

ALAIN CHARRE • JACKY VIEUX

art et mégalopole

RN 86



Description de cinq paysages en projet

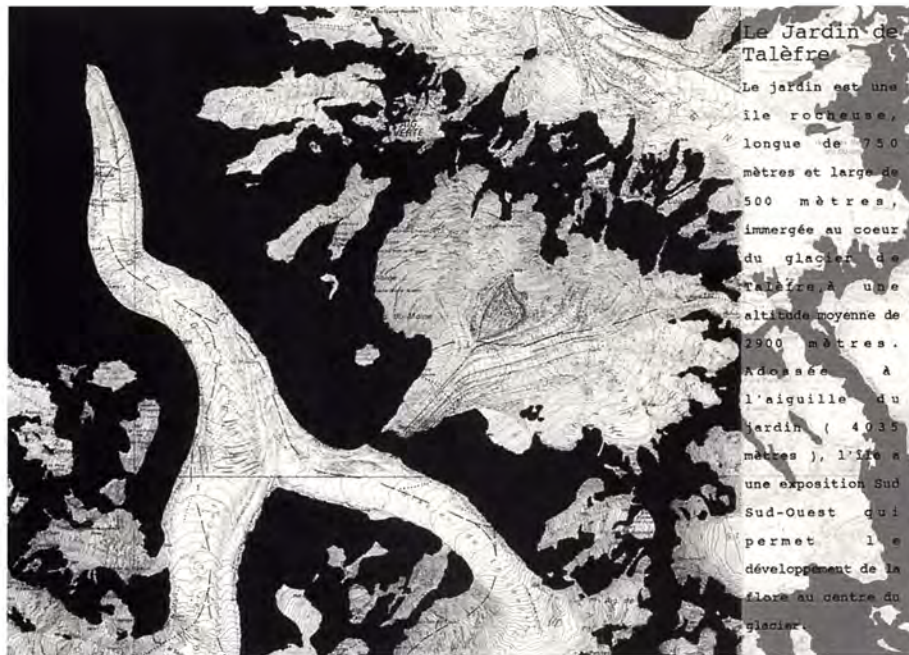
Michel Desvigne
Christine Dalnoky

Les réseaux et la cartographie

Notre intervention à Givors s'inscrit dans une série de projets liés à des grandes infrastructures, autoroutes et voies ferrées. L'échelle de ces interventions rend nécessaire leur approche cartographique. Dans les cinq situations qui suivent, le travail à partir de la carte nous a permis d'identifier des problématiques singulières. Il s'agit de manipuler des formes (talus, aires de chantier, plantations riveraines), mais à une échelle géographique inhabituelle. Les dessins cartographiques permettent d'identifier les mécanismes qui génèrent les formes du territoire. D'étranges similitudes apparaissent entre les formes produites par les mécanismes géomorphologiques (ravinelements, écoulements), celles produites par l'agriculture et celles liées aux infrastructures. De sorte que les interventions que nous proposons autour des infrastructures jouent avec ces similitudes formelles, et tendent à rendre lisibles les mécanismes géographiques. Il ne s'agit donc pas d'importer avec les réseaux un paysage spécifique, comme les fameux "aménagement autoroutiers", mais d'utiliser les réseaux comme des révélateurs des paysages traversés. Dans ces cinq situations, les chantiers de construction des autoroutes et des voies ferrées réactivent des structures qu'on ne voit plus, et poursuivent avec optimisme l'écriture du travail de l'homme sur le territoire.

Le jardin de Talèfre et l'Aiguille du jardin sont situés dans le massif du Mont-Blanc, entre le glacier d'Argentière et la Mer de glace, au sud-est de l'Aiguille verte. On accède au Jardin depuis le refuge du cou-vercle.

Les paravalanches du plan des Savonnes, construits en 1939 à une altitude moyenne de 2.300 mètres, protègent la vallée de la Calabourdanne dans le massif de l'Iseran.



Le Jardin de Talèfre

Le jardin est une île rocheuse, longue de 750 mètres et large de 500 mètres, immergée au cœur du glacier de Talèfre. A une altitude moyenne de 2900 mètres. Adossée à l'aiguille du jardin (4035 mètres), l'île a une exposition Sud-Sud-Ouest qui permet le développement de la flore au centre du glacier.



Givors RN 86

Les grandes infrastructures, autoroutes et chemins de fer, ont leurs tracés inféodés à la géographie : elles passent nécessairement par les creux des vallées, selon les pentes les plus faibles et selon les plus grands rayons de courbure. De sorte que ces réseaux sont soumis à des lois et à des mécanismes voisins de ceux qui déterminent la position des cours d'eau : leurs dessins ressemblent à ceux des grands écoulements, leurs contours se superposent aux grandes îles alluviales. Nulle volonté anthropomorphiste dans ces comparaisons, mais seulement le repérage de logiques de tracés et de similitudes d'échelle stimulantes.

Un paysage possible pour la confluence des vallées à Givors jouerait avec ces entrelacs de vrais-faux méandres. Suivre tous les contours, (voies ferrées, autoroutes, fleuves), respecter leurs formes comme s'il s'agissait d'une géographie précieuse, comme si l'on voyait là une belle nature. Planter des forêts sur les pseudo-îles alluviales contenues entre les méandres, tenir les constructions à distance des berges, ne pas superposer de géométries faussement urbaines.

(Dès lors, la RN 86 apparaît comme le bras mort d'un ancien cours d'eau. Elle est absorbée par la ville dont elle devient une rue. Elle appartient désormais au tissu urbain. Son autonomie et sa continuité n'ont plus de sens.)

RN86

CONFLUENCES

La confluence des réseaux de communication se superpose à la confluence des vallées et des rivières. La puissance des réseaux débordé la géographie. La RN86 est détachée de sa géographie, dispersée dans les méandres nouveaux des voies de communication. Comme le bras mort d'une rivière, la RN86 est un paysage témoin. Pas de nostalgie dans cette cartographie: Les réseaux se développent à l'image des errances fluviales, où les méandres s'inversent, se croisent, échangent leurs cours ou encore disparaissent en laissant des paysages de bras morts. Ces paysages sont naturellement reconquis par des forêts alluviales qui témoignent des errances des cours d'eau. Nous ne savons pas ce que sera la métaphore de ces forêts alluviales à Givors qui fabriquera le paysage des confluences. Mais nous savons que le paysage de la RN86 n'existe plus et qu'il appartient désormais aux confluences.

MICHEL DESVIGNE & CHRISTINE DALNOKY

INSTITUT POUR L'ART ET LA VILLE
MAISON DU RHONE
1 PLACE DE LA LIBERTE
69700 GIVORS





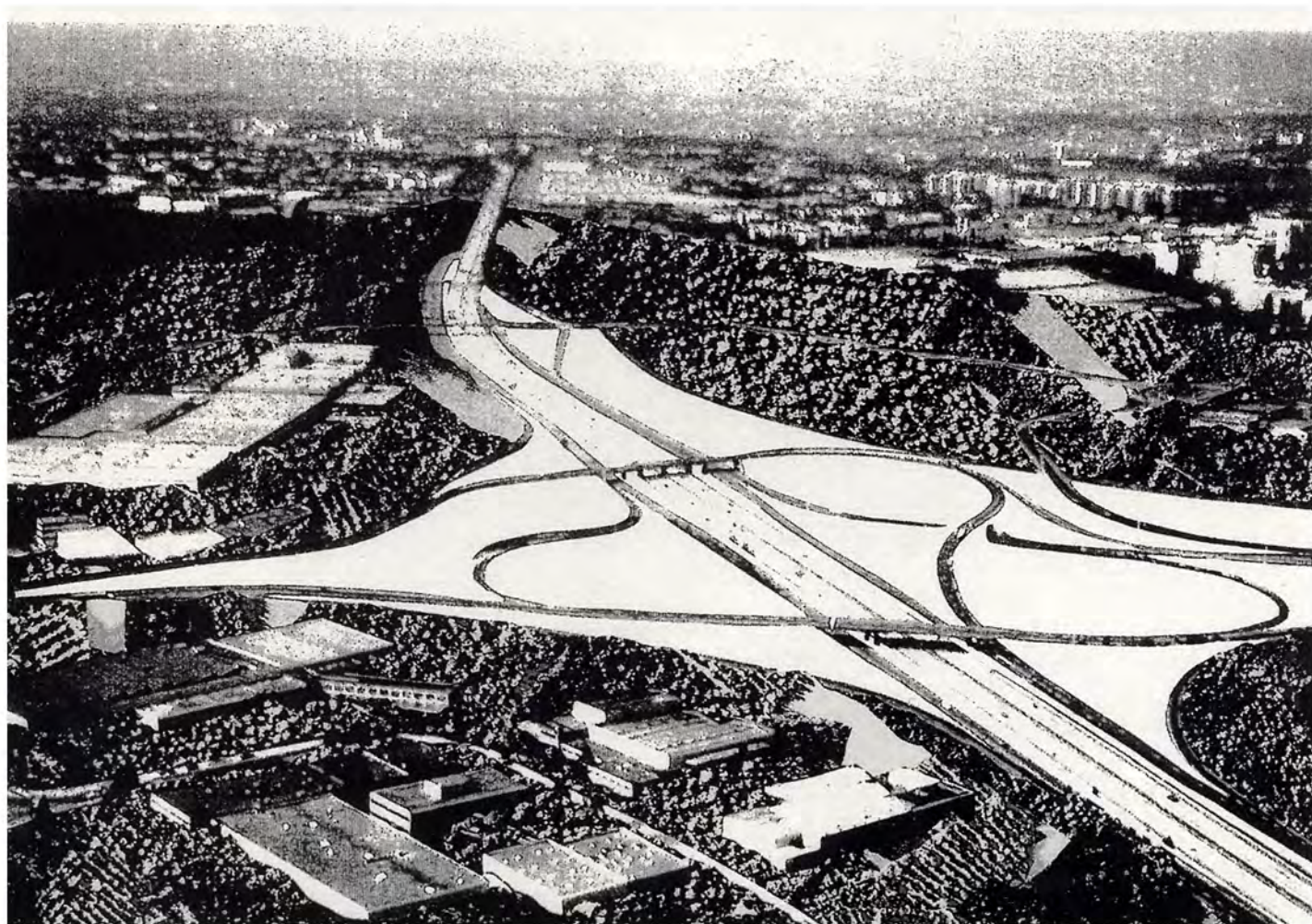
Evry A6

L'échangeur de l'autoroute est à l'entrée de la ville nouvelle.

On nous demande, avec l'architecte Francis Soler et l'artiste James Turrell, un projet d'aménagement pour l'entrée de ville.

Nous proposons un vide. Nous proposons de transplanter les arbres dispersés sur l'échangeur vers la périphérie où ils forment une ligne d'horizon opaque, où ils dessinent une silhouette pour la ville. Nous imaginons une immense clairière pour l'échangeur. Le sol entre les routes est couvert de graviers blancs.

1994, Michel Desvigne et Christine Dalnoky, paysagistes
Francis Soler, architecte
James Turrell, artiste
Ministère de la Culture.





85



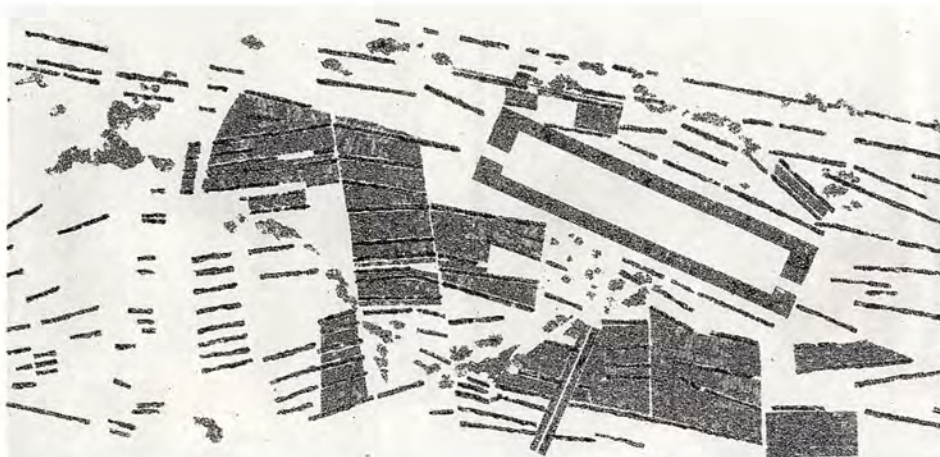
Avignon TGV LN5

Le passage des lignes nouvelles du TGV, le franchissement du Rhône par deux viaducs et l'implantation d'une nouvelle gare, bouleversent nécessairement le site de la confluence du Rhône et de la Durance. Il s'agit de dessiner un paysage autour de ces nécessités.

En dessinant d'après les photographies aériennes, on isole la structure des haies brise-vent. Le tracé des haies est déterminé par l'orientation du vent dominant, mais aussi par les traces des anciens méandres de la Durance. Le parcellaire est la résultante d'une géométrie orientée, superposée aux courbes des anciens lits de la rivière.

Le réseau des haies opère une sorte de balayage du site qui donne la lecture et la mesure des mécanismes naturels qui le dessinent. Le vent et l'écoulement de l'eau se matérialisent.

Le passage de la ligne nouvelle du TGV est une troisième composante avec laquelle nous déformons le tissu des haies. Plus précisément, il s'agit de replanter des haies, car elles ont disparu au profit des tracés périurbains. Trois composantes déterminent désormais les implantations : le vent, les errances de la rivière et les longues inflexions du train à grande vitesse.





Millau A75

Le viaduc autoroutier géant doit franchir une vallée en friche. La construction de chacune de ses piles, dont la plus haute mesure trois cent mètres, nécessite une très grande surface de chantier, des accès pour les camions, des plates-formes pour le stockage des matériaux. Les travaux durent cinq ans. Le chantier produit un paysage qui restera toujours visible quelque soit son dessin.

A partir de photographies aériennes, nous repérons sous les friches, les tracés des anciennes haies bocagères, l'empreinte des chemins et des fossés. Nous proposons d'ins-

crire scrupuleusement les aires de travail dans ces traces. Les nouveaux usages, stockage, creusement des fondations, préfabrication des pièces de l'ouvrage d'art, s'installent dans les anciennes formes agricoles et leur redonnent vie. Les pistes de chantier réhabilitent le tracé des chemins muletiers perdus.

Ces formes agraires, puissamment réinvesties, perdurent et survivent au chantier. Leur replantation homogène après le départ des engins, les donne à voir, comme un paysage agricole témoin immergé dans la friche.

L'édification de l'ouvrage d'art réactive les traces effacées de la construction du paysage agricole.



HAIES BOCAGÈRES
AXE DU VIADUC





Chamonix N 205

Il s'agit de construire des murs antibruit le long de la route d'accès au tunnel du Mont-Blanc. L'architecte imagine des structures très sommaires, de sorte que le budget initialement destiné aux ouvrages permet d'agir sur le territoire.

La route, entre deux villes, a contaminé ses rives en les inféodant à sa seule logique linéaire. Les constructions nouvelles s'alignent à proximité comme s'il s'agissait d'une rue ordinaire. La commande des protections acoustiques témoigne de cette détermination à créer

une structure prétendument urbaine au pied du Mont-Blanc.

Nous proposons, avec le reliquat de budget, de replanter les grands éboulis, (cônes de déjection des glaciers) qui traversent la vallée. De sorte que le dessin du paysage vu depuis la route et les sommets, la forme des espaces, retrouvent l'évidence et la puissance des grands mécanismes géographiques : c'est un paysage déterminé par les grands écoulements, par les couloirs d'avalanches et par les ravinements des torrents glaciaires. Par la section qu'elle opère, la route donne la lecture du paysage réactivé.



