

LA ROUTE PERMET L'INVENTION PAYSAGERE

RAPPORT D'ENQUÊTE

C'est grâce à une subjectivité partagée que les individus reconnaissent et inventent des paysages.

La concertation est un des processus permettant l'émergence de cette subjectivité partagée. Les paysagistes sont, parmi les professionnels de l'aménagement, ceux qui paraissent les mieux formés à cette médiation culturelle.

La reconnaissance paysagère établit en effet une corrélation entre les savoirs environnementaux, permettant la conservation des particularités d'un espace concret, et les démarches sensibles susceptibles de mettre en évidence les potentialités paysagères de cet environnement.

La démarche paysagère apparaît donc aujourd'hui comme l'une des plus indiquées pour conduire un projet de développement durable. Dans ce terme, il y a la volonté d'éviter l'irréversible, le développement devant s'inscrire dans la durée et les effets de ce développement devant être durables.

Pour être durable, le développement doit conserver à l'espace ses qualités environnementales et permettre l'épanouissement culturel et économique des sociétés qui l'habitent. Dans la société européenne, la notion de paysage, depuis son apparition à la Renaissance, est associée à celle de projet. D'abord regard, porteur d'un projet pictural, le paysage devient aujourd'hui une possible politique d'aménagement de l'espace pour parvenir au développement durable.

Les paysagistes-conseils de l'État sont nommés par le ministre chargé de l'Équipement et placés dans chaque département, sous l'autorité du Préfet.

La mission de paysagiste-conseil n'est pas à confondre avec celle de consultant, de chargé d'étude ou de maître d'œuvre. Pour conseiller utilement, le paysagiste conseil doit intervenir très en amont des processus d'aménagement, apportant l'éclairage d'un professionnel reconnu, extérieur aux services. Il a pour mission d'apporter son concours à la mise en œuvre de méthodologies fondées sur l'approche sensible de l'espace, la pluridisciplinarité et la transversalité, lesquelles contribuent à la recherche de la qualité et au développement durable et sont depuis longtemps caractéristiques de ses démarches et de son art.

En ce qui concerne les aménagements routiers et leurs relations avec l'invention paysagère, il est apparu indispensable aux paysagistes-conseils de l'État (PCE) de renouer un dialogue parfois trop distendu avec les Directeurs Départementaux de l'Équipement (DDE), en ce qu'ils sont responsables des services routiers du réseau national.

Un questionnaire a donc été élaboré par les PCE à l'attention des DDE pour que les réponses faites par ces derniers servent de point de départ à un débat national sur ce sujet.

Le partage des responsabilités entre les services déconcentrés de l'État et ceux des collectivités territoriales n'amoindrit aucunement l'intérêt de cette enquête et du débat qu'elle peut initier. Il apparaît au contraire que les enjeux paysagers liés à la conservation, la gestion, l'amélioration et l'augmentation du réseau d'importance nationale vont grandir comme l'étendue des territoires à partir desquels ils trouveront cohérence et signification.

Remarques générales :

Le questionnaire a fait l'objet de 42 réponses.

Parmi celles-ci, 22 sont formulées directement par le DDE, dont 9 en relation avec le responsable du Service Grands Travaux ou Routes et Infrastructures...

8 PCE ont participé à cette enquête soit en répondant seul, soit en relation avec le DDE ou le Chef du service des Routes...

Enfin, 12 réponses ont été formulées directement par le responsable du Service Grand Travaux ou Routes et Infrastructures, ou le Chef du SUC (1 seul)...

La rédaction des questions ne favorisait pas les réponses brèves... Toutefois certains DDE ont répondu aux premières questions d'une façon assez lapidaire par Oui ou par Non. Nous avons donc comptabilisé ces réponses. Ceci constitue souvent une sévère réduction qui sera compensée par des commentaires et des citations. Pour faciliter la lecture de ce rapport nous avons adopté les codes suivants :

- Les réponses citées sont entre guillemets.
- Les réponses des PCE sont citées en italique.
- Les départements d'où émanent les réponses sont indiqués entre parenthèses et lorsqu'il s'agit de la réponse d'un PCE, ceci est indiqué derrière le numéro du département.
- Certaines réponses sont quantifiées entre parenthèses.
- Pour chaque question, l'exploitation des réponses fait l'objet d'une conclusion partielle dont la rédaction est soulignée.

● Question 1 :

L'approche paysagère consiste à reconnaître et à faire reconnaître le territoire en tant que paysage et à accompagner tout processus d'aménagement de l'espace.

Dans votre pratique de l'aménagement routier, avez-vous utilisé l'approche paysagère pour éclairer l'orientation des études préliminaires notamment en ce qui concerne les grands principes d'insertion de l'itinéraire ?

Dans cette question et malgré la phrase introductive, la locution « approche paysagère » a visiblement créé des difficultés de compréhension et a été interprétée soit comme « projet de paysage » soit, d'une façon plus réductrice comme étude ou projet de végétalisation...

En définitive 32 réponses OUI, dont 13 réponses pour lesquelles un ou deux cas concrets sont fournis, mais aussi 6 restent sans commentaires...

9 réponses NON, dont 4 sans commentaire...

Certaines réponses restent administratives et inspirées par la circulaire du 05/05/94 : « l'approche paysagère fait partie du cahier des charges de l'étude d'environnement » (06), ou encore : « l'aspect paysager étant utilisé pour la comparaison des variantes » (53).

La réponse est parfois relativisante : Le paysage est pris en compte... « Au même titre que d'autres thématiques, c'est un des éléments d'aides à la décision » (12).

Une réponse fait référence à l'existence d'un atlas des paysages pour s'y référer (16)...

Une autre insiste sur le fait que ces approches paysagères doivent être « objectives » et sont le plus souvent « sans qualification des perceptions sensibles » (41, PCE)...

Une réponse insiste sur le fait que ces approches doivent être opérées en « faisant appel à des paysagistes professionnels » (49)...

Enfin, deux réponses sont négatives car « les choix d'insertion sont restreints » (69, 972)...

La proportion importante des réponses affirmatives montre que le paysage ou « l'aspect paysager » est pris en compte dans l'aménagement routier, ne serait-ce que pour la comparaison des variantes, mais de façon complémentaire à d'autres thématiques. L'orientation des études préliminaires s'effectue en fonction de multiples critères parmi lesquels le subjectif, même « partagé » ne trouve pas aisément sa place...

● **Question 2 :**

La décision politique de liaison étant prise, la question du tracé se pose. La démarche paysagère peut conduire au développement durable et dans ce but, les paysagistes peuvent mener une médiation culturelle entre les différents acteurs de l'aménagement.

Dans quels cas et pour quels projets avez-vous déjà eu l'occasion d'utiliser des paysagistes dans ce rôle ?

Les réponses mettent en évidence que la question était formulée de façon trop professionnelle. Elle soulève en effet un trop grand nombre de notions : choix du tracé, démarche paysagère, développement durable et médiation culturelle...

Par ailleurs, « les paysagistes » est interprété soit comme « le PCE », soit comme « les paysagistes concepteurs », créant ainsi d'importantes différences entre les réponses...

Malgré tout, 23 réponses sont plutôt affirmatives et 16 négatives... À chaque fois des exemples sont fournis...

OUI, « mais les opposants utilisent les résultats de l'approche paysagère pour rejeter le projet » (16)...

« L'approche paysagère ne constitue pas une réponse miracle... » (17)

« Le développement durable n'est pas le fait du seul paysagiste » (31)

« Utilisation d'un paysagiste pour la médiation culturelle dans le cas d'une mise aux normes autoroutières d'une RN, mais... l'objectif du développement durable est-il atteint ? » (58, 87,)

La médiation culturelle s'exerce essentiellement « auprès des riverains » (19, 63, 74...) « Le paysagiste concepteur aide à la compréhension du projet par les riverains » (63)... « Pour justifier les options de tracé... » (53).

NON, « Appel au paysagiste, mais pas pour jouer le rôle de médiateur... » (66, 76, 02 35, 68, ...) « Le paysagiste intégré au B.E. n'a pas joué ce rôle » (76)

De toute façon, « la question du développement durable est peu abordée, à priori... » (88).

L'ensemble des réponses montre que, pour les DDE, la route se conçoit et se construit évidemment dans la concertation et non plus au nom d'un État imposant ses vues. Mais le paysagiste, s'il participe à cette concertation, est rarement considéré comme un médiateur culturel. Quant à la relation entre paysage et développement durable... Tout reste à dire et écrire...

● Question 3 :

Les études d'Avant Projet Sommaire sont le moment de l'adaptation du tracé routier, élaboré en suivant essentiellement les règles attachées à la sécurité de l'utilisateur, aux caractéristiques locales de relief et d'occupation du sol. L'approche paysagère en s'intéressant aux dimensions sensibles qui contribuent à la qualité du cadre de vie permet d'éclairer l'orientation de l'Avant Projet Sommaire.

À ce stade des études avez-vous déjà utilisé la démarche paysagère et les paysagistes notamment pour préciser les fonctions locales de l'aménagement routier et le choix des tracés parmi les variantes ?

Là encore, la formulation de la question aborde au moins 3 notions : La démarche paysagère, au stade APS..., les fonctions locales de l'aménagement routier, et le choix du tracé... Les réponses ne portent généralement que sur un seul point...

31 réponses, en donnant souvent un exemple, sont affirmatives, mais à partir de comportements, d'attitudes et de notions différents...

« Le paysage est un des critères d'analyse pris en compte systématiquement, notamment pour le choix des variantes » est la réponse la plus partagée. (26, 32, 40, 66, 85, 87, 93,)

Une réponse plus globale est aussi avancée : « Tout projet d'ampleur comporte un volet paysager dès les phases amont... » (12, 71 PCE, 84 PCE...)

Parmi les réponses négatives, les formulations rencontrées sont :

« Les éléments de coût et la cartographie politique sont plus déterminants que la démarche paysagère » (41 PCE)

« NON, l'approche paysagère n'a pas constitué le fil conducteur d'APS ou de Projet. » (58)

« L'intervention d'un paysagiste accompagne, mais n'oriente, ni n'influence un tracé. » (972)

« Le critère paysager n'est qu'un critère parmi d'autres, la fonction locale est guidée par les études de trafic et les perspectives de développement des collectivités. » (76)

Enfin, la « démarche paysagère » soulève des questions quant à sa spécificité : « Quelle est la spécificité de l'approche paysagère par rapport aux approches environnementales ? » (25)

Ce qui entraîne des remarques telle que : « Les B. E. qui accèdent aux études n'ont pas la compétence. » (71 PCE)

Il est curieux de constater que personne ne pose le problème de la longévité des projets routiers. Il est rare que ceux qui ont participé aux études préliminaires soient encore au même poste au moment de la réalisation... Or les « fonctions locales » de l'aménagement routier sont souvent dans une temporalité différente que les problématiques territoriales liées aux choix du tracé.

Quant à la question de la spécificité de l'approche paysagère par rapport aux approches environnementales, elle montre qu'en plus de dix ans les PCE n'ont pas réussi à être suffisamment efficaces dans leur pédagogie...

● **Question 4 :**

L'approche paysagère formalisée par les documents d'études décrits ci-dessous à titre d'exemple, peut être utilisée pour informer les débats et nourrir la concertation préalable à la déclaration d'utilité publique :

- Blocs-diagrammes montrant la globalité de l'organisation spatiale proposée par le projet routier,
- Coupes - élévations montrant l'infrastructure dans son entité paysagère,
- Représentations d'une part, de la route dans l'environnement et, d'autre part, des paysages qui en résultent pour les riverains et les usagers,
- Mise en évidence des phasages d'installation et de la dynamique d'évolution des paysages concernés.

Pouvez-vous nous faire part de votre expérience dans ce domaine ?

Quels sont les projets que vous avez conduits qui ont bénéficié d'un tel ensemble de représentations pour préparer la concertation entre les acteurs de l'aménagement ?

Ces formalisations avaient-elles été conçues par des paysagistes ?

Une fois encore, il faut que les DDE répondent à plusieurs questions en même temps ce qui induirait une réponse longue, voire complexe, qu'ils n'ont pas le loisir de formuler...

32 réponses affirmatives tendent à témoigner que les DDE ont eu recours à des représentations paysagères pour informer les débats et nourrir la concertation autour d'un projet... De nombreux exemples sont cités.

« Pour expliquer aux riverains... » (50)

« Les représentations doivent permettre aux populations de rentrer dans un processus. » (16)

« Les simulations sont un outil indispensable de la concertation. » (49)

« L'acceptabilité des projets passe par la construction d'un paysage convenable pour les riverains et les usagers. D'où l'importance des images pour la communication du projet. » (74)

Différents procédés sont mentionnés :

« Maquettes virtuelles » (40), « Des simulations 3D et des animations 3D, très onéreuses, réalisées par prestataires spécialisés... » (16, 41 PCE) « ... les bureaux d'études d'impact... » (28), « Une modélisation en 3D, un travail

titanesque... » (83 PCE), « Photomontages ou croquis, les autres procédés sont peu ou pas utilisés... » (66)

Mais, « les études routières sont soumises à une très forte concurrence. Les prix sont très bas, on va à l'essentiel... » (84 PCE)

« Communication de l'approche paysagère par le discours... Plus le discours que les représentations... » (974).

Il est évident que les paysagistes et les « bureaux d'études d'impact » sont utilisés pour réaliser des images des projets routiers et les « faire accepter » par les riverains. Mais est-ce une bonne utilisation de concepteurs paysagistes ? Par ailleurs, tout un débat sur la validité et la qualité des images produites, déjà initié lors de notre séminaire du 9 Novembre 2001 à Marseille, pourrait être relancé.

● **Question 5 :**

Avez-vous déjà eu l'occasion de modifier un projet routier à la lumière d'une étude paysagère et de l'anticipation qu'elle fournissait de l'insertion du projet dans le territoire?

La question est claire, même un peu provocatrice, toutefois le terme « modifier » permet toutes les interprétations... des plus profondes modifications de tracé aux légères modifications d'accompagnement paysager...

Ce qui explique sans doute des NON ! sans commentaire qui, sans doute, envisagent le pire... (32, 56, 84, 85,)

Mais aussi des OUI, mais qui prennent en compte des modifications ponctuelles qui ne remettent pas en cause fondamentalement le projet. (31, 35, 49, 53, 66,)

Souvent la réponse relativise les modifications suscitées par le paysage et les incorpore à des processus modificatifs plus larges : « L'insertion paysagère fait partie intégrante de la conception... » (49)... « C'est un critère parmi les autres... » (70)

Parfois les modifications « paysagères » sont importantes : « modification d'un viaduc » (76), « Passage supérieur changé en passage inférieur » (87).

En fin de compte, sur 28 réponses dont 5 PCE (OUI : 1, NON : 4)

17 témoignent d'une modification d'un projet routier pour des raisons paysagères, 11 déclarent que « ce cas ne s'est jamais présenté » (972)

La réponse de la DDE 17 est plus troublante (Alain Levavasseur) :

« Il peut exister de bonnes solutions paysagères, mais qui ne sont pas bonnes pour les partenaires locaux : insérer c'est « placer parmi », c'est-à-dire soumettre la route au paysage... L'invention paysagère permet de renverser cette situation, mais ceci vient brouiller le sens du mot insérer, le cadre et les limites de l'intervention paysagère. »

Les réponses à cette question 5 soulèvent bien des problèmes intéressants.

Le premier concerne la réalité des modifications que l'on peut apporter à un projet routier pour les raisons de longévité des projets qui ont déjà été abordées avec la question 3. Les remises en cause fondamentales sont rarement possibles compte tenu du fait que les processus de décision sont répartis dans le temps selon des étapes séparées de plusieurs années. Si l'approche paysagère d'un projet routier n'a pas été menée au bon moment, c'est à dire suffisamment tôt, il y a peu de chance pour que, plus tard, elle puisse être réalisée, surtout si elle peut remettre en cause ce projet... Mais les références culturelles évoluent parfois plus vite que les projets routiers et ce qui pouvait paraître une solution paysagèrement acceptable dix ans auparavant peut être remis en cause aujourd'hui.

Le second réside dans l'utilisation des mots « insertion » et « intégration ». Si « insérer » c'est « placer parmi » ce n'est justement pas « soumettre la route au paysage ». L'invention paysagère ne permet-elle pas d'éviter l'intégration et, grâce à la médiation culturelle (à laquelle nous faisons référence en question 32), d'insérer les projets routiers à la fois parmi les projets de développement retenus par les partenaires locaux et dans les

paysages qui contribuent à la reconnaissance de l'identité du territoire dans lequel ces projets se réalisent ?

● **Question 6 :**

Le projet technique est insuffisant à la définition des acquisitions foncières. Le projet de paysage et d'aménagement paysager est un meilleur préalable.

Qu'en pensez-vous ?

Question claire, peut-être encore un peu provocatrice. Toutefois l'utilisation de la locution « aménagement paysager » en perturbe un peu la pertinence. Certaines DDE ont répondu NON car les acquisitions foncières supplémentaires ne doivent pas être opérées pour faire des aménagements paysagers mais pour « limiter l'impact sur l'espace agricole ». (02)

Les réponses affirmatives sont très majoritaires : (03, 07 PCE, 10, 13 PCE : « *prouvé partout* », 23, 28, 32, 35, 39, 40, 56, 58, 63 : « d'accord à 150% », 69, 83 PCE : « *Les emprises techniques n'ont souvent aucune légitimité paysagère* », 86, 87.)

Mais des contraintes techniques et financières sont à prendre en compte, (06, 11, 16, 25, 48, 66 : « Oui, si l'étude paysagère prend en compte toutes les contraintes : Sécurité du tracé, réduction de la consommation d'espace, stabilité des talus, etc. », 76, 85.)

« Emprises plus larges donc plus coûteuses, ... logiciels inadaptés... la restitution est intéressante mais très difficile à cerner... » (17)

Par ailleurs, « Le projet technique est indissociable du projet paysager » (06) et « *En théorie, les contrats d'études prévoient que l'étude paysagère peut faire revoir les emprises* » (84 PCE)

Les réponses négatives insistent sur un certain nombre de difficultés :

« Des suppléments paysagers poseraient, en outre, le problème de leur entretien » (26, 74.)

Ces réponses mettent en évidence les problèmes de gestion et d'entretien des emprises routières que rencontrent les DDE, pour lesquels il n'y a pratiquement pas de financements prévus... Ceci devrait inciter les PCE à mettre en commun leur expérience et à faire connaître au plan national comment ont été résolus, dans les cas qu'ils ont eu à traiter en tant que concepteur, les acquisitions provisoires, les stockages et les réutilisations des terres arables, les défraiements des agriculteurs, les conventions de gestion agricole, etc. Visiblement, certains maîtres d'œuvre n'osent pas... moins par principe que par méconnaissance...

Parallèlement, il faudrait reposer le débat d'un certain fonctionnalisme : est-ce que, véritablement, « le projet technique est indissociable du projet paysager » ? Comment faut-il comprendre alors l'adjonction de certaines « œuvres d'art » à des projets routiers conduits plus techniquement que paysagèrement ?

La place de l'invention paysagère par rapport aux interventions artistiques, mais aussi aux ouvrages d'art, ne mériterait-elle pas aussi un débat ?

● Question 7 :

Nous suggérons de renforcer le contrôle de qualité sur les problèmes techniques économiques et sécuritaires, confié à l'inspecteur Générale des Routes, par un avis sur le projet de paysage induit par l'infrastructure.

Qu'en pensez-vous ?

Les réponses comportent évidemment des remarques et surtout des questions : Par qui ?, par le PCE ? « Le rôle du PCE peut être renforcé, mais la durée des vacances est trop réduite... » (11, 87)

Les réponses affirmatives sont assorties d'enthousiasme ou de réticences : « Oui, même si ça contribue à alourdir encore des procédures déjà complexes. » (06) « Mais attention à la faisabilité... » (85) « *Mais comment organiser la mémoire de ce qui est dit ?* » (13), « Les volontés du maître d'ouvrage et du

maître d'œuvre sont primordiales. » (25), « Oui, mais à condition de sélectionner les dossiers à traiter selon ce processus » (56, 66, 69.)

Les réponses négatives sont justifiées par les arguments suivants :

Non, « car on a déjà les avis formulés du SDAP et de la DIREN » (19) « risque d'avis subjectifs... » (32) et « d'alourdir la procédure » (16, 31, 32, 76), « attention aux responsabilités » (48)

De toute façon : « Un bon projet dépend de la qualité de l'équipe, il faut avoir recours à de bons professionnels » (17), « il ne sert à rien de renforcer les contrôles, ou le paysage est pris en compte ou il ne l'est pas, c'est une question de mentalité » (93).

Mais on pourrait aussi :

« Réviser le rôle de l'ingénieur général » (17)

« Assurer une démarche continue, uniforme, des études jusqu'à la réalisation... » (03, 31, 974)

« Solliciter des avis d'experts... » (16) « pas contrôle mais avis » (58, 70.), « plutôt conseils qu'avis ou contrôle... » (23), « contrôle, terme inapproprié concernant le paysage... » (28).

Globalement 29 OUI, 14 NON...

Un débat peut être lancé... Mais qui portera sur l'esthétique et, de ce fait, sur le risque d'académisme, compte-tenu une fois encore, de la longévité des projets routiers.

● **Question 8 :**

L'infrastructure établit des relations essentielles avec le territoire traversé, bien au-delà des emprises routières.

À quel moment des phases d'études du projet placez-vous :

- **L'évolution du territoire agricole**
- **Le développement urbain**
- **Les enjeux hydrauliques de l'infrastructure dans son environnement**
- **L'entretien des abords routiers et la gestion des limites d'emprises.**
- **D'autres problématiques... ?**

Compte tenu de la diversité des réponses, le dépouillement a été délicat. Un tableau a dû être dressé pour analyser la diversité des 42 réponses...

8 DDE répondent que toutes ces questions doivent être « vues » le plus en amont possible, (06, 39, 71, 85.) « dès l'étude d'impact » (03), « dès l'énoncé des politiques de développement » (16) et « le dossier de concertation » (19,974.)

2 DDE déclarent que ces questions sont ou doivent être prises en compte tout au long du projet, ce qui insiste sur le suivi. (32, 88.)

D'une façon plus générale et globale et donc sur les 32 réponses restantes :

- L'évolution du territoire agricole est étudiée au stade E.P. par 15/32, au stade APS ou APSI par 15+3=18/32 ; 2 DDE déclarent s'en occuper également au stade projet. 2 réponses « jamais » proviennent d'un PCE (de mauvaise humeur) et de la DDE 93 (pour laquelle la ruralité doit être à l'état de relique...)

- Le développement urbain est étudié au stade E.P. par 17/32 et au stade APS ou APSI par 12+4=16/32.

- Les enjeux hydrauliques du projet sont étudiés au stade E.P. par 10/32 et au stade APS ou APSI par 17+2=19/32, 10 réponses au stade PRO et 2 réponses « jamais »

L'entretien et la gestion des emprises sont étudiés par 6/32 au stade E.P. (Soit, avec les réponses déjà comptabilisées dans nos rubriques : le plus en amont possible et tout le long du projet, un total de 15/42, soit plus d'un tiers d'actes ou d'intention...). Les réponses passent à 13+9=22/42 au stade APS et 30/42 au stade PRO (tendance générale).

Rappel, les réponses situent les moments des prises en compte de tel ou tel problème. Elles donnent des indications qualitatives (non surprenantes d'ailleurs), et ne peuvent être interprétées quantitativement : il n'y a pas d'oubli de telle ou telle problématique puisqu'il y a eu une réponse.

Les réponses doivent être analysées en prenant en compte que les DDE sont souvent à la fois représentant de l'État Maître d'Ouvrage, et, ou, Maître d'œuvre... Les préoccupations : « évolution du territoire agricole » ou « développement urbain » peuvent changer de place dans l'élaboration du projet suivant que l'on répond en tant que Maître d'ouvrage ou Maître d'œuvre...

En termes choisis et pour tenter un peu de théorisation, c'est le problème de l'entité paysagère qui est posé. (cf : B. LASSUS « Mouvance, cinquante mots pour le paysage », Paris, Édition de la Villette, 1999). C'est à dire : à partir de quel ensemble, non seulement territorial mais aussi culturel, une problématique paysagère peut-elle être posée ? La détermination de l'entité paysagère étant une phase essentielle du projet de paysage, comment et par qui s'effectue celle-ci dans les projets routiers ?



● **Question 9 :**

Comment envisagez-vous les rôles respectifs du paysagiste-conseil et du paysagiste maître d'œuvre dans les projets d'infrastructure et plus généralement par rapport à la globalité des problématiques d'aménagement ?

Le PCE est un assistant du M. OU pour 9/41 réponses, il peut avoir une vue globale sur l'aménagement et le département, il peut donc avoir un rôle de « veille » et éviter les « dérives » des paysagistes concepteurs auxquels il peut à tout moment rappeler les objectifs fondamentaux de l'aménagement.

Le PCE est aussi assistant au M. CE , pour 13/41 réponses. Dans ce rôle, il aide à la formulation de la demande en matière de paysage et de ce que l'on peut demander aux paysagistes concepteurs. Il aide à la rédaction des cahiers des charges et au choix des B.E. et des paysagistes concepteurs... Il participe aux restitutions d'études et l'on va jusqu'à le considérer comme « garant de la qualité des études et de la cohérence des aménagements... » (74).

Le PCE doit répondre également à des attentes plus particulières : Il aide à comprendre le paysage et à définir les « enjeux paysagers » de l'aménagement, pour 7/41 réponses.

Il fournit appui et méthodes (76, 31), c'est un œil critique (39, 32.), il aide aussi à « comprendre les paysagistes... » (16)

Quant au paysagiste concepteur, c'est « une force de proposition » (39), qui doit faire partie de l'équipe de conception ou de l'équipe de maîtrise d'œuvre à part entière, pour un total de 9 réponses sur 41. « *Il peut même être manager de l'équipe* » (83 PCE). Il élabore le projet paysager (10), c'est-à-dire, « transcrit les principes généraux en prenant en compte les contraintes... » (23)

En fait, « *le paysagiste concepteur n'est le plus souvent qu'un co-traitant ou un sous-traitant pour le végétal* » (41 PCE).

Quelques autres remarques plus générales sont formulées :

Il faut instaurer un dialogue entre PCE et paysagiste concepteur, une concertation, un suivi (37, 58, 71, 85.), tout en évitant des rixes entre les paysagistes (28, 93.).

De toute façon : le rôle du PCE est contraint par sa disponibilité (17) et défini par la lettre de cadrage du rôle du PCE dans chaque DDE. (58).

Dans l'ensemble de ces pertinentes réponses nous sommes également confrontés au double rôle des DDE, maître d'ouvrage et maître d'œuvre et donc, à la nécessité d'élaborer les entités paysagères correspondant aux deux niveaux pour chaque projet routier...

Ce qui apparaît également c'est l'idée d'un projet du concepteur paysagiste qui serait illustratif « des principes généraux prenant en compte les contraintes... »

Est-ce que le projet de paysage peut être fonctionnaliste ?

Est-ce qu'il est conçu verbalement avant d'être illustré par une forme ?

Les PCE ne doivent-ils pas aider leurs interlocuteurs et notamment les DDE à comprendre ce que peut être la conception paysagère ?

● **Question 10 :**

Quels sont selon vous les moments clés de l'intervention du paysagiste-conseil dans le déroulement d'une opération routière, des phases d'études à la mise en service ?

Sur 42 réponses, 18 insistent sur les phases « amont », c'est-à-dire le conseil auprès de la M. OU pour les orientations d'insertion paysagère (03, 10, 11,)), les « interactions projet/paysage » (56). Le stade des E.P. semble être un des moments-clés les plus importants. (56, 63, 66, 69, 972, 974, 07, 12, 13, 26, 32, 41.)

12 réponses mentionnent l'aide à l'établissement du cahier des charges des études paysagères.

Ensuite, 17 réponses insistent sur le suivi des études « en leurs différentes phases de définition du projet d'aménagement paysager » dont 11 réponses mentionnent particulièrement l'APS comme moment important du « choix des variantes ».

4 réponses utilisent le terme de contrôle et de « validation » des études paysagères, situant le PCE comme expert (et comme censeur).

6 réponses vont jusqu'à dire que le meilleur moment de l'intervention des PCE c'est « Tout le temps ! », des études préliminaires jusqu'aux travaux...

Ce qui met, semble-t-il en évidence, à la fois le besoin et le manque de paysagistes dans les services déconcentrés de l'État et de l'Équipement en particulier...

D'autres remarques sont d'ailleurs formulées concernant la disponibilité des PCE, qui avec 2 jours par mois, ne peuvent pas suivre réellement ces dossiers routiers... Ainsi que la difficulté de consulter à la fois l'A.B.F. et le PCE...

Une conclusion ...

Le débat national que ce questionnaire devait initier peut, semble-t-il, être mis en place. Il trouve même une actualité plus grande dans la répartition des responsabilités entre services déconcentrés de l'État et services des collectivités territoriales. En effet, la territorialisation des projets routiers et la détermination des entités paysagères retenues pour ceux-ci vont devenir des problématiques plus investies de sens.

Les Paysagistes Conseils de l'État doivent, à partir des réponses qui ont été formulées par les Directeurs Départementaux de l'Équipement, et des nouveaux questionnements qu'elles ont fait naître, prendre positions et expliciter celles-ci.

Comment la reconnaissance d'une « subjectivité partagée » permet au projet de paysage de confirmer sa spécificité par rapport aux approches environnementales et parfois de les compléter ?

Le rôle du paysagiste en tant que médiateur culturel semble encore à démontrer. Comment ?

Paysage et développement durable sont-ils des notions dissociées ou bien les PCE peuvent-ils démontrer qu'ils entretiennent des relations ?

Comment les PCE proposent-ils de révéler puis de gérer les temporalités relatives des enjeux liés aux différentes problématiques d'aménagement du territoire et de développement local, en relation avec les projets routiers ?

Les PCE peuvent-ils se prononcer sur ce que l'on peut attendre de tel ou tel type de représentation ? Quel rôle peut-il être reconnu aux images dans la concertation menant à la réalisation d'un projet routier ?

Comment la « longévité des projets routiers » est-elle prise en compte par les PCE et quelles sont les méthodes qu'ils proposent pour l'évolution du projet paysager par rapport à celle-ci ?

Si l'insertion paysagère d'une route n'est pas seulement géomorphologique et territoriale mais sensible, sociale et culturelle... quelles sont les méthodes conseillées par les PCE pour y parvenir ?

Quelle est l'expérience des PCE en tant que concepteurs en ce qui concerne la gestion des emprises routières durant l'aménagement puis l'entretien ? Comment communiquer ces connaissances sans les transformer en recettes ?

Comment les PCE prennent-ils en compte le double rôle des DDE, à la fois représentant de l'État maître d'ouvrage et maître d'œuvre pour celui-ci et parfois encore pour le compte des collectivités territoriales ?

Dans le domaine routier, le projet de paysage est-il indissociable du projet technique ? Qu'est-ce qu'un projet de paysage fonctionnaliste ? Qu'est-ce qu'un projet de paysage illustratif de la résolution, sur le seul mode verbal, des contraintes routières ? Les PCE peuvent-ils avoir des positions communes sur ces sujets ?

Mars 2005

Le groupe de travail a réuni :
 Bernard LASSUS, paysagiste conseil du Directeur des Routes,
 Michel VIOLLET, alors président des PCE,
 Dominique LE FUR, actuelle présidente,
 Claire LAUBIE,
 Pascal AUBRY, rapporteur.