

Lignes créatives

Le défi d'un projet créatif de paysage pour les lignes à haute tension et les infrastructures routières



Présentation du projet

Les infrastructures routières d'une part, les lignes de transport électrique d'autre part, bénéficient d'un accompagnement territorial qui a évolué dans le temps et varie selon les projets et la sensibilité des sites concernés (territoires agricoles, espaces naturels protégés ou non, espaces plus ou moins densément urbanisés). Cette insertion - plaquage ou absorption, création ou camouflage - dans le territoire fait l'objet de réglementations et d'incitations publiques auprès des opérateurs, du point de vue paysager, c'est-à-dire, en suivant la définition de la convention européenne du paysage, du point de vue de l'insertion spatiale, de la prise en compte des perceptions et des aspirations des populations, et des fonctionnements humains et non humains. Le projet de recherche Lignes créatives propose d'explorer ces outils réglementaires ou incitatifs dans une comparaison entre deux types d'infrastructure (autoroutière et de transport électrique), et entre deux pays européens qui ont des approches différentes du paysage, France et Pays-Bas.

Pour quelles raisons l'entrée par le paysage, présentée comme un levier d'action vertueux, n'est-elle pas plus institutionnalisée pour l'implantation des lignes de transport énergétique ? Cherchant à relier démarche écologique et démarche paysagère, une demande émerge fortement pour que les infrastructures routières ou électriques réconcilient, par un accompagnement de l'amont à l'aval du projet, les enjeux du cadre de vie, des paysages, avec ceux des écosystèmes et

d'une amélioration des fonctionnalités écologiques. Comment articuler démarches paysagères (essentiellement projectives, qualitatives et sensibles) avec les démarches écologiques (essentiellement modélisatrices, quantitatives et cartographiques) ?

La référence de départ que nous prenons est la politique française du « 1 % paysage et développement » et celle aux Pays-Bas du 1 % « art et paysage », qui s'appliquent, depuis plusieurs décennies, aux infrastructures autoroutières et qui avaient pour objectif d'apporter, plus ou moins en amont ou en accompagnement du projet, des moyens pour renforcer des préoccupations paysagères, territoriales, culturelles. L'objectif est d'en tirer un bilan, et puisque rien de tel n'a été appliqué aux infrastructures de transport d'énergie, de voir ce qui s'y est éventuellement substitué, en relation en particulier avec les réglementations environnementales qui ont été mises en place, dominées par la réduction des impacts plus que par la projection de nouveaux paysages. Ce bilan des « 1 % », qui s'appuie sur un travail bibliographique et sur des études de cas, n'est pas envisagé comme une fin en soi, mais devrait permettre de tirer quelques leçons en vue d'une démarche de recherche action. Il s'agira dans cette dernière phase d'expérimenter, sur un projet d'infrastructure en discussion, une procédure de co-création d'un projet de territoire optimisant les facteurs paysagers et écologiques, sur le modèle des démarches de design territorial.

CONTACT

Patrick Moquay

p.moquay@ecole-paysage.fr

Laboratoire de recherche en projet de paysage (Larep)
École nationale supérieure de paysage Versailles-Marseille (ENSP)

PARTENAIRES

Chaire Paysage et énergie (ENSP)
Landscape Architecture Group (LAR)
Land Use Planning Group (LUP), Wageningen University

FINANCEMENT

ITTECOP (CILB-MTES-ADEME)

CALENDRIER

Date de début : janvier 2018

Date de fin : 31 décembre 2020

Apports et résultats

Trois apports principaux sont attendus en fin de programme :

- une évaluation des modalités de mise en œuvre de programmes d'accompagnement de la réalisation d'infrastructure, via les dispositifs dédiés en matière d'infrastructures autoroutières (1 % paysage et développement, 1 % art et paysage) comme à travers des démarches ad hoc élaborées par les aménageurs pour faciliter l'insertion territoriale des infrastructures ;

- une mise en perspective des pratiques des opérateurs, dans des contextes socioculturels contrastés (France et Pays-Bas), notamment sur le plan des cultures professionnelles des aménageurs, susceptibles d'ouvrir la palette des modalités d'intervention tout en garantissant leur adéquation aux contextes ;

- des éléments de méthode reproductibles, issus des études de cas et mis à l'épreuve à l'occasion de « workshops » (ateliers intensifs, en temps limité) appliqués à des situations réelles.

Préconisations pour l'action

Issue du laboratoire de recherche en projet de paysage (Larep) de l'école nationale supérieure de paysage de Versailles (Sophie Bonin, Patrick Moquay, Monique Toublanc, Roberta Pistoni), de la chaire Paysage et énergie de cette même école (Auréline Doreau, Bertrand Folléa), du Landscape Architecture Group (Sven Stremke) et du Land Use Planning Group (Bas Pedroli) de l'université de Wageningen, l'équipe de recherche est formée de praticiens et de chercheurs, tous préoccupés par les retombées opérationnelles

des travaux menés. Elle cherche à dégager des recommandations pour stimuler une atmosphère positive de co-création de nouveaux paysages par les infrastructures autoroutières et de transport d'électricité, inclusive des dynamiques écologiques comme des perceptions et des pratiques sociales.

L'état d'avancement du projet, qui a démarré tardivement, ne permet cependant pas de formuler à ce stade des préconisations pour l'action.