

# En marge...

Paysage et biodiversité  
des accotements des grandes infrastructures de transport  
de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Rapport final  
décembre 2015



## RECHERCHE SOUTENUE PAR

- Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



- Région Nord-Pas de Calais  
(Action de Recherche Concertée d'Initiative Régionale)



- Métropole Européenne de Lille (MEL)



- Conseil départemental du Nord



### EQUIPE DE RECHERCHE

- **Denis Delbaere, directeur scientifique**  
LaCTH (Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille)

- **Sabine Ehrmann**  
LaCTH (Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille)

- **Bruno Noteboom**  
LABO S (Université de Gand)

- **Sam Lanckriet**  
LABO S (Université de Gand)

- **Benoît Toussaint**  
Conservatoire Botanique National de Bailleul

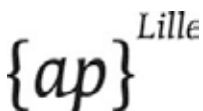
- **Cédric Vanappelghem**  
Conservatoire d'Espaces Naturels du Nord-Pas de Calais

- **Vincent Damoy**  
Conservatoire d'Espaces Naturels du Nord-Pas de Calais

- **Francis Douay**  
LGCgE, Equipe « Sol et Environnement », Institut Supérieur d'Agriculture de Lille

- **Sébastien Détriché**  
LGCgE, Equipe « Sol et Environnement », Institut Supérieur d'Agriculture de Lille

- **Alain Leprêtre**  
LGCgE, Université de Lille 1, Sciences et Technologie



Conservatoire Botanique National



# les accotements en tant que paysage

## inventaire historique des accotements aménagés

Une histoire des projets de paysage liés à l'aménagement des accotements des grandes infrastructures pourrait, de prime abord, paraître inutile. En quoi, en effet, cette histoire permettrait-elle d'apprécier les qualités paysagères et environnementales de ces accotements ? La question ne se poserait pas si ces infrastructures avaient toutes fait l'objet de projets précis, exécutés avec soin et accompagnés par des plans de gestion appliqués à la lettre. Or, la réalité est à peu près inverse. Sur le territoire eurométropolitain, les voies ferrées n'ont fait l'objet d'aucun projet de paysage, à l'exception, mais le fait n'est même pas avéré, des lignes à grande vitesse. Les canaux, si leurs abords ont fait l'objet manifestement de projets, n'ont pas donné lieu à exécution de plans précis : il semble que les plantations réalisées l'aient été par reconduction pure et simple d'un principe séculaire de plantation (le fameux alignement d'arbres), du moins en Belgique. En France, il a fallu attendre les années 1990 pour que l'aménagement des bords-à-canaux occasionne de véritables projets d'aménagement. Quant aux autoroutes, les plus anciennes n'ont fait l'objet d'aucun projet de paysage, si ce n'est de façon très embryonnaire. Les premiers projets de paysage datent de la fin des années 1970. D'autre part, ces projets n'ont en général fait l'objet que d'une mise en oeuvre partielle, comme on le montrera. Et leur gestion n'a pas suivi les conseils de leurs concepteurs paysagistes. Si bien que de ce que nous pouvons percevoir de ces paysages d'accotement, seule une petite fraction peut effectivement être imputée à des projets d'aménagement paysager.

Pourtant, le fait est que les paysagistes se sont très tôt intéressés et parfois ont pu s'emparer de ces nouveaux programmes. Relever les motivations et les formes finales de ces tentatives permet d'observer le cheminement d'une pensée aménagiste, et ainsi la façon dont un objet purement technique - l'accotement- est effectivement, peu à peu, devenu un enjeu pour les architectes et les paysagistes. Ce simple fait démontre le glissement de sens dont ces espaces ont fait l'objet, et en cela il intéresse notre recherche.

L'autre vertu de cette recherche est de nous montrer comment, en se frottant à cet objet contraignant qu'est la plantation infrastructurelle, des prises de consciences ont pu voir le jour concernant la manière possible d'aménager efficacement ces voies. On va le voir, l'application des méthodes d'aménagement paysager traditionnelles, issues de la sensibilité jardiniste, s'est vite avérée infructueuse. La façon qu'ont eu les paysagistes de chercher d'autres modes opératoires nous renseigne sur ce que pourrait être, aujourd'hui, une manière de se saisir de ces espaces pour en activer le potentiel urbain et paysager.

### La période jardiniste (1950-1975)

Le réseau des grandes infrastructures n'avait pas fait l'objet, jusqu'en 1950, d'aménagements paysagers spécifiques. Les voies ferrées, construites dans l'immense majorité des cas par apport de ballast sur le terrain naturel, ne développaient pas d'accotements importants et la question de leur plantation ne se posait donc pas. Le réseau des canaux, créé graduellement à partir du Moyen-âge et modernisé au XIX<sup>ème</sup> siècle lors de la mise à gabarit Freycinet, avait fait l'objet, en revanche, de travaux de plantation qui associent aujourd'hui encore immanquablement dans notre imaginaire l'image du canal à celle de l'alignement d'arbres. Les canaux sont majoritairement accompagnés par des alignements d'arbres de haute tige : peupliers, érables, robiniers, et plus rarement, platanes. Ces plantations ont été essentiellement motivées par un projet esthétique, mais pas seulement. Pierre Pinon rapporte par exemple les raisons exprimées par un ingénieur en faveur de telles plantations :

« Le 28 Janvier 1807, Montalivet, ministre de l'Intérieur, [alors que] la portion de canal comprise entre Dijon et la Saône vient d'être ouverte à la navigation, [estime qu'] il devient urgent de planter les banquettes. L'ingénieur en chef, Monfeu, estime qu'il s'agit là d'un des objets les plus importants, non seulement pour son agrément, mais encore pour empêcher les propriétaires riverains d'anticiper par leurs labours sur la largeur des dites banquettes et encore pour ombrager le canal et éviter la trop grande évaporation de ses eaux, et conséquemment leur perte dans les temps de sécheresse. »

Les plantations fixent donc l'emprise du domaine public et réduisent les effets de l'évaporation en temps de sécheresse. Si cette dernière contrainte pèse peu sur les canaux du Nord et de la Belgique, les plantations de peupliers qu'on y observe largement s'expliquent par le désir d'assécher les sols aux abords du chemin de halage, mais aussi par le besoin de réduire les effets du vent, gênant la progression régulière des péniches. Les canaux génèrent donc leur propre accompagnement paysager.

Quant au réseau autoroutier, il faut justement attendre le Plan d'Aménagement National de 1950, voulu par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme Eugène Claudius-Petit, pour le voir programmé (Voldman, 1997).

C'est donc à partir des années 1950 que le réseau est planifié, et qu'il sera mis en oeuvre, pratiquement sans modification substantielle. La question de son aménagement paysager sera posée, dès la fin des années 1950, par des ingénieurs paysagistes tel que Jean-Pierre Bernard, ou des architectes, également paysagistes, tel que Théodore Leveau, un élève de Jean-Claude-Nicolas Forestier, qui fut l'un des fondateurs de l'enseignement autonome du paysage en France au lendemain de la deuxième guerre mondiale. Ces paysagistes tenteront, parfois, de faire prévaloir une conception d'ensemble de ces nouveaux programmes, et s'essaieront, dans le cadre de leurs missions d'urbanistes, à leur application concrète. Mais fort peu de choses en sortiront. La conception qui s'exprimera alors pourrait être qualifiée de « jardiniste » (terme que nous choisissons parce que Leveau lui-même l'employa dans un texte où il fait l'apologie de la nouvelle discipline qui devra s'attacher à ces programmes) (Pousin, 2007, pp. 38/40), en cela qu'elle s'efforcera de traduire, aux échelles propres aux grandes infrastructures, des modes de composition de l'espace hérités de l'enseignement historique du paysage et de l'art des jardins : principes d'alignement, contrastes de masses végétales, effets de cloisonnements scénographiques destinés à distribuer les regards sur le paysage, exactement comme dans un parc paysager.

Pour répondre aux nouveaux programmes d'infrastructures, l'Etat avait créé, sous la direction de l'ingénieur-paysagiste Jean-Pierre Bernard, le Service du Paysage de la Direction des Routes du Ministère des Travaux Publics en 1956. Jean-Pierre Bernard, qui dirigea ce service jusqu'à son départ en 1963 (selon un courrier qu'il nous a adressé le 10 Octobre 2011), rédigea en 1959 un article publié dans la revue «Urbanisme» et relatant le sens de son action.

« Au moment où le citadin, prisonnier d'une existence de plus en plus mécanique, doit rechercher périodiquement l'évasion vers la campagne, il nous paraît indispensable de protéger celle-ci en harmonisant le développement de notre équipement avec le paysage des régions naturelles dans lequel il s'inscrit. (...) Les aménagements paysagers réalisés dans le cadre de l'équipement routier (...) sont conçus :

- pour inscrire harmonieusement le tracé de la route dans l'environnement naturel qu'elle traverse, en respectant le caractère de celui-ci,
- pour maintenir le contact entre l'utilisateur de la route et le paysage. »

Bientôt, le Service du Paysage, « avant tout chargé de procéder aux études de plantations sur les seules autoroutes, (...) devait [se voir confier] une seconde mission : celle de définir et de mettre en oeuvre une doctrine de ce qu'on appelle volontiers l'aménagement paysager. » (Bernard, 1959)

C'est dans ce contexte et à partir de ces objectifs que le paysage devint une composante des projets d'aménagement autoroutiers dans les années 1960. Ici, l'infrastructure n'est plus pensée seulement comme un objet technique imposant ses propres règles de composition dans

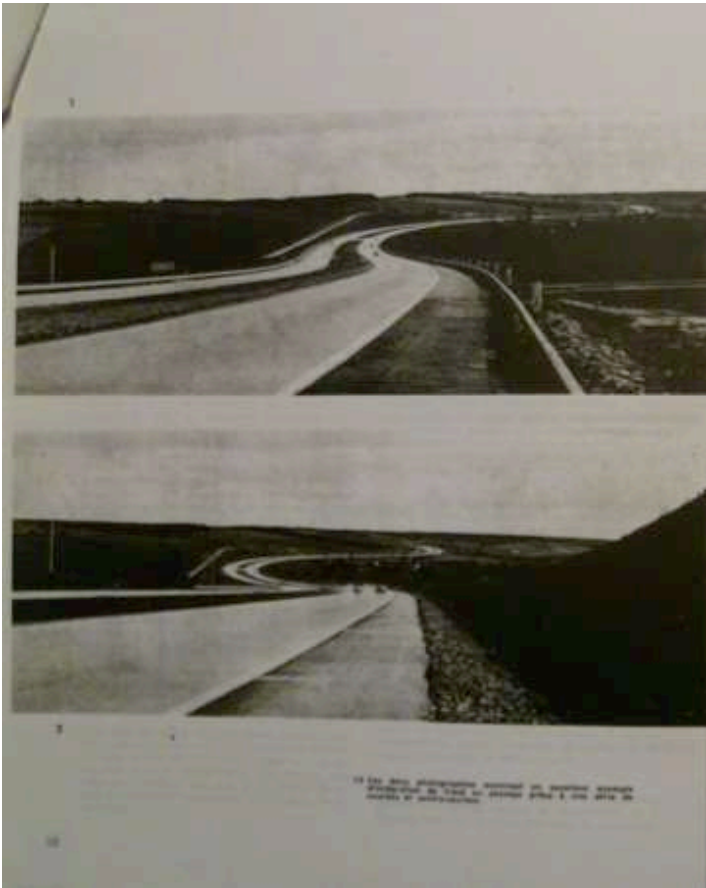
l'espace, mais comme le support d'une scénographie développée depuis l'autoroute elle-même.

Il y a paysage en effet dès lors qu'il y a ordonnancement de l'espace tel que perceptible comme un ensemble harmonieux (Roger, 1997). Le terme « paysage » apparaît à l'aube du XVI<sup>ème</sup> siècle et désigne alors non pas encore un espace donné, mais le tableau qui le représente. Peinture de genre, le paysage consiste à représenter l'espace de manière composée. Il s'agit de générer des effets de profondeur, d'accompagner le regard du spectateur d'un point à un autre de la toile, de stimuler un parcours visuel. Lorsque, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, le paysagiste, de peintre va se muer lentement en architecte paysagiste, cette dimension picturale - pittoresque- du paysage va lui survivre dans ses traductions spatiales. Ainsi, les grands traités de l'art de composer les paysages envisagent l'espace du parc ou du jardin comme des toiles en trois dimensions, et le parcours du promeneur peut y être assimilé à celui du regard passant sur la toile d'un objet à un autre. Au XIX<sup>ème</sup> et au XX<sup>ème</sup> siècle, l'évolution des supports de mobilité, l'arrivée des circulations rapides en train, puis en automobile, va accroître l'échelle des paysages considérés, le pays tout entier va devenir paysage, mais les règles fondamentales de la composition selon une logique de parcours ordonné et cohérent ne seront pas abandonnés, même s'ils font l'objet d'une critique importante. L'aménagement des grandes infrastructures n'a pas échappé à cette logique que nous qualifions de « scénographique ». Pour les paysagistes et les architectes qui ont eu en charge l'aménagement des marges de ces infrastructures, il s'agissait bien, dans la plupart des cas, de penser l'infrastructure comme un axe de parcours à travers le paysage, faisant se succéder, à partir du point de vue de l'utilisateur circulant, le proche et le lointain, l'ouvert et le fermé, l'ombragé et l'ensoleillé.

Cette intention scénographique apparaît dans de nombreux écrits d'aménageurs et de paysagistes contemporains de la création des infrastructures. Ainsi, Alan Spake, paysagiste qui a fait toute sa carrière au SETRA, écrivait déjà en 1969 :

« La végétation ligneuse, arbustive et arborescente constitue les volumes qui accrocheront les regards de l'automobiliste. A ce titre elle doit se composer harmonieusement avec les arrière-plans des paysages par leur masse et le choix des essences. La composition de ces volumes plantés devra tenir compte de la vitesse des véhicules. C'est ainsi que, si de petites tâches sont à l'échelle du piéton, le paysage de l'automobiliste, en plein comme en vides, doit être brossé par grandes masses. La répartition de ces masses et la disposition des végétaux permettront de mettre en valeur les points caractéristiques du paysage ou de souligner les éléments les plus remarquables de l'autoroute : infléchissement du tracé, ouvrage d'art. » (Spake, 1968, p. 17)

Jean-Pierre Bernard lui aussi énonce quelques règles scénographiques. Il estime ainsi que le tracé doit privilégier



### Le paysage support vivant de l'autoroute

Dans le monde entier, la construction d'un réseau d'autoroutes exerce une influence importante sur le paysage. Elle est caractérisée par une certaine unité. Particulièrement, le développement des zones urbaines et industrielles tend à s'aligner d'un côté ou de l'autre de la voie. En France, la circulation sur un réseau d'autoroutes tend à s'aligner d'un côté ou de l'autre de la voie. Elle est caractérisée par une certaine unité. Particulièrement, le développement des zones urbaines et industrielles tend à s'aligner d'un côté ou de l'autre de la voie.

Il est donc très important que la définition d'un tracé d'autoroute — en plan et en profil — se fasse dans le respect le plus strict des caractéristiques naturelles du paysage qui en constitue le support. Ce support est en effet un milieu où l'homme ne peut intervenir qu'avec une certaine prudence. En conséquence, le tracé de la chaussée doit, pour ne pas nuire au paysage, se faire dans le respect le plus strict des caractéristiques naturelles du paysage qui en constitue le support.

L'objectif de ces lignes est donc de faire état de quelques principes qui nous ont servi à l'élaboration de quelques autoroutes en France et à l'étranger. Nous nous sommes attachés à parler des autoroutes de type campagne, le cas des autoroutes urbaines étant beaucoup plus complexe pour entrer dans le cadre de ces pages. Avant d'examiner les dispositions qui favorisent l'intégration harmonieuse de l'autoroute dans le paysage, venons de définir rapidement l'un et l'autre.

Le paysage support vivant de l'autoroute, se caractérise par son relief, son climat, son aspect géographique du sol et du sous-sol et par les espèces végétales, animales, minérales et artificielles qui le constituent. Il est caractérisé par sa diversité, sa complexité, sa richesse et son caractère vivant. Le paysage support vivant de l'autoroute, se caractérise par son relief, son climat, son aspect géographique du sol et du sous-sol et par les espèces végétales, animales, minérales et artificielles qui le constituent.

leur des plans d'eau — rivières, lacs, étangs, etc. — il est caractérisé aussi par l'altitude, l'orientation de la pente, la présence de l'homme. C'est l'ensemble de ces éléments qui constitue le paysage "traditionnel" que nous considérons. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne s'agit pas de la création d'un paysage, qu'il s'agit d'un paysage "nouveau". Il s'agit d'un paysage "nouveau" qui se crée par la succession de l'homme et de la nature. C'est une suite de faits — d'actions et de réactions — provoqués par les caractéristiques géographiques de l'autoroute. C'est une succession de faits et de réactions provoqués par le paysage support vivant de l'autoroute. C'est un certain nombre de faits d'actions et de réactions provoqués par le paysage support vivant de l'autoroute. C'est un certain nombre de faits d'actions et de réactions provoqués par le paysage support vivant de l'autoroute.

La circulation sur autoroute impose, pour la sécurité de l'utilisateur, certaines caractéristiques : largeur des voies (chaussées et bandes d'arrêt d'urgence), dimensions des ouvrages, nature de l'écoulement de l'eau et de l'air, etc. Ces caractéristiques imposent, en outre, certaines dispositions de détail, qui sont le fruit de l'expérience et de la recherche. Elles sont le fruit de l'expérience et de la recherche. Elles sont le fruit de l'expérience et de la recherche.

L'objectif de l'autoroute dans le paysage est d'être un élément de paysage qui s'intègre harmonieusement dans le paysage support vivant de l'autoroute.

- la vitesse de l'air,
- le montage des terrassements,
- la végétation.

Lorsque les aspects généraux du tracé ont été définis, il s'agit de passer à l'étude des détails de l'ouvrage. C'est à ce moment que l'homme intervient pour créer un paysage qui s'intègre harmonieusement dans le paysage support vivant de l'autoroute.

Alan Spake, « le paysage, support vivant de l'autoroute », in *Espaces Verts*, 1968

de larges courbes, qui s'inscrivent « naturellement » dans le paysage. Il propose d'abandonner le recours aux alignements d'arbres, dominants dans le paysage routier jusque là, car ce procédé entraînerait de nombreux risques d'accidents, et serait inadapté pour la qualification des immenses surfaces de talus que les nouvelles autoroutes génèrent. Il faut donc raisonner selon une logique de « masses boisées » :

« Quelle que soit la forme retenue, la masse boisée doit être dans un bon rapport avec l'étendue du site dans lequel elle s'inscrit. (...). Plutôt que de créer de petits bosquets dont la valeur ne serait pas à l'échelle des éléments du paysage, il semble souhaitable de ne pas planter. »

D'ailleurs, les plantations doivent être systématiquement interrompue chaque fois que la voie s'approche d'un événement notable dans le paysage : élément de relief, approche des forêts, etc. Ainsi, l'absence de plantation devient un élément positif de l'aménagement de l'ensemble, conçu comme succession de séquences ouvertes sur l'horizon et fermées au moyen de masses boisées de grande ampleur. Il s'agit de produire un rythme au gré des courbes de la voie.

L'option pour des masses boisées de grande ampleur entraîne une préférence pour « le rideau d'arbres » et le « massif forestier », qui présente l'avantage de réduire les phénomènes d'érosion et de masquer les talus. Ces masses sont obtenues par le mélange d'arbres à croissance rapide et à croissance longue, les seconds prenant le relai des premiers.

Cette doctrine jardiniste et scénographique du paysage autoroutier apparaît plus nettement encore dans un texte

de l'amatrice de jardins Jacqueline de Chimay, qui écrit en 1962 que les « besoins fraîchement apparus de la vie contemporaine » (chapitre 20) génèrent deux « types de jardinage absolument nouveaux ». Le second concerne l'accompagnement des nouveaux ensembles de logement, le premier le « jardinage routier ».

« Depuis vingt-cinq ans, la nécessité s'est fait sentir de percer la campagne de routes dix fois plus larges qu'aux débuts même du siècle. Il faut en planter les abords, ne serait-ce que pour en varier les aspects et éviter le risque de monotonie, ennuyeuse et endormante pour le voyageur. En France, l'usage était de traiter les routes et avenues entre deux lignes d'arbres. (...) La beauté de nos nouvelles autoroutes réside surtout dans l'élégance des courbes qui épousent les vallonnements de la jolie campagne française. Les grandes forêts, Chantilly, Villers-Cotterêts, Fontainebleau, leur sont un cadre qui se suffit à lui-même. Mais c'est avec soin que l'on entretient — ou que l'on devrait entretenir — les larges accotements, les talus et les bandes de séparation entre les pistes.

Notons une idée nouvelle dans le Nord-Est de la France. Entre Maubeuge et Bettignies, la route, sur plusieurs kilomètres, est longée par une large bande de soucis jaunes pâle et jaune d'or. C'est inattendu et charmant.

En Belgique, les autoroutes tendent, au moins dans les premiers kilomètres de leur parcours, à se métamorphoser en boulevards, tant est rapide l'accroissement des villes qu'elles desservent. A la sortie de Bruxelles, les plantations n'en sont que plus soignées, accompagnées de pelouses bien tondues. A mesure que l'on avance vers Anvers, des

groupes de buissons aux feuillages variés, ici gris et jaunes (sureaux dorés et saules gris), là verts et rouges (épine-vinettes) divisent les pistes. De temps à autres, un immense saule pleureur, au panache ondoyant dans la brise qui vient de la mer, apporte un élément mouvant, bienvenu dans ce paysage uniforme. En Hollande, des chênes, des hêtres longent parfois les routes. Près des villes, des haies de rosiers et d'hortensias buissonnent, tous fleuris. Des troènes taillés masquent les unes aux autres les pistes descendantes des pistes montantes. Cela est reposant car à l'automobiliste sont épargnés, le jour, la vue du défilé incessant des voitures venant en sens inverse de sa propre course et, la nuit, l'éblouissement des phares. Ces haies sont coupées de groupes d'arbres plus élevés, ce qui amène une agréable diversité. »

Un ouvrage belge publié en 1957 propose une illustration encore plus précise de cette conception jardiniste du paysage autoroutier. Intitulé « Groetplan » (Plan Vert), ce livre a été publié par le Ministère des Transports belge et son sommaire constitue une série de mots d'ordre éloquentes, dont nous pouvons retenir les suivants : « Le côté de la route sera doté d'écrans d'arbres transversaux afin de briser la monotonie du paysage », « les parties caillouteuses stériles seront plantés », « les rails de sécurité seront embellis par la verdure », « les bâtiments inesthétiques seront cachés par la verdure », « le tracé autoroutier prendra

en compte le paysage », « les accotements seront plantés », « les talus seront plantés », « les aires de stationnement touristiques où les conducteurs peuvent se reposer seront structurés par les plantations », « des parkings seront plantés à proximité des grandes villes », « les entrées des routes présenteront une plantation spécifique ». De même, le long des canaux, « les plantations existantes seront améliorées » et « le long les nouvelles voies d'eau, des plantations seront réalisées », « les îles [formées par le redressement du cours de certains canaux] seront replantées »

L'ouvrage est un appel à la modernisation de l'environnement végétal routier, formé pour l'essentiel d'alignements d'arbres anciens et inadaptés aux conditions modernes de la circulation. Les nouvelles plantations ont plusieurs fonctions : la stabilisation des sols, notamment sur les talus, « le surlignement du tracé de la route et sa conduite optique », obtenu aussi bien « avec une végétation linéaire basse que par des plantations en groupes dispersés le long des voies ». Cette fonction est particulièrement utile par temps pluvieux, neigeux ou brumeux, des conditions climatiques assez fréquentes en Belgique. Les plantations évitent aussi l'aveuglement par les phares des véhicules roulant en sens inverse. De plus « dans la mesure où l'autoroute est toujours une partie du paysage, les terrains qui la bordent servent son intégration, ce qu'il faut toujours garder en mémoire lorsqu'on choisit les végétaux desti-

Jacqueline de Chimay, 1962



Autosway aux États-Unis.

en avenues entre deux lignes d'arbres. Louis XV souhaitait que l'on utilisât partout des « arbrassés », comme qu'une collée a fait presque disparaître. Quelques-uns subsistent le long des routes de Bretagne. Dans le Midi, les platanes aux longues branches offrent contre la chaleur un plaisir aéré. Ils ont de surcroît l'avantage, pendant l'hiver leurs feuilles et leur écorce, de se nettoyer par leur propre moyen de la pollution atmosphérique. Peupliers d'Italie en Arles, peupliers (*P. robustus*) dans l'Alsace et la Marne, pommiers dans la Somme, hêtres parfois en Normandie.

Cependant la fréquence des accidents, que leur présence aggrave, incite par endroits à les supprimer. Et la beauté de nos nouvelles autoroutes réside surtout dans l'élégance des

Autosway avec Londres et Birmingham.



Autosway entre Amsterdam et Le Havre.

arbres qui épousent les vallonnements de la jolie campagne française. Les grandes forêts, Chantilly, Villiers-Corvillers, Fontainebleau, leur sont un cadre qui se suffit à lui-même. Mais c'est avec soin que l'on entretient — ou que l'on devrait entretenir — les larges accotements, les talus et les bandes de séparation entre les pistes.

Notons une idée nouvelle dans le Nord-Est de la France. Entre Maubeuge et Bostignies, la route, sur plusieurs kilomètres, est bordée par une large bande de saules jeune jûne et jeune d'oe. C'est lumineux et charmant.

En Belgique, les accotements touffus, au milieu dans les premiers kilomètres de leur parcours, à se métamorphoser en boulevards, tant est rapide l'accoutumance des villes qu'elles

Autosway de l'Est, près de Charlemagne.



nés à sa plantation. (...). Il faut aussi penser aux points de vue, aussi bien du conducteur regardant le paysage, que des populations riveraines regardant l'autoroute. (...). De même, de grands espaces ouverts seront préservés, donnant au conducteur des vues sur le paysage environnant. (...). Finalement, les plantations amplifient l'embellissement des ouvrages d'art, tout en cachant ses parties les moins esthétiques.

L'ouvrage est très abondamment illustré et les dessins et les photographies qui le structurent renvoient explicitement à une tradition pittoresque du jardinisme. Les croquis à l'encre proposés au lecteur assimilent littéralement l'espace autoroutier à celui d'un parc paysager.

Mais quelles ont été les applications et les succès de ce mode d'intervention ? Nous suivrons maintenant la formulation de ces principes et leur application à partir des projets touchant notre périmètre d'étude.



Groetplan, 1957

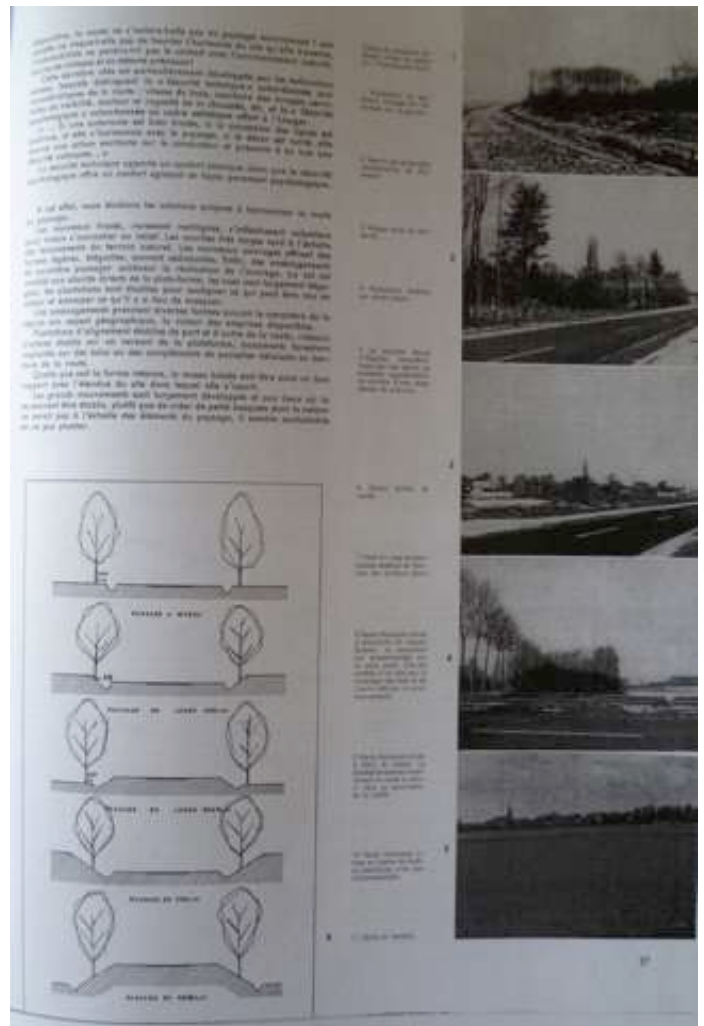
### L'autoroute A1

L'autoroute reliant Paris à Lille est la plus ancienne de notre périmètre d'étude. Sa construction s'est étalée sur une durée importante et elle n'a été pleinement achevée, avec le périphérique Sud de Lille, qu'en 1974. Elle constitue, on l'a vu, un cas d'étude pour Jean-Pierre Bernard. Le commentaire des photographies qu'il publie de l'« autoroute du Nord » montre bien que son intérêt se porte non sur les plantations autoroutières, mais sur la qualité des paysages que la voie permet de voir : « le paisible bourg d'Oignies », « le village rural de Vendeville ». L'autoroute est ainsi conçue comme pourrait l'être une piste de découverte touristique. L'étonnant est que, des plantations parfois assez massives qui ont été réalisées le long de l'A1, il ne dit pas un mot. Le village de Phalempin, dont il livre une photographie, a par exemple disparu derrière d'épais cordons boisés. Il est donc vraisemblable qu'il n'a suivi le projet que de très loin.

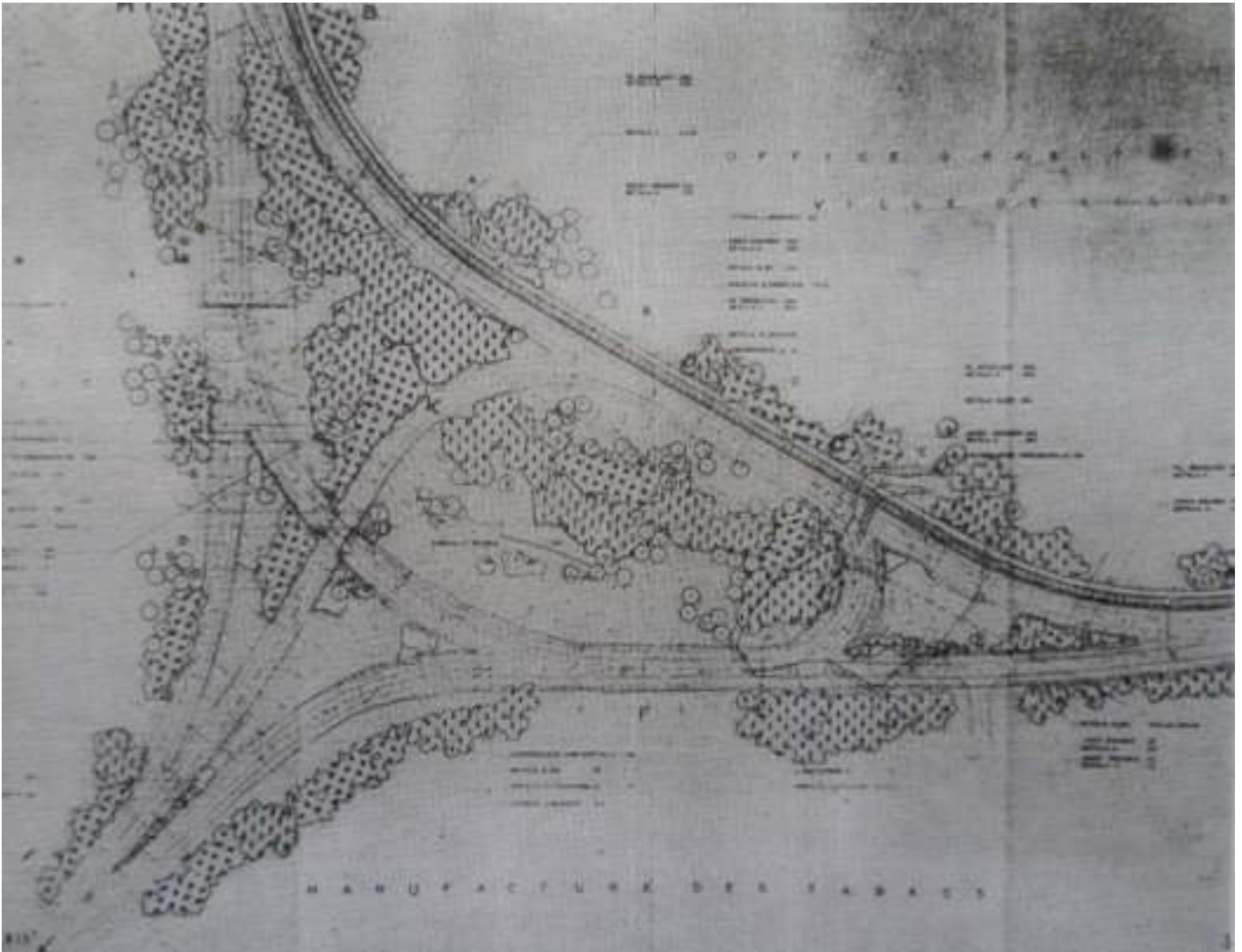
En revanche, il livre dans le même article un plan de l'échangeur entre l'autoroute et le boulevard périphérique Sud de Lille. Or, le cas de l'aménagement de l'échangeur d'entrée dans le boulevard périphérique de Lille est extrêmement expressif de cette conception jardiniste et scénographique du paysage autoroutier. Jean-Pierre Barnard le commente ainsi : « De larges massifs forestiers isolent les différents courants de circulation, réservent les servitudes de visibilité, offrent un cadre harmonieux en masquant les constructions inesthétiques de la ville. »

Ce même échangeur, étrangement, a fait l'objet d'esquisses dans les ateliers que Théodore Leveau animait au

Extrait de l'article de Jean-Pierre Bernard, « La route et le paysage », *Urbanisme*, 1959. L'autoroute A1, support d'expérimentation pour une approche séquentielle et scénographique des plantations autoroutières.







*Extrait de l'article de Jean-Pierre Bernard, « La route et le paysage », Urbanisme, 1959. L'aménagement en masses boisées alternées est clairement présenté comme relevant d'une intention scénographique*



*Les plantations du périphérique Sud aujourd'hui. L'alternance de bosquets aux architectures végétales contrastés et leur insertion en travers de la pente sont représentatifs d'une conception très composée du paysage autoroutier...*



Exercice d'atelier à l'ENSH dirigé par T. Leveau. De gauche à droite, projets de J.C. Saint-Maurice, L. Taillade et M. Treyve

sein de l'Ecole Nationale d'Horticulture de Versailles (Fnds Leveau, 149 IFA n°28). Il faut préciser que Théodore Leveau a dessiné l'ensemble de la future façade orientale de la Ville dans la suite du plan directeur d'urbanisme dont il a été chargé à partir des années 1950. Ces plans montrent des intentions très précises portées sur les futures voies de contournement autoroutières. Ils nous montrent surtout que les plantations autoroutières ont été pensées en cohérence et dans le prolongement de celles imaginées pour les opérations d'urbanisme riveraines : ensembles HLM en projet, remodelage du quartier de la gare, etc. Ces projets, pourtant, n'ont pas été suivis d'effet. La complexité de l'échangeur reliant l'autoroute de Paris au boulevard périphérique explique peut-être des atermoiements peu favorables à la continuité du projet. Ceci explique peut-être que l'échangeur de l'A1 au Sud de Lille était même donné comme exercice d'école aux jeunes paysagistes de l'Ecole Nationale Supérieure d'Horticulture de Versailles dans les années 1960. Quoi qu'il en soit, ces dessins nous renseignent sur la conception paysagiste dominante à cette époque. Les jeunes paysagistes y orchestrent des contrastes formels très prononcés. Les bosquets de pins noirs succèdent aux bosquets de bouleaux et de peupliers blancs. Dans le cœur de l'échangeur, ces bosquets sont disposés au milieu d'une grande pelouse, selon un procédé qu'on pourrait retrouver, par exemple, à l'intérieur d'un grand parc paysager.

Du projet finalement réalisé au terme de ces esquisses successives, il ne reste pratiquement rien en raison des remodelages réalisés dans les années 1980 à partir des déblais du métro, Mais les talus plantés qui demeurent le long du périphérique Sud de Lille sont très représentatifs des conceptions jardinistes qui prévalaient au début des années 1960. On observe entre l'échangeur et la porte de Béthune une alternance de bosquets monospécifiques choisis en fonction de leur capacité de contraste à l'échelle de l'automobile : bouleaux, pins noirs, peupliers grisards. L'alternance de feuillus et de persistants, d'écorces blanches et de ramures noires, de ports fastigiés et libres, était manifestement destiné à diversifier les ambiances, à rompre la monotonie de l'itinéraire.

### L'autoroute A 25

L'autoroute reliant Lille à Dunkerque a constitué le prolongement direct de l'autoroute du Nord a été mis à l'étude peu de temps après. Sa construction s'est achevée au milieu des années 1970. Nous n'avons identifié dans les archives aucun document rendant compte d'un projet de plantations, mais les structures végétales en place indiquent clairement, sinon un « parti » d'ensemble, du moins des intentions. La figure la plus fréquente est celle de l'alignement d'arbres de haut jet (érables sycomores, robiniers, peupliers). Nus retrouvons donc ici une conception de type jardiniste, mais particulièrement littérale : on a peut-être voulu utiliser le long de cette autoroute les



*autoroute 25 entre Lille et Dunkerque : plantations d'alignement représentatives de la manière jardiniste*

procédés appliqués depuis longtemps le long des routes importantes, sans s'interroger sur l'impact induit par le changement d'échelle du projet.

### L'autoroute A 19

Reliant Gand à Lille, cette autoroute construite au début des années 1970 sur le territoire belge est très représentative des conceptions présentées dans le Plan Vert. L'autoroute apparaît ici comme un véritable monument, en particulier à l'approche de la frontière, que l'installation d'une sculpture monumentale signale au conducteur. Les talus ont été terrassés selon des inclinaisons douces, au mépris de l'économie foncière du projet, mais avec pour effet d'étendre l'emprise visuelle du paysage autoroutier et de l'encadrer entre deux talus herbeux très larges, et donc de restreindre l'emprise visuelle des chaussées. Nous n'avons malheureusement pas eu accès aux archives belges, dispersées en raison de la restructuration politique du pays.

### Le canal de la Moyenne-Deûle

Dans les années 1960, le creusement de la déviation lilloise de la Deûle afin de raccorder le nouveau port fluvial de Lille s'est accompagné d'une réflexion large sur la planification de cette nouvelle façade urbaine. Des ensembles de logements sociaux ont été construits en bord-à-canal dans le quartier des Bois-Blancs. Les équipements sportifs et de loisir (plaine des Aviateurs, plaine des vachers, plaine du Grand Tournant) ont été réservés, et une promenade a été sommairement aménagée sous la forme d'un chemin sinueux jalonné par de petits bosquets d'arbres d'essences diverses : saules pleureurs, peupliers grisards, aulnes. Il semble que ce soit le paysagiste Théodore Leveau, par ailleurs urbaniste de la Ville de Lille dans les années 1950, qui ait conduit ces travaux (hypothèse nourrie par le fait que Théodore Leveau a été effec-

tivement l'urbaniste en chef de la Ville de Lille lors de la création du port fluvial, et que nous avons retrouvé dans ses archives des plans pour un groupe HLM en bord-à-canal portant des indications sur le traitement à prévoir le long de la future déviation de la Deûle. Institut Français d'Architecture, fonds n°149 boîte n°8). Mais par la suite la municipalité a prolongé la démarche en aménageant une nouvelle portion du canal jusqu'à l'écluse du Grand Carré. Les accotements, pourtant parfois très larges, sont ici associés à une promenade. Ils alternent de grandes plaines de pelouses destinées aux jeux, et des plantations ornementales irrégulièrement alignées mais choisi parmi les essences liés à l'eau. L'ensemble ressemble finalement à un grand parc linéaire, sommairement aménagé, mais dans les tracés duquel on reconnaît sans peine les conceptions propres aux espaces verts des Trente Glorieuses : les cités HLM riveraines présentent d'ailleurs le même envi-

*Le Plan d'Urbanisme de Lille (1950) dessiné par l'urbaniste et paysagiste Théodore Leveau planifie une coulée verte le long de la dérivation de la Deûle*



ronnement.

Dans les années 1990, la promenade a été prolongée à la faveur de la construction de nouveaux ensembles de logements. Un alignement de marronniers, en cours de remplacement par des saules blancs plus adaptés, accompagne une allée large, que borde une berge où des enrochements et des gabions, en brisant le ressac du canal, a permis la formation de milieux humides de roselières.

Les plantations autoroutières et fluviales issues de cette conception jardiniste et scénographique du paysage infrastructurel sont aujourd'hui arrivées à maturité. Le port souvent très tortueux des arbres montre que leur croissance n'a pas été aisée. Plantés sans doute très jeunes, ils ont été fortement exposés au vent. L'absence d'étage arbustif ne les a pas protégés de certaines dégradations liées à la fréquentation du public. L'implantation en plein talus ne favorise pas la stabilité des peupliers blancs, essence de plaine peu adaptée sur les pentes. Pour toutes ces raisons, les gestionnaires de ces plantations - par exemple le ser-

vice Parcs et Jardins de la Ville de Lille pour le port fluvial et pour le périphérique Sud-, procèdent à l'abattage des sujets les plus déstabilisés et à la plantation d'une strate arbustive destinée notamment à diversifier les milieux : plantations d'osiers le long du port fluvial, et d'arbustes de lisière le long du périphérique. Ces mesures vont gommer peu à peu l'aspect jardiné de ces espaces, au profit d'une conception plus écologique telle que nous la décrirons plus loin. Le long de l'A25, les problèmes se posent dans les mêmes termes et amènent, ça et là, des solutions analogues de la part de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR). Quant aux plantations prescrites par Théodore Leveau sur la façade Est de Lille, la carte comparative ci-dessous montre que très peu d'éléments en furent mis en oeuvre. Le bilan de ces plantations est donc très mitigé, d'autant que le parti d'ensemble, très précis dans sa composition, supporte mal les d'être amputé par les aléas liés à la mauvaise gestion ou à la mise en oeuvre trop partielle de ces projets...



## La période séquentialiste : 1975-1985

A partir des années 1970, une nouvelle approche du paysage infrastructurel se fait jour. Plusieurs raisons peuvent en expliquer l'émergence.

Premièrement, la création en 1973 d'un enseignement du paysage désormais complètement distinct de sa matrice horticole va favoriser l'émergence de discours et de doctrines nouvelles, affranchies dans une grande mesure de tout référent au jardin. L'enseignement de Jacques Simon, de Michel Corajoud, de Jacques Sgard, puise dans l'urbanisme, l'agronomie et l'aménagement du territoire ses ressources, bien plus que dans l'art des jardins (Blanchon 1998). Les conceptions jardinistes de la génération précédente vont s'en trouver remises en question. La notion de « paysage urbain » apparaît dans les discours à partir de la fin des années 1960 et devient, pour Michel Corajoud par exemple, un moyen de faire rupture avec les enseignements précédents.

Deuxièmement, les premières campagnes de plantation permettent aux jeunes concepteurs de porter un jugement sur ces projets. On peut imaginer le caractère étique de ces plantations précises et précieuses, perdues au milieu d'un environnement autoroutier enfin opérationnel, et dont l'intensité a dû surprendre les contemporains. Ces arbres et ces pelouses devaient sembler bien dérisoires face à l'énormité de cet événement urbain. Ceci a pu stimuler la réflexion de la génération montante en faveur de dispositifs plus efficaces à l'échelle des infrastructures.

Troisièmement, les problèmes posés par les infrastructures restant à construire n'étaient plus tout à fait de même nature. La mise en chantier des grandes autoroutes de liaison inter-urbaines dans les années 1960 touchait à sa fin. Les voies restant à réaliser touchaient les agglomérations de plus près : bretelles de raccordement des autoroutes aux armatures viaires des grandes agglomérations, rocades, « autoroutes urbaines ». Dans ces conditions, la création de ces infrastructures ne pouvait plus relever d'une table rase absolue : le contexte urbain, patrimonial et paysager s'imposait davantage, et il fallait trouver une manière simple de le prendre en charge. On verra une claire illustration de cette nouvelle donnée avec le cas de l'A22.

Enfin, la loi sur la protection de l'environnement de 1976 avait instauré l'obligation, pour la création de toute infrastructure neuve, de réaliser une étude d'impact préalable, comprenant un volet paysager. Cette obligation juridique a favorisé la montée en puissance d'une notion vite devenue omniprésente dans le discours sur la qualité paysagère des grandes infrastructures : celle d'« intégration paysagère ». L'influence de la géographie et des approches cartographiques du paysage a largement participé à l'élaboration de cette notion.

La géographie physique considère en général le paysage moins comme une représentation de l'espace que comme

une entité spatiale dont les caractéristiques physiques sont relativement constantes. Cette constance dessine le paysage dans la régularité de ses traits, de ses structures, de ses étendues, des objets qui le spécifient. Elle résulte d'un équilibre qui s'est établi entre les multiples déterminants de l'espace géographique : sa géologie, sa pédologie, sa topographie, son hydrographie, sa couverture végétale, les fonctions qui ont pu y prendre place, les tracés que les hommes y ont réalisés pour rendre exploitable ce sol, la manière dont les villages, les bourgs, les villes se sont implantés selon cet ensemble de contrainte.

De ce point de vue, la dimension paysagère d'un ouvrage, par exemple d'une infrastructure de transport, serait liée au rapport que la forme, le tracé de cet ouvrage entretiendrait avec l'ensemble de ces déterminants, et qui l'amènerait à se traduire formellement selon des modes de structuration comparables, par leur échelle, par les figures qu'elle convoque, par les objets qu'elle active, à ceux qui ont mis en forme l'ensemble d'une entité géographique, d'un paysage, ou, pour reprendre le terme le plus généralement employé pour désigner cette unité d'espace géographique, d'une « entité paysagère ». La qualité paysagère d'un ouvrage serait liée à la capacité qu'ont eu les hommes, consciemment ou non, de la dessiner en continuité ou en résonance, avec les traits spécifiques, structurels, de la ou des entités paysagères traversées.

Cet objectif est souvent traduit dans le langage de l'aménagement par le terme « intégration », ou « intégration paysagère ». Une belle autoroute, de ce point de vue, n'est pas forcément la plus végétalisée ou la moins dénivelée par rapport au terrain naturel. Une belle autoroute est celle dont les tracés et les objets qui l'accompagnent dans l'espace (talus, plantations, fossés, etc.) entretiennent un rapport d'analogie aux formes dominantes du paysage traversé.

Ce discours s'alimente aux sources d'une doctrine de la réparation. Puisque l'autoroute est une coupure dans le paysage, il faut, par son aménagement, « recoudre » le paysage, restaurer sa continuité. Ingrid et Michel Bourne (Bourne, 1996), paysagistes très actifs dans les années 1960 et qui ont travaillé sur de nombreux chantiers autoroutiers ont emprunté cette idée au paysagiste allemand Alwin Seifert (1890-1972), comme ils le rappellent dans le chapitre « Le paysage et la route » de leur monographie :

« Pour Seifert, le paysage est un ensemble. Il ne doit pas être perturbé par le passage d'une route. Le nivellement et la composition végétale doivent recoudre visuellement le paysage, réunir les deux côtés de la voie autoroutière. Il est nécessaire que le tracé de celle-ci « colle » au paysage. Il faut étudier le site, relever les végétaux existants, et composer le plan des plantations en fonction des éléments recueillis. Donc, ne pas exporter un dessin général propre à l'autoroute, mais inscrire l'autoroute dans le paysage en fonction de ses transformations. »

Cette conception restauratrice de la continuité du sol a fait écho, dans les années 1930, à la vision nationale-socialiste du rétablissement de la pureté du sol germanique



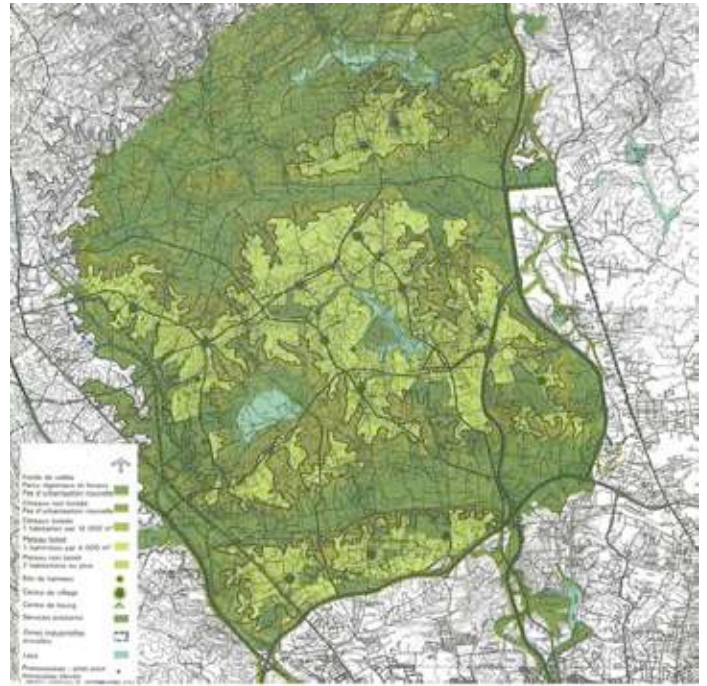
Extrait de la monographie de Michel et Ingrid Bourne (p. 18). Photographie d'une autoroute aménagée légendée : « le paysage prime sur la route (Alwyn Seifert) »

: « Les nouvelles chaussées rectilignes [...] sont hostiles au peuple comme les lignes à haute tension et comme les sillons de pierre que deviennent nos rivières ; dans le mépris qu'elles montrent pour le vivant, elles se font américaines ou russes, elles relèvent de la steppe, elles sont ennemies du peuple allemand et ennemies de son âme ! » écrit-il.

Une autre source de cette manière de penser l'aménagement autoroutier comme prolongement des traits du paysage traversé a été rencontrée chez le paysagiste Allain Provost (entretien téléphonique du 16 Novembre 2011), lui aussi en charge de nombreux chantiers autoroutiers dans les années 1970. Dès 1972, il s'était associé avec un Ingénieur X Pont pour acquérir une légitimité et une écoute accrue sur ces programmes et en 1974, l'Etat lui a confié une mission d'étude pour définir une méthodologie afin que la dimension paysagère soit correctement prise en compte dans les dossiers d'études d'impact :

« Pour ce faire, j'ai obtenu de voyager essentiellement aux Etats-Unis, où se trouvaient les deux grands personnages qui ont construit ce sujet : Ian Mac Haarg rencontré à Philadelphie et Steinlitz, mathématicien à Harvard qui mettait au point un système de cartographie des facteurs environnementaux à l'échelle de l'hectare. Mais ces méthodes n'ont pas été applicables en France, où c'est à grand peine que nous obtenions des modifications mineures des tracés. »

Ian Mac Haarg, dont l'ouvrage majeur « Design with Nature » ne fut traduit en français qu'en 1980, avait depuis les années 1950 formé des générations d'aménageurs à cette idée que l'analyse cartographique d'un territoire doit permettre de déterminer les meilleurs parti d'implantation des grands équipements dont les Etats-Unis se dotaient depuis la fin de la guerre. Le raisonnement se fait « en creux ». En considérant les uns après les autres les facteurs contraignant d'un aménagement - l'inclinaison des pentes, la dureté des sols, la présence d'exutoires pour les eaux de ruissellement, l'importance du couvert végétal, etc.-, on parvient peu à peu à visualiser le niveau d'acceptabilité de l'aménagement par le territoire cartographié. Cette approche, on le voit, peut être modélisée et générer des méthodologies de travail relativement simples,



Carte d'implantation d'une ville nouvelle, extraite de Design with Nature, Ian Mac Haarg

comme le montre la commande adressée dans ce sens à Allain Provost. De fait, les études d'impact ont largement intégré cette manière de penser la dimension paysagère de l'ouvrage par sa bonne intégration.

La convergence de ces différentes raisons - émergence d'une doctrine paysagiste affranchie de l'horticulture, prise de conscience de la nécessité d'inventer des méthodes de projet à l'échelle de l'immensité infrastructurelle, nécessité de contextualiser davantage des plantations d'ouvrages désormais plus proches des villes, et obligation juridique de raisonner en terme d'intégration paysagère - a finalement produit un mode d'approche du projet de paysage infrastructurel que nous qualifierions de séquentiel, en cela qu'il propose d'opérer une synthèse du paysage traversé et du paysage créé par l'infrastructure selon des entités paysagères successives correspondant à autant de séquences spatiales. Plutôt que d'aménager précisément te ou telle portion du linéaire pour distribuer des vues agréables sur le paysage, il s'agira de lire préalablement le paysage traversé comme une succession de séquences géographiquement et spatialement homogènes (grands champs, bocages, forêts...) que la perception infrastructurelle permettra effectivement d'appréhender dans leur succession. Les plantations et terrassements seront conçus pour amplifier et conforter ces séquences paysagères, l'autoroute permettant de la sorte de structurer un paysage en s'y intégrant. En cessant de raisonner à l'échelle de lieux et de vues, pour considérer des linéaires entiers, on favorisera par ailleurs des systèmes de plantation simples, assez homogènes, et potentiellement plus faciles à entretenir : longues et épaisses bandes boisées, tapis arbustifs denses, pelouses circonscrites.

## L'autoroute A 27

L'A27 (autoroute de Lille à Bruxelles), aménagé en 1977 (le projet initial, archivé et consulté aux Archives Départementales du Nord (cote 583W, n° 161-195) ne contient pas le dossier de plantations, qui fut ajouté bien après la réalisation du tracé), relève selon son concepteur Serge Aubépart (entretien du 14 Novembre 2011) d'un même raisonnement selon l'organisation de séquences paysagères successives et en illustre parfaitement les principes. La voie alterne de grandes ouvertures sur la campagne alentour, et des moments de fermeture intense, formées par des taillis forestiers très denses. Ce parti s'explique par le souhait d'intensifier l'expression du paysage environnant. Les séquences plantées correspondent aux approches d'agglomérations ou à l'anticipation de leurs futures expansions.

Diplômé paysagiste DPLG en 1970, Serge Aubépart a été employé au centre technique forestier (actuel cemagref) de 1970 à 1972, puis à l'ONF jusqu'à la fin de sa carrière. Il est intéressant de constater que cette double culture paysagiste et forestière l'incitera tout naturellement à développer des partis de plantation très efficaces et visant des effets massifs, de grande échelle. Il a ainsi travaillé sur de nombreux projets autoroutiers. En Février 1984, il a rédigé un texte intitulé « La prise en compte du paysage dans les projets autoroutiers », qui nous permet de comprendre sa manière de travailler.

Pour lui, le projet de paysage doit s'argumenter en exploitant le registre technique, mais aussi par des raisons écologiques. Ses projets contiennent parfois d'importants linéaires de haies bocagères à visée naturaliste. L'autoroute est pour Serge Aubépart « un élément positif du paysage, un facteur de transformation qu'il est possible de mener dans le bon sens. » « De ce point de vue, dit-il, je diffère des néerlandais ou des allemands, qui ont une approche

beaucoup plus conservatrice du paysage. »

Tout l'enjeu du projet est selon lui de parvenir à négocier des extensions d'emprises favorables à des plantations significatives. Cela a été possible en intervenant suffisamment en amont des projets, et selon une logique de réduction des emprises sur les séquences les moins stratégiques en terme de paysage (traversée de plaines agricoles par exemple, où il n'y a qu'à laisser les accotements ouverts), compensée par des extensions ailleurs. « Pour moi, il ne s'agit pas d'intégrer l'autoroute comme s'il fallait la cacher, mais de la traiter à l'unisson du paysage traversé, en alternant ses séquences d'ouverture et de fermeture, de contraction et de dilatation. Une autoroute peut avoir un rythme comparable à celui d'un chemin de promenade. La différence est importante, mais ce n'est au fond qu'une différence d'échelle. »

Il va de soi que cette nouvelle manière de faire a induit aussi un autre rapport au dessin : « La réalisation des plans était très répétitive et ennuyeuse. Un dessinateur chez nous s'était fabriqué un gabarit en plexiglass pour dessiner plus rapidement les fenêtres dans lesquelles nous indiquions la composition des modules de plantation. »

Dans son texte de 1984, il explique significativement à propos de son projet pour l'autoroute A 26 : « La première difficulté rencontrée fut de convaincre les responsables de la SANEF que l'autoroute n'est pas un jardin d'agrément. Ils voyaient le paysagiste comme l'homme qui allait décorer l'autoroute ; c'était l'aire du forsythia, du prunus pissard, du cornouiller panaché -, plantés en petits massifs, de la haie taillée au carré ! (...) Après maintes entrevues, visites sur le site, en m'appuyant sur les exemples de la végétation naturelle environnante, je pus combattre en partie ce jardinisme désuet et proposer des plantations en grandes masses à l'échelle de l'autoroute et de la vitesse de circulation »

*Les épais boisements de l'A17 structurent le paysage rural alentour*



## L'autoroute A 17

L'A 17 (Kortrijk/Tournai), en Belgique, présente également une alternance très prononcée de séquences ouvertes et fermées. Les séquences d'ouverture sont amplifiées par leur position sur des linéaires en remblai, franchissant d'autres voies et canaux. Programmée dans les années 1970, cette autoroute fut achevée en 1984 (Grégoire 1986). Nous n'avons pas eu accès aux archives de ce projet, dont les séquences boisées présentent des ambiances pratiquement forestières.

## L'autoroute A22

Reliant la frontière belge en direction de Gand à l'autoroute du Nord vers Paris, l'A22 appartient à la première génération d'autoroutes de liaison inter-urbaine et aurait dû relever du même type de traitement que l'A1 et l'A25. De fait, le projet est dessiné dès 1961 et aurait dû être mise en chantier en même temps que l'A25 (Projet conservé et consulté aux Archives Départementales du Nord sous la cote 583 W n° 161 à 199). Mais son tracé devait engendrer une polémique qui en retarda l'exécution, imposa aux services des Ponts et Chaussées la réalisation d'un nouveau projet, achevé en 1966 (conservé et consulté aux Archives Départementales du Nord sous la cote 583 W n° 161 à 221), et imposa pour son accompagnement paysager un traitement différent, plus proche déjà des solutions de type séquentialiste. Cette polémique opposa l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du projet, M. Dutilleul, aux services de la Préfecture du Nord, qui mettaient en doute le tracé choisi par lui pour cette infrastructure. Les données du problème étaient que, pour relier l'autoroute de Gand à celle de Paris, le tracé le plus direct - celui choisi par l'ingénieur - devait nécessairement passer à l'Est de Lille et opérer une coupure urbaine entre la ville et ses soeurs de Roubaix et de Tourcoing, rejetées de l'autre côté de la voie. Dans sa lettre du 8 Décembre 1960 du Préfet du Nord à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Demande un rapport sur le prolongement de l'autoroute, le Préfet interroge donc l'ingénieur sur ce tracé « qui aurait pour résultat de couper en deux le bloc formé par l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing ». L'ingénieur fournit en réponse ses arguments dans une lettre du 30 Décembre 1960 : « Comme l'autoroute ne comportera pas de croisements à niveau mais de nombreux franchissements à niveaux différents par des voies transversales, elle n'empêchera pas les communications entre les zones situées de part et d'autre. A cet égard, elle « coupera » moins le bloc Lille-Roubaix-Tourcoing que ne le font actuellement les boulevards Lille-Tourcoing, Lille-Roubaix dont la traversée par les véhicules ou les piétons est devenue très difficile voire dangereuse par suite de l'intensité du trafic [ces boulevards, créés dans les premières années du XXème siècle, étaient l'infrastructure principale de liaison entre les trois villes, et présentaient un profil très large, planté d'arbres, bientôt environné d'immeubles de belle facture, et portant des flux à la fois piétons, cyclistes, cavaliers,

automobiles et ferrés avec le tramway]. Cette autoroute passera dans une zone actuellement fort peu bâtie, mais elle n'interdirait nullement la construction de quartiers d'habitation de part et d'autre qui, entre eux, continueraient à être reliés par les routes et chemins existants. Le trafic de cette autoroute sera principalement un trafic à destination de Roubaix-Tourcoing (...) et de Lille (...). Ces trafics de pénétration dans les agglomérations (...) sont beaucoup plus intenses que le trafic de transit Arras-Courtrai (...). L'expérience des pays étrangers a montré l'inconvénient qu'il y avait à faire passer les autoroutes loin des agglomérations ; et de plus en plus on s'attache à les rapprocher des centres des agglomérations puisque c'est aux abords de ces centres que les trafics routiers sont les plus intenses (...). Le caractère autoroutier est tout à fait compatible avec la proximité des agglomérations puisque (...) une autoroute coupe moins la zone qu'elle traverse qu'une rivière ou qu'une ligne de chemin de fer ; on construit même des autoroutes urbaines en pleine agglomération, les exemples en sont déjà nombreux aux Etats-Unis et des projets de ce genre sont prévus pour certaines grandes villes européennes (boulevard périphérique de Paris par exemple). Mais tel ne sera pas le cas de l'autoroute Nord (...) puisque la zone traversée est actuellement fort peu urbanisée et qu'il n'est pas certain que les agglomérations de Lille et Roubaix-Tourcoing se rejoignent dans l'avenir : la plupart des urbanistes jugent au contraire préférable de conserver une bande verte relativement peu bâtie entre ces deux agglomérations à maintenir distinctes, bande verte dans laquelle passera l'autoroute. Si les deux agglomérations devaient se rejoindre, la construction d'une autoroute passant au milieu de l'ensemble serait encore plus nécessaire, car les nouveaux quartiers engendreront un trafic important(...) »

La polémique se prolongera lorsque le 6 Février 1961 le préfet fera valoir ses contre-arguments. On peut y voir les prémisses des débats qui entoureront la création des premières autoroutes urbaines en France. Mais le projet de Dutilleul finira par prévaloir après quelques retouches en 1966. Ce qui intéresse directement notre propos, c'est qu'ici un argument de type paysager est invoqué pour justifier le tracé, à savoir l'idée selon laquelle cette autoroute formera une véritable « bande verte » à travers l'agglomération. L'idée impliquée par cette proposition est que les autoroutes, dans leurs parties urbaines ou périurbaines, doivent être entourées de plantations assimilées à une bande, ce qui sous-entend une forme de réactivité de l'autoroute à son environnement mise en oeuvre de manière séquentielle : séquences ouvertes hors la ville, séquences vertes en ville. La mise en oeuvre de ce procédé a été d'ailleurs d'une très grande radicalité. Aucun paysagiste n'a été impliqué dans ce projet, et c'est donc vraisemblablement l'ingénieur lui-même, ou bien l'entrepreneur attributaire des plantations, qui en détermina le parti : planter de part et d'autre de la voie deux bandes épaisses de peupliers noirs, bordés de robiniers en partie basse.



## Le Boulevard du Broeucq

La polémique sur le tracé de l'A22, tranchée finalement par l'ingénieur, devait cependant se poursuivre quelques années plus tard et infléchir plus lourdement encore le dessin d'une autre voie autoroutière, aujourd'hui appelée « Boulevard du Broeucq » et intégrée au réseau national, puis départemental. Car si l'A22 fut mise en chantier dès le début des années 1970, la fin des années 1960 avait vu la planification de la « métropole d'équilibre » lilloise par l'OREAM Nord, et l'une des conclusions principales des travaux de cet organisme fut la décision de construire, à l'Est de Lille - et donc précisément dans le tracé retenu pour l'A22, la ville nouvelle de « Lille Est », finalement baptisée Villeneuve d'Ascq. Le caractère urbain de la voie s'en trouvait donc conforté, et les urbanistes de l'EPALE (Etablissement Public d'Aménagement de Lille Est), chargés de dessiner la future ville quartier par quartier, en structurèrent le plan autour d'un boulevard central, orienté du Sud au Nord, et devant bénéficier d'un traitement comparable à celui d'un boulevard urbain, planté, large, et rythmé par une série de carrefours à niveau. Au sein de l'OREAM, le paysagiste Jean Challet avait dessiné une véritable trame verte devant irriguer toute la ville nouvelle, autour d'une colonne verte centrale Est-Ouest formée d'une chaîne d'étangs de rétention des eaux de ruissellement, selon un procédé d'assainissement alternatif alors inusité (Estienne 2006). La rencontre de l'axe de ces étangs et de celui du boulevard devait favoriser un accompagnement paysager particulièrement soigné et exigeant de la voie. Serge Aubépart, dont nous avons déjà parlé, fut chargé, en sa qualité de paysagiste à l'ONF, d'établir les plans de plantation des étangs et suivit à ce titre de près les premières formulations du projet de boulevard (entretien avec Serge Aubépart, 14 Novembre 2011). Il explique que ce boulevard ne devait avoir aucun caractère autoroutier, et que la liaison urbaine de l'A22 devait passer plus à l'Ouest, donc frôler littéralement la ville de Lille en traversant les faubourgs de Fives et d'Hellemmes. Mais selon Bruno Ferracci, ancien architecte de l'EPALE (entretien du 15 Avril 2009), les acquisitions foncières dans ses villes denses au parcellaire très émietté s'avéraient longues et fastidieuses. Si bien que lorsque les sections périurbaines de l'A22 furent achevées, la jonction à travers ville n'était pas même amorcée. Le gouvernement belge aurait manifesté assez brutalement son impatience de voir aboutir un projet dont la première conception datait de plus de dix ans, si bien que le gouvernement français décida de transformer le projet de boulevard de Lille Est en voie à caractère autoroutier afin d'opérer rapidement la jonction de l'A22. Les plans des urbanistes furent abandonnés et la ville nouvelle fut dotée d'une autoroute intérieure qui, aujourd'hui encore, constitue entre ses deux rives une coupure majeure.

Les exigences en matière d'accompagnement paysager n'en furent que davantage rappelées, si bien que cette autoroute fit l'objet d'un projet de paysage complet, confié aux paysagistes Michel et Ingrid Bourne. Nous avons déjà évoqué ces paysagistes et leur conception séquentialiste



*croquis de Michel et Ingrid Bourne pour le futur boulevard du Broeucq (Bourne, 1996) / Photographie aérienne du tronçon correspondant*

du paysage, héritée de l'influence d'Alwin Seifert. Pour le boulevard du Broeucq, ils proposèrent d'assimiler la voie à une « séquence de jardin de ville ». Leurs dessins montrent une réflexion exprimée en coupe très en profondeur dans les tissus riverains de la voie, incluant notamment les contre-allées de la voie et les grands parkings prévus sur ses flancs. Un procédé d'écrans acoustiques permit de réduire les nuisances sonores de l'ouvrage et, en même temps, par leur plantation, d'escamoter d'autant la présence de l'autoroute dans le paysage urbain. Des plantations arborées denses, des accotements aux parkings, constituent une sorte de bocage dense et élevé, dont les cimes constituent aujourd'hui des points de repères importants dans la ville.

Ce projet fut prolongé jusque dans les années 1980 avec

le traitement, à caractère plus composé, des accotements du boulevard dans sa partie la plus urbaine, en plein coeur de Villeneuve d'Ascq (Projet conservé et consulté aux archives de la DDE du Nord, cote 517/42, magasin 3.21).

### Le canal de Roubaix à Wasquehal

La navigation sur ce canal avait disparu progressivement sous l'effet de la désindustrialisation. Insérée en pleine ville, la voie d'eau y offrait un espace de promenade qui fut sommairement aménagé au moyen de plantations épaisses pratiquées sur les talus des biefs. Le canal, à Wasquehal, présente en effet une déclivité considérable en direction de la Marque canalisée, au Sud-Ouest. Le jeu d'écluse, formant un véritable escalier d'eau, ne suffit pas à rattraper le niveau du sol urbain, d'où d'importants linéaires de talus. L'abandon du trafic fluvial a également permis, sur certaines séquences, de planter l'ancien chemin de halage le long de la berge. En quelques années, les robiniers, érables et peupliers ont vite formé une véritable sylve linéaire, fortement appropriée par les pêcheurs, les promeneurs et les joggeurs.



les berges du canal de Roubaix à Wasquehal (photo : D. Delbaere)

### La période narrative : 1985-1995

Les infrastructures réalisées dans cette période, plus encore que les précédentes, doivent composer avec la proximité des villes et des territoires densément habités. Alors que des autoroutes urbaines de la période précédente comme la rocade Nord-Ouest ou l'A22 passaient au large des villes en les tangentant, les voies restant à réaliser se glissent difficilement à l'intérieur des tissus, selon une logique alors peu élégamment qualifiée de « pénétrante ». Ceci s'explique évidemment par la lenteur des acquisitions foncières, toujours très complexes en milieu urbain.

Si les logiques de conception prévalant dans la période précédente avait été suivies, ces voies auraient été cernées d'épaisses plantations pour les séparer le plus efficacement possible des tissus riverains et en réduire les impacts. Mais cela aurait supposé des acquisitions foncières encore plus importantes : la logique économique de ces projets a été évidemment d'enfermer les voies dans un

tunnel d'écrans acoustiques peu consommateur d'espace et pratiquement continu – cela aurait accru les coupures opérées dans les tissus traversés.

Or, l'idéologie urbanistique dominante des années 1980 prônait un « retour à la ville », conçue à travers ses formes les plus traditionnelles, en réalité celles, pas si anciennes, de la ville industrielle et hausmannienne : la Déclaration de Bruxelles (1980), publiée à l'issue d'une rencontre d'architectes européens, prit clairement position en faveur d'un retour formel à la ville, en opposition à la sensibilité moderne qui avait, peu ou prou, dominé depuis les années d'après-guerre. Dans la métropole lilloise, l'émergence de cette sensibilité fut bien illustrée par le cas du quartier de l'Alma-Gare, à Roubaix, où un projet de grand ensemble initialement programmé dût être entièrement recomposé sur la base des demandes d'un collectif d'habitants du quartier préexistant, animé par de jeunes architectes (collectif, 1982). Le nouveau projet présentait des gabarits plus modestes, les immeubles étaient alignés le long de rues d'emprise « traditionnelle », un riche vocabulaire d'espaces publics fut décliné, articulant parvis, passages, coursives, squares, places intérieures. Le béton fut pros crit et remplacé par la brique, matériau jugé traditionnel dans le Nord. Les modénatures de façades furent l'occasion d'insérer des fresques, des bas-reliefs, dans le paysage urbain.

Les infrastructures de la période 1985-1995 ont été travaillées dans ce même sens, que nous qualifions de « narratif ». Il s'agissait de les domestiquer, de les acclimater à un milieu urbain dont la physionomie doit être confortée par le passage de l'infrastructure. Le traitement des plantations, des contre-allées, des soutènements, des écrans acoustiques, va s'efforcer de « parler » de la ville et des territoires traversés, de les « révéler », selon une logique à qui la génération suivante reprochera souvent son caractère excessivement décoratif et peu en phase avec la réalité fonctionnelle de ces infrastructures.

### Le canal de Roubaix

L'aménagement du canal de Roubaix, entre Roubaix et Wasquehal, est lié au projet de construction d'une Voie Rapide Urbaine (dont il sera question plus bas) reliant Lille, Roubaix et Tourcoing. Le tracé initial de cette autoroute urbaine passait dans le lit même du canal, sur lequel aucune navigation n'avait plus lieu depuis le déclin de l'activité industrielles et en raison de l'extrême lenteur du trafic fluvial sur ce canal coupé par une série d'écluses formant un véritable escalier d'eau. La réaffectation de l'emprise du canal à la voie rapide aurait permis de faire l'économie d'acquisitions foncières particulièrement compliquée dans ce secteur de tissus urbains très denses et morcelés. Cependant, le projet suscita de vives réactions des riverains du canal qui se constituèrent en association et imposèrent que le projet soit révisé et permette un maintien du canal. Les services de l'Équipement reprirent donc leurs études et implantèrent la voirie le long du canal, au plus près de son cuvelage, coupant tout lien phy-

sique direct entre les quartiers riverains au Sud et le canal, mais laissant en revanche les quartiers Nord bénéficier d'une relation immédiate à l'eau. Dans les années 1990, les municipalités de Roubaix et de Tourcoing choisirent de faire du canal un axe structurant pour la reconquête urbaine des quartiers en déshérence. Une étude urbaine diligentée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole et confiée à l'urbaniste Christian Devillers mit en évidence le potentiel de développement représenté par l'infrastructure fluviale (ADULM 1994).

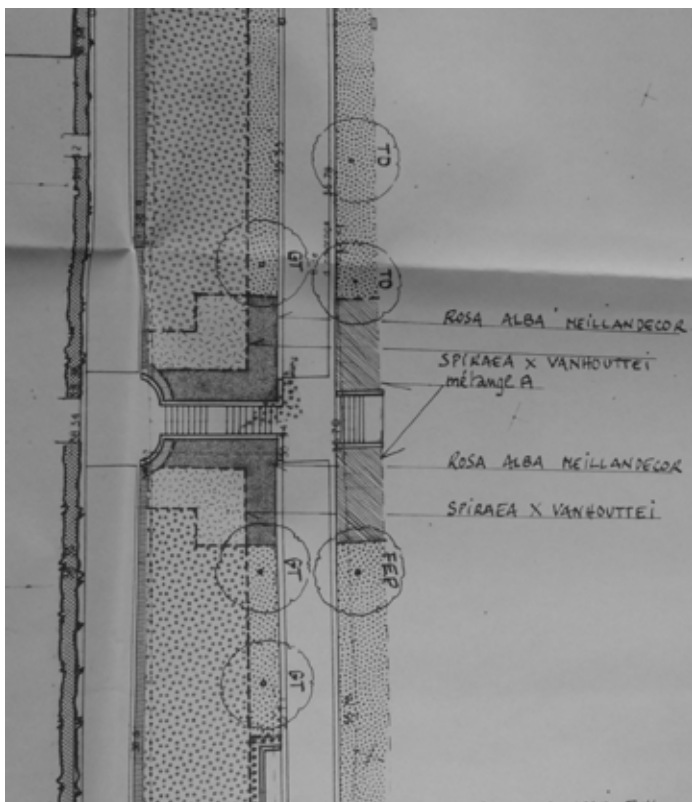
Dans ces conditions, la qualification paysagère de la Voie Rapide fut réduite à peu de choses (comme on le verra) mais les services de l'Équipement, en contrepartie, financèrent d'importants travaux de requalification des berges du canal sur sa rive Nord. Alors que les biefs se dirigeant vers l'aval avaient été plantés, comme on l'a vu, dans les années 1970 selon une logique séquentialiste, ceux longeant la Voie Rapide furent transformés en de véritables promenades plantées et très composées. Les accès à l'eau depuis la ville, furent aménagés au moyen d'allées, de pas d'ânes, d'escaliers (le bief se trouvant en déblai par rapport au sol naturel urbain). Ces escaliers donnent sur des placettes, ménagées entre des murets de soutènement en rondins et dans lesquels des bancs et des banquettes sont insérés. Les ambiances végétales sont variées, alternant des espaces très boisés et des trouées plus lumineuses. Bref, c'est une véritable promenade urbaine affirmant fortement son caractère d'espace public de ville, qui a été aménagée. Par ailleurs, afin d'harmoniser les actions le long de la voie d'eau, une charte paysagère a été réalisée au début des années 1990 et confiée au paysagiste Jacques Simon. Cette charte visait à harmoniser les amé-

nagements à réaliser le long de la voie d'eau. Aujourd'hui, cet ensemble constitue un véritable parc urbain intégré en plein cœur de ville.

### Le canal de la Basse-Deûle

Au même moment, au début des années 1990, la Communauté Urbaine de Lille se dota de la compétence « environnement » et engagea une série d'importants chantiers de requalification paysagère de la métropole. Il s'agissait de changer l'image négative dont Lille souffrait, afin d'amplifier l'effet de reprise économique escompté à travers le projet Euralille. Le canal de la Deûle, passant à Lille, fut le premier axe sur lequel cette politique de valorisation paysagère fut engagée. Au Sud de Lille (canal de la Haute-Deûle), ce fut par le biais de la relance du projet de Parc de la Deûle, lequel affecta peu les accotements du canal lui-même puisque ce parc s'est emparé des zones humides, prairies, anciens dépôts VNF et autres parcs qui bordent le canal plus en profondeur (Delbaere 2010). A Lille même, la moyenne Deûle avait déjà été aménagée, comme on l'a vu, selon un schéma de type jardiniste. Les interventions y furent donc très sommaires. Les efforts se concentrèrent donc sur le Nord de Lille (canal de la Basse-Deûle), où se trouvaient la plupart des grandes usines jadis liées au canal. Ces kilomètres de friches dans des états d'abandon plus ou moins avancés ne pouvaient cependant être résorbés que par le biais d'une politique de longue haleine. L'aménagement des bords-à-canal, par contrecoup, bénéficia d'investissements importants et rapidement engagés, car ils étaient les seuls leviers d'action immédiatement mobilisables. Une structure intercommunale, le Syndicat Intercommunal de Valorisation et d'Aménagement de la Deûle (SIVA Deûle) fut créé pour coordonner ces travaux, réalisés par petites portions successives, au gré des opportunités, et notamment lorsqu'un terrain industriel se libérait (archives du SIVA Deûle). Ceci explique que, de Lille à Deûlémont (confluence de la Deûle et de la Lys), se succèdent aujourd'hui des ambiances végétales très différentes. On passe de séquences très ouvertes sur le canal à d'autres complètement fermées. La nature des plantations et leur densité changent, allant de la saulaie au taillis de frêne, du massif d'arbustes fleuris aux alignements de saules têtards et aux mails réguliers de frênes. La largeur du chemin varie. Il arrive qu'il se dédouble pour donner accès aux quartiers riverains par des voies tangentes. Les traversées plus urbaines donnent lieu à la construction de terrasses en belvédère sur le canal, accessibles par des rampes très architecturées. Cette variété d'ambiances rapproche donc ce paysage de bord-à-canal de celui mis en œuvre le long du canal de Roubaix à la même période. Allées, petits ouvrages et plantations racontent le territoire traversé, le mettent en scène, plus qu'ils ne cherchent à se mettre à l'échelle de l'infrastructure elle-même.

détail d'un plan d'aménagement des berges du canal de Roubaix (archives de la DDE du Nord)





*une séquence de la coulée verte imaginée par le SIVA Deûle (photographie : D. Delbaere)*

### La LGV Paris-Bruxelles-Londres

La construction, au début des années 1990, des lignes de Train à Grande Vitesse convergeant dans la gare de Lille Europe en direction de Paris, de Londres et de Bruxelles ne semble pas avoir fait l'objet de projet d'aménagement des accotements de l'infrastructure. Les talus, en déblai ou en remblai, ont parfois été plantés d'un cordon arbustif sur leurs lignes de crête, à distance des voies, et ces bandes arbustives ont en général proliféré sur ces terrains libres, posant parfois de réels problèmes de gestion à la SNCF. Seule une courte séquence de talus en amont et en aval du pont ferroviaire franchissant l'autoroute A1 au niveau de la commune de Seclin a fait l'objet d'un plan de plantation détectable : des bosquets de tilleul ont été implantés entre la plateforme ferroviaire et la voie qui la longe. Cette absence de prise en compte du paysage dans l'accompagnement des nouvelles portes de ville que sont les LGV lilloises a d'ailleurs été largement déploré et critiqué par le président du Comité Grand Lille, en lien avec la Chambre de Commerce et d'Industrie .

En revanche, la construction du TGV a induit, par contre-coup, un certain nombre de projets de paysage lorsqu'elle a généré des masses de déblais importants. Ce fut principalement le cas au Nord de Lille, quand la voie ferrée, après avoir traversé le canal de la Basse-Deûle puis le boulevard périphérique Nord de Lille (boulevard des combattant), s'enfonça pour rejoindre traversant le centre-ville en tunnel. L'architecte des grands ponts ferroviaires y a introduit des motifs de modénature de type néo-classique (corniches, corbeaux et autres lisses continues, crénelage des piliers...) qui traduisent le souhait de faire raconter une histoire à ces ouvrages d'art en dépit de leur contemporanéité. On retrouve ici le désir, propre à la période narrative, d'imposer un décor « urbain » et « architectural » à l'infrastructure.

Mais l'impact le plus important de cet ouvrage résulte des masses de déblais que le creusement du tunnel avait laissé de part et d'autre du boulevard périphérique Nord de Lille. Ces déblais furent utilisés par la Ville de Lille pour aménager, en amont et en aval des ponts, deux grands parcs urbains : le site de la Poterne (autour de 1998 à 2000), entre le boulevard périphérique et le canal de la Basse-Deûle, et la plaine Winston Churchill (entre 1994 et 1998), entre le boulevard périphérique et le quartier du Vieux-Lille . L'aménagement de ces deux parcs a induit le nivellement des accotements des voies selon une approche narrative. Ici, le propos des architectes et des paysagistes impliqués dans ces projets (l'agence Paysages pour le premier, l'architecte de la SNCF Pierre-Louis Carlier, puis l'association Chantier Nature pour le second) a été d'utiliser les accotements pour reconstituer le paysage de fortifications qui se trouvait autrefois sur ces sites bordant la citadelle de Lille. Des formes de glacis et de demi-lunes, de bastions et de contrescarpes furent modelées et plantées d'alignement d'arbres destinés à en amplifier l'effet. Il importe de relever que ces tracés ne font que pasticher les anciens remparts, dont l'échelle et l'implantation n'ont été suivies que très approximativement.

*aménagement du site de la Poterne (archives de l'agence Paysage, Archives du Monde du Travail)*



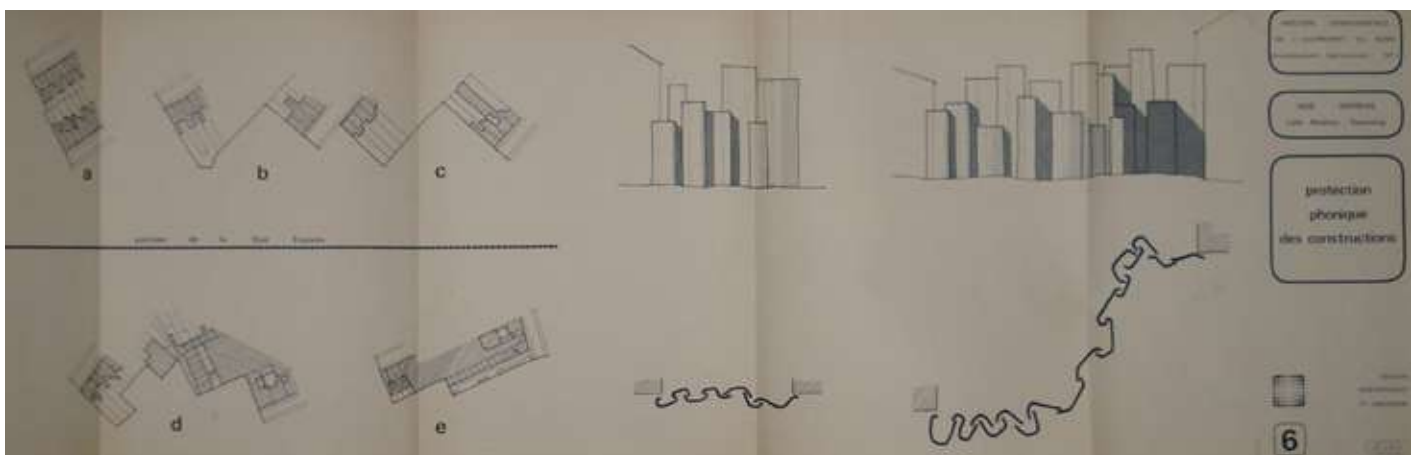
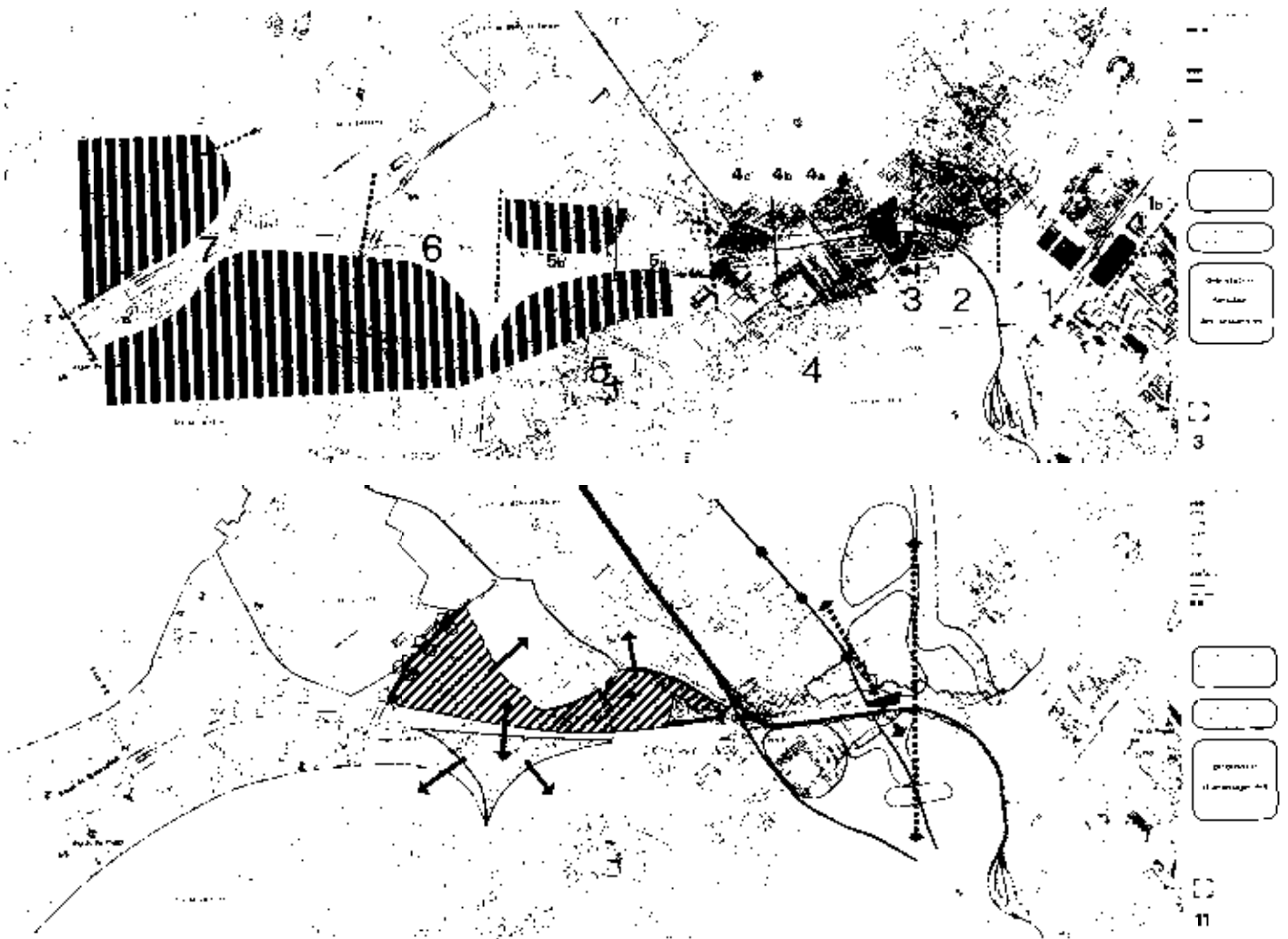
## La Voie Rapide Urbaine (VRU)

C'est sans doute le projet qui incarne de la façon la plus lisible les principes de cette période narrative de la production infrastructrelle. Plus encore ici que dans les situations précédentes, la dimension urbaine est très directement impliquée dans le projet en raison de son implantation, puisqu'il s'agit d'une voie destinée à mettre en communication le boulevard périphérique de Lille avec l'autoroute de Gand à travers le quartier populaire et dense de Fives (la VRU a longtemps été dénommée communément « pénétrante de Fives ») et, au-delà, avec les

agglomérations roubaisienne et tourquennoise. Le projet traverse donc toute l'épaisseur agglomérée entre les trois villes, occasionnant des acquisitions foncières nombreuses et complexes.

Un premier projet est dessiné dès le début des années 1970, et on y retrouve les grands principes de la période séquentialiste. Le découpage du paysage urbain traversé en séquences spatiales homogènes induit le séquençage de l'aménagement routier lui-même, sensé se mettre au diapason du rythme de la ville. Ces démolitions d'îlots urbains entiers, ainsi que l'éventrement de ceux qui seront

*Plan des séquences, projet d'aménagement et détail pour les écrans acoustiques de la Voie Rapide Urbaine / Archives de la DDE (Depoorter, 2013)*



maintenus en bordure de la voie, libèrent autour du tracé un chapelet d'espaces ouverts auxquels est affecté, en général, une fonction d'espaces verts, voire de square. Cette membrane verte doit permettre précisément, en fonction de la variation de son épaisseur, d'exprimer la densité propre à chaque séquence du paysage (Depoorter 2013).

Ce premier projet, cependant, ne verra jamais le jour. Lorsque les acquisitions foncières sont suffisamment avancées pour que la mise en oeuvre soit engagée, on est arrivé au début des années 1980 et la doctrine dominante a changé. L'expérience de l'Alma-Gare a suscité une démarche plus ou moins sincère de « retour à la ville », et de même que dans ce quartier il s'était agi, en quelque sorte, de domestiquer un grand ensemble, de l'hybrider aux formes du paysage urbain roubaisien, pour la VRU il s'agira désormais de domestiquer une autoroute en l'hybridant avec le paysage urbain du quartier de Fives. Ce propos, cependant, aura peu d'impact sur le tracé lui-même, décidé de longue date. Il affectera en revanche les accotements et toutes les surfaces de contact entre infrastructure et quartiers traversés. Les espaces libérés par les démolitions, au lieu de devenir des jardins publics, sont rendus à leur fonction initiale résidentielle : une série de petites opérations de construction permettront de refermer les îlots, sur la base d'une typologie architecturale de brique, voulue en continuité la plus explicite et la plus formelle possible avec le cadre bâti existant. Une contre-allée desservant ces nouveaux logements est construite, et veut prendre la forme d'une promenade de ville, jalonnée notamment par une succession de portiques marquant le passage d'un îlot à un autre. Un écran acoustique est installé sur toute la longueur de la traversée urbaine, et cet élément d'architecture s'ajoute aux autres objets construits qui imprègnent le paysage vu depuis la voie -

murs de soutènement (la voie est entièrement construite en déblai), passerelles, dalles couvrant la voie sur une séquence donnée - pour tenter d'en faire un grand ouvrage de génie civil voire d'art urbain. L'effet de coupure urbaine est atténué par la construction d'une large dalle reliant le quartier de Fives au Sud et le quartier de Saint-Maurice-Pellevoisin au Nord. Cette dalle accueille une salle de sport, et aspire ainsi à devenir un véritable espace de couture urbaine. Ces opérations sont confiées à l'architecte Thierry Verbiest (agence AUSIA, Bruxelles), qui fut l'un des architectes les plus actifs du quartier de l'Alma-Gare, et qui va imprimer ici le même esprit de reconquête urbaine frôlant bien souvent le pastiche.

Ces principes d'aménagement n'ont concerné que les séquences urbaines du tracé. Dès que la voie s'en affranchit et s'aventure à travers les territoires plus composites des périphéries urbaines, dominées par les centres commerciaux, les zones d'activités et les zones industrielles, l'aménagement des accotements utilise un vocabulaire exclusivement végétal, qui cependant continue de vouloir impressionner l'utilisateur de la voie par des jeux de couleur et des effets de masses végétales prononcés.

#### **L'entrée Sud-Est de Lille**

Les autoroutes reliant Lille à Valenciennes d'une part, à Paris d'autre part, convergent sur les derniers kilomètres à l'entrée de Lille sur un seul et unique tronçon qui supporte pour cette raison un trafic très lourd. D'autre part, à la fin des années 1980, la création de la ZAC Eurallille implique la déviation de la façade orientale du boulevard périphérique de Lille, qui conflue lui aussi avec ce court tronçon autoroutier. Il fut donc décidé de remodeler complètement l'échangeur entre cette déviation et l'entrée Sud-Est de Lille, et d'en profiter pour accroître ses ca-

*croquis perspectif d'un ouvrage de franchissement de la VRU (archives de la DDE)*



pacités de trafic par un élargissement substantiel. La voie, implantée entre les quartiers de Fives (Patit-Maroc) et de Moulines (complexe scolaire et sportif en bordure immédiate), posait cependant les mêmes questions de contextualité urbaine que les projets précédents. Il lui fut donc appliqué le même type de remède, à savoir une hybridation formelle avec le paysage urbain.

Le projet d'aménagement des accotements et des abords fut confié à l'architecte Marie-Ange Feneuil, qui dessina un projet d'une très grande précision, conçu comme une véritable architecture linéaire, et référé de façon plus ou moins explicite au passé du territoire traversé. L'auto-route, en effet, traverse l'emprise des anciens glacis et ouvrages fortifiés de l'enceinte la plus ancienne de Lille (dite « des espagnols »). Au bord de la voie, l'architecte fit donc construire des murs de soutènements dont les formes légèrement bastionnées doivent sans doute évoquer ces ouvrages pourtant totalement disparus. Une succession de bosquets aux plantations savamment étagées relie ces ouvrages maçonnés, tandis que la dénivellation entre les deux chaussées est mise en scène au moyen de pères imposants et d'arc-boutants métalliques. Le caractère construit de l'infrastructure est systématiquement souligné, afin de l'assimiler à un ouvrage d'art urbain digne de l'entrée d'une grande ville. Les arrières de ces aménagements ont également été suivis avec soin, notamment autour des bassins de rétention des eaux, intégralement plantés, et le long des terrains de sport riverains, désormais bordés par un imposant mur et un haut talus, orné de plantations décoratives et de mosaïques.

Les aménagements réalisés durant cette période narrative ont connu, à l'épreuve du temps, des succès divers. Chaque fois qu'ils ont affecté des espaces publics clairement identifiés comme tels, bénéficiant d'une gestion par un service d'espaces verts, ils ont évolué à la manière de n'importe quel parc ou jardin public. Par contre, quand ces aménagements sont restés trop directement affectés à l'emprise et à l'environnement routier, les services exploitants des infrastructures concernées ne sont pas parvenus à les entretenir fidèlement aux intentions de leurs concepteurs. C'est justement le cas de ce dernier projet, dont les ouvrages construits se sont très vite abîmés, et dont les

plantations ont filé parfois si vite que leur étagement a fini par se brouiller, rendant pratiquement imperceptible le parti initial de l'architecte. On retrouve ici les difficultés auxquelles ces aménagements étaient exposés dans la période jardiniste.

## la période gestionnaire : depuis 1995

A partir des années, la quasi-totalité des projets autoroutiers initialement prévus au Plan national de 1950 sont achevés. Ceux qui ne le sont pas seront progressivement abandonnés : le contournement Sud de Lille, inscrit au Schéma Directeur, sera contesté par diverses associations de protection de la nature, au nom de la défense des champs captants dont dépend une part considérable de la ressource en eau potable de la métropole. Il sera abandonné, et remplacé par un projet plus modeste de Liaison Intercommunale dont le profil et les modes de traversée relèvent plus du boulevard urbain que de la voie autoroutière. De même, le projet d'autoroute Bruxelles-Amiens via Lille (A1 bis, ou A24), qui n'est rien d'autre que la survivance du tracé envisagé à l'Ouest de Lille pour connecter la France et la Belgique (cf. chapitre sur l'histoire de l'A22) sera définitivement abandonné en 2009 avec la loi Grenelle de l'Environnement. La périurbanisation rendue possible par la première génération des autoroutes construites au début des années 1970, paradoxalement, a eu raison de la seconde génération, car en installant la ville « à la campagne », elle a favorisé chez les populations urbaines une revendication de paysage et de cadre de vie hostile à tout grand projet d'infrastructure. La saturation pendulaire du trafic sur le réseau autoroutier n'y fait rien : les collectivités préfèrent désormais favoriser d'autres modes de déplacement entre centres urbains et périphérie, notamment grâce des projets de métro, de tramway, voire de tram-train. Il n'est donc pas déraisonnable d'affirmer que l'ère de la construction des grandes infrastructures a pris fin depuis une quinzaine d'années.

Dans ces conditions, la relation des services exploitants aux accotements infrastructurels évolue. Ces objets techniques, résultant des grands projets, sont désormais avant tout perçus comme un patrimoine foncier qu'il convient de gérer au mieux, c'est-à-dire de la manière la plus économique. On verra plus loin comment cette recherche d'efficacité dans la gestion des surfaces d'accotement peut rencontrer des visées de type environnementale. Dans le domaine de l'aménagement, les rares projets sortis de terre depuis le milieu des années 1990 sont révélateurs d'une évolution des manières de penser talus et bermes comme des milieux à gérer, plutôt qu'à aménager.

*Élargissement de l'A1, vue axonométrique (archives de la DDE)*



## La Rocade Nord-Ouest (RNO)

Toutes deux classées dans le réseau départemental, ces deux voies aménagées durant la première moitié des années 1990 constituent des autoroutes urbaines de contournement de l'agglomération, l'une par sa façade Sud-Est (la RD 700), l'autre par sa façade Nord-Ouest (la rocade dite « nord-ouest »). Nous n'avons pu retrouver les archives de ces projets, mais nous avons rencontré les paysagistes chargés de la seconde, Alain Dépret (entretien du 9 Juillet 2012) et Palick Van Hövell (entretien du 6 Octobre 2011). L'infrastructure a été réalisée en deux phases et avec ces deux maîtrises d'œuvres différentes, quoi qu'en intelligence l'une avec l'autre (Palick Van Hövell, paysagiste du tronçon Est, est un ancien employé du paysagiste Alain Dépret, chargé du tronçon Ouest). Les boisements épais de la partie Ouest du tracé, voulus par Alain Dépret pour « réduire les charges d'entretien et protéger au maximum les riverains des nuisances de la voie », cèdent la place, dans la partie Est, à des bandes d'arbustes et d'arbrisseaux « plus adaptées à la maigreur du sol et à la palette végétale locale », mais visuellement moins structurantes : l'emprise de la voirie n'en semble que plus écrasante.

Le témoignage des paysagistes fait apparaître un renoncement complet à toute démarche jardiniste (au contraire, ils critiquent la velléité de composer des espaces formels à cette échelle de vitesse), séquentialiste (puisque leurs projets proposent un traitement relativement homogène des talus, quelle que soit la séquence de paysage traversée) ou narrative (rien dans ces projets ne fait allusion à l'histoire ou à la géographie des territoires traversés). Ce qui guide l'action ici, c'est plutôt la recherche d'une efficacité maximum dans la végétalisation des surfaces, devenue un objectif en soi, et cet objectif n'a lui-même que peu de motivations paysagères. Les concepteurs invoquent plutôt leur vertu écologique. Ces propositions sont clairement exprimées par Palick Van Hövell :

« Pour les plantations autoroutières, j'ai développé une conception très pragmatique et écologique du paysage, en

rupture avec l'approche très inspirée de l'art des jardins qui prévalait encore souvent. Influencé par les conceptions nordiques lors de mon stage au Service Espaces Verts d'Amsterdam sous la direction d'un ingénieur paysagiste allemand – où j'ai notamment suivi le projet de la ville nouvelle de Bijlmermeer-, convaincu que, comme en Allemagne, les autoroutes devraient être abondamment plantées, j'ai choisi :

- de favoriser les essences locales (viornes, cornouillers, aubépines ...), puisqu'elles sont plus robustes et a priori mieux adaptées que des essences horticoles aux contraintes du milieu. Il ne faut pas oublier qu'une route, ça sert avant tout à circuler et il ne faut pas à se laisser distraire par les magnifiques couleurs d'un rosier !

- de ne planter pratiquement que des végétaux à croissance moyenne, car la plupart des arbres sont incompatibles avec la proximité d'une autoroute. La plantation d'acacias, par exemple, arbres au bois cassant et au port fragile, bien que très répandue, est un contresens complet. Il m'est arrivé, pour le contournement de Douai, de planter des Pins noirs d'Autriche pour faire écran devant les parties les moins attractives du paysage : ces arbres étaient peu cher car fortement produits en pépinière, et se développaient rapidement. Mais aujourd'hui, je favoriserais plutôt des ifs, à développement plus lent, mais à la taille bien mieux adaptée.

- de substituer aux plantations « en tâches » visant des effets chromatiques très composés, des plantations en mélange. Le sol que nous travaillons est en effet très hétérogène (quand il existe, car la plupart du temps l'absence de terre végétale conduisait à régaler de l'argile presque pure sur les schistes des remblais) et bien malin qui pourrait dire quelle plante s'enracinerait à quel endroit. Il faut planter en masse et laisser la sélection se faire naturellement. Ceci a également l'avantage de produire un milieu végétal varié et accueillant pour la faune.

- de répartir le budget sur l'ensemble de l'infrastructure, plutôt que de chercher à créer un événement localisé, remarquable mais coûteux. »

*vue de la RNO au niveau de Lambersart (photographie de D. Delbaere)*







*vue de la RD700 au niveau de Lys-lez-Lannoy (photographie de D. Delbaere)*

## La RD 700

Dans le cas de la RD 700, des principes similaires de plantation massive ont été appliqués. L'ambiance qui en résulte est franchement sylvestre. Cet effet est renforcé dans la mesure où l'emprise inclut une réserve foncière destinée à porter un éventuel doublement des voies. Pour l'instant, la large bande enherbée qui accompagne les chaussées sur la rive Est de l'infrastructure conforte son profil de drève forestière. Les érables, les charmes qui forment la masse principale des boisements se sont développés en un temps record, profitant du sol très frais et profond des alluvions du vallon du Rieu Delbec, à tel point que des campagnes d'abattage des arbres autour des giratoires et aux abords les plus immédiats des chaussées ont dû être entreprises dès le début des années 2000. On verra qu'à la faveur de ces plantations, de véritables espaces publics ont pu être aménagés en bordure immédiate de la voie.

conclusion

le projet de paysage infrastructurel, de la logique aménagiste à la logique « ménagiste »

A l'issue de ce premier volet de notre enquête sur les accotements des grandes infrastructures, il apparaît que, globalement, toutes ont fait l'objet de projets d'aménagement, dont les archives, le plus souvent, ont été retrouvées comme le montre le tableau ci-dessous. L'examen de ces archives permet de rendre compte de ces projets selon une périodisation historique qui recoupe largement l'histoire culturelle du second vingtième siècle, ce qui montre que ces productions aménagistes, bien que portées sur un objet très singulier, n'ont pas donné lieu à l'invention de méthodes de production spécifiques. On leur a appliqué les canons de l'esthétique dominante de chaque époque.

Il y a lieu de s'en étonner car planter une autoroute ou une voie ferrée pose des types de problèmes assez différents que ceux que pose la création d'un jardin public ou d'un quartier de ville. Il aura fallu finalement cinquante ans, c'est-à-dire le temps de croissance d'un arbre pour atteindre son format adulte, pour que, progressivement, un mode d'approche spécifique du projet en milieu infrastructurel, peut-être, commence à se formuler. La croissance des arbres et des arbustes a permis aux paysagistes de porter un jugement sur l'action de leurs prédécesseurs. Les gestionnaires des infrastructures, en général peu sensibles aux questions de plantation et de paysage, ont découvert, parfois avec étonnement, les effets spectaculaires

de certaines de ces campagnes de plantation, et héritent ici et là d'un patrimoine arboré dont ils ne savent pas très bien quoi faire ni comment le gérer.

L'effet de cette lente prise de conscience est que, finalement, les approches aménagistes d'hier cèdent aujourd'hui le pas à des approches que, à défaut de terme disponible, nous proposons de qualifier de « ménagistes ». Alors que jusque dans les années 1990 l'objectif du projet de plantation était d'inventer et d'imposer une forme précise aux masses végétales et aux talus bordant les voies, les dernières réalisations et surtout les modes d'approche contemporains des modes de gestion, plus écologiques comme on le verra, semblent renoncer à l'imposition d'une forme et préfèrent considérer les accotements comme des milieux vivants qu'il s'agit de gérer en tenant compte des multiples enjeux qui s'y croisent : enjeux environnementaux, sociétaux, techniques. D'ailleurs, les bilans que nous avons dressés sur certains projets de plantations particulièrement formalistes montrent bien leur inadaptation aux contraintes de gestion de telles surfaces.

Ce renoncement à la forme ne va cependant pas sans poser de multiples questions, que nous aborderons dans la troisième partie du présent chapitre. Car si les gestionnaires des infrastructures renoncent à les mettre en forme, quel peut être le statut esthétique de ces espaces ? Quelle perception avons-nous de ces talus dès que la forme s'y efface au profit du caractère informel d'une bande de taillis boisé ou d'une pelouse de hautes herbes aléatoirement jalonnée de groupes d'arbustes venus là par les caprices de la nature ?