... – constitueront le boisement futur des éventuels quartiers d'habitat. Ces boisements matures seront à leur tour sculptés selon les pratiques forestières, en fonction de nécessités urbaines impossibles à anticiper.

Le caractère exceptionnel de ce projet nous a permis de développer ce que j'appelle une « nature intermédiaire » : un milieu vivant à l'échelle géographique, qui qualifie un territoire avec lequel il faudra composer plus tard, pour construire une ville dont la préfiguration apparaît prématurée. Cela peut s'apparenter à la reconstitution d'un paysage naturel, mais c'est une démarche qui relève bien du projet : nous mettons en place des processus dont les conditions sont explicitement artificielles. Nous jouons avec une architecture qui relève de la texture et des variations de densité plutôt que de la composition de volumes, ce qui confère à ce paysage une « naturalité » étrangère à nos modèles culturels, jardinés ou urbains.



1



2

La forêt primitive

La péninsule de Greenwich à Londres.

L'ancienne friche industrielle de Greenwich est plantée d'une sorte de forêt alluviale qui se développe selon une grille régulière couvrant l'ensemble de la surface. Des clairières accueillent les espaces nécessaires aux expositions qui célèbreront le passage au nouveau millénaire durant toute l'année 2000.

1- Image de référence.

2- Vue aérienne du site de méandre avec, en construction, le dôme conçu par Richard Rogers.



3

3- Etats successifs dans le temps. Une première strate de charmes est plantée très densément, constituant une nappe homogène, ouverte par les clairières. Des arbres à grand développement sont plantés dans les clairières en constituant une deuxième strate. Un paysage forestier apparaît progressivement. Un mode de gestion par dé-densification est proposé, lié aux usages et aux projets d'urbanisation à venir.

4 et 5- Vues des plantations montrant leur étage horizontal et leur trame régulière.



4



5

Maîtrise d'ouvrage:
English Partnership.
Maîtrise d'œuvre:
W.S. Atkins, mandataire;
Richard Rogers
& Partners, architectes;
Desvigne & Dalnoky,
paysagistes; Bernard Ede,
paysagiste.
Budget paysage:
110 millions de francs.
Superficie parc:
20 hectares.

La gestion des eaux pluviales

Traitement des délaissés urbains de l'aire métropolitaine de Boston.

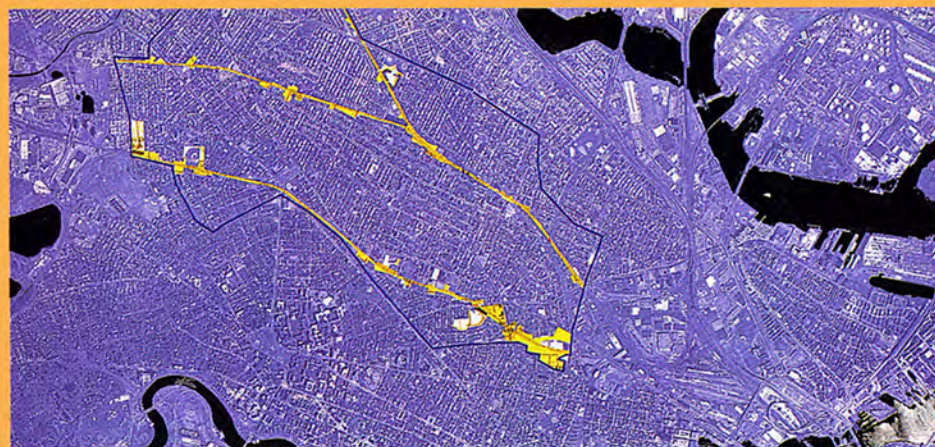
Le projet vise à constituer un paysage végétal en reconsidérant la collecte des eaux pluviales.

1- Repérage des terrains en friche autour des implantations industrielles, ferroviaires et autoroutières.



1

2- A l'intérieur d'un périmètre correspondant à un bassin de collecte des eaux pluviales (délimité par la ligne bleue), les abords des voies ferrées et les terrains en friche sont utilisés pour creuser des fossés et des réservoirs.



2

3- Photo et coupe sur une voie ferrée et ses abords.



empty ware house | railroad corridor | vacant lot | street

3

4- Coupe sur l'aménagement proposé: des canaux sont creusés de part et d'autre des voies, des promenades et des pistes cyclables sont installés en balcon, des plantations de saules et de peupliers signalent la présence de l'eau.



bicycle paths & willows | active railroad corridor | poplar and willow «sponge» retention pond | street

4

Travaux avec les étudiants de la Graduate School of Design, Harvard University (dessins de Jake Cormier).

Peut-on qualifier le projet de Greenwich comme une tentative de traitement « écologique » du territoire ?

Je consacre aujourd'hui beaucoup de temps à l'enseignement et à la recherche à Harvard. Je rencontre des professionnels et des étudiants qui ont une pratique et une culture très différente de la nôtre par rapport à l'écologie, plus technicienne et moins idéologique. L'écologie est considérée avant tout comme une technique de mise en place d'un milieu vivant sur un terrain donné, dont l'évolution dans le temps est maîtrisée. Cette conception fait qu'il y a une appréhension de la nature très différente de la nôtre, qui n'est pas non plus la conception germanique de la nature romantique. Aux Etats-Unis, on est toujours surpris de voir en pleine ville des bois, des prairies, des marais. Ce sont des paysages artificiels, mais traités avec une sorte de rusticité inconnue chez les paysagistes européens. Cette esthétique du paysage américain, fondée par un paysagiste comme Frederick Law Olmsted, date du XIX^e siècle. Elle est très différente de celle des jardins pittoresques ou même des jardins paysagers. Elle ne recourt ni à la reconstitution de tableaux, ni à l'élaboration de dispositifs ornementaux, mais procède de la volonté, prédéterminée esthétiquement, de mettre en place d'authentiques milieux vivants. Malheureusement, la production des paysagistes contemporains américains est aujourd'hui étrangère à cette culture, car, essentiellement pour des raisons de marketing, ils sont conduits à surdessiner leurs projets jusqu'à la caricature.

Avec les étudiants d'Harvard, nous travaillons sur les délaissés urbains de Boston, ces terrains abandonnés autour des infrastructures autoroutières, ferroviaires et industrielles. Nous avons cartographié ces terrains qui n'appartiennent à aucune typologie géographique officielle et on s'est aperçu qu'ils représentaient près de 25% du territoire urbanisé. En Europe, on essaierait de structurer ces vides en leur superposant un ordre, une trame, des alignements. Les projets que nous avons développés tendent au contraire à élaborer une nouvelle géographie de la ville avec des moyens pragmatiques et modestes: scarifier le sol, organiser sa décontamination sur place, lui redonner une fertilité, y détourner les eaux d'orages, proposer un mode d'entretien et de gestion sur la longue durée. Ces pratiques permettent progressivement à une végétation puissante de s'installer parmi les terrains abandonnés. Cette forme de nature définit un paysage qui s'immisce dans la ville à une échelle géographique. La forme de ce paysage parasite, déconcertante, relève plus du processus que d'une quelconque composition.

L'importance donnée à l'aspect technique n'induit-elle pas en partie le projet esthétique ?

Ce n'est pas une écologie protectionniste mais bien une écologie de projet, un outil de fabrication du territoire. Cette approche peut paraître techniciste, mais elle est enracinée dans la culture paysagère du XIX^e siècle. Il s'agit en tout cas d'une esthétique de la transformation: le paysage, produit de pratiques, se transforme et le paysagiste propose et organise les processus de cette transformation. Mais il est vrai que l'emploi de tels procédés tend à définir un paysage marqué par une certaine « naturalité » – les bois, les prairies, les marais dont nous parlions. En France, on pense améliorer la lisibilité et le fonctionnement des lieux suburbains en leur superposant un ordre. Ainsi, les alignements d'arbres se substitueraient à une architecture défaillante, les mails seraient un palliatif aux défauts d'alignement des façades.

La légitimité historique de telles pratiques (qu'outre Atlantique on qualifie d'« à la française ») n'est pas évidente. Tout se passe comme si les modèles classiques et surtout haussmanniens, étaient nos seuls recours face à la

Traitement des délaissés urbains de Boston. A l'échelle d'un quartier, les nouvelles plantations constituent l'amorce d'un paysage qui irrigue tout le tissu urbain.



complexité suburbaine. Je crois que ces référents encombrants occultent la ville contemporaine et son paysage et ne permettent pas de prendre la mesure de la diversité et de la richesse de ce milieu. Quant à leur capacité à améliorer ce tissu, elle me semble faible ou velléitaire.

Si l'on considère le territoire urbain américain, il peut apparaître comme une immense banlieue. Il me semble pourtant que dans ce tissu se trouvent des références pertinentes pour l'amélioration des territoires suburbains européens, du fait de la présence de ce paysage « naturaliste »: plantée en abondance, la végétation acquiert une logique réellement géographique, la masse et la répartition des arbres sont plus liés à la nature du sol, à l'exposition, aux pentes, à la présence d'eau, qu'à un ordre artificiellement dessiné. Or, cette « nature » se superpose à un tracé de voirie qui est, lui, purement fonctionnel et géométrique. Il y a dans l'indépendance de ces deux strates une beauté réelle car la végétation constitue un milieu unitaire, comme une forêt, et donne une cohérence physique aux structures bâties. C'est ce type de référence « naturaliste » que nous avons proposé pour le devenir urbain de la péninsule de Greenwich.

Mais la « naturalité » du paysage américain vient aussi du fait qu'il a été moins travaillé que le paysage européen, qu'il est moins embarrassé de traces historiques?

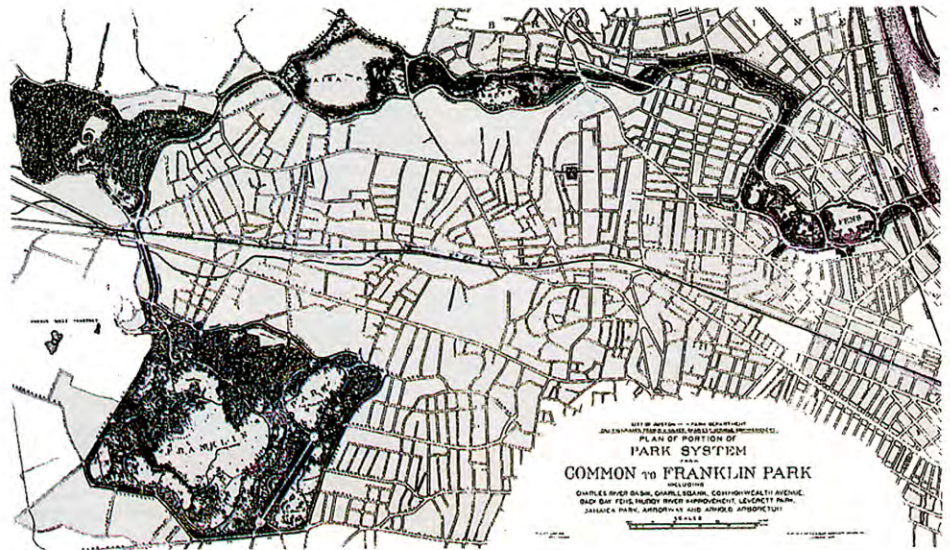
Ce n'est pas si vrai en ce qui concerne la côte nord-est, de Boston à Washington, où les densités sont proches de celles de l'Europe. Il existe aux États-Unis une conscience et une connaissance plus grande et plus précise des processus de fabrication de la ville et du territoire. Dans les livres d'enfants, on montre comment sont fabriqués les rues, les réseaux d'eau et d'énergie, les trottoirs. La ville est explicitement construite à partir des infrastructures et les bâtiments se réparent et se transforment en permanence. Paradoxalement, ce pragmatisme laisse une part réelle à la nature dans les territoires habités. Cela n'est lié, me semble-t-il, ni à la dimension continentale de l'espace, ni à une histoire somme toute pas si récente que cela mais bien à une distinction claire entre ce qui relève de la construction et ce qui est donné. En France, la ville et le territoire, nos beaux villages et nos centres historiques sont perçus comme des héritages: de nombreuses institutions organisent par délégation leur développement ou leur conservation de sorte que la conscience « collective » des processus de fabrication contemporains est faible. Comment comprendre, sinon, cette sorte de passivité et de cécité face aux bouleversements récents: remembrement parcellaire, développement des friches, prolifération autoroutière, entrées de ville dévastées?

Cette absence de conscience du territoire fabriqué vaut en France pour les tissus anciens, mais n'est-elle pas moins vraie pour la banlieue?

La banlieue américaine est fabriquée de telle façon qu'on ne s'y perd jamais. On se perd dans les banlieues françaises parce qu'on y lit d'abord l'abondance et la confusion des institutions: une autoroute concédée, une route

La « naturalité » du paysage dans les métropoles américaines procède de la volonté de mettre en place au cœur des villes, au XIX^e siècle, des milieux vivants: bois, prairies, marais...
Ci-contre, le parc de Moraine Farm, à Beverly, au nord de Boston (F.L. Olmsted, paysagiste).





Le système de parcs créé par Frederick Law Olmsted à Boston est fondé sur un dispositif hydraulique, une succession de bassins et de digues permettant de contrôler les eaux pluviales, d'alimenter les plantations, et de ralentir l'envasement des rivières. Ci-contre, la digue et le canal de Riverway en construction en 1892 et son état trente ans plus tard, vers 1920.



nationale, une route départementale, des rues municipales, qui fonctionnent selon leur propre logique avec chacune un langage particulier: signalétique, trottoirs, clôtures. Quand je me déplace dans ce territoire, je dois passer de l'A2 à la N13, puis à la rocade Est, à la D14 et à la rue X ou Y. Aux Etats-Unis, la cohérence va presque de la découpe orthogonale de la frontière des Etats à la plus serrée des trames de rues.

Les institutions françaises, garantes en principe de la maîtrise du territoire, rendent indéchiffrable son processus de fabrication, brouillent les pistes, et confisquent d'une certaine manière tout projet sur la banlieue.

Quelle est la forme à donner au paysage aujourd'hui?

Le paysage a une forme préexistante qui, en Europe, apparaît surencombrée et souvent indéchiffrable. Aux Etats-Unis, comme dans certains pays en développement, par économie et par pragmatisme, les réseaux d'infrastructures se superposent avec brutalité à la géographie et au découpage foncier. Chacune de ces trois strates est lisible et simple. Cette brutalité, parfois horrifiante, peut être aussi splendide, comme elle l'a été en Italie du Nord. Elle détermine un paysage intelligible. La situation est aujourd'hui plus complexe en France où les strates se confondent et se brouillent: on multiplie les grandes infrastructures autoroutières, mais leur tracé relève bien plus de la politique que de l'art de l'ingénieur. Leur construction sur le territoire génère de la confusion puisque ce sont des raisons abstraites qui dictent les implantations physiques, quelquefois grotesques. On cherche alors, pour rendre acceptable l'absurde, à intégrer, à dissimuler, à orner par des aménagements anecdotiques. Ces autoroutes à péage déterminent des points de passages obligés que l'on connecte aux centres urbains existants par ces fameuses « entrées de villes » que l'on tente ensuite de rendre « urbaines » en référence aux modèles classiques ou haussmanniens. Face à cette confusion, il me semble qu'une attitude honnête consiste à nettoyer, supprimer, clarifier et redonner de la lisibilité à chacune de ces strates: identifier ce qui est de l'ordre de la nature, du paysage construit, des réseaux, et surtout créer des vides.

Ce nettoyage semble aujourd'hui constituer la seule esthétique possible?

J'en suis convaincu et c'est ce que nous avons essayé de faire autour des trois nouvelles gares (Valence, Avignon, Marseille) du TGV Méditerranée. Ces gares sont installées en marge des villes dans des territoires en complète mutation, dont la forme était fortement qualifiée par un passé agricole. Notre travail a consisté à reconnaître,

hiérarchiser, classer, éliminer les composants de ces paysages, puis à les transformer en fonction de nécessités nouvelles pour constituer une sorte de « langage ». Par exemple, nous avons exhumé, du fatras périurbain de la vallée du Rhône, les haies brise-vent, les vergers, et les « tèses » de platanes. Nous nous sommes attachés à mesurer les proportions relatives de ces éléments. Les immenses parkings sont, par exemple, traités comme des vergers, à d'autres échelles et avec d'autres espèces, mais ils sont morcelés de façon à s'inscrire dans les traces horticoles. Ces parkings et les bâtiments des gares s'enracinent bien au-delà des parcelles que nous maîtrisons, dans une campagne que nous pensons avoir réactivé. Esthétiquement, il s'agit d'un jeu de substitution : tout reste là, mais chaque chose change. Il n'y a pas de composition au sens classique, mais à la fois une insertion dans les structures existantes et une transformation de ces structures ; il n'y a pas importation de modèles exotiques mais transposition des éléments indigènes.

A Avignon, cette expérience se prolonge au-delà de l'emprise de la gare et contamine en quelque sorte l'ensemble du quartier du confluent du Rhône et de la Durance. Différentes équipes d'architectes et d'urbanistes⁽¹⁾ développent des projets sur cette péninsule, mais nous sommes, en tant que paysagistes, les « gardiens du langage ». Notre mission consiste à aider chaque intervenant à supprimer, clarifier, transformer, pour que toujours et à chaque échelle, la lisibilité du paysage soit conservée et cohérente.

Vous intervenez autour des gares du TGV Méditerranée dans un contexte institutionnel privilégié, mais que faire en l'absence de détermination politique, quand le paysage est déjà fortement brouillé ?

Je pense qu'on peut trouver des réponses en regardant du côté d'une certaine culture du paysage américain. Les travaux de Frederick Law Olmsted au XIX^e siècle me semblent particulièrement stimulants. On connaît bien sûr Central Park à New-York, mais son travail à Boston, moins spectaculaire, me semble d'une grande actualité. Alors qu'on lui demande de dessiner un parc, Olmsted remarque que la ville est construite sur un estuaire dont les rivières marines seaturent en sédiments. Il prend alors cet envasement comme prétexte pour créer non pas un parc mais un véritable paysage dans la ville fondé sur un dispositif hydraulique, une succession de bassins et de digues permettant de contrôler les eaux d'orage et l'envasement. Plutôt que de résoudre les problèmes hydrauliques par des conduites enterrées et proposer un parc conventionnel, Olmsted fabrique avec les eaux de pluie un véritable paysage qui progressivement s'est développé, devenant la structure même des quartiers d'habitation de Brookline, dans la banlieue de Boston. Le parc devenant objet technique, ses plantations participent de nécessités d'absorption et d'assainissement : là où étaient attendues des ornementsations pittoresques et florales, Olmsted a installé des marais et des boisements au cœur d'une ville en cours de construction. Aujourd'hui, nous proposons, avec les étudiants d'Harvard, une attitude semblable pour ces fameux territoires délaissés de Boston. Nous avons suggéré de reconsidérer le problème de la collecte de l'eau en surface pour en faire un paysage : les voies ferrées et les autoroutes occupant les creux du territoire autrefois inondables, nous avons dessiné des fossés qui longent les voies et qui aboutissent à des bassins creusés dans les friches industrielles. Des marais et des micro-peupleraies assurent l'assainissement et l'évaporation. Notre objectif n'est pas technique mais des raisons techniques rendent financièrement légitime la construction d'un paysage cohérent et collectif qui s'imisce dans un milieu suburbain que les journaux américains appellent « sprawl »⁽²⁾ et qui ressemble à nos banlieues.

Une telle démarche est-elle impossible à mettre en œuvre en France ?

La France est un pays où la commande publique est puissante, sans commune mesure avec celle des Etats-Unis. Ce qui a pour effet de générer des grands projets - quartiers, centres d'affaires, parcs élégants - censés résorber les friches urbaines. Hélas, il faut souvent attendre, pour que se réalisent ces projets réchauffés, vingt ans pendant lesquels une génération aura cohabité avec les terrains vagues. La démarche que nous étudions à Boston et que nous expérimentons à Londres repose au contraire sur l'acceptation et la gestion du provisoire et des incertitudes. En l'attente ou en l'absence de moyens, nous proposons d'exploiter les terrains vacants avec des techniques rudimentaires qui relèvent de l'agriculture pour permettre à une forme de nature de s'installer. Ces terrains vacants étant principalement liés aux infrastructures, ils se développent en réseau et composent une sorte de géographie qui se superpose à la ville contemporaine diffuse.

L'occupation de ces terrains par une nature « intermédiaire » donne à cette géographie un rôle puissant de transformation urbaine. Pour le moins, il s'agit d'un paysage en attente qui valorise les délaissés. Avec un peu d'ambition, ce pourrait être, puisque désormais la ville se fabrique depuis les infrastructures, un « paysage refondateur » à partir duquel la banlieue pourrait être régénérée.

(1) dont Portzamparc, Wilmotte, Perrault...
(2) approximativement « étalement ».

La trace paysagère

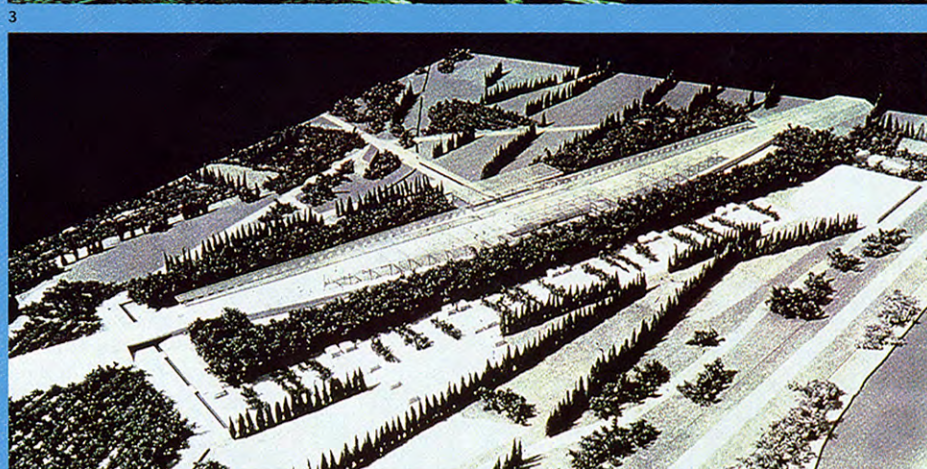
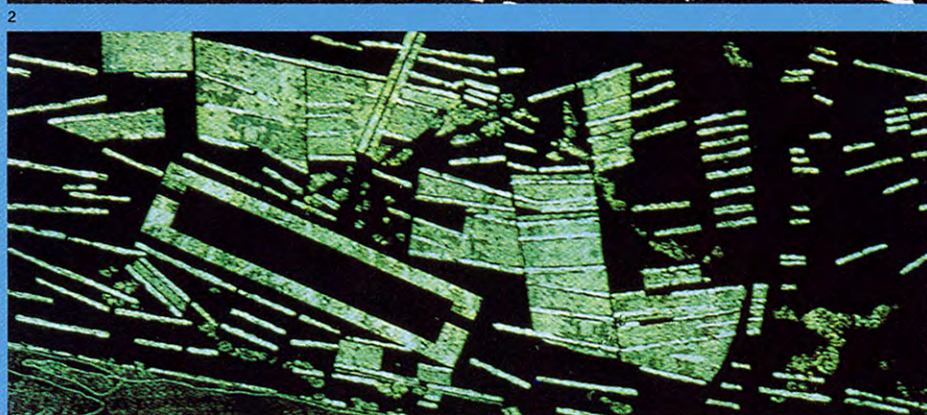
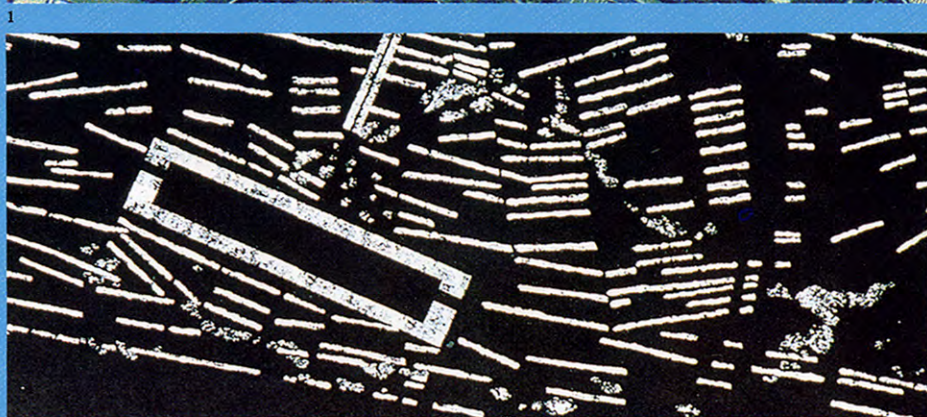
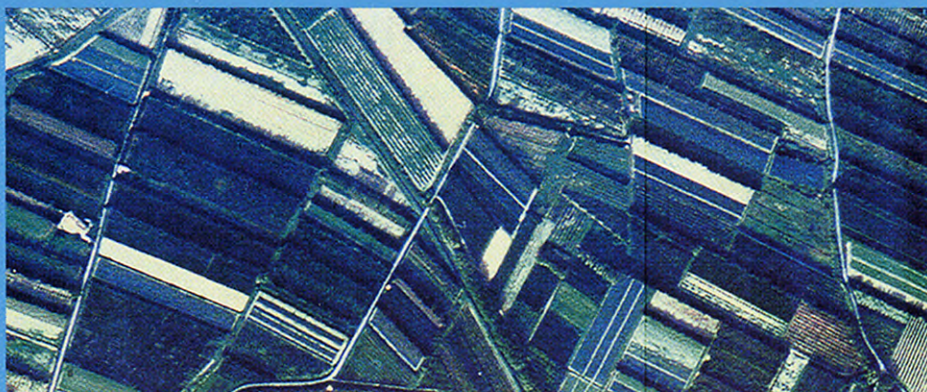
TGV Méditerranée,
gare d'Avignon.

1- Image de référence.
Les haies brise-vent sont
orientées selon la direction
est-ouest. Leur géométrie
accompagnant les
parcelles subit des
déformations selon les
courbes d'anciens
méandres de la Durance.

2- Structures du paysage
de la gare : haies brise-
vent et « tèse » de
platanes. Le tracé des
haies accompagne la
courbure des voies ferrées
tout en s'inscrivant dans
les vestiges du parcellaire
agricole. Une « tèse » de
platanes de 600 m de long
définit l'espace de la gare.

3- Dans le tissu constitué
par les haies, des sortes
de vergers accueillent les
gigantesques surfaces de
parking nécessaires.

4- Maquette d'étude.
Les parkings et les
bâtiments de la gare
s'enracinent dans le
territoire, bien au-delà des
parcelles transformées.
Cette campagne réactivée
est un paysage au langage
maîtrisé dans lequel,
à son tour, la ville pourra
se développer.



Maîtrise d'ouvrage : SNCF
Maîtrise d'ouvrage
déléguée : AREP
(J.-M. Duthilleul).
Maîtrise d'œuvre paysage :
Desvigne et Dalnoky.