



Facettes du paysage
Réflexions et propositions pour la mise en œuvre
de la Convention européenne du paysage

Publishing
Editions



Facettes du paysage

Réflexions et propositions pour la mise en œuvre
de la Convention européenne du paysage



Edition anglaise :

Landscape facets – Reflections and proposals for the implementation of the European Landscape Convention

ISBN 978-92-871-7080-4

Les vues exprimées dans cet ouvrage sont de la responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la ligne officielle du Conseil de l'Europe.

Tous droits réservés. Aucun extrait de cette publication ne peut être traduit, reproduit, enregistré ou transmis, sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit – électronique (CD-Rom, internet, etc.), mécanique, photocopie, enregistrement ou de toute autre manière – sans l'autorisation préalable écrite de la Division des éditions, Direction de la communication (F-67075 Strasbourg ou publishing@coe.int).

Couverture : Atelier de création graphique du Conseil de l'Europe
Photo de couverture : Cathy Bernot

Editions du Conseil de l'Europe
F-67075 Strasbourg Cedex
<http://book.coe.int>

ISBN 978-92-871-7079-8

© Conseil de l'Europe, janvier 2012

Imprimé dans les ateliers du Conseil de l'Europe

Sommaire

Préface	7
----------------------	---

I. Paysage, villes et espaces périurbains et suburbains	9
--	---

Dietrich Bruns, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	11
Introduction.....	13
1. Concepts liés aux paysages périurbains et suburbains.....	13
2. Exemples de paysages périurbains et suburbains	15
3. Le paysage dans les politiques d'urbanisme	20
4. Le « paysage urbain » dans les politiques d'aménagement du territoire sélectionnées	29
5. Coopération et communication dans le cadre de l'aménagement du territoire et du processus de décision.....	40
Conclusions	45
Références	51

II. Paysage et infrastructures de transport : les routes	55
---	----

Ignacio Español Echániz, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	57
Introduction.....	58
1. Route et paysage, quelles relations ?	61
2. Perception du paysage depuis la route	65
3. La route comme paysage	71
4. Intégration dans le paysage	86
Conclusions	94
Annexes	97
Références	114

III. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage	117
---	-----

Chantal Pradines, experte auprès du Conseil de l'Europe

Avec la contribution de l'Association « Arbres et Routes »

Résumé	119
Introduction.....	120
1. Histoire.....	120
2. Un patrimoine aux multiples facettes	136
3. Que faire ?	153
4. La protection réglementaire, clé de la réussite	168
5. Quels moyens ?.....	170

Conclusions et recommandations	177
Annexes	181
Références	189

IV. L'étude du paysage local européen : la méthode des cercles

de paysage.....	197
------------------------	------------

Terry O'Regan, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	199
Introduction.....	202
1. Les objectifs de la méthode des cercles de paysage	203
2. Les étapes	204
Annexes	215
Remerciements.....	222

V. L'éducation au paysage à l'école.....

Benedetta Castiglioni, experte auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	225
1. Education au paysage et éducation en vue du développement durable	226
2. A la découverte de l'éducation au paysage	234
Conclusions et recommandations : promotion de l'éducation au paysage	269

VI. Paysage et formation des architectes paysagistes

Ingrid Sarlöv-Herlin, experte auprès du Conseil de l'Europe

Avec la collaboration du Conseil européen des écoles d'architecture paysagère (ECLAS)

Résumé	275
Introduction.....	277
1. Qu'est-ce que l'architecture paysagère ?	278
2. Importance de l'architecture paysagère et de son enseignement pour la Convention européenne du paysage	279
3. Evolution de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe	281
4. Etat actuel de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe	283
5. Analyse et discussion	286
Conclusions et recommandations	289
Remerciements.....	292

VII. Paysage et éthique 293

Marina Kuleshova et Tamara Semenova, expertes auprès du Conseil de l'Europe

Résumé	295
Introduction.....	297
1. Législation, droit coutumier et croyances	298
2. Ethique et préservation du paysage	300
3. Politiques internationales et éthique	301
4. La Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe	302
5. La Convention sur la diversité biologique des Nations Unies	303
6. Une éthique professionnelle au secours des territoires	304
Conclusions : un développement harmonieux	306
Références	308

Préface

La Convention européenne du paysage (STE n° 176) du Conseil de l'Europe constitue un traité international novateur qui permet de définir une approche du territoire tenant compte de la dimension du paysage, c'est-à-dire de la qualité du cadre de vie des individus et des sociétés. Elle inscrit également cette dimension dans les préoccupations du Conseil de l'Europe concernant les droits de l'homme et la démocratie, en invitant à associer étroitement les populations à toutes les étapes des politiques du paysage.

Le Conseil de l'Europe a poursuivi le travail entrepris dès l'adoption de la convention par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe à Strasbourg et son ouverture à la signature à Florence en 2000, afin d'examiner et d'illustrer certaines thématiques liées au texte de la convention, certaines « facettes du paysage »¹ :

- paysage, villes et espaces périurbains et suburbains ;
- paysage et infrastructures de transport : les routes ;
- infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage ;
- l'étude du paysage local européen : la méthode des aires circulaires ;
- paysage et éducation des enfants ;
- la formation des architectes paysagistes ;
- paysage et éthique.

Cet ouvrage rassemble les rapports réalisés sur ces thématiques par des experts du Conseil de l'Europe en tenant compte des résultats des réunions des Ateliers pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage². Ces rapports ont également été présentés à l'occasion des conférences du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne du paysage, organisées au Palais de l'Europe à Strasbourg

1. Voir l'ouvrage précédent, *Paysage et développement durable : les enjeux de la Convention européenne du paysage*, Editions du Conseil de l'Europe, Strasbourg, 2006.

2. Les actes des réunions des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage sont publiés aux Editions du Conseil de l'Europe, coll. « Aménagement du territoire et paysage », et disponibles sur le site internet de la Convention européenne du paysage : www.coe.int/Conventioneuropennedupaysage.

les 22 et 23 mars 2007, et 30 et 31 mars 2009. Les représentants des gouvernements et des organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales ayant participé à ces réunions ont pu débattre des questions traitées afin de progresser vers une mise en œuvre optimale de la convention³.

En suivant l'ordre de présentation de ces rapports, il convient de remercier bien vivement les experts pour la qualité de leur réflexion et leur apport majeur : M. Dietrich Bruns, M. Ignacio Español Echániz, M^{me} Chantal Pradines, M. Terry O'Regan, M^{me} Benedetta Castiglioni, M^{me} Ingrid Sarlöv-Herlin, M^{me} Marina Kuleshova et M^{me} Tamara Semenova.

Maguelonne Déjeant-Pons
*Secrétaire de la Convention européenne
du paysage
Chef de la Division du patrimoine
culturel, du paysage
et de l'aménagement du territoire,
Conseil de l'Europe*

Jean-François Seguin
*Président de la Conférence
du Conseil de l'Europe sur la Convention
européenne du paysage
Chef du bureau des paysages
et de la publicité, ministère français
de l'Ecologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement*

3. Rapports des conférences : documents T-FLOR (2007) 14 et CEP-CDPATEP (2009) 19.

I. Paysage, villes et espaces périurbains et suburbains

Dietrich Bruns, expert auprès du Conseil de l'Europe



© Dietrich Bruns

Résumé

Le but du présent rapport est de formuler des propositions concernant l'intégration du paysage dans les politiques d'urbanisme et d'élaborer des recommandations destinées aux Etats membres du Conseil de l'Europe contenant des propositions sur l'élaboration de politiques visant les zones périurbaines et suburbaines dans le cadre de la Convention européenne du paysage.

Sur la base de neuf exemples d'urbanisme empruntés à différents pays d'Europe, nous avons examiné les pratiques actuelles en matière de protection, de gestion et d'aménagement du paysage dans les zones urbaines. Les politiques d'urbanisme pertinentes sont analysées et comparées. L'expression « paysage urbain » est utilisée ici au sens le plus large pour décrire et interpréter les paysages changeants des villes. Les exemples sélectionnés incluent des paysages urbains à l'échelle d'un quartier, d'une ville et d'une région. Le concept de paysage urbain suppose en effet la prise en considération desdits paysages non pas comme des éléments séparés, mais comme un tout.

C'est à l'issue d'associations culturelles et historiques complexes et inhérentes à la vie d'un lieu que le « terrain » cède la place à un « paysage ». Les collectivités locales et leur culture influent de manière déterminante sur l'identité et le caractère d'un lieu. Cela est particulièrement vrai des paysages urbains où une bonne partie des perceptions sur le terrain découle de symboles, icônes et autres mythes imprégnant les bâtiments, les espaces ouverts et la mémoire des habitants. Tout comme les anciennes collectivités ont contribué à façonner le paysage dont nous avons hérité, la participation des habitants actuels influe sur l'évolution du paysage contemporain. De sorte que les politiques touchant à l'environnement urbain doivent se fonder sur des processus participatifs.

Notre manière de penser l'espace devrait reposer sur une vision de la ville comme un paysage entier. L'aménagement local du territoire devrait donc être replacé dans le contexte de stratégies régionales et subrégionales, tandis que les responsables de l'aménagement stratégique gagneraient à être informés dans le détail des initiatives et projets lancés par des localités individuelles. On perçoit apparemment le besoin d'une meilleure intégration, à la fois verticale et horizontale, entre toutes les parties prenantes et les entités responsables. L'aménagement du paysage devrait englober le paysage à tous les niveaux de décision ayant des effets territoriaux et établir une correspondance entre eux. Il devrait prendre en compte les préoccupations sociales ainsi que les programmes

et projets urbains. A l'échelle régionale, les buts pourraient être repris dans des textes légaux ; au niveau local, ils pourraient inspirer des mesures effectivement appliquées. Pour mieux apprécier le paysage urbain comme un tout indivisible, l'aménagement du territoire pourrait être lié aux formes urbaines.

Des réseaux de villes et d'organismes de recherche européens pourraient être établis afin de rassembler le savoir et l'expérience des autorités et de l'administration municipales, d'une part, et de différentes institutions universitaires spécialisées dans l'étude du paysage, d'autre part. Il est recommandé de trouver des solutions innovantes en matière d'aménagement et de décoration, ainsi que de consacrer des recherches aux paysages urbains.

L'urbanisme en Europe puise dans des traditions et des cultures extrêmement variées. Intégrer le paysage dans les politiques d'urbanisme offre aux villes et aux régions une chance unique de bénéficier des atouts de leurs homologues. Faciliter les échanges d'expériences aiderait les décideurs et les utilisateurs des politiques d'aménagement à cerner les capacités potentielles des Européens en matière de protection, de gestion et d'aménagement des paysages urbains. Les politiques paysagères gagneraient apparemment à bénéficier d'une plus grande attention, d'une meilleure articulation et d'exemples pertinents de « bonnes pratiques ».

Il pourrait se révéler opportun de mettre en œuvre la Convention européenne du paysage non seulement en l'intégrant aux politiques ou plans nationaux et régionaux, mais aussi en transmettant directement son message à des quartiers, voire à des individus. Pareille entreprise requerrait notamment la participation des collectivités chargées de gérer les modifications du paysage. L'apprentissage et l'éducation en matière de paysage semblent mériter une plus grande attention. Les politiques paysagères devraient être traduites en mesures spécifiques qu'il conviendrait d'adopter à un niveau aussi proche que possible du citoyen. Par le biais de processus de consultation locaux, les gens devraient décider du paysage dans lequel ils entendent vivre et aussi débattre entre eux des valeurs paysagères.

Introduction

La présente étude a pour objectifs :

- de formuler des propositions en vue de mettre en œuvre l'article 5 de la Convention européenne du paysage relatif à l'intégration du paysage dans les politiques d'urbanisme visant les zones périurbaines et suburbaines, et
- de rédiger, à l'intention des Etats membres du Conseil de l'Europe, des recommandations contenant des propositions d'élaboration de politiques visant les zones périurbaines et suburbaines dans le cadre de la Convention européenne du paysage.

Encadré 1 – Convention européenne du paysage, article 1 – Définitions

« Aux fins de la présente Convention :

- a. "Paysage" désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ;*
- b. "Politique du paysage" désigne la formulation par les autorités publiques compétentes des principes généraux, des stratégies et des orientations permettant l'adoption de mesures particulières en vue de la protection, la gestion et l'aménagement du paysage. »*

Encadré 2 – Convention européenne du paysage, article 5 – Mesures générales

« Chaque Partie s'engage :

- d. à intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage. »*

Le présent rapport met l'accent sur les politiques d'urbanisme menées dans le cadre de l'aménagement régional et local, ainsi que dans celui du processus de prise de décision. Les pratiques courantes en matière de protection, de gestion et d'aménagement des paysages dans les zones suburbaines, périurbaines et autres espaces urbains sont examinées sur la base d'une sélection d'exemples en provenance de diverses villes d'Europe.

1. Concepts liés aux paysages périurbains et suburbains

En juin 2005, la 3^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage s'est tenue à Cork (Irlande), sur le thème « Paysages pour les zones urbaines, suburbaines et périurbaines »¹.

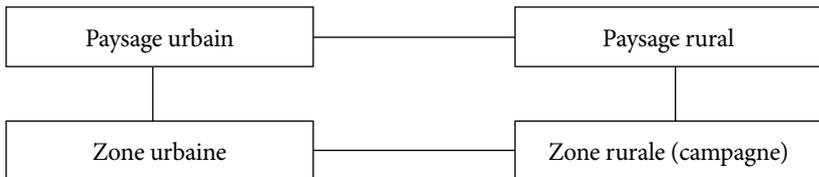
1. Actes de la 3^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, Editions du Conseil de l'Europe, série « Aménagement du territoire européen et paysage », n° 82, Strasbourg, 2007.

Les participants ont souligné que les phénomènes actuels d'urbanisation compliquent énormément l'identification précise du paysage sur le terrain. Ces phénomènes affectent en effet les anciennes zones commerciales et industrielles, à la périphérie de la ville ou dans ce qui constituait jadis la ceinture de la ville, ainsi que hors de ce qui constituait autrefois la ville (territoire anciennement urbain) : tous les territoires affectés par des transformations dynamiques. Les types d'établissements humains traditionnels ont été remodelés, parfois de manière radicale, pour donner naissance à des formes nouvelles et leur nature a évolué au point qu'il est difficile de les reconnaître. Les tendances démographiques actuelles laissent présager une poursuite de ces changements dramatiques qui gagneront bientôt prochainement les zones résidentielles.

La nature des futurs développements divergera nettement. Les zones urbaines peuvent grandir ou rétrécir (par exemple villes « en régression », anciens terrains industriels), et les archétypes rural et urbain s'estomper, ce qui générera de nouveaux types d'établissements humains comme les « nouvelles enclaves urbaines » à faible densité (Martin et Bibby, 2005) ou la « ville décentrée » (Venturi, 2004). Les géomètres arpenteurs étudiant l'utilisation moderne des sols découvrent des catégories telles que la « périphérie marginale » voire la « périphérie urbaine » (Coleman, 2000). L'artiste parvient à distinguer parfois des paysages « entre deux mondes » (Janisset, 2005). Quant aux statisticiens, ils utilisent parfois simplement la notion de zones « semi-urbaines » (Eurostat, 1992).

Les adjectifs « périurbain » et « suburbain » sont utilisés par la Convention européenne du paysage pour désigner des « catégories intermédiaires », à savoir des catégories situées entre monde urbain et monde rural, sous l'angle à la fois conceptuel et spatial. Pendant l'atelier organisé à Cork sur le thème « Paysages pour les zones urbaines, suburbaines et périurbaines », d'aucuns ont suggéré qu'il faudrait peut-être créer des concepts innovants et former de nouveaux partenariats interdisciplinaires pour définir et appliquer lesdits concepts.

**Mise en relation du paysage urbain et du paysage rural,
ainsi que de la zone urbaine et de la zone rurale**



Des questions ont été posées concernant les qualités spécifiques précises de ces « zones intermédiaires » et autres « paysages médians » : sont-ils essentiellement

« urbains » avec une touche « rurale » ? Devraient-ils être considérés comme de nouveaux types de paysages à part entière ? Parmi les exemples d'approches innovantes tentant de réinterpréter les zones « urbanisées » et « semi-urbaines », il convient notamment de citer la *Zwischenstadt* (Sieverts, 1997), la *Neue Urbanität* (Oswald et Schüller, 2003) et les *Metropolitan Landscapes* (Tress et Tress, 2004). Pendant l'atelier tenu à Cork, l'expression « paysage urbain » a servi à désigner tous les phénomènes analysés dans le cadre desdites approches. Il a été suggéré d'utiliser le paysage urbain comme concept de recherche, ainsi que comme approche d'urbanisme et d'élaboration d'une politique. Ces deux questions sont interdépendantes et complémentaires (encadré 3), de sorte qu'elles devraient se renforcer mutuellement (Antrop, 2004).

Encadré 3 – Questions complémentaires posées à propos des concepts de recherche et d'urbanisme liés au paysage urbain

<i>Concept de recherche</i>	<i>Concept d'urbanisme</i>
<ul style="list-style-type: none">- Quels sont les éléments constitutifs d'un paysage urbain ?- Comment fonctionne un paysage urbain ?	<ul style="list-style-type: none">- Quels sont les problèmes et les perspectives propres au paysage urbain ?- Comment réagir ? Que changer ?

L'expression « paysage urbain » est utilisée ici au sens large pour décrire et interpréter les paysages changeants des villes. Les exemples présentés incluent des paysages urbains à l'échelle d'un quartier, d'une ville et d'une région. Le concept de paysage urbain suppose que ces niveaux soient considérés non pas séparément mais ensemble et simultanément.

2. Exemples de paysages périurbains et suburbains

2.1. Critères de sélection des exemples

Pour sélectionner des exemples de politiques d'urbanisme utiles dans le cadre de cette étude, des experts ainsi que des ouvrages parus récemment ont été consultés. Les exemples devaient porter sur la pratique urbanistique actuelle et remplir les conditions structurelles suivantes : premièrement, ils devaient inclure une variété de types et de formes de paysages urbains ; deuxièmement, tous les principaux types d'affectation des sols devaient être couverts, y compris les usages résidentiels, commerciaux, industriels et récréatifs ; troisièmement, les exemples devaient

occuper diverses positions au sein du registre plus large du paysage. Les critères d'emplacement tiennent compte de l'histoire du paysage, surtout lorsque l'expansion ou la régression urbaine a généré des zones suburbaines ou périurbaines. Parmi les autres emplacements possibles figurent les zones urbanisées qui se trouvaient jadis à la périphérie, voire au-delà de la périphérie de la ville.

Il a été possible de constituer une collection d'exemples divers sous l'angle structurel et de procéder à une sélection reflétant les lignes d'orientation politique pertinentes de la Convention européenne du paysage, ainsi que les qualités distinctives des différentes traditions européennes en matière d'aménagement du territoire.

Concernant l'urbanisme, on peut distinguer cinq « familles » administratives et juridiques en Europe : britannique, française, germanique, scandinave et autres. Très souvent, ces « familles » et leurs caractéristiques sont le reflet d'un type spécifique de gouvernement, d'organisation et de système juridique (Newman et Thornley, 1996 ; Balchin et Sýkora, 1999). Parmi ces composants, on peut notamment citer les structures hiérarchiques de l'administration et de l'ordre politique (par exemple en Suisse et en Allemagne), les structures inhérentes à un édifice juridique s'étant essentiellement développé sur la base des coutumes et de la jurisprudence (par exemple au Royaume-Uni et en Irlande), les systèmes unitaires dotés d'un pouvoir central relativement fort en matière d'aménagement du territoire (par exemple en France) et des systèmes au sein desquels de larges pouvoirs en matière d'aménagement du territoire sont conférés aux municipalités (par exemple dans les pays scandinaves).

L'autonomie locale et la capacité de trouver collectivement des solutions constituent la clé de voûte traditionnelle de l'aménagement du territoire en Scandinavie. L'une des caractéristiques les plus distinctives de la famille française – à savoir l'application de normes juridiques abstraites et de systèmes complexes de règles codifiées – persiste dans plusieurs pays, comme la France, l'Allemagne et la Suisse. Les contributions de la famille britannique incluent la discussion et l'adoption d'objectifs en matière d'aménagement du territoire et de seuils environnementaux. Le tableau 3 indique comment les exemples sélectionnés dans le cadre de ce rapport se rattachent à des systèmes politiques et à des cultures d'aménagement du territoire typiquement européens.

2.2. Présentation des exemples sélectionnés

Toute une gamme de villes est incluse, avec à une extrémité de grandes métropoles (par exemple Ankara, Budapest et Copenhague) et à l'autre des cités plus petites (par exemple Cork et Lucerne). Certaines de ces villes sont en expansion, certaines

en régression et d'autres dans un état plus ou moins stable. Les exemples incluent des espaces urbains ouverts (par exemple Cork et Budapest), des zones de rénovation urbaine (par exemple Leipzig et Ankara), des zones d'extension urbaine (par exemple Milton Keynes) et autres (tableau 2).

Les territoires des exemples sélectionnés sont définis de diverses façons en tenant principalement compte :

- des zones administratives ;
- des combinaisons de différents types d'utilisation des sols ;
- de l'apparence et de l'organisation physique.

Certains paysages urbains sont clairement circonscrits, par exemple les parcs urbains ou les ensembles résidentiels. D'autres sont dépourvus de limites clairement visibles sur le terrain et sont définis individuellement comme zones de rénovation urbaine, d'extension, etc.

L'évaluation des exemples individuels repose sur certains indicateurs et critères tels que :

- les caractéristiques fonctionnelles, y compris les réseaux, infrastructures, etc. ;
- des indications sur l'identité, y compris les traits culturels, le mode de vie et l'atmosphère ;
- l'organisation politique et administrative, par exemple municipalité ou région.

Tableau 1 – Aperçu des exemples sélectionnés

Exemple	Superficie de la ville (en km ²)	Population et densité	Emplacement dans la ville	Brève description du paysage (suburbain et périurbain) sélectionné
Jerry O'Sullivan Park, Cork, Irlande	37,31	123 062 (2002)	Périphérie	Ancien espace vert abandonné restauré en parc résidentiel.
Stadtumbaukonzept Grünes Rietzschke Band, Leipzig, Allemagne	297,60	498 491 (2005)	Centre	Immeubles du XIX ^e siècle dont une partie a été démolie et remplacée par un espace vert.

ESP (Entwick- lungsschwerpunkt) Rontal, Lucerne, Suisse	20,28 5,15	Agglomération (2005) 121 754 Ville (2005) 57 300	Périphérie	Construction de logements d'insertion dans une zone industrielle et commerciale existante.
Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, Oslo, Norvège	450	529 454 (2005) 3 700 personnes/km ²	Périphérie	Aménagement urbain dans un quartier d'Oslo ayant connu une forte croissance depuis les années 1960.
Milton Keynes Eastern Expansion Area, Royaume- Uni	308,69	216 850 (2004)	Périphérie	Développement hors des limites actuelles de la ville.
GPV (grand projet de ville) Neuhof, Strasbourg, France	78,27 305,97	Ville (1999) 264 115 3 374 personnes/km ² Communauté urbaine (1999) 451 240 1 475 personnes/km ²	Périphérie	Aménagement mixte : habitation et services.
Havneparken/ Iles Brygge, Copenhague, Danemark	Grand Co- penhague 50 x 50 km	Ville (2005) 502 362 5 600 personnes/km ²	Centre	Front d'eau (<i>water-front</i>) public près du centre-ville.
Dikmen vadisi projesi, Ankara, Turquie	-	3 000 000	Centre	Remplacement de logements squattés par des immeubles modernes et un grand parc urbain.
Park Millenáris/ Ganz Park, Budapest, Hongrie	525	1 886 000	Centre	Création d'un parc urbain dans le cadre d'un réaménagement urbain.

Tableau 2 – Tendances du développement dans les villes/régions sélectionnées

Exemple	En expansion	Stable	En régression
Milton Keynes Eastern Expansion Area, Royaume-Uni			
Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, Oslo, Norvège			
ESP Rontal, Lucerne, Suisse			
Jerry O’Sullivan Park, Cork, Irlande			
Stadtumbaukonzept Grünes Rietzschke Band, Leipzig, Allemagne			
GPV Neuhof, Strasbourg, France			
Havneparken, Copenhague, Danemark			
Dikmen vadisi projesi, Ankara, Turquie			
Park Millenáris / Ganz Park, Budapest, Hongrie			

Tableau 3 – Tradition urbanistique correspondant aux exemples sélectionnés

Exemple	britannique	germanique	française	scandinave	transition
Milton Keynes Eastern Expansion Area, Royaume-Uni					
Jerry O’Sullivan Park, Cork, Irlande					
Stadtumbaukonzept Grünes Rietzschke Band, Leipzig, Allemagne					
ESP Rontal, Lucerne, Suisse					
GPV Neuhof, Strasbourg, France					
Strategisk grønnstrukturplan for Groruddalen, Oslo, Norvège					
Havneparken, Copenhague, Danemark					
Dikmen vadisi projesi, Ankara, Turquie					
Park Millenáris/ Ganz Park, Budapest, Hongrie					

3. Le paysage dans les politiques d'urbanisme

3.1. Le paysage aux différents niveaux d'élaboration des politiques

Le paysage peut être intégré dans les politiques d'aménagement du territoire aux niveaux administratifs national, régional et local. Idéalement, les politiques nationales et régionales fixent des objectifs généraux, tandis que les politiques locales énoncent des « normes de qualité en matière de paysage urbain », le tout dans le cadre d'un processus harmonieux (encadré 4). En présence de cadres politiques larges, le paysage peut être considéré comme le « patrimoine commun de la nation » et une « préoccupation partagée » aux niveaux régional et local. « Tout citoyen doit participer au processus de décision concernant le paysage » (ministère français de l'Écologie, 2005).

Encadré 4 – Politiques nationales et locales concernant les notions de « paysage » et de « paysage urbain »

Paysage au niveau national. Exemple : politique norvégienne concernant la Convention européenne du paysage	Paysage au niveau local. Exemple : politique du paysage de la ville d'Oslo
« Le gouvernement accordera une plus grande importance aux paysages dans l'affectation des sols, conformément aux exigences de la Convention européenne du paysage. » (Norwegian Ministry of the Environment - <i>ministère norvégien de l'Environnement</i> , 2005.)	« Les différentes parties de la ville conserveront leur caractère. Parallèlement, l'architecture moderne est souhaitable et approuvée, dans le cadre des limites imposées par l'échelle de la ville, le paysage urbain et les environs spéciaux. » (Ville d'Oslo, 2004a.)

Le gouvernement national peut fixer des buts stratégiques, comme la « préservation des qualités environnementales du paysage », et les inclure dans des documents politiques à portée plus large (tel celui élaboré en 2005 par le ministère de l'Environnement norvégien). L'aménagement stratégique peut englober des catégories spatiales telles que les zones rurales, périurbaines et urbaines, et leur assigner des objectifs de développement ; il peut aussi concerner certaines régions ou sous-régions spécifiques. Les buts en matière de qualité de l'environnement peuvent se référer au caractère du paysage régional, aux traditions culturelles, à un développement mixte, à des dispositions relatives à un espace public et ouvert, etc. (voir par exemple *Bundesamt für Raumentwicklung*, 2005 ; OFEV, 1998).

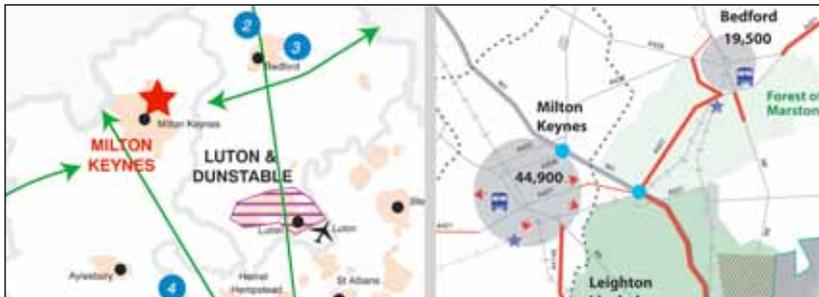
Aux niveaux régionaux, des politiques stratégiques peuvent être adoptées – par les autorités régionales, sous-régionales et locales – en tant qu'expression de la propriété et de la responsabilité combinées des territoires tombant sous leur juridiction. Les stratégies paysagères régionales peuvent aussi proposer des partenariats sans s'arrêter aux frontières administratives et aux niveaux de décision. Dans le cadre d'efforts de coordination régionale, des entités publiques et privées adoptent alors des politiques régionales du paysage facilitant la gestion et le développement de leur territoire.

Tableau 4 – Accent mis sur le paysage aux différents niveaux de la planification, exemples empruntés à l'Irlande

Niveau	Politique	Accent mis sur le paysage	Autre niveau
National (Irlande)	<i>National Spatial Strategy</i> ou NSS (stratégie spatiale nationale)	La NSS reconnaît les paysages comme l'un des principaux facteurs définissant l'identité nationale. La NSS considère les paysages comme des éléments du développement durable.	Les plans de développement doivent tenir compte du caractère du paysage (<i>Planning and Development Act</i> [loi sur l'aménagement et le développement], 2000 ; <i>Landscape Assessment Guidelines</i> [lignes directrices en matière d'évaluation du paysage], 2000).
Régional Exemple : région du Sud-Ouest	Lignes directrices en matière d'aménagement régional (<i>Regional Planning Guidelines</i> ou RPG). Elles identifient quatre zones différentes (zones RPG), y compris la zone de Cork.	Les RPG considèrent la protection et l'amélioration des paysages comme une question essentielle. Les RPG suggèrent des programmes de rénovation urbaine et d'amélioration de l'environnement, une évaluation du caractère du paysage (<i>Landscape Character Assessment</i> ou LCA), ainsi que d'autres instruments, afin que « l'environnement public attire aussi bien des résidents, des commerçants, des promoteurs, des entreprises que des touristes » (Autorité régionale du Sud-Ouest, 2004).	Des rapports environnementaux doivent être joints à tous les plans spatiaux et projets de développement (<i>Planning and Development Act</i> , 2000). Le paysage est l'une des catégories devant être prises en compte dans ces rapports.

<p>Local Exemple : conseil municipal de Cork</p>	<p><i>Cork Area Strategic Plan</i> (plan stratégique de la zone de Cork ou CASP). Plan de développement de la ville de Cork (y compris le zonage).</p>	<p>« Routes touristiques », couloirs de cours d'eau désignés, promenades, points de vue et observatoires, zones protégées, zones de conservation du paysage, espaces publics ouverts, terrains de sport, etc. ; coopération avec les municipalités voisines afin de protéger la vue (par exemple préservation de la ligne de crête).</p>	<p>Plans sectoriels locaux, programmes d'amélioration locaux, etc., adoptés dans le cadre d'un processus de planification démocratique et légal.</p>
--	--	--	--

Il arrive que des lignes directrices détaillées portent sur des sites spécifiques. Dans la plupart des pays européens, les conseils municipaux sont chargés de l'aménagement local global et détaillé, ainsi que de la délivrance des permis de construire. Des plans locaux complets résument et précisent généralement les objectifs politiques globaux de développement de la municipalité. Les liens avec l'interface entre l'aménagement régional et local peuvent notamment inclure des thèmes clés tels que les perspectives économiques, l'emplacement et la vocation des zones urbaines, l'emplacement des habitations, les lieux de travail, les transports et les espaces verts (encadré 5). L'emplacement et le caractère de la régression urbaine ont suscité de nouvelles préoccupations.



III. 1. Stratégie sous-régionale pour Milton Keynes et les South Midlands (MKSM, 2005 ; RPG9, 2001).

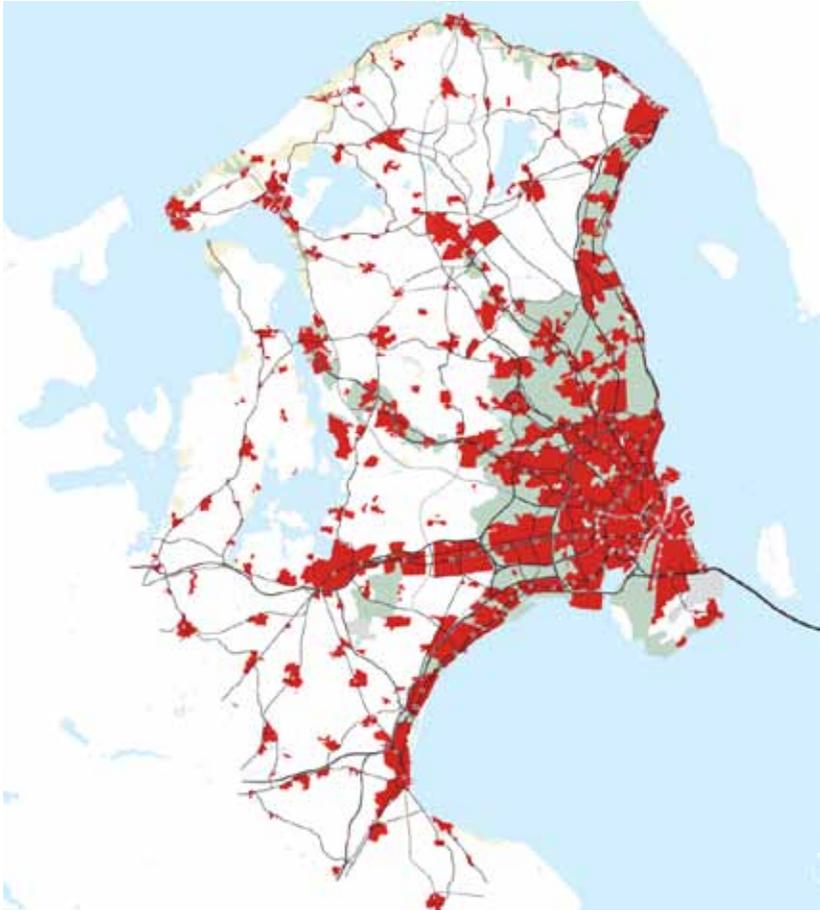
Encadré 5 – Politiques transversales précisant les « objectifs en matière de paysage » (exemple : Milton Keynes)

Aménagement régional	Stratégie sous-régionale	Plan local
Définition de sous-zones dotées de limites et de caractéristiques distinctives. Reconnaissance de Milton Keynes comme zone de croissance. (RPG9, 2001.)	Plus de 44 900 logements à construire d'ici à 2021 au sein de collectivités équilibrées et durables. « Lorsque le besoin se fait sentir de construire ou d'élargir des communautés, ces dernières devraient consister en projets durables, bien conçus et attrayants où des gens choisiront de vivre et travailler. » (MKSM, 2005.)	« Encourager la conception soignée et appropriée de nouveaux projets en préconisant la prise en considération du caractère, de la continuité, du contenu et de la qualité du domaine public, de la facilité de déplacement, de la lisibilité, de l'adaptabilité et de la diversité. » (Milton Keynes Council, 2002.)

3.2. Elaboration de politiques transcendant les frontières administratives

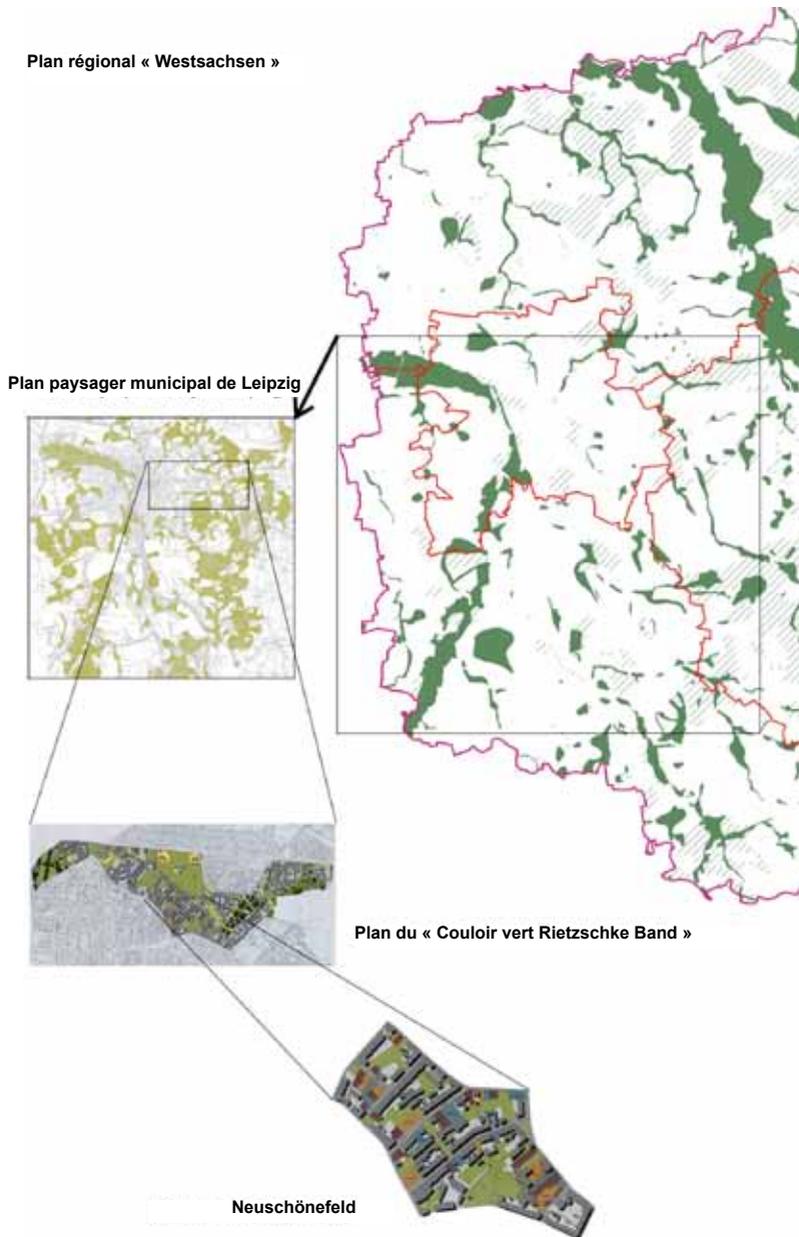
Idéalement, l'aménagement du territoire transcende les frontières et les niveaux administratifs. Une coopération étroite doit être instaurée entre les organismes au niveau régional, d'une part, et les administrations de toutes les municipalités d'une zone donnée, d'autre part (SPD, 2005). Un exemple classique de cadre transcendant de ce type est fourni par la « Thames Landscape Strategy » (Stratégie paysagère de la Tamise). Une « pléthore d'organismes et autorités créés par la loi et investis de responsabilités le long du tronçon du fleuve traversant Londres » font partie de la zone stratégique et participent au processus d'aménagement du territoire (Wilkie, 1994).

Les visions du paysage telles que la « Thames Landscape Strategy » ou le « Plan des doigts verts » du Grand Copenhague peuvent faciliter la coopération entre des municipalités partageant une même région paysagère étendue (ill. 2). L'idée de « ceinture verte », dérivée du « cordon sanitaire » placé jadis autour des villes frappées de la peste, a d'abord gagné le mouvement de la « ville-jardin » avant de s'intégrer aux concepts de « réseau vert » ou de « couloir vert ».



III. 2. « Plan des doigts verts » pour le Grand Copenhague de 1947 (SPD, 2002).

La coopération entre tous les niveaux politiques et administratifs est importante pour toutes les régions urbaines, qu'elles soient en expansion, stables ou en récession. Les stratégies des villes stables ou en expansion peuvent viser l'affectation – optimale sur le plan régional – de nouveaux bâtiments en vue notamment de limiter la construction d'installations nouvelles (MKSM, 2005). Les villes en récession sont confrontées à une multitude de problèmes sociaux, économiques et structurels qu'il faut affronter dans le cadre d'efforts concertés entre voisins. Les transitions à grande échelle affectent généralement des régions entières. L'exemple de Leipzig illustre la manière dont les politiques du paysage peuvent transcender les frontières administratives et les niveaux politiques (Ill. 3).



III. 3. Politiques du paysage transcendant les frontières administratives et les niveaux politiques : Leipzig, Westsachsen (source : Westsachsen, 1999 ; Leipzig, 2003).

La question de la définition de politiques globales du paysage et d'une coordination interorganismes s'est posée avec acuité dans la région d'Ankara, capitale de la Turquie, lorsque le problème de la pollution de l'air a fait ressortir le besoin d'une ventilation efficace traversant le cœur de la cité. Le « Plan structurel Ankara 2015 » prévoit des zones vertes récréatives. Il propose d'installer une ceinture verte de 8 à 10 kilomètres de large autour de la ville. Cette ceinture verte sera reliée à des couloirs radiaux permettant d'exploiter le vent local et d'améliorer ainsi la qualité de l'air. Le projet « Dikmen vadisi projesi » s'inscrit dans ce système (Nalbantoglu, 2000).

L'élaboration de politiques transversales peut être facilitée par l'attribution de budgets correspondants. Dans la plupart des pays, l'élaboration des politiques régionales inclut une planification financière et les régions individuelles sont impliquées dans l'affectation des fonds versés par l'Union européenne, les programmes nationaux et d'autres sources. Le but peut être notamment d'aider les zones en proie à des déficits structurels (« La reconversion économique et sociale des régions en difficulté structurelle », Région Alsace, 2005).

Parmi les autres facteurs facilitant la coopération transversale, citons notamment les missions thématiques, les forums publics ou les bulletins d'information. Ces mécanismes sont largement informels et peuvent s'intégrer aux instruments relatifs à l'urbanisme prévus par la loi, comme la délivrance d'un permis de construire ou bien l'aménagement du territoire au niveau local ou régional. Ils peuvent aussi répondre aux impératifs budgétaires (ministère français de l'Écologie, 2005). Une bonne communication transversale sur des sujets complexes suppose un langage non technique et des outils convenables de visualisation (ill. 3).

3.3. Élaboration de politiques transectorielles

Le point de départ de la préparation des stratégies et des plans paysagers est souvent une initiative régionale, ou ce sont des discussions au niveau local qui peuvent provoquer la décision d'élaborer un plan complet pour le territoire concerné. Le processus d'aménagement du territoire peut être conduit par une autorité responsable de la planification spatiale, par un consultant recruté dans ce but ou par un autre organisme public ou privé. Généralement, un nombre croissant d'autorités supplémentaires, de bureaux sectoriels et de divers groupes d'intérêt participe au processus. De sorte que, si les dimensions sociales et culturelles du paysage deviennent parfois visibles pendant le processus d'aménagement du territoire, la nature holistique du paysage risque de se perdre. Pour tenir de nouveau compte des préoccupations sectorielles et individuelles, il semble conseillé de les réconcilier dans le cadre d'un plan global (encadré 6).

Encadré 6 – Intégration des préoccupations sectorielles dans un plan global (Ville d’Oslo, 2004b)

Le programme d'action « Groruddalen » fait le lien entre sept études sectorielles approfondies	
- Scénarios régionaux	- Plan de transport
- Programmes de développement de zones locales	- Plan stratégique en faveur des structures vertes
- Plan en faveur d'activités culturelles	- Plan de conservation des monuments relevant du patrimoine culturel
- Financement parallèle de projets touchant à l'environnement et au transport	

L'« aménagement des paysages » pratiqué dans plusieurs pays est le type d'outil idéalement adapté à la prise en compte précoce des préoccupations sectorielles. Les tâches fondamentales confiées aux organismes statutaires allemands compétents en la matière sont : être l'instrument officiel de planification de la nature, ainsi que de conservation et de gestion des paysages ; contribuer à ce titre à l'aménagement global du territoire, notamment aux niveaux régional et municipal ; et contribuer aux procédures d'approbation des programmes et projets élaborés par d'autres organismes de planification œuvrant dans des secteurs différents – tels que les transports, la mise en valeur des terres, etc. Dans ce contexte, l'aménagement des paysages fournit des informations importantes à l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) et à l'évaluation environnementale stratégique (EES).

Un aménagement professionnel des paysages requiert :

- l'inventaire de tous les aspects pertinents du paysage ;
- la préparation de scénarios plausibles concernant l'avenir du paysage ;
- la définition, en fonction du territoire concerné, des objectifs concrets en matière de protection, de gestion et de développement du paysage ;
- l'évaluation de l'état actuel et futur (scénarios) du paysage en fonction d'objectifs définis au niveau du territoire ;
- la préparation de stratégies incluant les mesures requises pour atteindre les objectifs définis.

3.4. Le paysage dans l'évaluation environnementale

Les règlements européens en matière d'évaluation environnementale stratégique et d'évaluation de l'impact sur l'environnement exigent de prendre le paysage en considération dans le cadre des évaluations environnementales. Il reste encore à mettre au point des méthodes permettant d'intégrer à la fois les points de vue subjectifs des résidents locaux (le paysage tel qu'il est « perçu par les

populations », Convention européenne du paysage) et les évaluations objectives des paysages. Dans l'état actuel de la discipline, la classification et la caractérisation des paysages sont préparées dans le cadre d'évaluations environnementales professionnelles et leurs résultats sont discutés pendant les périodes de consultation.

Le paysage et son caractère sont également considérés comme des ressources régionales et locales importantes, des tentatives ont même été lancées en vue de les quantifier. Pour se faire une idée de la qualité de la nature urbaine, la ville de Copenhague, par exemple, a mis au point un « indice de la nature urbaine » qui mesure la qualité biologique et les valeurs associées à ladite nature. Le plus haut indice revient à un parc proche de la côte qui offre le calme ainsi qu'une faune et une flore diversifiées. Les zones pavées obtiennent l'indice le plus bas (CECE, 2003).

Encadré 7 – Caractère du paysage de quatre zones distinctes à Milton Keynes (Halcrow Group Ltd., 2004)



<p>Broughton Gate</p> <p>Pentes douces descendant vers des terres arables basses.</p>	<p>Brooklands</p> <p>Terres arables plates avec des haies et quelques arbres à maturité. Présence aussi de rigoles et de cours d'eau (principale caractéristique du paysage dans la zone de développement).</p>	<p>Fen Farm et Eagle Farm North</p> <p>Terres arables basses recouvertes de deux bois importants. Broughton Brooks possède une identité paysagère très forte.</p>	<p>Pineham et Brook Furlong</p> <p>Deux sous-zones. L'une englobe des infrastructures de transport traversant des plantations d'arbres denses. L'autre est constituée d'herbages peu élevés dominés par une station d'épuration des eaux dégout.</p>
--	--	--	---

4. Le « paysage urbain » dans les politiques d'aménagement du territoire sélectionnées

4.1. Appréciation du « paysage urbain »

L'expression « paysage urbain » est employée dans les ouvrages spécialisés pour décrire les territoires qui diffèrent des paysages ruraux (Shot *et al.*, 2004), qui sont physiquement marqués par des zones construites et des formes urbaines d'affectation des sols, et qui sont parfois aussi limités par des frontières administratives (Flores *et al.*, 1998). Si ou lorsque les frontières sont difficiles à établir, le concept d'« urbanisation » peut se révéler utile pour décrire les processus englobant des changements dans les modes de vie, l'habitat, le transport et l'emploi (Antrop, 2004). Dans certaines parties du continent, l'urbanisation a gagné des régions entières et donné naissance à un nouveau type de ville qui s'est progressivement mué en ce que d'aucuns appellent la « ville régionale » (Ipsen et Weichler, 2005). Les anciennes villes et faubourgs ainsi que les nouveaux centres urbains ont fusionné avec ce qui était jadis considéré comme des extensions périphériques mais fait désormais partie d'une nouvelle matrice. Des restes d'agriculture persistent, de petites forêts ont été préservées et de nouvelles forêts poussent sur d'anciens terrains industriels. Des couloirs de circulation relient des zones résidentielles à des zones marchandes, commerçantes et de loisirs. La « ville régionale » exige une nouvelle dimension en matière d'infrastructures techniques ou de réseaux d'alimentation en eau, gaz et électricité, ce qui contribue à accélérer l'expansion urbaine. Simultanément, la diminution des densités urbaines accroît le coût relatif des infrastructures et des services (Venturi, 2004).

Là où des villes, bourgs et villages fusionnent avec des faubourgs ou avec des zones agricoles, forestières et récréatives, ou encore avec des couloirs de circulation et des infrastructures, la dichotomie traditionnelle entre ville et campagne perd son sens. Pour comprendre ce type d'espace dans son unicité, l'expression « paysage urbain » semble s'imposer d'elle-même. Avec cette approche, différents modèles d'affectation des sols peuvent être appréhendés en liaison avec les conditions naturelles (topographie, étendues d'eau, sol, végétation) et donc compris comme des unités « écoculturelles » spécifiques présentant de nouvelles qualités de paysage.

Les exemples de paysages suburbains, périurbains et autres, y compris ceux des périphéries urbaines, se caractérisent par :

- des complexes multifonctionnels se prêtant à de très nombreux types d'affectation des sols ;
- une morphologie et une apparence physique très fragmentées ;
- des limites et des contours flous (zonage), ainsi qu'un tracé incertain ;
- une forme, des affectations et des limites qui ne restent stables que pendant une courte période, ainsi qu'une couverture terrestre et une affectation des sols évoluant rapidement ;

- et donc une diversité, une hétérogénéité et une fragmentation du paysage qui vont en augmentant (Antrop, 2004).



III. 4. Park Millenáris/
Ganz Park, Budapest
(Mehrl, 2005).

4.2. Politiques en faveur de « paysages urbains » durables

Les paysages régionaux et locaux sont considérés comme pertinents sous l'angle du développement urbain. Les exemples incluent des plans stratégiques pour des systèmes verts, des programmes intégrés de rénovation urbaine et des politiques de réhabilitation des espaces ouverts. Les politiques visant à privilégier l'exploitation des installations existantes (*brown fields*) par rapport à la construction de nouvelles installations (*green fields*) sont des exemples qui peuvent inspirer la mise en œuvre de l'idée de ville compacte. Les impacts sur l'environnement – tels que le bruit et la pollution atmosphérique – peuvent être réduits en plaçant des services à proximité des nœuds de trafic et en favorisant une forte densité urbaine autour de ces nœuds (encadré 8).

Encadré 8 – Paysages urbains durables, Plan global de développement urbain d'Oslo (Norvège) (Ville d'Oslo, 2004a)

La stratégie d'affectation des sols contribue au développement urbain durable et se fonde sur le principe de la ville compacte.

La construction de nouveaux logements doit notamment prendre en compte la planification de nœuds de transports publics, des parties centrales de la cité et des zones de rénovation.

Les zones affectées aux affaires et au commerce doivent être situées près des nœuds de trafic à des endroits où une densité élevée sera permise et qui seront facilement accessibles par les transports publics.

Les différentes parties de la ville doivent conserver leur caractère. Cette idée combine le recours à une architecture moderne et la protection du patrimoine culturel. Toutes les actions respectent l'échelle de la ville, le paysage urbain d'Oslo et de ses environs.

L'urbanisme transversal favorise le développement durable. Le projet Rontal, par exemple, vise au développement industriel de la région de Lucerne, en Suisse. L'aménagement se fait en coopération entre quatre municipalités différentes et les principaux propriétaires des 130 hectares de terrain concernés par le projet. Les plans se fondent sur des objectifs fixés par le plan régional qui accorde la priorité aux projets exploitant le potentiel existant de développement. Le projet Rontal débute par une infrastructure de transports très attrayante et la plupart des nouveaux bâtiments seront érigés ou insérés sur des sites déjà construits (Ecoptima AG, Albrecht & Partner AG, 2003). En confinant le développement à une matrice urbaine déjà en place, les auteurs du projet réduisent le besoin de création d'installations nouvelles tout en préservant des espaces ouverts pour les loisirs, l'agriculture, la conservation de la nature et d'autres valeurs ou intérêts (encadré 9). Les objectifs de développement urbain durable incluent aussi la prise en considération d'une meilleure préservation et d'un renforcement de l'identité régionale et locale.

Encadré 9 – Développement privilégiant les installations existantes par rapport aux nouvelles installations (RPG 9, 2001)

Vision : « L'accent est mis sur la renaissance urbaine, la régénération et la rénovation avec une concentration des efforts sur un développement des zones urbaines respectueux de la prospérité et de la diversité des campagnes. »

Mise en œuvre : « Concentration du développement dans les zones urbaines. La construction d'installations nouvelles n'intervient que si toutes les autres possibilités ont d'abord été vérifiées. »

4.3. Réseaux verts et espace urbain ouvert

Les schémas historiques de création d'établissements humains – tels qu'ils sont déterminés par la géologie, le climat et des facteurs sociaux et économiques – constituent la base du paysage urbain contemporain. Les principaux contours des paysages urbains peuvent épouser les lignes naturelles du littoral, des cours d'eau, des voies ferrées, des routes, des coteaux, etc. Ces lignes influent sur les stratégies paysagères à long terme. A titre d'exemple, citons les ceintures vertes des métropoles, le squelette axial des espaces urbains ouverts et des stratégies spécifiques telles que le « Plan des doigts verts » du Grand Copenhague.

L'idée maîtresse du « Plan des doigts verts » du Grand Copenhague est que le développement urbain devrait rester confiné aux cinq branches constituées par le réseau routier et ferroviaire, et que les espaces verts en forme de doigt compris entre ces branches devraient rester ouverts et servir principalement à des fins récréatives (SPD, 2002 ; KK, 2003). Le plan affecte l'alignement et la disposition des parcs et

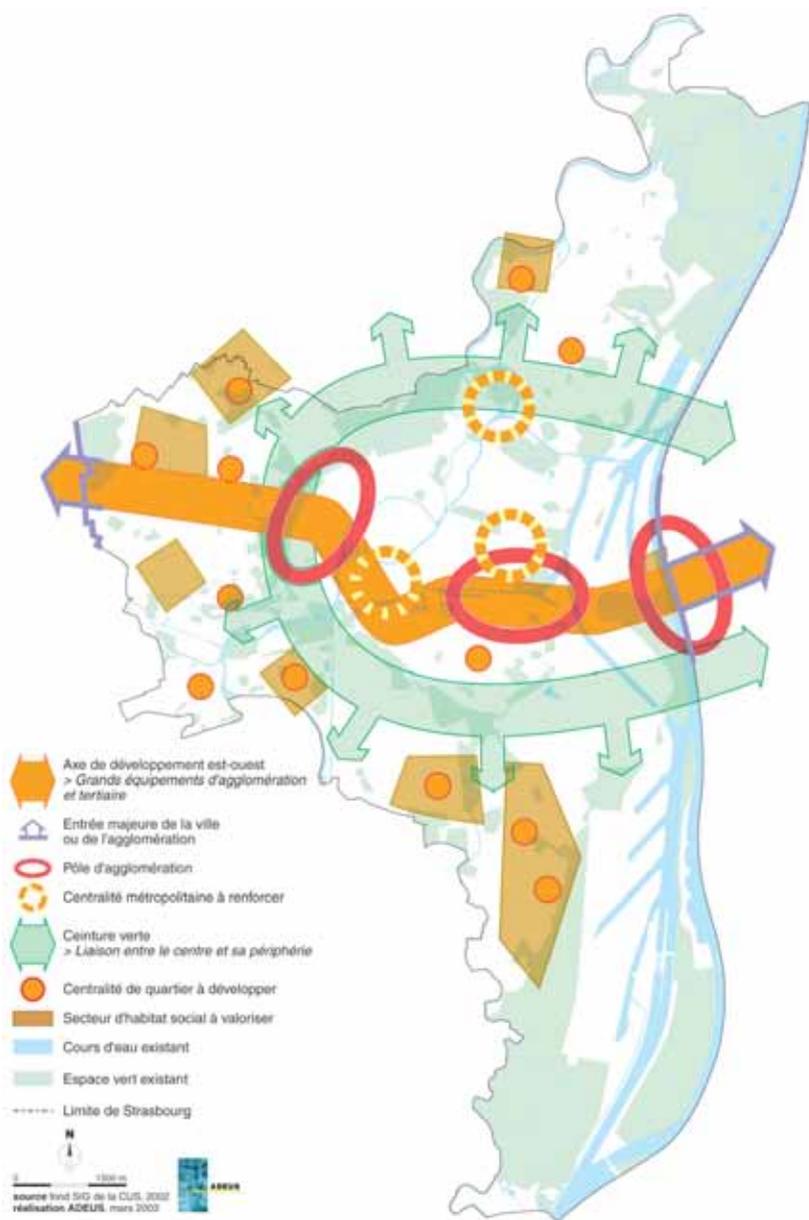
espaces ouverts municipaux depuis son adoption en 1947, et son idée maîtresse inspire la nouvelle politique des parcs adoptée en février 2004. Des stratégies similaires ont été reprises par plusieurs cités européennes (Bauer, 1996). La ville de Strasbourg, par exemple, a adopté une politique dans laquelle les éléments fournis par la nature servent à créer un système de liaison des doigts verts, y compris la ceinture et les couloirs verts en place. Tous les éléments de ce système seront reliés en un réseau censé rehausser le pittoresque des espaces ouverts urbains et ruraux, leur richesse écologique et leur biodiversité, ainsi que le bien-être des habitants (Strasbourg, 2004).

Des stratégies paysagères générales, telles que les systèmes verts, doivent être mises en œuvre (Stiles, 2005). Les objectifs peuvent être repris à l'échelle régionale dans des plans validés mais, à l'échelle locale, ils doivent être adoptés sous forme de mesures applicables. La ville de Leipzig, par exemple, fait l'objet d'une attention particulière en tant que paysage urbain dans les organismes officiels régionaux d'aménagement du territoire. Des politiques d'établissement d'un « axe vert régional » ont été intégrées au plan de zonage de la ville et au plan paysager municipal, y compris les projets de *Grüner Ring* (ceinture verte) et de *Grünsystem* (système vert) (Leipzig, 2003 ; Westsachsen, 1999).

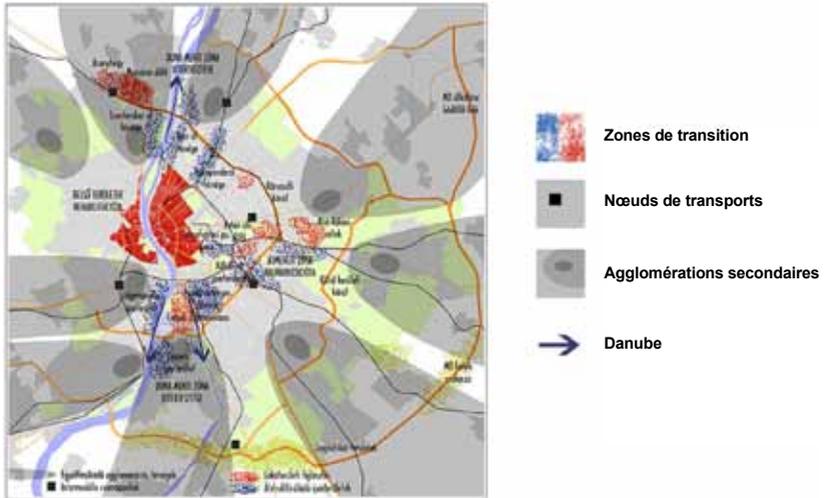
La récente « Politique des parcs de Copenhague » accorde une attention particulière à la possibilité pour les citoyens de disposer d'un espace ouvert (KK, 2003). Elle est appliquée dans le cadre de projets individuels tels que le « Havneparken ». Des portions de l'environnement naturel ainsi que les monuments historiques sont protégés et mis en valeur avec un soin particulier. Des espaces verts sont créés de manière que tout citoyen puisse avoir accès à un parc et à d'autres espaces ouverts dans un rayon de 400 mètres (CECE, 2003).

4.4. Transformation urbaine et « paysages urbains »

Une qualité importante des paysages urbains tient à leur dynamisme. Ils sont constamment modifiés et évoluent avec leurs habitants, les flux de marchandises et d'énergie, etc. D'aucuns se sont intéressés dernièrement aux transformations découlant de l'expansion urbaine, d'une part (exemples : Lucerne, en Suisse, et Milton Keynes, au Royaume-Uni, encadrés 5 et 7, et ill. 11), et de la régression des villes d'autre part (exemple : Leipzig, en Allemagne, ill. 3). Cette transformation englobe aussi la reconversion de constructions illégales (exemple : Ankara, en Turquie, ill. 7), de décharges urbaines, de camps militaires et de lignes ferroviaires, la restauration de zones humides et de lits de rivière, ainsi que d'autres initiatives analogues. Les projets suivants illustrent la revitalisation d'anciennes zones industrielles et de quartiers d'habitation défavorisés.



III. 5. *Liaisons vertes du Grand Strasbourg (Strasbourg, 2004).*



III. 6. Transformation d'anciennes zones industrielles à Budapest (Mehrl, 2005).

La zone dite « Strasbourg sud-ouest » à Strasbourg, France, est devenue un projet de réaménagement avec le lancement d'un grand projet de ville (GPV) soutenu par le programme URBAN II de l'Union européenne. Cette zone est demeurée longtemps isolée du reste de la ville et ses quartiers d'habitation – composés essentiellement de logements sociaux – connaissent de nombreux problèmes sociaux (Strasbourg, 2003). Le projet poursuit trois objectifs majeurs (Strasbourg, 2005) :

- transformation durable de la zone ;
- amélioration des conditions de vie ;
- encouragement du développement économique.

De nouvelles lignes de tramway, rues et zones piétonnières assurent une meilleure liaison avec le centre-ville, ainsi qu'avec des jardins publics et d'autres zones récréatives récentes. Un mélange de plusieurs types d'habitations a été créé dans le cadre d'un vaste programme de démolition, reconstruction et réaménagement : les logements sociaux ont été améliorés et des logements neufs construits – à la fois dans le secteur locatif et dans celui de l'accession à la propriété. Des terrains de jeu, espaces de loisirs et autres installations sportives ont avantageusement remplacé certains immeubles d'appartements. En outre, des jardins privés ont été insérés à côté des immeubles d'habitation. Le projet urbain du Neuhof qui fait partie du programme de rénovation tire parti de l'architecture pittoresque de ce village et de l'ambiance naturelle des zones environnantes. De nouvelles entreprises sont attirées sur place et la situation de l'emploi s'est améliorée, de même que la qualité des services publics (Strasbourg, 2005).

A Leipzig (Allemagne), certains quartiers peuvent être considérés comme socialement et économiquement consolidés, tandis que d'autres relèvent les défis inhérents à une décennie de régression urbaine. Les habitants quittent les lieux, les magasins ferment leurs portes et les immeubles se vident. L'une des zones affectées est « Leipzig-Est » où plus de 50 % du parc immobilier sont inhabités et des blocs entiers sur le point de disparaître. Le manque d'espaces ouverts a été identifié comme l'une des raisons de la désertion des habitants. Ces espaces contribuent en effet grandement à la qualité de la vie. Ils influent sur le niveau de satisfaction des habitants du quartier et doivent être perçus comme un élément du capital économique et social. La situation actuelle constitue une chance unique de surmonter certains déficits historiques et d'améliorer la qualité de vie des habitants restés sur place ou des nouveaux venus éventuels. Les schémas traditionnels d'espaces ouverts ne peuvent pas fonctionner ici. Des symboles, formes et utilisations d'un type nouveau sont requis, surtout pour reconquérir et réévaluer les sites abandonnés. Des types de paysages urbains inédits font leur apparition.

A titre de premier pas vers l'élaboration de nouveaux paysages urbains, des « plans conceptuels » (*Konzeptioneller Stadtteilplan*) sont élaborés pour les différents quartiers de la ville. Le plan concernant Leipzig-Est indique des scénarios possibles, y compris 25 % d'appartements en moins en 2020 et plusieurs projets centraux dont l'un s'intitule « Couloir vert Rietzschke » (ill. 3).

Ledit couloir est censé serpenter dans toute la partie orientale de la cité et relier, via le centre-ville, les faubourgs est et ouest. Selon ce plan, la démolition de bâtiments sera concentrée et un nouveau type de paysage urbain – caractérisé par une plus grande proportion d'espaces ouverts – fera ainsi son apparition. Le Couloir Rietzschke ne sera pas un couloir vert au sens traditionnel du terme, mais se composera de séquences de vastes espaces verts englobant une structure perforée composée d'un mélange d'immeubles et d'espaces ouverts. Différentes caractéristiques telles qu'un petit bosquet et une forêt profonde seront également incluses pour créer une nouvelle interface entre la ville et la « campagne » dans un quartier naguère constitué de bâtiments pressés les uns contre les autres. On pourra donc assister à des scènes insolites telles que la présence d'une réserve temporaire de cerfs jouxtant la gare ferroviaire centrale (Ville de Leipzig, 2002).

Le plan conceptuel de Leipzig-Est ébauche un nouveau type de paysage urbain impossible à déterminer avec précision, mais qui émergera étape par étape : de nombreuses questions restent ouvertes et ne trouveront de réponse qu'en fonction de l'aménagement futur des terrains libres. Des décisions devront être prises en matière d'affectation des sols, notamment par les propriétaires des nombreux terrains privés, avant que l'on sache exactement quand et combien d'immeubles seront démolis. Dans le cadre de ce processus, le rôle de la collectivité locale devient celui d'un « facilitateur » et d'un modérateur entre les différents groupes de parties prenantes.



III. 7. *Nouvel espace ouvert aménagé dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine à Ankara, Turquie (photo : D. Bruns).*

La migration massive vers les zones urbaines a provoqué l'augmentation du squat dans les pays confrontés à une transition structurelle dans les années 1970 et 1980. Ce phénomène s'est soldé par l'apparition de divers problèmes économiques, sociaux et écologiques, tels que la disparition complète des espaces publics ouverts. La rénovation urbaine est devenue de ce fait une option importante en matière d'aménagement et de développement. A Ankara, par exemple, les immeubles squattés ont été remplacés par des bâtiments modernes s'intégrant à une stratégie participative active : des couloirs verts – tel celui de la vallée de la Dikmen – ont été ouverts pour relier le centre-ville à des zones boisées situées aux abords de la capitale. Le principal problème rencontré dans le cadre du processus participatif a été de proposer aux squatters sur place de meilleures conditions de vie dans la même partie de la ville (Nalbantoglu, 2000).

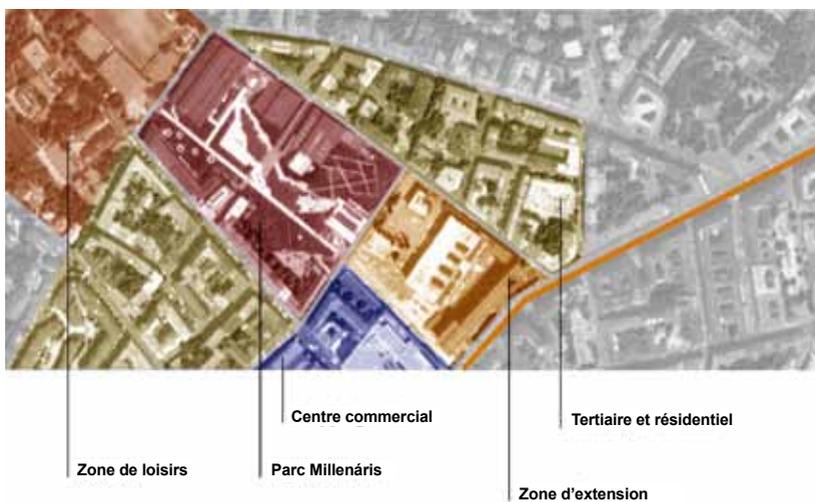
4.5. Identité des « paysages urbains »

L'identité régionale et locale peut être étroitement liée à une topographie ou une végétation particulière : vues ou sites naturels spéciaux, espèces indigènes, etc. Pour apprécier la manière dont le paysage contribue à l'identité spatiale, il convient d'abord d'évaluer l'interaction entre paysage naturel et paysage urbain, puis de comprendre l'histoire et les associations culturelles du paysage. « Et il nous faut aussi avoir conscience des mythes et des souvenirs évoqués par le nom de nos édifices, parcs et toponymes, afin de ne pas se contenter du simple impact visuel immédiat » (Wilkie, 1994).

Les paysages urbains peuvent contribuer à l'identité locale par le biais de styles particuliers de formes urbaines, d'espaces verts ouverts spéciaux, d'architecture régionale, etc. Il est difficile de fixer la proportion d'immeubles, parcs, rues, lignes de tram ou fronts d'eau à conserver. Ce type de décisions requiert en effet une analyse, une planification et une étude minutieuses. Les options de rénovation doivent faire l'objet de consultations intensives avec la population locale et susciter la participation des citoyens. L'impact des projets d'aménagement et de développement doit être évalué, notamment en tenant compte du caractère du paysage .

Dans l'exemple de Leipzig, un équilibre entre préservation et démolition a pu être trouvé sur la base d'une évaluation de la résistance structurelle des immeubles, d'une part, et de la capacité économique des propriétaires à continuer à assurer leur entretien, d'autre part. Par ailleurs, le caractère de Leipzig-Est est étroitement lié à l'implantation et à la conception des quartiers d'habitation construits pendant la période du XIX^e siècle appelée *Gründerzeit* et caractérisée par une forte croissance économique. La structure fondamentale des blocs d'immeubles et des façades ornées devrait être préservée et, lorsque cela se révèle impossible, remplacée par des rangées d'objets d'art et d'arbres.

D'autres exemples démontrent que la revitalisation des zones industrielles peut contribuer à préserver l'identité locale, notamment en incorporant des icônes contemporaines importantes aux formes urbaines modernes (ill. 8 et 9). La rénovation urbaine à Budapest (Hongrie) a permis d'intégrer des charpentes d'acier rappelant les techniques de génie civil utilisées au XIX^e siècle. Concernant le projet Havneparken à Copenhague, l'idée maîtresse était de créer un « parc recyclé » ; ce recyclage n'a pas uniquement consisté à récupérer les matériaux et les bâtiments du port, mais à exploiter le caractère ouvert du site : un effort qui a permis de conférer au parc une authenticité qu'il aurait été très difficile d'obtenir avec une structure complètement neuve (Dam et Nielsen, 2003). Une large promenade le long du front de mer préserve le caractère portuaire de l'ensemble. Différents espaces à l'intérieur du parc renferment des caractéristiques spéciales, y compris des éléments rappelant les activités nautiques et le commerce maritime (ill. 10). Le parc fait partie de la zone portuaire et, à ce titre, reflète l'histoire maritime et commerciale de la ville de Copenhague.



III. 8. Parc Millénaris/Parc Ganz, un nouveau paysage urbain incorporant d'anciens bâtiments industriels. Revitalisation d'anciens terrains industriels (Mehrl, 2005).



III. 9. Parc Millénaris/Parc Ganz (Mehrl, 2005).



III. 10. Havneparken/iles Brygge Patrimoine culturel recyclé : coque retournée d'un ancien ferry-boat (photo : D. Bruns).

Les projets d'extension urbaine peuvent aussi contribuer à l'identité locale, par exemple en préservant les qualités spécifiques à certaines zones urbaines ou en reprenant des éléments de l'architecture régionale (ill. 11). Les responsables municipaux admettent volontiers que l'identité et les qualités locales sont importantes sous l'angle à la fois du développement des affaires et de la qualité de la vie des administrés (SPD, 2005). L'aménagement du territoire augmente par conséquent ses chances de succès en incluant les caractéristiques et les paysages urbains existants et en exploitant leurs atouts respectifs en matière de développement (encadré 10).

La « zone d'expansion orientale » de Milton Keynes, par exemple, inclut un « concept de zone de caractère » qui tient compte de la forme d'urbanisation traditionnelle, propose des affectations du sol et prévoit des espaces ouverts, des cours d'eau, des bâtiments et un paysage environnant. Grâce à différentes formes urbaines – telles que des bâtiments historiques, des façades classiques, le respect des formes et des matériaux –, l'expansion est censée respecter le caractère marqué de la ville (Halcrow Group Ltd., 2004).



III. 11. Zone d'expansion orientale de Milton Keynes – incorporation de formes urbaines traditionnelles au développement du quartier (Halcrow Group).

Encadré 10 – L'identité urbaine en tant qu'élément de la politique de développement durable (Strasbourg, France)

La variété de ses paysages urbains et la richesse de son patrimoine architectural sont prises en considération dans les transformations de la ville résultant du processus de rénovation.

Le paysage urbain est appréhendé par rapport à l'architecture du parc immobilier, mais le projet de rénovation n'a pas pour objectif de réaliser une copie à l'identique.

Le patrimoine urbain et paysager est pris en considération dans le cadre de la rénovation et du développement urbains.

Encadré 11 – Prise en considération du caractère de la cité dans la politique d'identité urbaine (Oslo, Norvège)

Politique nationale exemple : Norvège	Politique locale exemple : Oslo	
L'environnement inclut les sites culturels, ainsi que les monuments archéologiques et architecturaux. (Loi relative à l'information sur l'environnement, 2003.)	Les caractéristiques physiques, esthétiques et visuelles d'Oslo sont essentielles pour l'identité de cette ville. Les différents quartiers de la ville conserveront leur caractère. Cette idée combine une architecture moderne et la protection du patrimoine culturel. Tous les projets se déroulent à l'échelle de la ville en tenant compte de son paysage urbain et de la spécificité de ses environs. (Kommuneplan, 2004.)	Le plan élabore des modèles de protection et de gestion des 30 objets les plus précieux du patrimoine culturel, avec un supplément pour les sites postérieurs à la guerre. (Plan relatif au patrimoine culturel, 2004.)

5. Coopération et communication dans le cadre de l'aménagement du territoire et du processus de décision

5.1. Aménagement intégré du territoire

L'expression « aménagement intégré du territoire » est utilisée ici pour désigner un concept englobant deux formes différentes d'intégration :

- un aménagement global du territoire transcendant les frontières administratives ;
- un aménagement du territoire intégrant différents intérêts environnementaux en un tout.

Les deux formes sont étroitement liées à une coordination et à un processus de prise de décision transversaux qui transcendent les frontières, les niveaux et les secteurs. Parmi les exemples d'aménagement du territoire et de coordination transcendant les frontières de plusieurs sous-régions et municipalités, il convient de citer la coopération entre la région de l'Øresund et la ville de Copenhague, entre la ville de Milton Keynes et la zone des South Midlands (Royaume-Uni), ainsi qu'entre le canton de Lucerne et la ville du même nom (Suisse). Dans l'Øresund, le Danemark et la Suède

partagent le même objectif : faire de la région l'une des zones urbaines les plus propres d'Europe. Les partenaires coopérant dans le cadre du projet Øresund ont présenté un programme environnemental mettant notamment l'accent sur un aménagement global du territoire (SPD, 2002). Dans cette région, le Grand Copenhague englobe trois comtés regroupant 48 municipalités, plus les villes de Copenhague et de Frederiksberg (SPD, 2002). Milton Keynes et les South Midlands ont élaboré une « stratégie sous-régionale » prévoyant un certain nombre de mécanismes pour la mise en œuvre des objectifs, y compris des comités chargés de veiller au respect par les organismes compétents de leurs engagements respectifs. Lesdits comités permettent de réunir les collectivités locales, les organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes importantes de la région. De plus, des documents de développement et des plans directeurs communs sont élaborés lorsque les projets de développement transcendent les frontières administratives (MKSM, 2005). Il a ainsi été possible de préparer des documents d'aménagement du territoire de telle sorte que les procédures de rédaction et de consultation des différentes parties concernées soient mutuellement compatibles et s'intègrent en un tout logique (tableau 5). Pour faciliter la mise en œuvre du développement régional, le canton suisse de Lucerne a établi des réseaux de coopération intercommunale et élaboré une stratégie dynamique intitulée « région d'apprentissage ». Le projet Rontal, par exemple, utilise des « feuilles de coordination spéciales » pour garantir la collaboration continue de toutes les parties prenantes, y compris les administrations municipales, les conseils locaux et régionaux, les groupes d'intérêt privés, les investisseurs et les propriétaires (Ecoptima AG, Albrecht & Partner AG, 2003).

Tableau 5 – Participation à l'aménagement du territoire, Milton Keynes (Royaume-Uni)

	RPG 8 régional	RPG 9 régional	MK infrarégional	MK local	Expansion orientale
Avant-projet (1 ^{er} dépôt du plan)	1999	1998	2002	2000	–
Consultation publique			2003	2000	2002
Examen public	2000	1999			2003
2 ^e dépôt, changements	2001	2000	2004		
Consultations publiques			2004	2002	
Changements supplémentaires				2005	2005
Participation publique				2005	
Publication de la version finale			2005	2005	2005

La deuxième forme d'aménagement intégré du territoire abordée dans la présente section est le type d'aménagement du paysage reposant sur la collecte d'informations relatives aux différents intérêts environnementaux en vue de les intégrer

ensuite, collectivement, dans un plan global. L'aménagement officiel du paysage en Allemagne, par exemple, commence par la préparation de documents paysagers – complets sous l'angle de l'environnement – à tous les niveaux de planification de l'Etat et de la municipalité. Les résultats sont ensuite intégrés, soit après, soit pendant la procédure d'aménagement du territoire, dans des plans régionaux et locaux. Les étapes de cette intégration peuvent inclure :

- des buts de développement stratégique ;
- les limites du changement acceptable ;
- les visions du paysage ;
- des options conceptuelles, scénarios ou alternatives en matière de développement ;
- des instruments et des mesures de mise en œuvre des buts et des visions.

5.2. Aménagement coopératif du territoire

Les formes coopératives, participatives et communicatives de l'aménagement du territoire et du processus de prise de décision ont été introduites dans les années 1970 et 1980. Récemment, elles sont devenues d'un usage courant. L'histoire de Havneparken à Copenhague, par exemple, a commencé dans les années 1970 lorsque les habitants des îles Brygge firent valoir que la densité des habitations locales était très élevée et que la zone avait besoin d'un parc. Durant le printemps 1984, plusieurs centaines d'habitants établirent un parc temporaire à titre de manifestation destinée à exprimer leurs revendications. En 1993, la municipalité de Copenhague, représentée par le Service des routes et des parcs, décida d'allouer les fonds nécessaires à la transformation du parc provisoire en structure permanente. Le conseil de quartier établit alors un fonds chargé de soutenir le projet. La procédure de planification commença en 1993 et les travaux s'étalèrent sur cinq ans entre 1995 et 2000. L'expérience acquise dans le cadre de la consultation concrète prouve que, si la participation active des diverses parties prenantes peut prendre un certain temps, cette démarche se révèle finalement bénéfique aux initiateurs des plans et projets, ainsi qu'aux décideurs et aux tiers (notamment sous l'angle de la réduction des coûts et, en définitive, de l'avancement de la date de la fin des travaux).

Dans le meilleur des cas, les citoyens sont directement impliqués dans la planification et la mise en œuvre des mesures. Un exemple d'implication sérieuse des citoyens est celui du parc Jerry O'Sullivan à Cork (Irlande), avec un ouvrage composé de pelouses saturées d'eau et d'arbustes exhaussés. D'importants travaux de drainage ont été effectués sur l'ensemble de la zone et le parc a été intégralement terrassé et réaménagé. Initialement, un plan paysager avait été tracé par un architecte paysagiste. Par la suite, de gros travaux de développement et de construction furent exécutés en consultation avec les résidents locaux (ill. 13). Le parc a été officiellement ouvert en 1999 et s'avère à la fois un lieu très populaire et un espace d'agrément d'une valeur inestimable.

Encadré 12 – Objectifs de l'aménagement coopératif du territoire : l'exemple de Strasbourg (SNDD 2003)

Le concept de développement durable doit être compréhensible pour tous.
Des informations crédibles et transparentes doivent être communiquées au public.
La participation des citoyens au débat public doit être encouragée et facilitée.



III. 12. *Participation publique au GPV du Neuhof (Strasbourg 2005).*

Encadré 13 – Programme de communication concernant les différentes phases de l'aménagement

Information sur la finalité de l'action, par exemple une décision concernant un programme censé déboucher sur un plan ou un projet (cette phase inclut une présélection et l'établissement de la portée des incidences sur l'environnement).
Sélection des différentes variantes raisonnables du plan ou du projet sur la base d'une évaluation de l'impact économique, environnemental, etc. (cette phase inclut la définition des objectifs sous l'angle de l'environnement et du développement ; par exemple, objectifs en matière de qualité de l'environnement).
Adoption d'un plan ou projet comportant plusieurs phases de consultation menées tant que toutes les options restent ouvertes ; par exemple, « options stratégiques » possibles concernant le programme ou le plan.
Examen des résultats des consultations publiques avant l'adoption du plan ou du projet. La procédure d'approbation doit tenir compte de manière transparente desdits résultats.



III. 13. Des habitants du quartier participent à l'aménagement du parc Jerry O'Sullivan (Ville de Cork, 2005).

5.3. Outils de communication

Faire comprendre l'importance du paysage urbain et expliquer les projets est capital pour obtenir l'accord et la participation des personnes vivant et travaillant dans la zone concernée (Wilkie, 1994). Les outils les plus couramment utilisés à cette fin sont les médias, les bulletins d'information, les écoles, le marketing et le tourisme. Selon l'Institut de gestion et d'évaluation de l'environnement (IEMA, 2002), le terme « participation » englobe plusieurs techniques différentes servant à impliquer des individus, des groupes et des organisations dans le processus de prise de décision. Le critère le plus important de sélection des techniques de communication est leur efficacité réelle dans l'explication de la teneur du plan aux personnes intéressées (ill. 14). Idéalement, la visualisation devrait permettre aux non-spécialistes d'influer sur le processus de « planification experte ». En d'autres termes, les outils choisis devraient permettre la communication interactive (Bishop et Lange, 2005).

En résumé, on peut définir quatre niveaux de participation (IEMA, 2002) :

- l'éducation et l'information, à savoir le recours aux techniques de diffusion de l'information pour sensibiliser l'opinion à certaines activités ou questions ;
- le retour d'information, à savoir la diffusion d'informations accompagnée d'une demande de communication des réactions afin de compléter le savoir et de mieux comprendre les questions en jeu ;
- la participation et la consultation, à savoir un dialogue formel ou informel visant à identifier les questions suscitant des préoccupations ;
- la participation étendue, c'est-à-dire que les parties prenantes doivent être en mesure de contribuer à l'élaboration d'un plan ou d'une proposition et d'influencer une décision par le biais de discussions en groupe ou d'autres activités.

Les consultations informelles et précoces sont celles qui sont le plus souvent couronnées de succès (LI et IEMA, 2002). Les techniques suivantes sont largement utilisées :

- correspondance ;
- discussions en face à face ;
- présentation et réunions publiques informelles ;
- expositions ;
- ateliers ;
- déliants et publipostage.



III. 14. Visualisation du caractère du futur paysage. Vue aérienne du projet Havneparken à Copenhague (Bramson, 1999).

Conclusions

Points à développer

Neuf exemples d'urbanisme empruntés à différents pays européens ont été examinés. Un résumé des recommandations inspirées de ces exemples figure dans le tableau 6. Les points suivants paraissent particulièrement importants, surtout pour l'intégration du paysage dans les politiques d'urbanisme, et pourraient être développés dans le cadre des réunions des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage.

- L'urbanisme en Europe offre toute une gamme de traditions et de cultures différentes convenant chacune à un pays et à une « famille urbanistique » spécifique. Intégrer le paysage dans les politiques d'urbanisme offre aux villes et aux régions une chance unique de bénéficier des points forts de leurs homologues. Faciliter les échanges d'expériences aiderait les décideurs et les utilisateurs des politiques d'aménagement à cerner les capacités potentielles des Européens en matière de protection, de gestion et d'aménagement des paysages urbains.

- En pratique, la notion d'urbanisme englobe déjà partiellement le paysage. Promouvoir le recours à l'« aménagement des paysages » dans tous les pays européens favoriserait la protection, la gestion et la planification des paysages, et plus particulièrement des paysages urbains. L'aménagement des paysages correspond aux « objectifs de qualité paysagère » tels qu'ils sont définis dans la Convention européenne du paysage, ainsi qu'aux objectifs de la gestion et du développement durables. Les résultats de l'aménagement des paysages peuvent être intégrés aux documents urbanistiques.
- Différentes disciplines sont requises pour établir une communication avec toutes les parties prenantes afin d'expliquer et de gérer les paysages. Le paysage est en effet intrinsèquement un concept interdisciplinaire. Premièrement, il possède des propriétés physiques, dont l'espace. Deuxièmement, il s'agit d'une forme culturellement déterminée qui dépend d'une perception et d'une évaluation. Troisièmement, le traitement de la nature est non seulement contrôlé techniquement, mais soumis à diverses règles sociales.
- Les politiques d'urbanisme devraient incorporer le paysage à tous les niveaux du processus de prise de décisions ayant des effets territoriaux et établir une correspondance entre ces niveaux. Elles devraient intégrer les préoccupations sociales de même que les programmes et projets urbains, ainsi que mentionner des exemples des meilleures pratiques.
- Des stratégies paysagères globales telles que les systèmes verts et les réseaux d'espaces ouverts devraient être mises en œuvre. Si, au niveau régional, les buts peuvent être repris dans des textes légaux, au niveau local, ils doivent inspirer des mesures effectivement appliquées.
- Les politiques paysagères faisant l'objet de programmes spécifiques organisés différemment selon les pays, un « atlas des paysages » pourrait être fourni pour permettre l'identification et la classification des paysages européens et des politiques pertinentes. Cet ouvrage accorderait une attention particulière aux paysages urbains et inclurait des plans, chartes et autres contrats pertinents. Il pourrait aussi répertorier les autorités publiques et proposer, par comparaison, des méthodes d'analyse, d'évaluation, de planification et de conception des paysages.
- Des rapports sur l'état du paysage, préparés par les services d'aménagement du territoire, pourraient passer en revue les efforts en matière d'aménagement du territoire et leurs effets. Lesdits rapports décriraient les visions des auteurs de chaque politique d'aménagement (par exemple le gouvernement).
- Pour soutenir et observer l'intégration du paysage aux politiques d'urbanisme, des agences, conseils et commissions spécialisés pourraient être créés selon le modèle, par exemple, de l'Office fédéral de l'environnement suisse ou du Conseil national du paysage français.
- La rédaction des rapports sur l'état du paysage et le travail des agences, conseils et commissions pourraient être facilités par des projets pilotes conçus pour inspirer de nouvelles solutions et susciter des coopérations.

Tableau 6 – Résumé des recommandations concernant les politiques d'urbanisme

Recommandations
De nouveaux concepts et stratégies, ainsi que de nouveaux partenariats interdisciplinaires seraient peut-être nécessaires, afin de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages dans les zones urbaines, suburbaines et périurbaines. Le concept de paysage urbain permet d'appréhender tous les phénomènes observés dans lesdites zones.
En matière d'intégration du paysage aux politiques d'urbanisme, les pays pourraient utilement échanger leurs expériences et examiner les points forts des différentes cultures urbanistiques.
Les politiques nationales et régionales fixent des buts en matière de paysage au sens large du terme, tandis que les politiques locales énoncent des buts en matière de qualité de l'environnement.
Pour intégrer les phénomènes liés à la « cité régionale », l'urbanisme doit transcender les limites et les niveaux administratifs. Lorsque plusieurs municipalités partagent une région paysagère, la coopération peut être facilitée par des « visions paysagères » communes et des forums spéciaux de communication. L'affectation de budgets adaptés peut aussi favoriser l'élaboration de politiques transversales.
Pour intégrer les préoccupations sectorielles et individuelles, il est nécessaire de les lier en un tout dans le cadre d'un « aménagement des paysages » global qui peut constituer l'outil idéal pour prendre en considération lesdites préoccupations. Cet aménagement peut aussi faciliter l'intégration du paysage dans les procédures légales d'évaluation environnementale.
Il faudrait élaborer des méthodes permettant d'intégrer à la fois l'opinion subjective des résidents locaux (le paysage tel qu'il est perçu par les populations selon la Convention européenne du paysage) et les évaluations objectives du paysage.
Dans le cadre de l'approche du paysage urbain, différents schémas d'affectation des sols sont examinés en fonction des conditions naturelles (topographie, étendues d'eau, sol, végétation). Lesdits schémas peuvent ainsi être compris comme des unités spécifiques « écoculturelles » présentant de nouvelles qualités paysagères.
Dans le cadre de l'intégration du paysage parmi les objectifs du développement urbain durable, il convient de tenir compte de la préservation et du renforcement de l'identité régionale et locale. En plaçant le développement dans la matrice urbaine existante, on réduit le besoin de construire des installations nouvelles et on conserve des espaces ouverts disponibles pour les loisirs, l'agriculture, la conservation de la nature et d'autres valeurs et intérêts.
Toutes les zones vertes du paysage urbain contribuent à la construction de systèmes de réseaux d'espaces ouverts renforçant le caractère pittoresque desdits espaces – à la ville comme à la campagne –, leur richesse écologique et leur biodiversité, ainsi que le bien-être des habitants.

Recommandations
La transformation urbaine constitue une occasion d'améliorer la qualité de vie des citoyens. L'urbanisme contribue à l'élaboration de nouveaux paysages en tenant compte de l'opinion de toutes les parties prenantes. Concernant la réutilisation et la revalorisation des zones de transition, il pourrait se révéler utile d'envisager des types de paysages urbains nouveaux et inconnus jusqu'à présent.
Les paysages contribuent à l'identité locale par le biais de styles particuliers de formes urbaines, d'espaces verts ouverts spéciaux, d'architecture régionale, etc. Les décisions relatives à la proportion des anciens éléments des paysages à conserver devraient être précédées d'une analyse, d'une planification et d'une étude minutieuses.
Dans le cadre d'une approche favorisant les décisions transcendant les secteurs et les niveaux, il est possible d'intégrer l'urbanisme et l'aménagement du paysage à un « aménagement du paysage urbain ».
Les décisions visant à la création d'un paysage durable sortiraient renforcées de la participation directe des citoyens à la préparation et à la mise en œuvre des politiques et des mesures pertinentes.
Divers outils sont disponibles pour faciliter l'aménagement participatif du territoire. Le critère le plus important de sélection des techniques de communication d'un outil est son efficacité réelle par rapport à deux actions : expliquer la teneur d'un plan aux personnes intéressées et aider ces dernières à le comprendre. Les outils d'aide à la visualisation et les plates-formes internet devraient favoriser la communication interactive.

Recommandations aux autorités et aux praticiens

Les recommandations suivantes sont destinées aux Etats membres du Conseil de l'Europe. Elles contiennent des propositions ayant trait à l'élaboration de politiques concernant les zones périurbaines et suburbaines dans le cadre de la Convention européenne du paysage.

- De nouveaux types de paysages émergent en raison des processus d'urbanisation. C'est le cas notamment des « cités régionales » et des « campagnes urbanisées ». Une nouvelle typologie englobant l'ensemble des phénomènes liés aux paysages urbains s'impose (Bruns *et al.*, 2000).
- Les politiques d'urbanisme devraient adopter cette nouvelle typologie et définir des stratégies globales de « cité régionale » englobant les espaces « périurbains » et « intermédiaires » (Sieverts, 1997 ; Prigge, 1998). Il convient de penser l'espace en regardant la ville comme un paysage indivisible.
- Des approches et des structures organisationnelles interdisciplinaires d'un type nouveau sont nécessaires pour interpréter les qualités des nouveaux paysages

- urbains, identifier leurs potentiels et concevoir leur avenir. Le paysage se composant d'une multitude de « modules » et de « couches », il faut réunir autant de disciplines différentes que possible pour commencer à appréhender le paysage urbain comme une entité à part entière (Corner, 1999 ; Tress et Tress, 2004). Il importe de surmonter les fragmentations sectorielles inhérentes à la vue limitée que les personnes et les institutions ont de « leur » partie du monde.
- Pour mieux apprécier le paysage urbain comme un tout, il peut se révéler utile de lier l'aménagement du territoire et les formes urbaines (Meyer, 2003), afin de générer des symboles et des signaux (Koolhaas, 1995 ; Wall, 1999).
 - La « transformation des paysages » est une expression récemment introduite dans les politiques d'urbanisme et l'aménagement du territoire (Meyer, 2003). Elle relève de concepts analysant le changement comme l'une des qualités essentielles des paysages urbains. Elle englobe les changements physiques et sociaux, ainsi que l'évolution de l'identité spatiale. Différents processus de changement sont analysés et de nouvelles relations entre l'espace et les gens, interprétées sous l'angle d'approches urbanistiques et esthétiques novatrices. Ces approches peuvent intégrer des parties de paysages traditionnels comme éléments de « paysages disparates » n'ayant que peu de rapports avec l'ancienne dichotomie ville-campagne.
 - La planification et les décisions en matière d'urbanisme devraient favoriser les processus participatifs. La Convention européenne du paysage fournit des lignes directrices générales visant à l'intégration des « parties intéressées » dans ce domaine. De plus, la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public et l'accès à la justice en matière d'environnement précise, entre autres choses, le délai raisonnable alloué à la participation, y compris des dispositions relatives à la participation à un stade précoce et l'obligation pour l'organisme décideur de tenir compte de l'issue de la participation du public.
 - Pendant la réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe de Cork, des participants ont suggéré de constituer un « partenariat de paysage urbain » (Stiles, 2005) reposant sur un réseau regroupant plusieurs villes et organismes de recherche européens. Ce partenariat permettrait de mobiliser le savoir et l'expérience des autorités et des administrations municipales, d'une part, et d'institutions universitaires spécialisées dans l'étude du paysage, d'autre part ; son objectif général serait de promouvoir les bonnes pratiques en matière d'aménagement, de formes urbaines et de gestion des paysages urbains d'Europe.
 - Pour comparer les différents phénomènes liés aux paysages urbains d'Europe et trouver des solutions potentielles concernant leur aménagement et leurs formes, il conviendrait de lancer des recherches faisant appel à la coopération internationale, dans le cadre de différents programmes mêlant l'urbanisme à d'autres disciplines. Ces recherches « multithématiques » et interdisciplinaires pourraient bénéficier de leur rattachement éventuel au « partenariat urbain » évoqué ci-dessus.

Les paysages culturels font partie du patrimoine européen. La diversité naturelle et culturelle est un bien commun qu'il convient de protéger, gérer et aménager. Leur manifestation au niveau régional contribue à forger une identité locale, non seulement dans les zones rurales et à la campagne, mais aussi et surtout en milieu urbain. La politique d'urbanisme doit intégrer nature et culture, et plus particulièrement les caractéristiques uniques qu'elles produisent.

Références

- Antrop M., « Uncertainty in planning metropolitan landscapes », in Tress G. *et al.*, « Planning Metropolitan Landscapes, Concepts, Demands, Approaches », *DELTA Series 4*, Wageningen, Pays-Bas, 2004.
- Balchin P. et Sýkora L., *Regional policy and planning in Europe*, Londres, 1999.
- Bauer J., « Entwicklung städtischer Freifächensysteme als integraler Bestandteil des Städtebaus, 1850-1930 », *Beiträge zur räumlichen Planung*, 45, université de Hanovre, 1996.
- Bishop I. et Lange E. (dir.), *Visualisation in Landscape and Environmental Planning. Technology and applications*, Taylor & Francis, Londres et New York, 2005.
- Bramsnaes A., « Hafenspark auf Islands Brygge », *Garten+Landschaft*, n° 6, 1999.
- Bruns D., Ipsen D. et Bohnet I., « Landscape dynamics in Germany », *Landscape and Urban Planning*, n° 47, Special Millennium Issue, 2000, p. 143-158.
- Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.), « Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation », *Raumentwicklungsbericht 2005*, Berne.
- CECE, *Copenhagensers Green Accounts 2003*, brochure publiée dans le cadre du projet « Copenhagen – Environmental Capital of Europe (CECE) », 2003, par l'Agence pour la protection de l'environnement de Copenhague, www.cece.dk.
- Coleman A., *Maps and publications of the Second Land Utilisation Survey of Britain*, Londres, 2000.
- Corner J. (dir.), *Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*, Princeton Architectural Press, New York, 1999.
- Dam T. et Nielsen J. B., « Harbour Park. Islands Brygge, Copenhagen », manuscrit inédit, Copenhague, 2003.
- Ecoptima AG, Albrecht & Partner AG, « Entwicklungsschwerpunkt Rontal Luzern. Erläuterungsbericht ESP Rontal », 2003, www.rawi.lu.ch/esp_rontal_erlaeuterungsbericht.pdf.
- Eurostat, « GISCO database manual – part I – chapter 5 », 1992, diffusé par le biais du CD-Rom GISCO vendu dans les boutiques affiliées au réseau Eurostat Data.
- Flores A. *et al.*, « Adopting a modern ecological view of the metropolitan landscape: the case of a greenspace system for the New York City region », *Landscape and Urban Planning*, n° 39, 1998, p. 295-308.
- Halcrow Group Ltd., « Milton Keynes – Eastern expansion area development framework, supplementary planning guidance consultation draft », automne 2004.

IEMA (Institute of Environmental Management and Assessment), *Guidelines on participation in environmental decision-making*, Lincoln, Royaume-Uni, 2002.

Ipsen D. et Weichler H., « Landscape Urbanism – Two Ways of Life », *Monu Journal*, 2005, p. 39-47.

Janisset F., « Entre deux mondes », présentation de photos pendant la 3^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, Cork, Irlande, 16 et 17 juin 2005.

KK (Kobenhavns Kommune), *Det groene Kobenhavn – parkpolitik 2003*, www.kk.dk, 2003, publié par la municipalité de Copenhague (Kobenhavns Kommune), téléchargé le 21 décembre 2005.

Koolhaas R., *Small, medium, large, extra-large*, Rotterdam, 1995.

Leipzig (Stadt Leipzig, Dezernat Planung und Bau [Hrsg.]), *Beiträge zur Stadtentwicklung*, n° 38, *Konzeptioneller Stadtteilplan Leipziger Osten. Stadt umbauen!*, Leipzig, 2003.

LI & IEMA (Landscape Institute & Institute of Environmental Management and Assessment), *Guidelines for Landscape and Visual Assessment*, Londres et New York, 2002.

Loi norvégienne sur l'information environnementale : loi n° 31 du 9 mai 2003, relative au droit à l'information environnementale et à la participation du public aux processus de prise des décisions visant l'environnement, www.odin.dep.no/md/english/doc/regelverk/acts/022051-200017/dok-bn.html (en anglais).

Martin J. et Bibby P., « The new rural urban definition in England and Wales. Implications for the Urban Fringe », allocution prononcée dans le cadre de la 3^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, Cork, Irlande, 16 et 17 juin 2005.

Mehrl N., « Ideen für peri-urbane Landschaften. Umwandlung ehemaliger Industriegebiete in Budapest », 2005, présentation sur le logiciel Powerpoint® réalisée par un étudiant dans le cadre d'un projet de recherche, université de Kassel.

Meyer H. (dir.), *Transformaties van het verstedelijkt landschap*, Amsterdam, 2003.

Ministère français de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, *La politique des paysages : entre culture partagée et cohérence territoriale*, www.ecologie.gouv.fr France, 2005, téléchargé le 5 janvier 2006.

MKLP (Milton Keynes Local Plan), *Milton Keynes Local Plan – Second Deposit Version*, Milton Keynes Council, octobre 2002.

MKSM (Government Offices for the South East, East Midlands, East of England), « Milton Keynes and South Midlands Sub-Regional Strategy – Alterations to Regional Spatial Strategies covering the East of England, East Midlands and South East of England (MKSM) », 2005.

Nalbantoglu O., « New approaches to urban renewal projects in Turkey. The case of Dikmen valley housing and environmental development project », in Roman J. (dir.), *Quel projet urbain dans le bassin méditerranéen ?*, colloque, Institut Català de la Mediterrània, Comunicacions rebudes, Generalitat de Catalunya, Barcelone, 2000, p. 175-185.

Newman P. et Thornley A., *Urban Planning in Europe. International competition, national systems and planning projects*, Londres et New York, 1996.

Norwegian Ministry of the Environment (ministère norvégien de l'Environnement), *The Governments Environmental Policy and the State of the Environment in Norway – Summary in English*, rapport n° 21 (2004-2005) au Storting [parlement], www.odin.dep.no/md/english/doc/white_paper/022001-040026/dok-bn.html, consulté le 8 décembre 2005.

OFEV (Office fédéral de l'environnement), *Conception « Paysage suisse »*, Berne, 1998.

Oswald F. et Schüller N. (dir.), *Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft*, Zurich, 2003.

Prigge W. (dir.), *Peripherie ist überall*, Francfort et New York, 1998.

Région Alsace, *Contribuer au développement de chacun des territoires alsaciens, c'est notre façon de préserver la pluralité régionale – L'animation et l'aménagement des territoires*, www.region-alsace.fr, 2005, téléchargé le 15 décembre 2005.

RPG9, *Regional Planning Guidance for the South East (RPG9)*, Government Office for the South East, Government Office for East of England, Government Office for London, 2001.

Shot P., Baarendregt A. et Wassen M. J., « Modelling approaches for metropolitan landscapes », in Tress G. et al., « Planning Metropolitan Landscapes, Concepts, Demands, Approaches », *DELTA Series 4*, Wageningen, Pays-Bas, 2004.

Sieverts Th., *Zwischenstadt*, Braunschweig, 1997.

SNDD, *Stratégie nationale de développement durable*, www.ecologie.gouv.fr, 2003.

South West Regional Authority, *Regional Planning Guidelines*, www.swra.ie/content/documents/SWRAdocuments.html#plans, mai 2004, consulté le 4 décembre 2005.

SPD, *Spatial planning in Denmark*, www.lpa.dk, 2002, ministère danois de l'Environnement et de l'Énergie, Service de l'aménagement du territoire.

SPD, *Informations of the Spatial Planning Department*, www.lpa.dk, 2005, ministère danois de l'Environnement et de l'Énergie.

Stiles R., « Green networks and urban planning », allocution prononcée dans le cadre de la 3^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, Cork, Irlande, 16 et 17 juin 2005.

Strasbourg, *Les sites de projets de la ville et de l'agglomération. Sites disponibles et/ou en voie de renouvellement urbain*, www.strasbourg.fr/Strasbourgfr/FR/VivreLaVille/GrandsProjets/PLU/, 2003, téléchargé le 12 décembre 2005.

Strasbourg, *Plan local d'urbanisme de Strasbourg. Projet d'aménagement et de développement durable*, www.strasbourg.fr/Strasbourgfr/FR/VivreLaVille/GrandsProjets, 2004.

Strasbourg, « Le Neuhof en action. Exposition. Un projet urbain/Un projet humain. Un nouveau Neuhof – Grand Projet de Ville Strasbourg », document PDF émanant de la Direction du Grand Projet de Ville, Strasbourg, 2005.

Tress G. et Tress B., « Metropolitan landscapes: Contours of an emerging concept », in Tress G. et al., « Planning Metropolitan Landscapes, Concepts, Demands, Approaches », *DELTA Series 4*, Wageningen, Pays-Bas, 2004.

Venturi M., « Proposte urbaine, urban proposals », *Documenti di Architettura, Opus*, n° 4, 2004.

Ville de Cork, 2005 : communication personnelle.

Ville de Leipzig, *Wettbewerb Stadtumbau Ost. Beitrag der Stadt Leipzig*, Leipzig, 2002.

Ville d'Oslo, 2004a, *The City of Oslo: Urban Development – Oslo's Comprehensive Urban Development Plan 2004-2020 (Kommuneplan)*, www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/information_in_english, téléchargé le 14 décembre 2005.

Ville d'Oslo, 2004b, *The Grorud Valley Action Project*, getfile.php/Plankontoret%20for%20Groruddalen/Internett/Dokumenter/dokument/trykk%20grorud%20valley.pdf.

Ville d'Oslo, 2005, *Sustainable Travel in the Grorud Valley. Pilot Project in Oslo 2002-2005. Accessibility and environmentally-friendly transport in Alna – Risløkka – Vollebakk*, www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no/article47143-8963.html, 2005.

Wall W., « Programming the urban surface », in Corner J. (dir.), *Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*, Princeton Architectural Press, New York, 1999.

Westsachsen (Regionale Planungsstelle Westsachsen), « Landschaftsrahmenplanung in Westsachsen », *Angewandte Landschaftsökologie*, n° 29, 1999.

Wilkie K., *The Thames Landscape Strategy, Hampton to Kew*, Thames Landscape Steering Group and Kim Wilkie Environmental Design, Londres, 1994.



II. Paysage et infrastructures de transport : les routes

Ignacio Español Echániz, expert auprès du Conseil de l'Europe

Résumé

Le présent rapport a pour objectif de fournir une base de réflexion sur le rôle des routes dans le paysage. Comme le souligne la Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe, ou Convention de Florence, tout lieu est porteur d'un potentiel paysager qu'il convient de renforcer et de valoriser à travers l'ensemble des politiques publiques. Loin d'être uniquement des infrastructures reliant un point à un autre, les routes ouvrent une série de panoramas sur le paysage et possèdent elles-mêmes certaines caractéristiques paysagères. Ce sont en outre des lieux publics à usage collectif qui doivent être considérés comme faisant partie du paysage commun, et gérés en conséquence. Il convient donc de définir de façon positive le rôle que les plans d'aménagement et d'entretien des routes ont à jouer dans la gestion des paysages. Les dernières années ont vu la mise en œuvre de nombreuses initiatives réussies dans ce domaine : qualité des paysages vus depuis la route, aménagement paysager des routes elles-mêmes ou intégration dans les sites traversés.

En premier lieu, nous ferons le point sur les caractéristiques paysagères des routes en tenant compte de leurs différentes facettes et incidences. Après un bref retour sur le rôle des voyages dans la perception contemporaine du paysage, nous passerons en revue la question de l'accès aux paysages et celle des caractéristiques attachées aux itinéraires. La section suivante s'intéressera au paysage vu du véhicule, avec les différents facteurs que cela recouvre : enchaînement des points de vue, tracé de la route ou concentration du conducteur.

Ensuite, nous nous demanderons comment une route peut être conçue pour servir le paysage, ce qui suppose de mettre en avant l'identité et le caractère de la route et de permettre à ses usagers de profiter du paysage autrement que depuis l'intérieur de leur véhicule. La section 4 est consacrée à l'intégration des routes dans le paysage, à la fois sur le plan environnemental et sur le plan visuel. Enfin, nous soulignerons qu'il est nécessaire de veiller à la qualité paysagère de toutes les voies de circulation, quelles qu'elles soient.

Ce rapport est complété par quatre brèves annexes donnant quelques exemples concrets de gestion et de conception des routes. Elles sont respectivement consacrées aux thèmes suivants : la place des voies de circulation dans un parc naturel, les atouts culturels et naturels d'un itinéraire routier, l'insertion d'un tracé dans le paysage et, enfin, un exemple de route conçue pour servir le paysage.



III. 1. *Aquarelliste sur la plage de Ryden, île de Wight, Angleterre. La vue joue un rôle primordial dans notre approche personnelle et culturelle du paysage (photo : Ignacio Español Echániz. Sauf mention contraire, toutes les photos illustrant cette étude ont été prises par l'auteur).*

Introduction

La perception du paysage : un fait culturel

Le paysage est, à double titre, le fruit de phénomènes culturels. D'une part, ce sont les besoins et les savoir-faire humains qui ont façonné les terres et créé les paysages ; d'autre part, la perception qu'a une population de son environnement physique est déterminée par ses comportements sociaux, ses idéaux et ses partis pris culturels.

Tandis que les premières civilisations, très dépendantes des ressources naturelles, voyaient dans la nature une entité impressionnante et mystérieuse, l'homme a tendu par la suite à intellectualiser son environnement, à en faire une lecture complexe. Le paysage au sens que nous lui donnons aujourd'hui, c'est-à-dire comme objet artistique et sensible, est très largement le produit des idéaux de la société européenne. Les pays occidentaux ont vu naître une propension – fortement teintée d'influences orientales – à idéaliser la nature. Avec la première vague d'industrialisation, une conception de l'environnement comme facteur de production et source de richesses exploitables est venue se juxtaposer à cette image idéalisée. Plus tard enfin, on a vu s'accroître les préoccupations écologiques, accompagnées de réactions contre les phénomènes d'homogénéisation et de perte d'identité. L'attitude contemporaine face au paysage est double, puisqu'elle englobe la réalité des processus qui façonnent le territoire et la perception du résultat de ces processus sur les plans sensible et artistique.

Le triomphe de l'image

L'influence grandissante des médias et l'essor des systèmes de communication dans le monde entier sont en train de recréer la notion de paysage : l'accent est de plus en plus mis sur les aspects visuels au détriment d'une perception plus globale des

processus environnementaux. Dans une large mesure, la contemplation est en train de remplacer les autres façons de vivre le paysage. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette évolution ; nous en citerons quelques-uns :

- la notion de paysage telle qu'elle s'est développée au XVIII^e siècle était le fait de visiteurs observant les réalités locales, et était donc une vision « de loin », où l'intellect, les formes et l'esthétique tenaient la plus grande place ;
- dans le cadre de l'économie touristique et culturelle, le paysage est devenu un sous-produit de consommation en même temps qu'un symbole de l'identité régionale ;
- la représentation de la réalité par l'image se révèle particulièrement efficace sur les marchés contemporains de l'information, marqués par de constantes évolutions et par une forte concurrence ;
- cependant, la réduction des paysages à de simples images dissimule la complexité des caractéristiques culturelles et naturelles des territoires et de leurs habitants.

Paysages et voyageurs

Le développement rapide des moyens de transport au cours du siècle écoulé a fortement contribué à modeler les comportements face au paysage. La définition traditionnelle du paysage dans les pays occidentaux est étroitement liée au voyage, puisque ce sont les voyageurs sillonnant l'Europe aux XVIII^e et XIX^e siècles qui ont jeté les bases de ce concept. Plus tard, au XX^e siècle, les progrès des transports ont permis d'accéder plus facilement à une palette de paysages plus riche et plus variée. Ils ont également encouragé l'étalement des villes, modifiant notre perception des paysages urbains.

Aujourd'hui, de nombreux touristes et visiteurs issus d'horizons très divers effectuent de longs voyages qui leur font découvrir d'autres paysages et d'autres modes de vie. En outre, notre quotidien est ponctué de déplacements (allers-retours entre domicile et travail, trajets sur des routes de campagne...) qui nous font traverser une assez grande diversité de paysages.

Les citoyens d'aujourd'hui passent une partie non négligeable de leur temps dans des moyens de transport : c'est donc avant tout à travers les vitres des voitures, bus, trains ou tramways qu'ils perçoivent leur environnement. Cela vaut non seulement pour les paysages où se déroule notre vie quotidienne, mais aussi pour les régions lointaines et préservées. Bien que les paysages de nature vierge ou ceux des pays « exotiques » soient très appréciés, les visiteurs n'ont généralement que peu de temps devant eux pour les découvrir.

Des paysages victimes de leur succès

Comme nous venons de le voir, le développement des moyens de transport a accru le nombre et la diversité des paysages accessibles aux visiteurs. La façon de vivre ces paysages s'est cependant de plus en plus simplifiée, jusqu'à se limiter presque exclusivement à une perception visuelle. Les voyages organisés et autres types de visites rapides en sont un bon exemple. Citons également les itinéraires touristiques qui permettent aux automobilistes d'admirer le paysage depuis leur véhicule.

Cette mise en avant des composantes visuelles a tendance à occulter des traits et des processus culturels et environnementaux plus complexes. Or, la connaissance de ces processus est essentielle, puisque ce sont eux qui sont à l'origine du paysage et que les politiques de protection ne peuvent fonctionner que si le public y est sensibilisé.

De plus, s'agissant du paysage et des infrastructures de transport, on constate un cercle vicieux dont les conséquences peuvent se révéler néfastes.

Les routes et autres infrastructures de transport sont encore considérées comme indispensables au développement. Cet argument s'applique en particulier aux zones peu peuplées qui, par leur faible développement, ont conservé leurs paysages naturels et culturels. C'est fortes de leurs paysages que ces régions cherchent à encourager le tourisme culturel à travers la mise en place d'itinéraires touristiques. S'enclenche alors un processus de détérioration des paysages, abîmés d'abord par la route, ensuite par l'implantation d'infrastructures touristiques rendue possible par l'amélioration de l'accès. Pour éviter de tels effets pervers, il est nécessaire de garantir une bonne coordination entre les politiques de développement, l'aménagement des infrastructures et la gestion des paysages.



III. 2. Route caillouteuse sur la péninsule de Jandía (île de Fuerteventura, Espagne). Une voirie de mauvaise qualité limite l'affluence et les constructions et permet de préserver les paysages remarquables, comme ici ce massif volcanique.

1. Route et paysage, quelles relations ?

1.1. Les routes et leurs caractéristiques paysagères

L'objectif principal d'une infrastructure est de répondre aux besoins de la collectivité au sein d'un environnement donné. Sa conception et son emprise découlent de l'application de certaines technologies aux ressources environnementales dans le but de satisfaire ces besoins. Ainsi, les routes répondent au besoin de se déplacer sur un territoire et constituent l'une des composantes de la structure générale, de l'organisation et de la dynamique de ce territoire. Elles sont donc étroitement liées aux caractéristiques culturelles et naturelles du site et de ses paysages.

Les routes possèdent certaines caractéristiques paysagères, liées à leur linéarité et à la façon dont cette dernière s'inscrit dans le paysage. L'accessibilité, les points de vue offerts et les qualités environnementales des routes sont autant d'éléments qui contribuent à ces caractéristiques paysagères.

En premier lieu, une route fournit un accès facile, rapide et sûr à différents sites, environnements et agglomérations, et à leurs paysages. Le fait qu'il soit facile d'accéder aux paysages ouvre une liberté de choix qui, accompagnée de certaines informations, peut encourager les visiteurs à acquérir une connaissance plus riche et plus approfondie des paysages en question.

Deuxièmement, les itinéraires empruntés présentent un intérêt, puisque leur mise en place a accompagné l'évolution du paysage et reflète les composantes naturelles et culturelles de cette évolution. Les itinéraires routiers permettent de découvrir les voies de communication historiques, les grandes lignes géographiques et la diversité naturelle des zones parcourues.

Troisièmement, une route est aussi une fenêtre sur le paysage : elle offre à ses usagers une vue en mouvement sur ce dernier. Nous appellerons « qualité panoramique » cette capacité à ouvrir des perspectives sur le paysage. De plus, la vue depuis la route constitue une bonne introduction au paysage, première impression que le visiteur pourra approfondir une fois descendu de voiture.

Quatrièmement, malgré leur vocation fonctionnelle et leur degré élevé de standardisation, les routes, comme tout lieu public, ont un caractère propre qui reflète dans une certaine mesure la société et la culture à laquelle elles appartiennent.

Cinquièmement et enfin, les routes font partie du paysage. Elles en constituent un élément spécifique, susceptible d'être perçu et apprécié. C'est pourquoi l'insertion des routes dans le paysage et au sein des processus environnementaux est essentielle à la

préservation du paysage. Les routes sont, après tout, des infrastructures flexibles, relativement faciles à concevoir et à aménager en vue d'une bonne insertion dans le site.



III. 3. *Depuis la route desservant les quartiers neufs de Raguse (Sicile, Italie), la vue donne envie de voir la ville de plus près. Les routes permettent non seulement d'accéder aux paysages, mais aussi de les admirer, éveillent souvent la curiosité des conducteurs et les invitent à s'arrêter pour explorer les lieux.*

1.2. L'accès aux paysages : aménagement et gestion

Les routes permettent d'accéder à des sites et à des agglomérations, mais aussi à des paysages. Vecteurs du tourisme, elles offrent du lieu de destination un premier aperçu qui constitue une introduction à sa visite. Ces qualités visuelles et panoramiques constituent des éléments clés, et nous y reviendrons.

Néanmoins, la desserte de zones remarquables par la route peut compromettre la préservation du paysage si l'affluence et les aménagements qui en résultent ne sont pas dûment contrôlés. L'absence d'accès ou le maintien d'un accès difficile constituent des mesures efficaces pour éviter la dégradation des espaces préservés.

Le propre d'un réseau routier bien conçu est d'offrir aux visiteurs un accès satisfaisant à certains lieux sans mettre en danger les ressources uniques de l'ensemble du site. En outre, la mise en place d'itinéraires touristiques soigneusement sélectionnés permet de satisfaire certains visiteurs tout en maintenant les zones les plus fragiles à l'écart d'une trop forte affluence.

La gestion des routes doit aller de pair avec celle des paysages. Les projets portant sur les réseaux routiers doivent être en harmonie avec les objectifs de préservation et de mise en valeur du paysage. Leur but devrait être d'assurer le meilleur équilibre possible entre développement et préservation, en tenant compte des particularités de chaque cas. Bien qu'aucune règle générale ne puisse s'appliquer en la matière, l'une des bonnes solutions consiste à limiter l'accès au site tout en encourageant ponctuellement l'accès à certains espaces spécifiquement aménagés pour la visite à travers une politique paysagère adéquate.

1.3. Des itinéraires à mettre en valeur

Conduire est devenu une activité si banale et routinière qu'elle a presque gommé les changements inhérents au fait de se déplacer. La route se réduit parfois à un espace fonctionnel et normalisé, à un *no man's land* où les seules références géographiques et culturelles sont à chercher sur les panneaux de signalisation. Sur ces infrastructures rectilignes, et en particulier sur les autoroutes et voies rapides, la sensation de voyager à travers des lieux différents s'est de plus en plus estompée.

L'itinéraire parcouru n'en est pas moins le résultat de processus géographiques, environnementaux et culturels, et il peut être perçu en tant que tel. Le parcours d'une route dévoile certains des grands traits culturels, historiques et naturels du territoire, et donc son paysage. Si elle offre des points de vue bien clairs, une route parcourant une longue distance donne à comprendre l'unité des territoires et la délimitation des grandes zones géographiques. Massifs montagneux, vallées, hauts plateaux ou bandes côtières constituent le décor de ces itinéraires, qui permettent de retracer la diversité des climats, de la géologie, des écosystèmes et des structures géographiques.



Ill. 4 et 5. *Vue d'Arco de São Jorge, à Madère (Portugal) : un patchwork de chemins, de routes et de parcelles agricoles (à gauche). Île de Gozo (Malte) : une étendue de parcelles traversée par la route. Produits de phénomènes culturels et environnementaux, les itinéraires et réseaux routiers font partie intégrante du caractère et de la dynamique des paysages (à droite).*

La plupart des tracés actuels sont le résultat de processus anciens. Certaines routes locales ne desservant plus que de petits villages ont autrefois été les principaux axes de communication de systèmes politiques et sociaux aujourd'hui disparus. Le réseau de routes de l'Empire romain en est un bon exemple. Les chemins de pèlerinage ou de transhumance, les anciens itinéraires commerciaux ou les axes d'expansion des influences culturelles dans les vallées sont encore perceptibles de nos jours. Avec la mécanisation et l'apparition de nouveaux moyens de transport, les processus d'industrialisation ont réorganisé la circulation des personnes et des biens en Europe, aboutissant à l'apparition de nouveaux itinéraires, à l'abandon de certains autres ou,

au contraire, à la redécouverte de voies de communication oubliées – une configuration à nouveau remodelée par l'expansion des véhicules à moteur et d'autres moyens de transport.



III. 6. *La route LP-1, à La Caldera de Taburiente (île de La Palma, Espagne). Son parcours était déjà emprunté par les populations d'avant la conquête de l'île. Egalement route de transhumance, elle offre une magnifique vue sur les hauteurs de l'île, les formations volcaniques et les écosystèmes originels.*

Bien qu'ils ne soient pas toujours directement visibles, ces itinéraires culturels et géographiques représentent une grande richesse. Ils sont à la fois des biens culturels et environnementaux et des facteurs de conscience de soi, puisqu'ils encouragent les habitants à comprendre et à protéger leur environnement, leur histoire et leur culture à travers la lecture du paysage.

La compréhension de ces itinéraires particuliers est donc extrêmement précieuse. Cette approche des itinéraires routiers doit être encouragée de façon appropriée à travers différents outils. La signalisation, les offices de tourisme et les informations données par les cartes routières ou les guides touristiques peuvent jouer un grand rôle dans la mise en valeur de ces itinéraires. Une gestion adéquate de la qualité panoramique des routes et de ses liens avec le paysage peut également beaucoup apporter.

La présence de points de repère et de traits distinctifs contribue fortement à rendre un itinéraire compréhensible : les éléments culturels et les phénomènes naturels visibles depuis la route sont donc d'une grande importance. Il est souhaitable de conserver les éléments culturels et patrimoniaux liés à la route, tels que ponts, relais de poste, forges, bornes ou anciens tracés. Beaucoup de composantes peuvent également jouer ce rôle de point d'appel visuel : végétation, relief, roches, rivières et plans d'eau, prés et cultures, etc.

Ainsi, il est nécessaire de bien intégrer le long du parcours tout un ensemble de traits distinctifs, de points de repère et de caractéristiques paysagères. Informations disponibles, signalisation, panneaux expliquant les panoramas, rôle des aires de stationnement et des différentes étapes du trajet : tous ces aspects devraient être coordonnés et intégrés au sein d'une politique de mise en valeur des itinéraires.

2. Perception du paysage depuis la route

2.1. Une fenêtre sur le paysage

Le potentiel panoramique des infrastructures routières a été compris et exploité dès le début du XX^e siècle, conduisant à la construction de « routes vertes » et d'itinéraires panoramiques conçus pour offrir les plus belles vues possible. Dans ce type de projet, permettre d'admirer le paysage constituait l'un des principaux objectifs : ces routes sont comparables aux sentiers aménagés dans les jardins paysagers, dans la mesure où elles sont dessinées de façon à offrir des panoramas privilégiés. En outre, les paysages bordant la route faisaient eux aussi l'objet d'un aménagement spécifique.

Aujourd'hui, maîtres d'ouvrage et paysagistes tiennent pleinement compte de la qualité panoramique inhérente aux routes. Conduire sur une route offrant de beaux points de vue est devenu une activité très appréciée. Le souci de l'environnement, les intérêts touristiques et la demande générale en infrastructures de meilleure qualité ont encouragé cette conception de la route comme itinéraire visuel. Les itinéraires panoramiques figurent souvent sur les cartes routières, et les routes principales sont souvent jalonnées de panneaux signalant les points de vue remarquables.

Cependant, les critères de choix des itinéraires paysagers ainsi signalés sont rarement précisés ou le sont d'une façon floue et peu cohérente. En outre, les processus très complexes que suppose la contemplation d'un site depuis un véhicule en mouvement sont souvent traités de façon simpliste. Encourager la contemplation du paysage suppose de tenir dûment compte de toute une série d'éléments qui se rattachent à trois grands aspects :

- les caractéristiques et la gestion des panoramas visibles depuis la route ;
- les qualités de l'itinéraire parcouru, notamment l'emplacement des belvédères ou la nécessité d'un enchaînement cohérent des points de vue ;
- l'attention des usagers et ses conséquences pour la sécurité routière.



III. 7. L'entrée de Salisbury (Wiltshire, Angleterre) est marquée par un important point de repère, la flèche de la cathédrale.

2.2. La route comme itinéraire visuel

Les routes panoramiques devraient s'inscrire dans une approche globale de gestion des paysages. Les routes traversant des sites de qualité devraient toujours être gérées dans le cadre de plans conçus en fonction des paysages, et en accord avec les objectifs de ces plans. Réciproquement, les principales ressources d'un paysage (points de vue remarquables, belvédères, traits distinctifs...) peuvent être mises en valeur par la construction d'une route panoramique.

L'aménagement d'un itinéraire visuel suppose non seulement une réflexion sur le tracé de la route, mais aussi sur la nature et la composition des vues elles-mêmes. Pour qu'un paysage soit bien perceptible et lisible, il est important qu'il comporte des points de repère permettant aux automobilistes de décrypter ce qu'ils sont en train de voir. La présence de tels points de repère suffira souvent à faire préférer un itinéraire visuel à d'autres itinéraires offrant des vues agréables, mais dépourvues d'éléments distinctifs.



III. 8. Le tracé de la route oriente le regard et offre une rapide succession de points de vue ; le mouvement met en valeur le relief de l'itinéraire emprunté.

Les facteurs déterminant les caractéristiques panoramiques d'une route sont donc d'une grande importance. Tout d'abord, en suivant le relief du paysage, les routes offrent une série de points de vue différents. La succession rapide de ces points de vue permet aux usagers d'appréhender la continuité et la profondeur du paysage. L'automobiliste peut ainsi non seulement admirer, mais aussi comprendre le tableau qui se déroule sous ses yeux. Cette expérience, bien que souvent rapide et superficielle, est très appréciée des usagers de la route.

Chaque route a sa façon de s'inscrire dans l'organisation visuelle du paysage. L'aspect et la structure d'un même paysage peuvent apparaître sous un jour différent selon l'itinéraire emprunté. Ainsi, les routes surplombant une vallée encaissée offrent une vue assez complète de celle-ci mais en occultent le fond, tandis que celles construites en fond de vallée permettent de mesurer toute la hauteur des parois. De même, selon les itinéraires, certains traits remarquables et autres caractéristiques du paysage peuvent être mis en valeur ou, au contraire, totalement dissimulés.



III. 9. *Vue prise depuis la rambarde de sécurité. Le petit lac de barrage sur la droite, important trait distinctif du site, est difficilement perceptible depuis un véhicule. Il faut descendre de voiture pour le voir, ce qui sur cette route est très dangereux.*

Toutes les routes ne permettent pas de bien voir le paysage : leurs qualités panoramiques dépendent de la façon dont elles s'insèrent dans le relief. Il convient donc d'étudier très soigneusement cet aspect si l'on souhaite mettre le paysage en valeur.

Enfin, les routes peuvent être plus ou moins lisibles, selon qu'elles permettent aux conducteurs d'anticiper le tracé de la voie pour adapter leur vitesse et leur trajectoire. Une route dont le tracé se déroule sur plusieurs centaines de mètres en avant est très lisible, tandis que l'on parlera de mauvaise lisibilité (ou visibilité) si le tracé à venir est souvent dissimulé par des virages ou par le sommet d'une côte. Une bonne lisibilité est indispensable si l'on veut qu'une route soit sûre, notamment dans le cas des voies rapides, où les conducteurs doivent pouvoir anticiper le tracé sur de longues distances.



III. 10 et 11. Les tracés difficiles, comme ceux de ces routes en lacets, demandent des mesures d'amélioration de la visibilité, notamment le dégagement des bas-côtés. Ici, on remarque que la végétation de grande taille a été supprimée des bords de route.

Les qualités de lisibilité de la route peuvent être étendues à la perception du paysage en avant et sur les côtés. Certaines routes sont bordées d'écrans dissimulant le paysage (alignements d'arbres, bâtiments, relief...) tandis que d'autres ont des bas-côtés dégagés.

La configuration des bas-côtés est importante dans la conception d'un itinéraire visuel, puisqu'elle modifie les caractéristiques de base des tableaux offerts par la route. Les paragraphes qui suivent reviennent sur ce point.



III. 12, 13 et 14. Quelques exemples de lisibilité du paysage dans les monts Cantabriques (province d'Álava, Espagne). En haut : tracé et paysage bien lisibles. En bas à gauche : le tournant qui dissimule la voie rend cette route dangereuse. Le paysage n'est bien lisible que sur le côté droit. En bas à droite : route de forêt, le paysage est peu lisible, la conduite dangereuse.

S'agissant du paysage situé sur le bord opposé de la route, il sera plus ou moins lisible en fonction de la largeur des voies, des véhicules venant en sens inverse et de la configuration des bas-côtés. Les autoroutes et les routes très fréquentées offrent donc peu d'occasions d'admirer ce paysage, et la plupart des routes ne permettent de bien voir le paysage que dans une seule direction. L'exemple typique est celui des routes à flanc de coteau, qui offrent une bonne vue d'un côté (à condition que les bas-côtés soient dégagés) et une vue bouchée par la pente de l'autre côté.

Il est rare que le paysage soit visible sur tout le trajet d'une route : les bas-côtés peuvent être dégagés sur certains tronçons, occupés par des éléments faisant écran sur d'autres. Bien que les usagers finissent par reconstituer le paysage à partir de l'enchaînement des points de vue, cette fragmentation des paysages perçus peut se révéler très gênante sur les itinéraires touristiques.

2.3. Le point de vue des usagers

Outre la configuration du tracé et des bas-côtés, la perception du paysage est influencée par un autre facteur, à savoir la vitesse de conduite. Les différents paramètres déterminant l'attention des conducteurs doivent également être pris en compte.

Plus un automobiliste conduit vite, plus son angle de vue se rétrécit. Les objets très proches du bord de la route, comme les arbres et les bâtiments, se déplacent dans son champ visuel à une vitesse à peine inférieure à celle du véhicule. Il lui est donc très difficile de reconnaître les objets se trouvant en bordure de route. Les objets situés dans le lointain, comme les montagnes ou les forêts, restent stables dans son champ visuel et ceux qui se trouvent à une certaine distance se déplacent lentement.

L'effet de la vitesse sur l'angle de vue détermine la portion de route que le conducteur peut percevoir. La perspective se resserre lorsqu'il roule vite et s'élargit lorsqu'il roule plus lentement. Cet effet de la vitesse concerne non seulement la vision du conducteur, mais aussi celle des passagers.

Ainsi, une conduite rapide dans des décors resserrés, tels que les paysages urbains, empêche l'automobiliste de bien percevoir son environnement. En revanche, une vitesse identique dans un site ample et dégagé, par exemple en bord de mer, n'empêchera pas les usagers d'admirer le paysage – à condition qu'aucun obstacle ne vienne obstruer la vue.

Toujours en raison des conséquences de la vitesse, les marcheurs et les conducteurs de véhicules lents jouissent d'une bonne vue sur le paysage, tandis que les usagers des autoroutes ou voies rapides ne peuvent l'apprécier que s'il est suffisamment ample et éloigné.

Par ailleurs, le conducteur ne peut uniquement regarder le paysage, puisqu'il doit également se concentrer sur son véhicule. Plus une route présente de dénivelé, de virages et de problèmes de visibilité, plus elle requiert de concentration de la part du conducteur. Ainsi, bien qu'elles traversent souvent de très beaux panoramas, les routes de montagne sont d'une qualité paysagère réduite car leurs virages et leur dénivelé rendent la conduite délicate.



III. 15. *Route reliant Altsasua à Olazagutía (Navarre, Espagne). Malgré leurs impressionnants panoramas, les routes de montagne sont trop pentues et tortueuses pour permettre au conducteur d'admirer la vue.*

Outre le cas des tracés irréguliers, la conduite exige une concentration particulière lorsque la densité de circulation se rapproche de la capacité maximale de la route, provoquant des ralentissements. Plus une route est étroite, moins elle peut accueillir de circulation ; à l'extrême inverse, les autoroutes à deux fois deux voies et plus peuvent absorber une importante circulation, permettant une conduite sûre et fluide.

En raison de la présence des autres véhicules, mais aussi du surcroît d'attention exigé, il est généralement difficile d'admirer le paysage quand on est pris dans un ralentissement.

La destination du voyage intervient elle aussi, puisqu'elle se répercute sur la façon de conduire et sur l'attitude envers le paysage. Les personnes qui font un trajet pour la première fois (étrangers cherchant leur route, par exemple), celles qui ont pris leur voiture pour se promener ou encore les touristes ont des attentes plus élevées et se concentrent davantage sur le paysage.

Les personnes circulant quotidiennement en voiture portent un regard particulier sur les abords de la route. Comme elles « roulent beaucoup », elles connaissent bien la route et les caractéristiques de la circulation, et maîtrisent bien la conduite. Elles

peuvent donc consacrer plus de temps au paysage, qui leur est en outre particulièrement familier. Au même titre que tout espace collectif dévolu aux activités quotidiennes, les environs des routes très fréquentées font l'objet d'une certaine attention et sont susceptibles d'être appréciés. Ceux qui empruntent régulièrement ces routes sont très opposés à toute dégradation du paysage et sont très exigeants sur le niveau de qualité, dont la qualité du paysage et des éléments de voirie. Les paysages de qualité ne doivent pas être l'apanage des routes traversant une nature préservée : les efforts en matière de paysage doivent également porter sur les axes servant aux déplacements quotidiens.

La question de la concentration concerne également les passagers du véhicule. Les motifs personnels du voyage, les mauvaises routes, les embouteillages sont des facteurs qui touchent tous les occupants du véhicule et peuvent aboutir à y créer une atmosphère tendue.

En un mot, les routes les mieux à même de permettre au conducteur et à ses passagers de jouir du paysage sont celles qui allient un tracé sûr et agréable à de bonnes conditions de circulation.



Ill. 16 et 17. *Le plus souvent d'un caractère fonctionnel et standardisé, les routes manquent généralement d'identité et ont tendance à toutes se ressembler. Certains éléments qui ne sont pas purement fonctionnels peuvent néanmoins y trouver leur place.*

3. La route comme paysage

3.1. Une esthétique particulière

L'utilité première d'une route est de rendre possible une certaine densité de circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité. Les éléments de voirie et, plus généralement, l'aspect et les abords de la route sont le plus souvent considérés comme purement fonctionnels, c'est-à-dire qu'ils sont pensés et élaborés pour la circulation de véhicules. Revêtement, signalisation, marquage au sol et glissières

de sécurité créent un environnement particulier où les notions d'identité et de caractère sont pratiquement absentes. Quand la route est en outre très fréquentée, notamment par un grand nombre de poids lourds, l'environnement routier devient bruyant, pollué et dangereux. Les éléments tels que voies, trottoirs ou bas-côtés sont le plus souvent sales, sans charme et peu accueillants.

Même les espaces permettant de quitter son véhicule, et donc situés à l'écart de la circulation (bandes d'arrêt, aires de repos ou stations-service) se caractérisent par leur uniformité, leur esthétique étant le plus souvent une esthétique d'enseigne. Lorsque tel n'est pas le cas, ces espaces présentent généralement un aspect médiocre et purement fonctionnel ; en outre, la présence d'une circulation importante et rapide empêche souvent de contempler le paysage autrement que depuis l'intérieur du véhicule.

Le paysage des routes se caractérise souvent par sa médiocrité, son agressivité, son manque d'identité et de caractère et l'absence de qualités paysagères. C'est pourtant dans un tel environnement que nous passons une bonne part de notre temps, puisque la route fait aujourd'hui partie de notre vie quotidienne.

La Convention européenne du paysage souligne que la qualité des paysages devrait concerner tous les lieux, y compris les espaces banals et normalisés que sont par exemple les routes et autres ouvrages de génie civil. Les infrastructures constituent une part importante de notre environnement collectif et méritent à ce titre un certain travail sur leurs qualités esthétiques.

La conception des routes, malgré les contraintes liées à leur rôle, peut facilement englober des objectifs de qualité esthétique et de mise en valeur du paysage sans compromettre la fonction de base de la route et la sécurité du trafic. En outre, il est parfois possible de créer en bord de route des installations permettant d'admirer le paysage, telles que belvédères, chemins piétonniers ou aires de stationnement.

La qualité paysagère des routes peut être améliorée de deux façons : tout d'abord, la route peut être conçue en harmonie avec les caractéristiques du paysage ; ensuite, des installations supplémentaires en bord de route peuvent permettre aux automobilistes de sortir de leur véhicule pour mieux apprécier le paysage.

3.2. Identité et qualité paysagère

Les éléments tels que marquage au sol, panneaux de signalisation, revêtement, bandes d'arrêt d'urgence, etc. correspondent au besoin d'assurer une circulation sans danger. Ils obéissent à des normes strictes de sécurité, si bien que leur apparence varie très peu. La marge de liberté est plus grande pour d'autres éléments de

voirie comme les barrières de sécurité, les remblais et déblais, les murs de soutènement, la végétation et les panneaux d'information. Enfin, certains espaces offrent de nombreuses possibilités de mise en valeur du caractère de la route : ronds-points, ponts, aires de stationnement et de repos et stations-service...

La promotion de l'identité d'une route peut passer par différentes stratégies. Les éléments de voirie peuvent reprendre des caractéristiques du paysage ou, au contraire, affirmer une identité qui leur est propre. La première de ces options peut se traduire de différentes manières, par exemple par des mesures de végétalisation.

Le paysage tire son caractère des traits distinctifs qui le rendent unique. Outre les grandes caractéristiques (relief ou type de végétation), l'aménagement des routes peut facilement intégrer des arbres et buissons d'essences locales, des matériaux de construction traditionnels, etc. Egalement dans le but de donner plus de caractère à l'environnement routier, on peut faire sortir de l'ordinaire certains éléments de voirie (glissières de sécurité, murets, bornes de sécurité...).



III. 18 et 19. Les glissières de sécurité en bois créent une ambiance naturelle et rurale. Elles risquent cependant de se banaliser, car elles sont de plus en plus utilisées.



III. 20 et 21. Construits dans un style ancien (à gauche) ou conservés en l'état (à droite), les parapets traditionnels créent une ambiance accueillante.

Les structures porteuses peuvent fortement contribuer au caractère de la route. Un accotement instable doit être renforcé à la base ; par ailleurs, lorsque le manque d'espace ou d'autres raisons empêchent d'aménager des talus normalement inclinés, il arrive que la chaussée doive reposer sur de solides murs de soutènement. Ces murs sont souvent bâtis en béton, en dalles standard ou à partir de gros blocs de pierre empilés, systèmes qui assurent la stabilisation du terrain mais présentent malheureusement une esthétique très médiocre.

La recherche de qualité se traduit souvent par l'adoption de parements en pierre locale. Les murs de pierre s'harmonisent bien avec les autres éléments de voirie et offrent un aspect pittoresque. Leur mise en place peut également constituer une première étape vers le retour de la végétation en bord de route. En général, le parement de pierres dissimule une structure porteuse moderne en béton ou autres matériaux résistants.

Outre la voirie proprement dite, la configuration des bas-côtés est essentielle pour donner son caractère à la route. Les bas-côtés sont en fait des espaces de transition entre la chaussée, fonctionnelle et aseptisée, et le paysage local. Les éléments traditionnels (rangées d'arbres, murets de pierre, etc.) peuvent assurer avantagement le rôle de transition s'ils font l'objet d'une conception et d'une intégration appropriées.



III. 22 et 23. Les murs en pierre locale constituent l'un des traits distinctifs du paysage. A gauche : murs de calcaire en pierre sèche, typiques de l'île de Mjlet (Croatie). A droite : vignes en terrasses. Les murs de soutènement en pierre volcanique sont caractéristiques de l'île de Madère (Portugal).



III. 24. En partie dissimulé par un arbre (au premier plan), un mur en éléments préfabriqués soutient le remblai. En face, un mur incliné en béton soutient à la fois les parois du déblai et le dénivelé de la route.



III. 25. *Talus engazonné et déblai soutenu par un mur de pierre traditionnel : un beau résultat.*



III. 26. *La plate-forme de la route repose sur un mur revêtu d'un parement en pierre locale. Associée à un pittoresque parapet de couleur claire, cette solution se révèle aussi esthétique que fonctionnelle.*

Les objets situés près de la chaussée peuvent cependant représenter un danger pour la circulation, et l'aménagement des accotements doit tenir dûment compte des aspects de sécurité. La végétation et les éléments de patrimoine jouxtant la route devraient être intégrés dans la conception et l'entretien de la voirie. Parmi ces éléments, les alignements d'arbres exigent une attention particulière.

Plusieurs mesures permettent d'assurer cette intégration des éléments spécifiques aux abords des routes : ralentisseurs, constructions diverses (tunnels, ponts, routes surbaissées, barrières...), aménagement de zones tampons autour des éléments remarquables, engazonnement des bas-côtés, etc. En outre, les bas-côtés, en tant qu'espaces de transition entre la route et son milieu, peuvent être aménagés selon des critères de continuité afin que la route bénéficie du caractère du paysage environnant.



III. 27 et 28. A gauche : en Espagne (ici à Comillas, Cantabrie), il n'est pas rare de trouver ce type de petites chapelles (les humilladeros) le long des routes de campagne. Le patrimoine culturel et naturel est souvent très représenté en bordure des routes. A droite : route longeant les remparts de San Gimignano (Italie). Une zone tampon a été aménagée entre la chaussée et le monument.



III. 29 et 30. Les bas-côtés jouent beaucoup dans la qualité paysagère des routes ; leur aménagement doit tenir compte des impératifs de sécurité. A gauche : très proche de la bande d'arrêt d'urgence, cette demeure traditionnelle pose des problèmes de sécurité (visibilité réduite, difficulté à se garer et à repartir...). A droite : l'accotement assure une belle transition entre la chaussée et le paysage : plantations, muret de pierre et murs bas traditionnels en arc de cercle.



III. 31. Arbres en bord de route dans le sud de l'Angleterre. Bien qu'ils constituent un riche élément de paysage, ils sont aussi un facteur de risque (sur le tronc d'arbre à gauche, une plaque commémore un accident).

Comme tout objet très proche de la chaussée, les arbres situés en bordure de route posent certains problèmes. Lorsqu'un véhicule quitte la route, ils sont souvent la cause d'accidents mortels. Les arbres ont également pour effet de réduire la largeur de la chaussée. Cependant, les rangées d'arbres en bord de route constituent un élément de paysage tout à fait remarquable et très particulier. Traits marquants de nombreux territoires, ces alignements font le plus souvent partie de la culture locale et sont à ce titre très appréciés par les habitants. Ils protègent également du vent et du soleil, et agrémentent l'esthétique austère de la route d'une nuance liée aux saisons. Les rangées d'arbres restant un obstacle dangereux, il est nécessaire que leur préservation s'accompagne de mesures de contrôle de la vitesse. Elles ne sont à recommander que sur les routes où l'on roule lentement, comme aux entrées d'agglomérations, sur les voies semi-piétonnes ou les petites routes locales.



III. 32 et 33. Rangées d'arbres en bord de route. A gauche : dans les Pyrénées-Atlantiques (France). En France, les alignements d'arbres en bord de route sont considérés comme un bien culturel et font l'objet d'une préservation et d'un entretien soignés (photo : B. Uriarte). A droite : châtaigniers en bord de route à Ezcaray, La Rioja (Espagne).



III. 34 et 35. Rangées d'arbres en bord de route. A gauche : allée d'arbres dans les Cotswolds (Angleterre). Les arbres filtrent le vent et la lumière et ajoutent à la route un caractère de verticalité. A droite : alignement de cyprès en Toscane (Italie). Les alignements de cyprès sont connus dans le monde entier comme faisant partie des symboles de cette région.

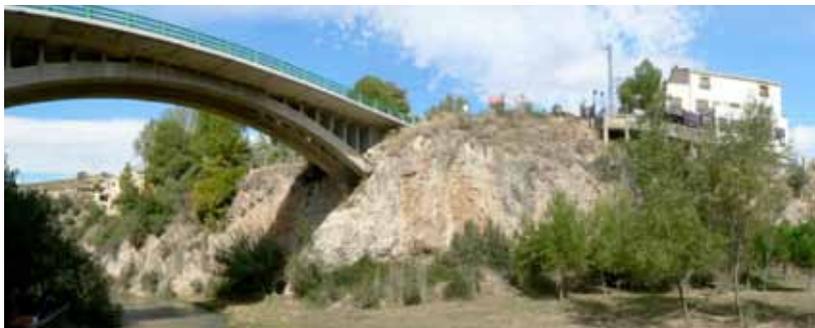
Il est également possible de recourir à des plantations ornementales ou à des mesures de reconquête paysagère pour végétaliser l'environnement routier. Tandis que les plantations ornementales sont plus élaborées, la reconquête paysagère (ou revégétalisation) poursuit des objectifs à la fois esthétiques et environnementaux – prévention de l'érosion, par exemple. Les mesures de revégétalisation englobent le traitement des sols, les plantations et reboisements. Les accotements urbains, les îlots séparateurs, les carrefours giratoires et le terre-plein central des autoroutes constituent des espaces propices aux plantations ornementales. Les remblais et déblais, les friches créées par les travaux et les routes désaffectées sont des espaces typiques de reconquête paysagère et de reboisement.



III. 36 et 37. *Plantations ornementales et revégétalisation. A gauche : oliviers et plantes ornementales sur un rond-point. A droite : exemple de revégétalisation d'un talus (photo : E. Rico).*

Outre les éléments de voirie habituels, certains espaces et éléments spécifiques contribuent à l'identité de la route : ce sont les ponts, les tunnels, les ronds-points, les aires de repos et de stationnement, les stations-service et les arrêts de bus. A chacun de ces éléments correspondent une fonction spécifique et un rôle bien particulier dans le paysage.

Les ponts ont une forte présence, notamment du point de vue de leur insertion dans le site, c'est-à-dire quand on les considère en tant qu'éléments du paysage. Ils sont aussi l'un des vecteurs de l'identité d'une route. Ces infrastructures très spécifiques doivent faire l'objet d'une réflexion appropriée. Un pont traditionnel peut apporter une touche pittoresque ; un pont moderne peut être très sobre et discret ou, au contraire, présenter un aspect spectaculaire et être très présent dans le paysage.



III. 38, 39 et 40. Ponts et caractère de la route. En haut : pont à une seule travée sur la Segura, à Los Gallegos (Espagne). Une structure simple et moderne, qui attire peu le regard. En bas à gauche : pont et parapets de pierre dans le parc naturel de Montseny, en Catalogne espagnole. La cohérence des matériaux et des techniques donne du caractère à la route. En bas à droite : à Ondarroa (Biscaye, Espagne), un pont spectaculaire dessiné par Santiago Calatrava. Les ponts peuvent avoir une très forte présence, qui n'est pas toujours bénéfique pour le paysage.



III. 41 et 42. Têtes de tunnels. A gauche : tunnel taillé à même le roc sur une route à une voie (île d'El Hierro, Espagne). A droite : un tunnel dans le val de Ricote (région de Murcie, Espagne) : auvent de protection décoratif et roche revêtue d'un enduit (photo : L. Cruz).



III. 43 et 44. A gauche : île de La Palma (Espagne) : l'entrée du tunnel est constituée d'un mur de pierre (photo : J. T. Rodríguez). A droite : traitement soigné pour cette tête de tunnel sur l'autoroute du Cantabrique (Espagne). Dans les deux cas, le dénivelé surplombant le tunnel a été partiellement pris en compte dans le dessin du parement.

Les tunnels ont pour effet de dissimuler la route ; mais, d'autre part, leurs entrées ont un fort impact sur l'identité de la route, et ce sont des infrastructures conditionnées par les traits caractéristiques du paysage environnant. Les tunnels sont des infrastructures où les éléments fonctionnels de la voirie et de la percée sont indissociables des conséquences de la construction (roches éboulées, terre de remblai, voies et matériel utilisés pour les travaux...) ainsi que des éléments du paysage, tels que les roches, la végétation, le bâti, etc.

La plupart des têtes de tunnel comportent des structures de soutien et de protection. Dans les tunnels de petite taille, la roche peut rester à nu : l'effet est très impressionnant. Les tunnels de taille moyenne à importante doivent comprendre une protection contre les éboulements de roches au niveau de leur entrée, protection généralement assurée par un traitement spécial de la pente (déblais supplémentaires, déclenchement d'éboulements localisés, roches revêtues d'un enduit spécial, etc.) et/ou par des dispositifs de protection de taille et de forme variables. Comme les ponts, les têtes de tunnel peuvent être spectaculaires, purement fonctionnelles, pittoresques, ou simplement sobres et discrètes.

Les stations-service et les aires de repos et de stationnement sont des espaces particuliers, puisque les voyageurs y quittent leur véhicule pour côtoyer directement le paysage. Ces lieux sont cependant d'une qualité paysagère hétérogène, puisqu'ils ne sont aménagés en tenant compte du paysage que lorsque ce dernier présente un caractère exceptionnel. Il faut également distinguer les aires de repos, dont la conception est généralement assez sensible au paysage et à l'environnement, des stations-service, avant tout dominées par l'esthétique et la promotion d'une marque.

Les aires de stationnement sont généralement fonctionnelles et ne font que peu ou pas du tout allusion au paysage et aux caractéristiques locales. En revanche, leur rôle est essentiel, puisqu'elles permettent d'accéder dans de bonnes conditions à des zones de grande qualité paysagère, telles que les parcs naturels ou les centres historiques, tout en empêchant les voitures de circuler dans ces zones fragiles. Il convient de veiller à ce que ces aires ne soient pas trop voyantes.

Les arrêts de bus peuvent être fortement teintés de couleur locale ou, au contraire, obéir à une approche fonctionnelle et minimaliste. Dans l'ensemble, tous les espaces « pour véhicules arrêtés » énumérés ci-dessus ont un potentiel paysager particulier, qui peut être exploité de façon positive.



III. 45 et 46. Aires de stationnement. A gauche : murs de pierre et arbre fruitier sur un parking à Eivissa (Espagne). A droite : une aire de stationnement pittoresque (arbres, murs de pierre...) à Oma, en Biscaye.



III. 47 et 48. Arrêts de bus. A gauche : un arrêt de bus pittoresque en Cantabrie (Espagne). A droite : un arrêt de bus sobre et fonctionnel aux Pays-Bas.



III. 49. Un rond-point à Labastida (Espagne). Le terre-plein central rend hommage aux vins de La Rioja.

Il faut enfin souligner le rôle des ronds-points, structures souvent utilisées pour affirmer clairement l'identité locale à travers des plantations ornementales, des monuments et divers décors installés sur le terre-plein central. Ce sont très souvent des installations consacrées aux principales caractéristiques culturelles du lieu : industries et cultures traditionnelles, art et histoire, fêtes et traditions. Elles peuvent prendre des formes très variées.

3.3. Les bas-côtés

Sur certaines routes, les accotements comportent des aménagements spécialement conçus pour permettre de profiter du paysage, tels que chemins, pistes cyclables, belvédères ou aires de stationnement. De tels espaces exigent une réflexion particulière, puisqu'ils doivent aussi tenir compte des aspects liés au trafic.

Les chemins piétonniers et les pistes cyclables doivent être sûrs et agréables. Ils conviennent avant tout aux routes peu fréquentées et doivent être séparés de la chaussée. Une séparation discrète peut se révéler satisfaisante.



III. 50. Piste cyclable longeant la route. Piétons et cyclistes sont séparés de la circulation par un mur bas et une glissière de sécurité.

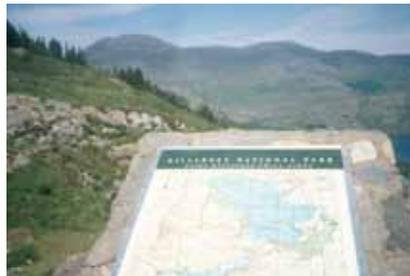


III. 51. *Chemin piétonnier. La rangée d'arbres offre de l'ombre et protège les promeneurs de la circulation.*

La situation des belvédères demande à être soigneusement pensée. Les points de vue les plus remarquables ne se trouvent pas toujours dans des endroits adaptés. L'espace doit être suffisant pour permettre un accès et un stationnement sûrs ainsi que l'aménagement d'une plate-forme d'observation (avec ou sans bancs) pourvue de poubelles et de panneaux d'information. Les installations mises en place sur le belvédère doivent être soigneusement conçues, et il faut veiller à ce que les véhicules puissent y accéder en toute sécurité.



III. 52 et 53. *Un belvédère. A gauche : zone de stationnement et entrée du belvédère. A droite : parapets et rambardes assurant la sécurité des visiteurs.*



III. 54 et 55. *Panneaux d'information. A gauche : table d'orientation illustrée, région des lacs volcaniques des Sete Cidades sur l'île de São Miguel aux Açores (Portugal). A droite : sur un belvédère en Irlande, une carte du parc national de Killarney.*



III. 56, 57 et 58. Aménagement des belvédères. A gauche : escalier, chemin et murets de pierre ponctuent le dénivelé menant à la plate-forme d'observation. Au centre : marches en acier oxydé, muret blanc et scories volcaniques. A droite : mur de terre, arche et escalier encadrent la vue.

3.4. Pour une conception paysagère des routes

Par conception paysagère, on entend l'idée que la conception des routes devrait obéir à une approche intégrée englobant sécurité routière, fluidité du trafic et respect du paysage et de l'environnement, et que les critères appliqués au caractère de la route, à ses installations paysagères, à ses conditions de circulation et à son insertion dans le paysage devraient garantir une infrastructure de qualité bénéficiant d'une valorisation des ressources du paysage sans cesser de répondre aux exigences de sécurité et de pérennité.

La route doit donc éviter de nuire aux traits caractéristiques du paysage et, au contraire, être conçue pour s'harmoniser avec les éléments paysagers qui l'environnent. Les structures traditionnelles telles que murs anciens, bâtiments agricoles, bornes kilométriques, éléments de patrimoine, etc., ainsi que la végétation (arbres isolés ou en bosquets, haies, prairies...) devraient être respectées et intégrées au paysage routier.



III. 59. Typiques des Cotswolds (Angleterre), les châtaigniers et les murs de pierre s'intègrent facilement et harmonieusement dans le dessin de la route.



III. 60, 61 et 62. *Lorsqu'il est utilisé pour plusieurs éléments de voirie (murs de soutènement, fossés d'écoulement, parapets), le grès contribue à créer un sentiment d'identité et de cohérence.*

Il est également souhaitable de renforcer l'identité et le caractère de l'infrastructure en veillant à l'homogénéité des éléments de voirie. L'adoption d'un design cohérent (type de pierre, barrières, signalisation...) confère une certaine unité à l'espace routier. Cette cohérence bénéficie non seulement à l'identité de l'infrastructure, mais aussi à la sécurité du trafic, puisqu'elle aide le conducteur à comprendre le rôle de chacun des éléments de la route.



III. 63. *Le mur traditionnel au premier plan est associé à des éléments modernes, comme les bornes de sécurité. Le mur de soutènement est revêtu d'un parement traditionnel en schiste noir, tandis que l'accotement s'agrément de roches et de plantations incluant des essences locales. Ensemble, ces éléments créent une route au caractère bien marqué.*



III. 64, 65 et 66. *Sierras d'Alcaraz et de Segura (Espagne). Ces trois ponts différents présentent des arches au dessin similaire, donnant un caractère homogène aux routes traversant ces paysages.*



III. 67. Le rôle des routes dans le paysage est déterminé par leur dessin rectiligne. C'est avant tout sur cette linéarité que repose la présence visuelle des routes et leur impact sur la perception du paysage et la dynamique paysagère.

4. Intégration dans le paysage

4.1. Rôle de la route dans le paysage

Les routes sont des éléments du paysage et devraient être traitées en tant que tels. Elles ont un rôle spécifique, avant tout lié à leur caractère linéaire. Leur impact sur le paysage est déterminé par leur fréquentation, par les travaux de terrassement liés à leur construction et par leur nature essentiellement fonctionnelle.

Premièrement, les routes ont des incidences à court et à long terme sur l'environnement, qui doivent être prises en compte si l'on souhaite préserver le paysage.

Deuxièmement, les routes jouent à double titre un rôle dans le panorama, puisqu'elles peuvent être considérées comme des fenêtres sur le paysage ou comme des composantes de ces paysages. En parcourant le paysage, elles offrent une série de vues sur leur environnement tout en faisant elles-mêmes partie de la vue.



III. 68 et 69. Route à flanc de coteau et route en fond de vallée à Serra de Água (Madère, Portugal). Les routes ont sur l'environnement plusieurs conséquences qui demandent à être prises en compte. A gauche : effets à court terme : une route taillée dans des roches aquifères peut entraîner un amoindrissement des réserves en eau. A droite : le développement d'activités le long des axes routiers doit être pris en compte dans les stratégies d'aménagement.

Troisièmement, les routes sont des éléments linéaires, continus et géométriques dont l'esthétique contraste souvent avec l'aspect généralement organique du paysage.

Quatrièmement et enfin, leurs éléments fonctionnels, et notamment certains des traits typiques de la voirie (ponts, marquage au sol, glissières de sécurité, panneaux de signalisation, etc.) ajoutent un sens supplémentaire aux paysages traditionnels et naturels.

4.2. Impact environnemental

Les routes ont quatre grands types de conséquences sur l'environnement :

- la destruction de ressources environnementales ;
- un effet de coupure ;
- les conséquences de la circulation : dangerosité, augmentation du niveau de bruit, pollution de l'air et de l'eau ;
- des effets à long terme sur les dynamiques de développement et de préservation.

La destruction de ressources environnementales (sols, faune et flore, éléments de patrimoine culturel, etc.) survient sur la bande de terrain occupée par la route et ses terrassements, au moment de la construction. Le tracé d'une route nouvelle doit être défini avec précaution, notamment lorsque cette route est particulièrement large, exige d'importants mouvements de terre ou traverse des zones remarquables ou fragiles. De même, les déviations (visant par exemple à accroître la capacité de la route ou à en rectifier le tracé) doivent éviter ou du moins limiter au maximum tout effet irréversible sur les ressources environnementales. C'est pourquoi les projets routiers devraient toujours s'accompagner de procédures d'évaluation des impacts environnementaux ; mais, outre ces études d'impact, la prévention et l'atténuation des effets sur l'environnement devraient être pleinement intégrées dans tous les critères présidant à la conception et à l'aménagement de la route.



III. 70. *Les routes peuvent provoquer divers effets de coupure. Ici, dans l'estuaire de la Rabia (Cantabrie, Espagne), les remblais affectent le cycle des marées, et donc la biodiversité des zones humides intérieures.*

La coupure créée par les routes se répercute de diverses façons sur les processus environnementaux. Une route peut diviser une localité en deux, entraîner une fragmentation des habitats naturels ou perturber l'écoulement des eaux. Dans la conception des routes, et notamment la définition de leur tracé et de leur profil transversal (dont les constructions spéciales telles que ponts, tunnels et voies souterraines), il faut donc tenir compte du contexte et prévoir des mesures de prévention de ces effets. Il convient d'éviter les zones sensibles (zones urbaines, zones d'habitat dispersé, espaces naturels, zones fluviales et plaines d'inondation, etc.). Toute route nouvellement construite dans de telles zones doit répondre à d'importants critères de perméabilité (voir le manuel du programme européen COST 341 pour la prévention de la fragmentation des milieux naturels). Concernant les infrastructures existantes, les plans d'aménagement routier devraient comprendre des mesures visant à atténuer l'effet de coupure de la route dans les localités traversées, à recomposer les habitats naturels et à restaurer les cours d'eau.

L'impact des routes sur le niveau de bruit et de pollution de l'air et de l'eau dépend de la nature du trafic, de son intensité, de la vitesse des véhicules et de la qualité de la voirie. Certains espaces tels que les zones urbaines (notamment résidentielles), les zones naturelles (forêts fragiles) et les plans et cours d'eau préservés (lacs de barrage, marais...) sont particulièrement sensibles à l'exposition au bruit, aux polluants et aux aléas de la circulation. Ils devraient être pris en compte dans la planification de nouvelles routes et dans les travaux sur les routes existantes.

Enfin, il convient également de tenir compte des impacts à long terme que les réseaux routiers ont sur le développement et la préservation des zones traversées, en particulier dans le cas des voies prévues pour une fréquentation importante (autoroutes et autres). Les routes entraînent toute une série de profonds changements structurels (évolutions économiques, démographiques et sociales) ainsi qu'une pression croissante sur les zones naturelles fragiles, et donc une dégradation de l'environnement. S'agissant des changements structurels, l'amélioration de l'accès encourage à long terme un étalement urbain, l'abandon de terres agricoles, une décentralisation des industries, une extension de la zone de chalandise des centres commerciaux, la formation de zones de résidences secondaires, un appauvrissement social des zones adjacentes, etc. S'agissant de l'impact sur l'environnement, la route met en danger les écosystèmes fragiles, en y intensifiant les activités humaines, ainsi que les espaces naturels protégés en y encourageant d'importantes poussées de construction. Les stratégies de gestion des routes devraient donc comprendre une prévention de tels impacts à long terme sur les paysages de qualité.



Ill. 71 et 72. Les routes n'offrent pas seulement des panoramas, elles en font aussi partie. A gauche : la route que l'on aperçoit ici à flanc de coteau offre une vue impressionnante sur Dubrovnik (Croatie). A droite : enserrée de murs, cette route de Malte menant à des falaises de calcaire serpente au pied de l'à-pic.

4.3. Impact visuel

Les routes offrent des vues sur les paysages qu'elles parcourent, mais en constituent aussi un élément. Elles ont non seulement un impact sur l'environnement, impact qui transforme les dynamiques paysagères, mais aussi d'indéniables répercussions sur la perception du paysage.

Cette incidence visuelle dépend en premier lieu de la façon dont le tracé de la route s'inscrit dans l'organisation du paysage : géomorphologie, cours d'eau, zones cultivées, végétation et bâti. Tandis que certaines routes épousent les lignes de force du paysage, d'autres entrent en contraste avec elles. Dans le premier cas, la route participe de la composition du paysage et la met en valeur (route et paysage sont en harmonie) ; dans le second, elle donne une impression de rupture qui peut se révéler néfaste pour le paysage.

Lorsque les éléments de voirie sont discrets et en harmonie avec le paysage, la linéarité de la route peut avoir des effets positifs sur la perception du paysage. Le tracé d'une route apporte de la profondeur à des décors qui paraîtraient plus « plats » en son absence. La ligne ininterrompue qu'elle dessine met en valeur les irrégularités de la morphologie et fournit un point de repère pour percevoir les variations du relief. Cette impression de relief et de profondeur est encore accentuée par la régularité des éléments fonctionnels (glissières de sécurité, marquage au sol...).



III. 73. Vallée du Júcar (Albacete, Espagne) : la route court au bas de la pente. Les routes peuvent rester discrètes, lorsque leur taille et leur tracé épousent l'organisation générale du paysage.

Cependant, la construction d'une route s'accompagne de travaux de terrassement (talus et/ou déblais rocheux). Ces derniers peuvent devenir particulièrement visibles sur les voies rapides (qui impliquent une emprise importante, de faibles dénivelés et des virages très ouverts) et lorsque la route est construite en terrain difficile. En outre, la présence de montagnes et de ravins impose de construire des ponts et des tunnels, ouvrages d'art qui peuvent avoir un fort impact visuel lorsque leurs dimensions sont importantes. Ils créent des contrastes d'échelle et introduisent de nouvelles formes dans l'organisation du paysage. Un bon ajustement du tracé lors de la construction de routes nouvelles peut minimiser ces effets. S'agissant de la rénovation de routes existantes, les travaux peuvent avoir pour effet d'agrandir considérablement les remblais et déblais. L'aspect artificiel des talus et des bas-côtés peut être amélioré par des mesures de reconquête paysagère, auxquelles viendront s'ajouter des plantations ornementales sur les ronds-points et les îlots séparateurs.



III. 74 et 75. La linéarité de la route peut souligner l'organisation du paysage et en renforcer la profondeur. A gauche : le tracé de cette petite route souligne la morphologie du paysage en offrant une ligne de référence continue à travers les collines. A droite : ici renforcée par un parapet en créneaux, la ligne de la route donne une grande impression de relief et de profondeur.



III. 76. Aménagement de deux voies supplémentaires. Les mouvements de terre, notamment s'agissant des voies rapides, jouent un grand rôle dans la présence de la route dans le paysage. Les infrastructures routières comprennent différents éléments, notamment ici : voies séparées (1 et 2), talus (4 et 5) et front de taille (3), voie de service (7) et zone destinée aux bâtiments de chantier (6).



III. 77. Les routes à flanc de coteau produisent un effet de « balafre » dans le paysage qui peut être – partiellement – réduit, lorsque le dénivelé s'y prête, par des mesures de revégétalisation et de traitement des roches.



III. 78. Le recours à la pierre pour les murs de soutènement donne de beaux résultats.

Les fronts de taille, qui mettent la roche à nu, ont un fort impact sur le paysage, et la construction d'une route à flanc de coteau peut avoir un « effet de balafre » si elle ne s'accompagne pas d'un traitement adéquat du dénivelé. Les talus (remblais et déblais inclinés) sont généralement plus discrets.



III. 79. *Chemin bordé de cyprès en Toscane (Italie). Les routes et chemins et leurs éléments caractéristiques ont un impact positif sur le caractère du paysage.*

Le fait de remplacer les talus et fronts de taille « bruts » par des murs de soutènement en pierre permet une meilleure insertion de la route dans le paysage.

Les éléments à fort caractère tels que rangées d'arbres, ponts, barrières de sécurité traditionnelles, murs de pierre, bornes kilométriques, etc. ont un effet très positif sur le paysage. Constitutifs du patrimoine culturel, ils offrent une grille de lecture du paysage.

Les viaducs ressortent très fortement dans le paysage, non seulement par leur aspect hors du commun, mais aussi en raison de leur place dans le panorama. Enjambant un cours d'eau ou un ravin, ils encadrent le paysage. Bien qu'ils soient des structures porteuses, ils restent des éléments légers, leurs piles, arches ou câbles de suspension leur conférant un caractère aérien.

Ainsi, les politiques de gestion des routes doivent tenir compte de toutes les propriétés paysagères des éléments des infrastructures routières : tracés, éléments répétés (glissières de sécurité, marquage au sol...), talus, fronts de taille, murs de soutènement, viaducs et autres.

Les plans de gestion des paysages doivent englober une réflexion sur le rôle des routes dans le paysage et sur la façon dont elles remplissent ce rôle, notamment en fonction de leur tracé et de leurs éléments constitutifs.



III. 80. *Les éléments traditionnels, tels que parapets en créneaux ou murs de soutènement en pierre locale, encouragent une bonne insertion dans le paysage.*



III. 81. *Les ponts ont un grand potentiel paysager et peuvent offrir une image spectaculaire, ou au contraire très discrète – comme c'est le cas pour ce pont de pierre sur l'Avon (Angleterre).*



III. 82. *Le pont de Mostar (Bosnie-Herzégovine), construit en 1566, détruit en 1993 et rebâti en 2003. Les infrastructures ne sont pas purement fonctionnelles : elles sont souvent porteuses d'une signification culturelle et sociale.*

Conclusions

Une qualité partagée par toutes les routes

Les caractéristiques paysagères positives que nous venons de passer en revue ne sont pas réservées à des « zones sanctuaires » ou à des routes très particulières. Au contraire, elles doivent concerner toutes les routes, car toutes font partie de territoires perçus comme des paysages dignes d'intérêt. La qualité paysagère ne peut cependant pas être la même partout.

Les personnes qui conduisent souvent ont une meilleure connaissance de la route et de la circulation, et la conduite est une activité qu'elles maîtrisent bien. Elles peuvent donc consacrer relativement plus de temps au paysage, qui leur est en outre particulièrement familier. Les environs des routes très fréquentées sont donc à prendre en compte au même titre que tout espace collectif dévolu aux activités quotidiennes. Les conducteurs en question sont très opposés à toute dégradation du paysage et très exigeants sur la qualité de ces espaces, qu'ils traversent au quotidien. Les paysages de qualité ne doivent pas être l'apanage des routes parcourant une nature préservée : les efforts en matière de paysage doivent également porter sur les axes destinés à des déplacements quotidiens.

Chaque route donne accès à des lieux et à des paysages plus ou moins dignes d'intérêt. Certaines servent à des trajets quotidiens entre domicile et lieu de travail, d'autres permettent de traverser une région ou un pays. Elles facilitent également la visite de lieux nouveaux et différents, offrant la possibilité de faire connaissance avec leur culture, leur paysage et leur milieu naturel.

Toutes les routes possèdent une qualité panoramique, au sens où elles offrent un itinéraire à travers différents décors et panoramas. Cette qualité panoramique demande à être prise en compte par les politiques de gestion des routes, et ce non uniquement dans les zones préservées. Toute route traversant un territoire, quel qu'il soit, possède une certaine forme de qualité panoramique, c'est-à-dire qu'elle est susceptible de donner à voir des paysages. Bien que cela ne soit pas toujours perceptible, les itinéraires suivis par les routes sont liés au caractère et à l'histoire du lieu qu'ils traversent. Où que ce soit donc, toutes les routes sont dotées de qualités paysagères telles que les aspects culturels et naturels de l'itinéraire, un certain degré de qualité panoramique et un caractère propre à la route elle-même.

S'agissant de l'identité de la route, il est vrai que le décor routier est fortement marqué par des éléments fonctionnels, des impératifs de sécurité, des publicités et des enseignes qui sont toujours présents ; mais ils n'en sont pas les uniques éléments.

Les environs de la route sont toujours porteurs d'une certaine identité – à l'esthétique souvent déplorable, parfois au contraire remarquable –, suggérée par toute une série d'indices. Bien que souvent à un niveau en deçà du perceptible, le lieu traversé par la route se manifeste toujours.

Beaucoup de routes s'agrémentent d'installations permettant d'admirer le paysage autrement que depuis l'intérieur du véhicule. Ce peut être des chemins, des belvédères ou, tout simplement, des aires de stationnement permettant de se garer pour commencer une promenade. Il est souvent possible de construire de tels aménagements sur les routes où ils n'existent pas encore, en particulier si ces routes présentent des ressources paysagères et si les objectifs des aménagements sont correctement définis et soutenus.

Enfin, les routes peuvent être plus ou moins bien intégrées dans le paysage. Cela dépend de leur incidence sur les processus environnementaux, du rôle qu'elles remplissent et de leur présence visuelle au sein du paysage.

Paysage et politiques d'aménagement routier

Toutes les caractéristiques paysagères mentionnées plus haut sont, en elles-mêmes, positives. Bien gérées, elles peuvent bénéficier à la fois à la circulation et au paysage. Le paysage est un patrimoine culturel et naturel unique trop souvent malmené et mal perçu, et donc dégradé. Des politiques d'aménagement intégrant le paysage de façon positive permettent de remédier à cela. Les plans d'aménagement routier ont un rôle primordial à jouer à cet égard. Inversement, la route, avec les trajets qu'elle rend possibles, a beaucoup à apporter au paysage, dont elle peut rehausser l'aspect et l'identité. Elle doit donc faire partie du champ de travail des professionnels des questions de paysage. La promotion du caractère paysager des routes ne devrait pas se limiter aux paysages exceptionnels. S'ils sont envisagés de façon positive, le tracé, les qualités panoramiques, la personnalité et autres caractéristiques paysagères des routes peuvent être fortement améliorés par les politiques d'aménagement, de conception et de gestion les concernant.

Toutes les politiques d'aménagement routier devraient donc tenir compte de la qualité paysagère des infrastructures concernées. Conformément à l'esprit de la Convention européenne du paysage, les plans d'aménagement et de gestion des réseaux routiers doivent considérer les qualités esthétiques et panoramiques des routes (ainsi que toutes leurs caractéristiques paysagères) comme des ressources culturelles. Au sein d'une politique appropriée et sensible d'aménagement et de conception, de nombreuses mesures spécifiques permettent de mettre en valeur l'aspect visuel, l'identité, le site naturel et les caractéristiques culturelles de tout itinéraire routier.

Annexe I – Réseau routier et gestion du paysage



III. I-1. La baie de Los Genoveses, une baie sablonneuse dans le parc naturel de Cabo de Gata (Almería, Espagne).

Le parc naturel de Cabo de Gata est situé dans le sud-est de la péninsule Ibérique, au bord de la Méditerranée. Il se caractérise par des chaînes de montagnes volcaniques entrecoupées de petites baies sablonneuses. Cabo de Gata est une région chaude et sèche, dont les conditions climatiques difficiles sont propices à une flore et à une faune rares où abondent les espèces endémiques. Ses plans d'eau peu profonde abritent des herbiers de posidonies très riches et très étendus. Le rivage est jalonné d'anciennes forteresses et de petits villages de pêcheurs. Historiquement, l'isolement de la région l'a maintenue à l'écart du reste du pays, les influences extérieures arrivant plutôt par la mer. La zone est restée très peu développée pendant la majeure partie du XX^e siècle, son économie ne reposant que sur l'exploitation de mines d'or presque épuisées et sur une agriculture très pauvre. Ce retard a préservé les caractéristiques naturelles du paysage. La fin du XX^e siècle a vu le rapide essor du tourisme sur la côte sud-est de l'Espagne. Aujourd'hui, les infrastructures touristiques en bord de mer et l'expansion d'une agriculture intensive sous serre menacent la qualité paysagère de ce site. Les évolutions qui ont transformé la majeure partie de la côte ouest de la Méditerranée se limitent ici à quelques foyers ; cependant, la demande touristique sur ce site représente bien une pression sur le paysage.

L'accès par la route, et en particulier l'accès aux plages et à la côte, est primordial dans la détermination du potentiel de développement. Dans le cadre du plan de gestion du parc naturel, certains chemins sont délibérément laissés sans revêtement.



III. I-2. Plage de Mónsul. Les falaises et les chaînes volcaniques créent une plage naturelle bien préservée dans un impressionnant décor sauvage.



III. I-3. *Baie de Los Genoveses. Des plantes psammophiles et halophiles rares (au premier plan) survivent aux côtés de l'activité touristique.*



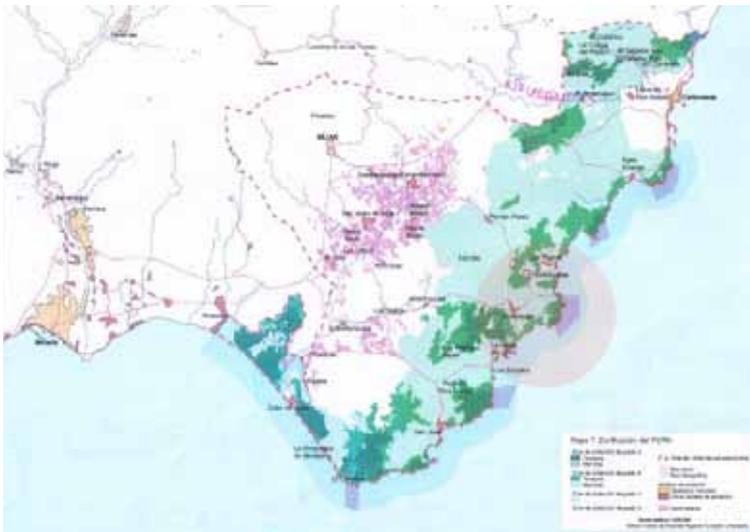
III. I-4. *Le village de pêcheurs d'Isleta del Moro. Le tourisme y est présent, mais encore peu développé.*



III. I-5. *La baie de Rodalquilar et son fort du XVII^e siècle.*



III. I-6. Agglomérations et routes du parc naturel de Cabo de Gata (la zone photographiée est signalée par un cercle sombre) (carte établie par L. Donada).



III. I-7. Plan de gestion des ressources du parc naturel de Cabo de Gata. Les pointillés gris correspondent aux limites du parc. Les zones bleues correspondent aux herbiers de posidonias, le vert sombre aux zones strictement protégées et le rose aux cultures sous serre. À noter, les relations entre réseau routier et zones protégées (la zone photographiée est signalée par un cercle sombre) (carte établie par L. Donada).



III. I-8. Le paysage de Mónsul comprend des ressources uniques : ici, une immense dune, un agave et une variété rare de palmier nain (*Chamaerops humilis*). L'accès à la plage se fait par un chemin sablonneux (à droite).



III. I-9. Une route non goudronnée descend des collines arides pour aboutir à la baie de Los Genoveses.



III. I-10. Etroits chemins de terre à Isleta del Moro, bordés de bosquets de pins et de palmiers.



III. I-11. Une route bien carrossable parcourt la vallée de Rodalquilar du nord au sud, desservant toutes les principales localités du parc naturel.

Annexe II – Portrait d'un itinéraire : paysage, écosystèmes, art et histoire



III. II-1. Partie supérieure de la vallée du Rubagón (province de Palencia, Espagne). Le plateau de Castille s'étend à l'arrière-plan, à gauche. Sur la droite, le parc naturel de Fuentes Carrionas.

La vallée du Rubagón longe les frontières de la Vieille-Castille, dans la province de Palencia (Espagne). Elle prend naissance à une altitude de 1 000 mètres puis descend en pente douce du nord vers le sud en s'élargissant. Les chaînes montagneuses qui occupent l'ouest de sa partie supérieure forment une barrière naturelle entre l'immense plateau du centre de l'Espagne et les vallées atlantiques. D'un point de vue géographique, la vallée du Rubagón joue un rôle de transition entre les systèmes méditerranéen et atlantique. Ainsi, le parc naturel de Fuentes Carrionas abrite de grandes forêts montagneuses de chênes méditerranéens où se fait sentir l'influence du climat atlantique. Au fil de l'histoire, le Rubagón lui-même a constitué un très important axe de communication. Le réseau de communication des Romains en Hispanie septentrionale comprenait une route principale parallèle à la rivière, se dirigeant vers le nord, et une autre la traversant pour rejoindre la Cantabrie, au nord-est.

Après l'invasion musulmane, cette vallée a été l'un des foyers de la *Reconquista*, reconquête du pays par les chrétiens. Le réseau de localités issu de cette époque, établi par les chrétiens s'installant dans la région au cours des X^e et XI^e siècles, s'est conservé jusqu'à aujourd'hui, ce qui explique que la vallée soit parsemée d'un riche ensemble d'ermitages romans. Les ermitages sont également la trace historique du processus de peuplement de la région – du nord vers le sud –, puisqu'ils étaient construits lorsque les ressources disponibles devenaient suffisantes, c'est-à-dire une fois les nouveaux arrivants bien établis. Bien que l'architecture et l'emplacement des villages aient évolué, la répartition de la population est restée la même, l'économie locale reposant sur l'agriculture primaire et sur la chasse.

Ce n'est qu'à compter du début du XX^e siècle, au moment de l'essor des mines de charbon, que certains villages du nord de la vallée ont commencé à s'étendre et que

l'on a vu apparaître de nouvelles agglomérations à l'est. Le Rubagón est cependant resté le principal axe de communication, puisque la ligne de chemin de fer destinée à convoyer le charbon longeait la rivière. Un paysage marqué par l'industrialisation est resté prédominant jusqu'à l'épuisement des mines et la fermeture des puits. Aujourd'hui, la richesse et la diversité uniques des ermitages romans et les espaces naturels de Fuentes Carrionas attirent un tourisme culturel dont le Rubagón constitue toujours l'axe principal. L'actuelle route provinciale P-220 contribue à valoriser ce très riche itinéraire géographique, naturel, artistique et historique.



III. II-2. Cette forêt de chênes pyrénéens (*Quercus Pyrenaica*), dans la vallée du Rubagón, montre la transition entre les écosystèmes méditerranéen et atlantique.



III. II-3. Pont de pierre romain sur le Rubagón, à Nestar. La voie romaine allant vers le nord-est et l'actuelle route P-220 longent la rivière à gauche de la photo. C'est ici que la voie romaine menant en Cantabrie traversait la rivière.



III. II-4. La route P-220 au niveau de Villavega de Aguilar, où des maisons modernes côtoient l'église et le cimetière (monuments classés).



III. II-5 et II-6. Principaux axes de communication sous l'Empire romain (à gauche). Villages fondés par les chrétiens aux IX^e et X^e siècles (à droite) (cartes : J. García-Villar).



III. II-7 et II-8. Localités minières au début du XX^e siècle (à gauche). Infrastructures apparues au XX^e siècle : le barrage et son lac (années 1950), les autoroutes (années 1990) et les éoliennes (années 2000) (à droite) (cartes : J. García-Villar).



III. II-9 et II-10. Fouilles archéologiques près de l'église Santa María la Real, à Cillamayor (à gauche). Eglise de San Cornelio y San Cipriano, à Revilla de Santullán (à droite). Deux magnifiques églises romanes de la vallée du Rubagón.



III. II-11. Une maison de maître à Santa María de Nava.



III. II-12. Lotissement de mineurs le long de la voie de chemin de fer et de la route P-220, avec, à l'arrière-plan, des friches minières en cours de réaménagement.



III. II-13 et II-14. *Partie supérieure de la vallée, avec ses friches minières en cours de réaménagement (à gauche). Arrêt de bus et panneaux de signalisation sur la route P-220, à l'entrée de Villavega de Aguilar (à droite).*

Annexe III – Insertion d'un tracé dans le paysage



III. III-1. La route A-3002, dans la province d'Álava (Espagne), présente une belle qualité panoramique. Elle a été refaite pour inclure des installations paysagères, telles qu'un chemin piétonnier et une piste cyclable.

La route A-3002 relie la ville de Vitoria-Gasteiz, dans la province d'Álava (Espagne), à la base de loisirs d'Ullibarri-Gamboa, située 12 kilomètres au nord. Partant de la banlieue nord de Vitoria, elle traverse l'autoroute A1 et la plaine d'Álava en direction du nord, en passant par les villages de Durana et d'Arroioabe, pour atteindre le lac du barrage d'Ullibarri-Gamboa. Situé au pied du massif d'Aitzkorri, ce lac est un site particulièrement apprécié.

La route est d'une grande qualité panoramique. Longeant la Zadorra, elle traverse la plaine d'Álava en direction du nord jusqu'au barrage, une infrastructure de béton. Elle fait ensuite le tour du lac, bordée d'un côté par l'eau et de l'autre par la pente de la montagne – sa construction a donc nécessité la formation d'un remblai, d'une part, le creusement d'un déblai, de l'autre. Malgré le peu d'espace disponible, la route a depuis été élargie et diversifiée pour s'agréments d'une piste cyclable (dans la plaine) et d'un chemin piétonnier (autour du lac).

Au niveau du lac, une plate-forme a été construite le long de la route pour permettre d'aménager le chemin piétonnier sans abîmer la végétation des rives. Cette végétation joue un rôle stratégique puisqu'elle assure la continuité écologique entre les deux côtés de la route. Une barrière de sécurité et un mur bas séparent les piétons des véhicules, et une rambarde empêche d'accéder au rivage. Des mesures de ralentissement du trafic (telles que des bandes rugueuses) ont également été adoptées.



III. III-2. *Ce pont de facture classique permet à la A-3002 de traverser l'autoroute A1, à la sortie de Vitoria (à noter, les tags sur les murs).*



III. III-3. *Empruntant un itinéraire ancien, la route traverse deux villages, Durana et Arroioabe. Les vieilles demeures et le mur de pierre jouxtant le bas-côté lui donnent du caractère. Une limitation de vitesse s'applique ici par mesure de sécurité.*



III. III-4. *Le barrage d'Ullibarri-Gamboa vu depuis la A-3002.*



III. III-5 et III-6. Un arrêt de bus pittoresque (à gauche). Le lac est une base de loisirs ; ici, l'aire de stationnement permettant d'y accéder depuis la route (à droite).



III. III-7. Vue d'Ullbarri-Gamboa depuis la A-3002.



III. III-8. La construction d'une plate-forme latérale a permis d'aménager un chemin le long de la route. Un muret peint en blanc et une glissière de sécurité séparent les promeneurs de la circulation et une balustrade empêche d'accéder au rivage.



III. III-9. *Front de taille et remblai. Ce dernier alterne avec des ponts dont le rôle est double : enjamber de petits ravins et assurer la continuité du milieu naturel entre la pente de la montagne et les rives du lac.*



III. III-10. *La plate-forme latérale (à gauche) a été construite sans nuire à la végétation, encourageant une continuité écologique d'un côté de la route à l'autre.*



III. III-11. *Bandes rugueuses et glissière de sécurité assurent la sécurité et la tranquillité des promeneurs.*



III. III-12. *La A-3002 suit un itinéraire panoramique tout autour du lac.*

Annexe IV – Une route au service du paysage



III. IV-1. Le bourg de Lekeitio (Biscaye, Espagne) vu depuis la route menant à Karraspio, de l'autre côté de l'embouchure de la Lea : la plage d'Isuntza (à gauche) et le port de pêche (à droite). À noter, la ligne dessinée par la digue d'un moulin à marée, au premier plan.

Lekeitio est un bourg de pêcheurs qui s'élève sur la côte nord-ouest de l'Espagne, en Biscaye, sur l'embouchure de la Lea. La plage de Karraspio, située non loin, est reliée au bourg par une route qui commence de l'autre côté de l'embouchure, court à flanc de falaise (à moitié creusée dans l'à-pic, à moitié soutenue par une plate-forme) et enfin descend vers la plage, qui est entièrement recouverte à marée haute. Depuis le bord de la Lea, le tracé de la route offre un beau panorama sur Lekeitio : l'architecture traditionnelle, le parc municipal, la plage d'Isuntza, l'embouchure de la rivière et la petite île rocheuse de San Nicolás, située juste à côté de la plage de Karraspio.

Très calme et surtout fréquentée en saison, la route s'achève en cul-de-sac au niveau de la plage. Outre son rôle classique de voie carrossable, elle a une importante fonction sociale, puisqu'elle constitue un lieu de promenade très prisé. Des installations permettant de mieux admirer le paysage sont aménagées le long de la route. Ainsi, elle est bordée sur toute sa longueur d'un chemin piétonnier séparé de la circulation par un mur bas décoré de plantes ornementales. Une rangée de lampadaires installés sur le mur renforce l'effet de séparation. Une balustrade d'aspect sobre protège les promeneurs de toute chute du côté de la plage ou de la mer.

L'étroite bande taillée dans l'à-pic pour construire la route a été élargie par une plate-forme latérale, permettant d'aménager deux voies, le chemin piétonnier et deux belvédères. Au début de la route, près de l'embouchure, on trouve une aire de repos équipée de bancs et ombragée par des érables sycomores (*Acer pseudoplatanus*).

Sur la pointe de la falaise, la plate-forme en surplomb s'élargit pour constituer le deuxième belvédère. Son emplacement offre un remarquable point de vue sur Lekeitio (à l'ouest), l'île San Nicolás (au nord) et la plage de Karraspio (à l'est). La

route aboutit enfin à la plage de Karraspio, un escalier permettant d'accéder à la plage depuis le chemin. Des panneaux explicatifs sont installés à l'entrée de la plage.



III. IV-2. *Vue depuis la route menant à Karraspio : sur le port de pêche et le centre historique de Lekeitio à gauche, sur le large à droite. Au premier plan, la digue du moulin à marée.*



III. IV-3. *L'île San Nicolás et la plage de Karraspio vues depuis la route, avec (partant de l'île) l'une des extrémités de la digue.*



III. IV-4 et IV-5. *A gauche : la route de Karraspio, taillée dans l'à-pic. Au-dessus, on distingue la route principale, qui mène à Ondarroa. À noter, la plate-forme en surplomb, sur la gauche. La mer est à marée haute. A droite : à marée basse, on distingue la digue de retenue du moulin à marée, qui parcourt toute la distance entre l'île San Nicolás et l'embouchure de la rivière. Tout à fait à droite, la plate-forme en surplomb soutenant la route de Karraspio.*



III. IV-6 et IV-7. Pont sur la Lea (à gauche). La petite aire de repos située au début de la route, équipée de bancs et ombragée par des arbres (à droite).



III. IV-8 et IV-9. L'église Santa María de Lekeitio vue du chemin piétonnier (à gauche). L'embouchure de la Lea à marée basse (à droite).



III. IV-10 et IV-11. La promenade est séparée de la route par un muret blanc agrémenté de jardinières et surmonté d'une rangée de lampadaires (à gauche). Au niveau du virage, la promenade s'élargit pour devenir un belvédère (à droite).



III. IV-12 et IV-13. Bancs doubles et poubelle (à gauche). La balustrade laisse voir la plage et l'île San Nicolás (à droite).



III. IV-14 et IV-15. Plate-forme latérale reposant sur les rochers (à gauche). L'escalier descendant vers la plage (à droite).



III. IV-16 et IV-17. Chemin longeant la plage ; au fond, Lineación (à gauche). Panneau explicatif présentant la plage de Karraspio (à droite).

Références

AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials), *A Guide for Transportation Landscape and Environmental Design*, Washington, 1991.

Clementi A., *Infrastrutture e paesaggio. Dieci indirizzi per la qualità della progettazione*, Mandragora, Florence, 2003.

Conseil de l'Europe, *Code de pratiques sur la prise en compte de la diversité biologique et paysagère dans les infrastructures de transport*, Editions du Conseil de l'Europe, série « Sauvegarde de la nature », n° 131, Strasbourg, 2003.

Conseil général de la Manche, *Charte départementale de l'environnement pour un développement durable de la Manche 2002-2006*, 2005.

Conseil régional d'Ile-de-France, *Géométrie de la route et relation au site. Les routes vertes*, vol. 3, septembre 2000.

Countryside Commission, *Roads in the Countryside*, Advisory Booklet, 1995.

McCluskey Jim, *Roads in the landscape: the route and the parked vehicle*, London Landscape Consortium, Londres, 1967.

Department of Transportation, *Environmental design guidelines for roads*, Test Research Consulting Transportation and Environmental Systems, Cagliari, Alberta (Canada), 1980.

Direction générale des routes, « Le paysage et la route », document de travail, Paris, juillet 2003.

Español Echániz Ignacio, *Documento 27 : Carretera Local y Paisaje*, VYODEAL (Vías y Obras de la Administración Local), Benidorm, 2005.

Español Echániz Ignacio, *Las obras públicas en el paisaje. Guía metodológica para la evaluación del impacto paisajístico*, Ministerio de Fomento, Madrid, 1998.

Galley Jean-Claude, « Le paysage des entrées de ville », *Recherche, transports, sécurité*, n° 32, décembre 1991.

Herrero Agustín (dir.), *Carreteras y paisaje*, Consejería de Transportes, Comunidad de Madrid, 1995.

Iuell Bjorn (dir.), *COST 341 : Habitat Fragmentation Due to Transportation Infrastructure - Wildlife and Traffic - A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions*, 2003.

Iarrera Rosaria Anna, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi, Rome, 2004.

Jacobs A., *Grandes calles*, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1996.

Leyrit Christian et Lassus Bernard (dir.), *Autoroute et paysages*, Editions du Demi-Cercle, Paris, 1994.

Marot Sebastián, in Nicoli Pierluigi, *Desvigne/Danloki – Il ritorno del paesaggio*, Whitney Library of Design, New York, 1987.

Strang Gary, « Infrastructure as Landscape », in Swaffield Simmon (dir.), *Theory of Landscape Architecture*, University of Pennsylvania Press, Philadelphie, 1996.

Wall A., « Movement and Public Space: Equipping the City for a Mobile Culture », *Journal of Architectural Education (1984)*, vol. 49 (1), 1995, p. 22-28.

Wright C. et Curtis B., « Aesthetics and the urban road environment », *Municipal Engineer*, vol. 151 (2), 2002.

III. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage

Chantal Pradines, experte auprès du Conseil de l'Europe
Avec la contribution de l'Association « Arbres et Routes »



© Chantal Pradines

Résumé

Le présent rapport s'attache à un élément de nos paysages familiers, qui a fait ou fait encore la renommée de certaines régions d'Europe : les alignements d'arbres des bords des routes et des rues¹. Il s'inscrit dans la suite du rapport du Conseil de l'Europe à la Conférence du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne du paysage T-FLOR 10 « Infrastructure et paysage : les routes », présenté en 2007, qui identifiait ces alignements comme un élément du paysage et un bien culturel dignes d'être préservés.

De nombreux pays utilisent aujourd'hui le terme français « allée » pour désigner une voie bordée d'arbres plantés délibérément de part et d'autre à intervalles réguliers, qu'il s'agisse de chemins dans des parcs, de voies urbaines ou de routes de campagne. Nous verrons que cette désignation, tout à fait correcte, est fidèle à l'histoire de cette forme d'aménagement. Néanmoins, dans le présent rapport, nous utiliserons la périphrase habituelle en français « alignements d'arbres », entendant par là à la fois les alignements simples et les alignements doubles².

Cette forme de plantation, largement répandue jadis en Europe, repose sur une histoire ancienne et riche. Elle présente des atouts innombrables, tant pour le paysage que pour l'environnement, la sécurité ou l'économie. Rares sont les projets qui en ont pris la mesure et qui ont engagé une politique de mise en valeur et de préservation. Dans certains pays, au contraire, ce patrimoine a déjà pratiquement disparu sous l'effet conjugué d'une sanctification de l'automobile, d'une érosion des connaissances et d'une perte de compétence des techniciens. Dans d'autres, il est à craindre que la disparition ne soit en cours. Le mouvement est-il irrémédiable ?

1. Le rapport ne porte pas sur les arbres isolés ni sur les alignements bordant par exemple les canaux, bien qu'ils partagent les uns et les autres avec les alignements de bord de route des traits communs. Leur contribution au paysage et à la culture mériterait une étude à part entière.

2. Cette question de vocabulaire est abordée dans l'annexe I ; nous proposons de consacrer à l'avenir le terme « allée » en français, comme nous le faisons délibérément dans le titre de la présente étude.

Introduction

Après avoir esquissé l'histoire de ces alignements et dressé un constat de la situation, nous montrons en quoi ils constituent un patrimoine qu'il nous faut préserver. En nous inspirant des bonnes pratiques identifiées dans les pays où une prise de conscience de cette nécessaire préservation s'est fait jour récemment, nous traçons le cadre d'une politique de préservation pour laquelle nous donnons enfin des recommandations.

Ce document ne prétend pas à l'exhaustivité. Nous nous sommes efforcée de donner, par petites touches, des éclairages sur la situation d'une quinzaine de pays européens. Que l'on ne se méprenne pas : ils ne sont porteurs d'aucun jugement de valeur et servent simplement à illustrer concrètement les problématiques rencontrées et à nous aider, conjointement, à progresser dans nos pratiques pour une véritable préservation de notre patrimoine.

Les pavés grisés comportent des références historiques, des citations, des points de repère. Leur lecture peut parfaitement être omise sans que cela nuise au propos.

1. Histoire

L'histoire des alignements que l'on rencontre aujourd'hui encore le long de certaines routes ou rues en Europe est longue et riche. Près de cinq siècles nous séparent des premiers d'entre eux. Il nous a paru nécessaire d'aborder cet aspect, fût-ce à grands traits, parce qu'il nous éclaire, aujourd'hui, sur la richesse du patrimoine qui subsiste encore dans certaines régions d'Europe.



III. 1. Carte du château de Bäckaskog (Suède) datant de 1773 et montrant l'ensemble des alignements autour de l'édifice.

1.1. Les allées classiques

Les alignements d'arbres du continent européen apparaissent, semble-t-il, dans les jardins de la Renaissance italienne dès la première moitié du XVI^e siècle. « Importés » en France, ils y seront bientôt désignés par le terme « allée », au sens de chemin bordé d'arbres : non plus un passage dans un édifice, comme aux siècles précédents, mais un passage particulier dans un édifice virtuel, le jardin.

Ces alignements sont cependant indissociables des jardins dits « à la française », qui en feront un usage abondant, s'en servant pour souligner les axes de composition et guider le regard vers un point d'appel choisi. Celui-ci sera d'abord situé à l'intérieur du jardin, mais, rapidement, on préférera le point de vue qui s'échappe vers le sommet d'une montagne proche ou un château éloigné. A défaut, on donnera l'illusion d'espace en usant d'un artifice : un tableau placé à l'extrémité de l'allée. Cela sera pratiqué en France dans la première moitié du XVII^e siècle, mais aussi dans les jardins baroques du sud de l'Allemagne ou de l'Autriche. Avec Le Nôtre, en France et dans les jardins de stricte inspiration française, on préférera des perspectives ouvertes à l'infini.

Après avoir simplement invité le regard au-delà des limites du jardin, les allées ne tarderont pas à l'accompagner et à s'emparer de la campagne environnante. Ce passage s'effectue en quelques décennies seulement et touche tous les pays. Auparavant réservées aux jardins entourant le château et aux « avenues » menant à celui-ci, les allées d'arbres, en s'étendant au-delà, vont alors réaliser un véritable maillage du domaine, comme on le voit encore aujourd'hui dans le sud-ouest de la Suède par exemple.

Entre 1596 et 1605, le duc de Croÿ fait planter des allées dans l'axe du château d'Heverlee, dans l'actuelle Flandre belge, mais aussi autour des prairies. En 1647, Frédéric-Guillaume de Brandebourg fait planter depuis son château six rangs de tilleuls sur près de 1 km de long : la célèbre promenade Unter den Linden, à Berlin. En 1667, le jardinier André Le Nôtre aménage l'avenue des Tuileries, qui s'ouvre sur la campagne, depuis le château du Louvre, à Paris : sur près de 2 km, deux rangs d'ormes sont encadrés par deux rangs de platanes.



- III. 2. *Sur les terres du château d'Övedskloster, une des nombreuses allées mène à l'église. La taille en rideau, rare en Suède, permet de maintenir la vue sur l'église et accentue le formalisme.*
- III. 3. *Avenue vers le château de Gasiorowo, dans le comté d'Olsztyn (Pologne).*

1.2. Les mails, cours, boulevards et avenues

Si l'allée classique est avant tout associée aux manoirs et aux châteaux, puis à leurs territoires, elle est également présente dès le XVI^e siècle aux portes de la ville : elle y agrémente les promenades et les mails, ou relie la ville au château, tandis que des allées d'arbres accompagnent les fortifications, comme on peut le voir dès la fin du XVII^e sur les plans-reliefs des villes fortifiées françaises de Louis XIV.

A Genève, la promenade de la Treille, une ancienne esplanade, est plantée de noyers et de mûriers en 1558, puis de tilleuls et d'ormes en 1706 ; elle reçoit deux rangs de marronniers en 1720-1721. Depuis 1818, l'un d'entre eux, remplacé en 1905, est le « Marronnier » officiel, dont la première feuille, signe du printemps, est annoncée à la presse.

Au XIX^e siècle, les villes se transforment. Avec le démantèlement des remparts, devenus obsolètes, naît le boulevard qui, issu du génie militaire, prendra alors le sens de « promenade plantée d'arbres autour d'une ville ».

Alors qu'en 1807 Göteborg, en Suède, démantèle ses remparts et plante ses boulevards en 1823, que Bruxelles fait de même entre 1820 et 1840, Soissons, dans le nord de la France, commence par les restaurer en 1821, puis, face à leur inefficacité avérée lors de la guerre de 1870, les rase et les remplace à son tour par des boulevards vers 1885.



III. 4. Le tableau *Le Château de Mariemont*, de J. Brueghel de Velours (1612), montre la chaussée Brunehaut, bordée d'arbres, qui conduisait au château. **III. 5.** Sept autres allées de chasse étaient plantées sur le domaine, dont celle-ci, maintenue au fil des siècles et rattrapée par la ville en expansion ; elle est connue en Belgique sous le nom de « drève de Mariemont ».

A l'intérieur même de la ville, les alignements d'arbres feront leur apparition à la faveur d'autres mutations. Dès le début du XIX^e siècle, sur le modèle plus ancien de Saint-Pétersbourg, les villes scandinaves – Helsinki en 1817, Vänersborg, en Suède, en 1834, par exemple – procèdent au percement de larges rues et à leur plantation : l'objectif est la lutte contre les incendies. Pour lutter contre l'insalubrité et contre les difficultés de circulation, le préfet Haussmann, à Paris, lance un programme de grandes avenues – que l'on appellera plus volontiers « boulevards » –, le plus ambitieux en Europe, avec Vienne. Ce programme s'accompagne en 1856 d'un arrêté fixant le nombre de rangées d'arbres en fonction de la largeur de la voie.



III. 6. Avant Haussmann, le préfet Rambuteau aménage dans les années 1830 les nouveaux Champs-Élysées à Paris en les faisant border d'arbres sur des trottoirs « à l'anglaise ». **III. 7.** L'avenue Diagonal, à Barcelone, elle aussi structurée par ses alignements d'arbres.

1.3. Les alignements d'arbres des routes de campagne

En même temps que les allées d'arbres s'établissent dans les jardins, puis autour des propriétés des riches seigneurs, en même temps que les plantations se font aux abords puis à l'intérieur des villes, d'autres plantations sont ordonnées le long des routes qui traversent les campagnes européennes. La France fut sans doute le premier pays à disposer d'une ordonnance, celle du roi Henri II en 1552. Les autres pays ne furent pas en reste (Saxe en 1580, Hesse en 1625, Prusse en 1714, Suède en 1734, Autriche en 1763, Brandebourg en 1765, Danemark en 1793, pour ne citer qu'eux).

Ces ordonnances répondaient à des besoins précis, au premier rang desquels la pénurie de bois, sous l'effet des défrichages, des guerres, des hivers rigoureux, quelquefois conjugués. L'armée et la marine, mais aussi le charonnage civil et le chauffage, puis, au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle, l'industrie, en seront les principales destinations. Les feuilles, pour nourrir le bétail et pour la sériciculture, seront également utilisées, de même que les fruits.

Pour Chaumont de La Millière, chargé de l'administration des routes françaises entre 1781 et 1792, les plantations sont essentielles par rapport à la rareté des bois qui « commence à faire naître des inquiétudes qui ne sont que trop fondées » (Reverdy, 1997). En 1789, le bois de chauffage commence lui aussi à manquer : son prix a plus que doublé en vingt ans.



III. 8. Les saules suédois fournissaient du bois de chauffage, du fourrage et du bois pour les clôtures.

Une autre raison importante a présidé aux plantations des arbres au bord des routes : il s'agissait d'éviter que les propriétaires riverains n'empiètent sur le domaine public, ou l'inverse. L'ordonnance d'Henri III, en France, en 1579 le prévoit explicitement.

Les plantations avaient aussi un rôle technique : elles asséchaient et stabilisaient les voies et les accotements, ce qui était particulièrement important dans les régions marécageuses, comme en Prusse. Elles abritaient les voyageurs du vent, comme les cyprès dans le sud de la France, ou leur procuraient de l'ombre dans les régions ensoleillées. Elles évitaient aussi l'érosion des terres par le vent, comme sur les côtes du sud de la Suède.

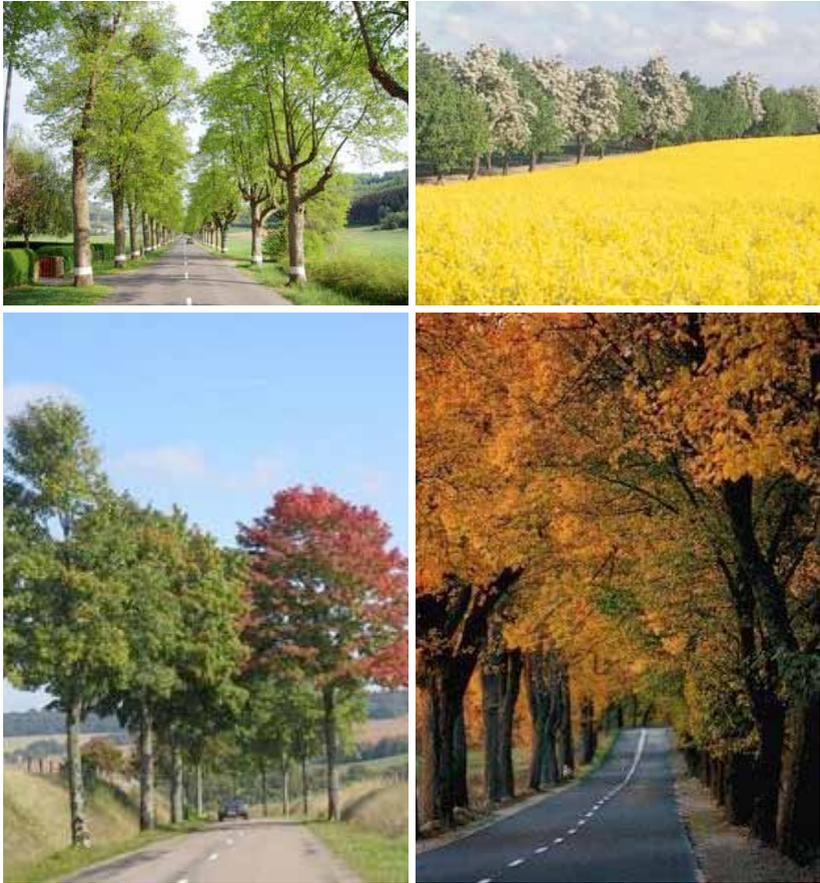
Leur rôle de guidage – pour les voyageurs et pour les troupes –, par temps de neige, de brouillard ou d'inondation et la nuit, de même que leur rôle de garde-corps étaient également importants. Dans les années 1930, certains arbres d'alignement suédois sont d'ailleurs explicitement désignés comme *skyddsträd*, c'est-à-dire contribuant à la sécurité.

Au XIX^e siècle, les entrepreneurs de transports en diligence de Langres, dans l'est de la France, se plaignent que « les plantations des routes qu'ils parcourent présentent de nombreuses lacunes, et que rien n'indique ainsi les limites de ces routes pendant les nuits obscures ou dans la saison des neiges. Il en résulte pour les voyageurs de funestes accidents. Les pétitionnaires demandent que lesdites routes soient, au frais de qui de droit, bordées d'arbres sur les points où elles en sont dépourvues » (Rafféau, 1986).

1.4. La constante recherche de beauté

Affirmer qu'à l'instar des allées classiques et des avenues urbaines, les plantations ordonnées le long des routes de campagne répondaient non seulement à des préoccupations d'ordre pratique, mais également à une recherche fondamentale de beauté, ne constitue ni une lecture abusive ni une interprétation moderne.

De fait, la comparaison des routes bordées d'arbres avec les allées des jardins s'est imposée de tous temps. Comme les allées classiques qui, dès le début du XVII^e siècle, font l'objet de traités théoriques qui en définissent avec précision la géométrie, en application de principes de régularité, de symétrie, de juste proportion, les arbres des routes de campagne sont plantés à intervalles réguliers, et, en France du moins, dans une stricte symétrie : un orme en face d'un orme, etc. Si les routes de campagne n'ont pas toujours un tracé rectiligne, on n'oubliera pas que des allées courbes existent aussi dans les jardins, où elles apparaissent sous une influence anglaise dès le début du XVIII^e siècle.



Ill. 9, 10, 11 et 12. La beauté du paysage printanier luxembourgeois ou suédois, avec ses alignements mêlés de marronniers et de poiriers, n'a rien à envier au flamboiement des allées françaises ou polonaises.

Lors de ses voyages en France, entre 1787 et 1790, Arthur Young admire les routes françaises qui « ressemblent plus aux allées d'un jardin qu'à un grand chemin » (Rafféau, 1984). En 1802, le baron de Pradt considère que les « plantations font l'ornement et l'honneur d'un pays. Quel aspect plus imposant et plus agréable à la fois peut être offert au voyageur étranger, ou même français, que la continuité de ces plantations qui, le couvrant de tous côtés des ardeurs du soleil ou de l'impétuosité de l'air, lui représentent la route qu'il parcourt, sous la forme des allées de ses jardins » (Depradt, 1802).

Les élégantes allées d'arbres structurant le jardin, puis la campagne environnante, signifient au peuple la magnificence, la puissance, la richesse de celui qui les a fait planter. Cet extraordinaire outil symbolique du pouvoir et du contrôle exercé sur la campagne et ses habitants, indissociable de l'idée de prestige, séduira à toutes les périodes, et à tous les niveaux. Cette volonté d'embellissement et de rayonnement, réelle et constante, ressort pleinement de nombreux textes, du XVI^e siècle à nos jours.

Pour Stanislas, duc de Lorraine, en 1741, tout comme pour Chaumont de La Millière, en charge de l'administration des routes françaises, en 1790, les arbres « sont un des principaux ornements de la route » (Chaumont de La Millière, 1790). En 1874, le règlement de la construction suédois motive les plantations des rues notamment par la beauté et l'ornement. Au Luxembourg, en 1915, « l'objectif premier ne doit pas être perdu de vue : il s'agit de n'autoriser que des plantations adaptées et esthétiques le long des voies publiques » (Wagner, 1915). En 1979, une circulaire de la Direction des routes françaises rappelle que « ces plantations, généralement réalisées sous la forme d'alignements, enserraient nos routes sous une voûte de verdure, conférant à notre réseau une image de marque rayonnant jusqu'à l'étranger » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). En 2004, la Direction des routes danoises, parlant des arbres qui bordaient les routes avant 1950, reconnaît qu'ils représentaient l'un des plus beaux éléments de l'art paysager que l'on ait jamais vus au Danemark.

1.5. Le XX^e siècle, un tournant

La longue et riche histoire des alignements d'arbres connaît son apogée à la fin du XIX^e siècle et au tournant du XX^e. En 1897, la France compte 2 935 000 arbres le long de ses routes, soit près des deux tiers des emplacements susceptibles d'être plantés. Avec cette expansion, les plantations se démocratisent. Elles se poursuivront encore généralement jusque vers les années 1920, avec les cités-jardins et les plantations d'arbres fruitiers à la campagne, voire jusqu'à la seconde guerre mondiale. La popularité de cette forme de plantation est alors encore telle que, en Suède par exemple, les particuliers s'attacheront à planter la voie d'accès, même modeste, de leur maison.

Mais l'avènement de l'automobile et le formidable développement économique de l'après-guerre vont entraîner des transformations radicales, et fatales, de ce patrimoine.

Des abattages

Pour faire face à l'augmentation du trafic automobile, les chantiers autoroutiers se multiplient, on élargit les routes existantes, on « rectifie » les virages. Et ce faisant, on fait table rase des arbres. Dès 1928, ces travaux sont dénoncés dans la presse suédoise, où ils sont assimilés... à du vandalisme. Mais c'est surtout après la seconde guerre mondiale que l'on assiste, en Europe de l'Ouest, à l'hécatombe. En Europe

de l'Est, le taux de motorisation ayant explosé à son tour dans les années 1990, il est à craindre que les abbattages massifs n'y menacent désormais ce qu'il reste véritablement du patrimoine européen.

La comparaison entre l'ex-Allemagne de l'Ouest et l'ex-Allemagne de l'Est, longtemps préservée, permet de percevoir concrètement les effets dévastateurs des politiques d'aménagement passées : alors que l'Ouest est environ deux fois et demie plus vaste, le linéaire de doubles alignements y est aujourd'hui près de cinq fois moins important qu'à l'Est (5 200 km contre 23 000 km). En France, le département de Seine-et-Marne, pourtant parmi les plus attentifs à son patrimoine, compte aujourd'hui à peine un dixième (17 500) du nombre d'arbres qui bordaient ses routes à la fin du XIX^e siècle (200 000).



III. 13. Alors que les routes du département de la Meuse, en France, étaient bordées à 87 % d'alignements doubles en 1895, soit 44 000 arbres, il n'en reste plus que quelques fragments, moins de 7 000 arbres aujourd'hui.



III. 14. Travaux d'élargissement de la voirie à la sortie de Riga. **III. 15.** Abattage en Mazurie (Pologne).



À côté de l'accroissement du parc automobile, l'augmentation des performances des véhicules, notamment la vitesse, va faire surgir par ailleurs un grave problème de société, celui de la sécurité routière. Le nombre de tués sur les routes ne cessera de progresser dramatiquement, pour culminer dans les années 1970 en Europe de l'Ouest. L'évolution sera plus fulgurante encore pour l'Europe de l'Est au début des années 1990. Tous les Etats engageront des politiques de sécurité routière qui ne cesseront d'évoluer et de se renforcer avec le temps, avec des résultats probants en dépit d'une augmentation constante des kilomètres parcourus.

En 1972, la France compte 16 545 décès sur les routes. En 2007, elle en compte 4 620, soit une réduction de deux tiers. En Allemagne, le nombre de tués sur les routes du Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale³ passe de 624 en 1991 à 144 en 2007 (- 77 %).

Face aux accidents se terminant par un choc violent contre un arbre, les pouvoirs publics auront toutefois une réponse simpliste : abattre les arbres.

Dans les années 1960, l'écrivain italien Gianni Roghi s'élève contre la destruction, en cinq ans, de 260 000 arbres le long des routes italiennes « au prétexte qu'ils seraient dangereux pour les automobilistes » (Roghi, 1964). En France, en 1970, le président Georges Pompidou s'insurge contre une circulaire ministérielle parce que « l'abattage des arbres le long des routes deviendra systématique sous prétexte de sécurité ». Il n'aura guère été entendu puisque, en 2008 encore, le conseil général de la Mayenne subventionne l'abattage des arbres d'alignement au bord des routes⁴.



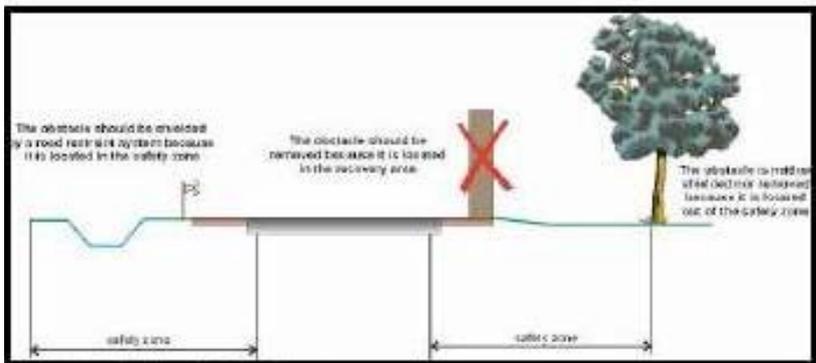
III. 16. *Aujourd'hui encore, les arbres sont accusés d'être la cause des décès sur les routes et des alignements complets sont abattus, comme le montrent les titres de ces récents articles de journaux.*

3. Par commodité, nous abrégerons par la suite le nom de ce Land en « Mecklembourg ».

4. Voir l'annexe III.

Ces mesures radicales s'inscrivent dans le concept de « route qui pardonne », ou « Vision zéro », comme en Suède ou en Suisse. S'appuyant sur la notion de droit à l'erreur, ces approches considèrent que la gravité de l'accident ne doit pas être accrue par la configuration des accotements. Elles font l'objet d'innombrables groupes de travail et s'appuient sur des outils tels que l'inspection de sécurité routière ou le programme EuroRAP. Concrètement, des distances, dites « de sécurité », sont définies, au-dessous desquelles tout obstacle fixe doit être soit supprimé, soit protégé par des glissières de sécurité.

Le rapport mondial de l'Organisation mondiale de la santé sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, faisant référence au programme Vision zéro suédois, recommande la « suppression systématique des obstacles latéraux tels que les arbres, les candélabres et autres obstacles fixes » (OMS, 2004). La disparition de la majeure partie des plantations danoises résulte de l'application, en 1952 déjà, d'une circulaire ministérielle en ce sens.



III. 17. Image utilisée pour définir la notion de zone « de sécurité » dans le cadre de l'étude européenne RISER (Roadside Infrastructure for Safer European Roads). Alors que la définition concerne également les candélabres, les parapets, etc., c'est toujours un arbre qui est représenté.

Comparée à la situation des alignements d'arbres de rase campagne, celle des alignements des villes est plus nuancée. Par une politique volontariste, certaines villes, souvent depuis les années 1980 ou 1990, ont pu créer, conserver voire étoffer leur patrimoine. Mais, lorsque ce n'est pas la pression foncière qui les menace, il est fréquent que les arbres soient oubliés des projets immobiliers ou d'infrastructures et qu'ils soient totalement négligés au stade des travaux, ce qui se traduit par des abattages ou des dépérissements injustifiés.



III. 18. Riga, ville « verte » où, comme dans les régions forestières, l'abondance d'arbres oblige à une vigilance constante.

La presse genevoise de 1949 publiait un article toujours d'actualité : « Les 18 majestueux marronniers plus que centenaires qui jalonnaient la campagne de Geer à Malagnou achèvent de tomber sous les coups de bûcherons. [...] La société actuellement propriétaire de ce domaine a décidé la construction [...] d'un imposant groupe de quatre immeubles locatifs [...]. Une question vient immédiatement à l'esprit : que n'a-t-on implanté l'immense bâtisse différemment ? » (Garance, 1997)

Un déficit de plantations

Un autre élément important marque l'histoire des alignements d'arbres au XX^e siècle : la fin, ou presque, des plantations. Si de rares pays ou régions – le Luxembourg, certains Länder allemands, certaines provinces de Suède ou des Pays-Bas, par exemple – ont maintenu une tradition de plantation ou renoué très récemment avec elle, les effets peuvent être fortement limités ou freinés par des règles restrictives : interdiction des « regarnis » ou exclusion des plantations sur certains réseaux, comme dans le Land allemand du Brandebourg.

A l'aube du XXI^e siècle, la Direction des routes danoises reconnaît que, si les abbattages n'ont peut-être pas été systématiques, les plantations ne l'ont pas été non plus. Elle dresse le bilan : « En gros, tous les arbres de bord de route du pays, au fil de quelques petites décennies, ont disparu avec la modernisation du réseau routier » (Vejdirektoratet, 2004).

Les politiques de « route qui pardonne » n'ont pas que des conséquences en termes d'abattage. Elles expliquent aussi l'arrêt des plantations : en effet, planter

au-delà de la zone « de sécurité » impose des acquisitions foncières difficiles, coûteuses, et qui renchérissent encore l'entretien des dépendances. On y renonce donc tout naturellement.

Au Danemark, la distance de sécurité varie de 7 m à 9 m pour des voies à 90 km/h, et en Italie, les arbres doivent être plantés à une distance égale à leur hauteur maximale, donc 30 m pour un platane.



III. 19 et 20. Planter à une distance supérieure de la chaussée oblige à des acquisitions foncières difficiles. Exemples français et suédois.



III. 21 et 22. Dans le cas où la collectivité choisit d'assumer les coûts supplémentaires que représentent les acquisitions foncières, les distances de plantation excessives ne permettent pas de recréer une « cathédrale végétale », cet espace de qualité caractérisé par une proximité qui fait de la route et de ses alignements un ensemble indissociable.

Ce déficit de plantations est dramatique au regard du processus naturel de vieillissement des arbres restants. La situation est encore plus critique lorsque l'on sait que, en bord de route ou de rue, le vieillissement et le dépérissement des arbres sont accélérés, par suite de mauvais traitements. Or ceux-ci ne manquent pas.

Alors que la ville de Brive, en France, était décrite en 1824 comme possédant des avenues plantées d'arbres superbes (Orloff, 1824), en 2006, 40 % des 7 000 arbres d'alignement sont malades ou en fin de vie.

Les élagages entrepris en dépit du bon sens, par un personnel ne possédant pas les compétences nécessaires, sont particulièrement emblématiques de cet état de fait. « Tout le monde coupe, mais peu savent tailler », disait le jardinier de Louis XIV, Jean-Baptiste de La Quintinie. Le constat, hélas ! reste valable. Outre l'aspect affligeant, radicalement opposé à l'objectif constant d'esthétique qui a présidé à la plantation des alignements, ces tailles coûteuses et inadaptées sont une cause d'affaiblissement et ouvrent la porte à l'intrusion d'agents pathogènes.



III. 23 et 24. Des contresens techniques et une offense à l'esthétique. Ces exemples récents, de Lettonie et de France, ne sont qu'un très petit échantillon de pratiques à bannir.



III. 25 et 26. Ces exemples proviennent de Pologne et d'Italie. L'illustration 25 montre un autre lieu investi au XIX^e siècle par les allées d'arbres : les cimetières.

D. Depradt, ancien membre de l'Assemblée constituante française (1789-1791), juge : « Si rien n'est plus agréable et plus imposant à la fois qu'un arbre orné de tous ses rameaux, rien aussi n'est plus désagréable ou plus ridicule peut-être que des arbres dépouillés des leurs ; et c'est là cependant l'état dans lequel ils se montrent sur une partie des routes de la France » (Depradt, 1802).

Les travaux, réalisés dans le cadre de la gestion courante de la voirie – fauchage, dérasement, déneigement mécanique –, ou lors de chantiers plus importants – terrassements, fouilles pour les réseaux, etc. – sont à l'origine de multiples blessures du tronc et des racines, elles aussi préjudiciables. A cela s'ajoutent les chocs et mutilations occasionnés, dans certains cas, par la circulation des véhicules routiers ou des engins agricoles ainsi que par le vandalisme.

Le dépérissement est également accéléré par des substances chimiques, notamment le sel : sel de déneigement, sel utilisé pour stabiliser les voiries non enrobées, comme en Suède, ou encore saumures et détergents déversés par les marchés forains, comme en France.



III. 27. Exemple de dommage occasionné par des travaux de dérasement.



III. 28 et 29. Exemples de vandalisme en France et en Suède (aux Pays-Bas, c'est à l'empoisonnement qu'à recouru un concessionnaire automobile excédé par l'arbre devant sa devanture, tandis qu'au Luxembourg, près de 1 000 arbres ont été vandalisés depuis 1994).

D'autres agressions – asphyxie par compactage du sol autour de l'arbre ou modification de son équilibre hydrique –, plus sournoises car moins visibles, sont tout aussi dommageables. C'est le cas de l'abaissement de la nappe phréatique, du tarissement des fuites des réseaux enterrés, de l'arrêt de l'irrigation des terres agricoles voisines – comme dans le sud de la France –, des remblais, même temporaires, et a fortiori des changements de niveau de la chaussée.

Les jeunes plants, eux, souffrent surtout d'un manque de qualité et d'une perte de savoir-faire (fosses insuffisantes, fonds non décompactés, absence de suivi et surtout arrosage insuffisant) qui compromettent très fréquemment l'avenir des plantations.

Le constat de l'agronome J-B. Rozier, en 1789, qui dénonce certains mauvais soins pratiqués en pépinières, est, semble-t-il, encore d'actualité : les arbres sont « arrachés de terre avec des racines mutilées et longues de chaque côté de 8 à 9 pouces... On est étonné ensuite qu'une très grande quantité d'arbres ne reprenne pas » (Rozier, 1789).



Ill. 30 et 31. *Mauvaise qualité des plants, mauvaises conditions de plantation et absence de suivi ne permettent pas de créer des alignements de qualité.*

A tous ces facteurs, liés à la gestion des arbres et de leur environnement, s'ajoutent des facteurs externes supplémentaires qui fragilisent à leur tour le patrimoine : maladies, ravageurs, changement climatique...

Un patrimoine en péril

Pour illustrer les conséquences de ce qui précède, nous retiendrons trois cas concrets :

- entre 1995 et 2008, certains itinéraires suédois ont perdu la moitié de leurs arbres du fait de leur dépérissement ;

- en France, dans un département qui disposait pourtant d'un plan de rénovation de ses alignements datant de 1992, on constate, quinze ans après, que l'un de ses grands axes a perdu 10 % de ses arbres et que 50 % de ceux restants doivent être abattus pour des raisons phytosanitaires ;
- dans le canton de Genève, en Suisse, un seul double alignement de fruitiers a survécu aux années 1950. Il s'étire sur 400 mètres de part et d'autre de la route de Bardonnex.

Dans ces trois cas, les replantations ont été soit inexistantes, soit largement insuffisantes pour compenser les pertes. Devons-nous alors dire, comme au XIX^e siècle les ingénieurs des Ponts et Chaussées français, constatant qu'il se trouvait des « demi-lieues entières dégarnies » d'arbres : « bientôt on [n']en apercevra plus sur nos routes » (Rafféau, 1986) ?



III. 32. Reliquat d'un alignement d'alisiers de Suède sur une route côtière de Scanie (Suède).

2. Un patrimoine aux multiples facettes

2.1. Un patrimoine commun

Avenues et boulevards, allées des jardins ou des cimetières, routes de campagne bordées d'arbres... , il n'y a rien de très étonnant à ce que toutes ces formes de plantations se rencontrent en divers endroits d'Europe : celle-ci a toujours été un espace d'échanges culturels intenses, notamment au XVIII^e siècle, échanges auxquels se superposaient les influences résultant des conquêtes et alliances.

Si les alignements d'arbres ont existé bien au-delà de cette sphère européenne, leur essor occidental est étroitement lié au rayonnement de l'art des jardins français, comme en témoignent les termes « allée », mais aussi « avenue », utilisés dans de nombreux pays, y compris pour des alignements d'arbres de rase campagne. L'exportation par la France de son savoir-faire routier – elle fonde l'École des ponts

et chaussées en 1747 – et du goût de ses ingénieurs pour les plantations régulières a joué également un rôle important.



Ill. 33 et 34. Alignements en Roumanie et en Italie.

Circulation des idées et des personnes : André Mollet, issu d'une dynastie de jardiniers français, travaille en Angleterre, en Hollande et à la cour de la reine Christine, en Suède. Il y publie, en 1651, en français, en allemand et en suédois – il sera traduit en anglais ultérieurement –, Le Jardin de plaisir, un petit traité qui prescrit comme premier embellissement aux châteaux « une grande avenue à double ou triple rang, soit d'ormes femelles ou teilleux » perpendiculaire à la façade (Mollet, 1651). La France inspire également le roi Frédéric V du Danemark. S'étant rendu à Versailles en 1764, il fait venir trois ingénieurs français chargés de créer un réseau de routes modernes au Danemark. Ils y apporteront les « allé », comme sont désignées en danois ces routes bordées d'arbres. En Prusse, c'est en 1787 que sont aménagées les premières « chaussées » (terme utilisé en allemand), en s'inspirant des pratiques françaises. Une ordonnance de 1814 y impose la plantation d'arbres.

2.2. Un patrimoine identitaire

Les alignements d'arbres, par la cohérence qu'ils permettent, donnent une identité, un visage, à un territoire : le seigneur qui plantait son jardin et la campagne d'allées identifiait, aux yeux des voyageurs et de ses sujets, le domaine comme étant le sien.

Ainsi, pour les soldats anglais de la première guerre mondiale, la France s'identifiait aux alignements sans fin le long des routes qui les menaient vers le front. Aujourd'hui encore, dans un département fortement urbanisé, le Val-de-Marne, près de Paris, les plantations d'alignement et l'unité du traitement qu'elles permettent sont utilisées pour différencier les voies gérées par le conseil général de celles gérées par les communes.

Mais si les alignements d'arbres constituent un langage commun, chaque région, chaque pays, chaque « allée » a son propre accent, sa propre « couleur ». On est loin d'une forme morne et lassante d'ennui.

Les plantations peuvent différer par leur géométrie : plantation « carrée », comme il était de règle en France, ou en quinconce, affectionnée, pour des voies de faible largeur, en Allemagne du Nord, en Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas par exemple, et encore privilégiée aujourd'hui dans certains de ces pays ; symétrie des essences par rapport à l'axe de la voie (France) ou absence de symétrie ; variation dans le nombre de lignes plantées – une, deux, quatre...

De « très beaux quinconces de hêtres » sont signalés près de Bayeux en France en 1823 mais ils sont rares, peut-être parce que, comme l'indique du Breuil en 1860, dans son manuel d'arboriculture, on considèrerait que cette forme nécessitait trop de rigueur dans l'implantation si l'on voulait être sûr de conserver l'harmonie.



III. 35 et 36. Alors qu'aux Pays-Bas il est fréquent de trouver des voies bordées de deux files d'arbres de chaque côté, une seule file de platanes de part et d'autre borde cette route belge.



III. 37 et 38. *Double alignement de platanes dans le sud de la France et de marronniers au Mecklembourg.*

Mais le régionalisme est surtout perceptible dans le choix des essences, fonction de la géographie, du climat et du sol, ainsi que de la mode. Ce choix varie aussi généralement selon qu'il s'agit d'allées classiques, d'avenues, d'alignements de campagne, de rues de cités-jardins ou d'alignements privés.

Dans les jardins, on affectionnait les tilleuls et les charmes, qui supportaient mieux les tailles, pour les formes très architecturées des rideaux. Les marronniers étaient également très prisés, de même que certains conifères, ifs et épicéas par exemple, utilisés en alternance comme à Chantilly ou à Charlottenburg, et qui séduisaient par la rigueur de leurs formes et le fait qu'ils restaient verts toute l'année.

Au Luxembourg, les essences à planter en fonction des cantons étaient définies dans une circulaire de 1894. On réservait les arbres forestiers, considérés comme plus esthétiques que les fruitiers, aux grandes routes et au voisinage des villes.

En Autriche, pommiers, poiriers, cerisiers et cormiers étaient réservés au Most- und Weinviertel, sorbiers des oiseleurs et bouleaux au Waldviertel, noyers et robiniers à la plaine pannonique, chênes à la Haute-Autriche, érables sycomores et platanes aux abords des châteaux de Basse-Autriche, et tilleuls et marronniers aux plantations de prestige. Au Mecklembourg, traditionnellement, on plantait des marronniers à l'approche des domaines agricoles.

En 1766, le peuplier noir d'Italie est introduit en Allemagne, à Leipzig, depuis la France ; une première allée est plantée à Potsdam en 1770 et près de Karlsruhe. Le platane, lui, est introduit en 1797 à Potsdam.



III. 39 et 40. Double alignement d'alisiers de Suède, à la mode au début du XX^e siècle, dans le sud du pays et peupliers noirs d'Italie au Luxembourg.

Les moyens des commanditaires et la disponibilité des arbres expliquent également les différences entre certains types de plantations. Cela est encore très perceptible aujourd'hui en Suède, où les alignements des routes de campagne étaient traditionnellement à la charge des paysans : ceux-ci mêlaient généralement des arbres d'essences différentes cherchés dans la forêt proche, alors que, dès le XVII^e siècle, les riches seigneurs pouvaient importer des tilleuls de Hollande ou d'Allemagne pour former des alignements homogènes, plus conformes aux canons de la beauté classique.

En Scanie (Suède), 39 % seulement des allées sont monospécifiques. Les alignements peuvent comporter jusqu'à neuf essences d'arbres différentes. Ailleurs, le problème de la qualité des plants pris dans la forêt fut traité différemment : on créa des pépinières dans les années 1720 en France ; au Brandebourg, une ordonnance de 1814 prévoyait l'implantation d'une pépinière tous les 15 km le long des nouvelles chaussées.



III. 41. Au fond, à gauche, une allée bien régulière de tilleuls mène à un domaine ; à droite, la jeune plantation, beaucoup moins homogène, borde une route publique suédoise.
III. 42. Tilleuls, ormes, marronniers, chênes, frênes et érables planes composent ce double alignement dans le sud-ouest de la Suède.

Les usages locaux déterminent traditionnellement aussi le choix des essences : en Bourgogne, région de vignobles, les routes du XVIII^e siècle sont bordées d'ormes et d'alisiers pour les pressoirs ; ailleurs, la sériciculture impose la plantation de mûriers ; quant au peuplier, il se développe beaucoup au XIX^e siècle à cause de sa croissance rapide, appréciée pour les usages domestiques et industriels.

Les fruitiers ont leur histoire propre. On les plante déjà au XVIII^e siècle, mais leur extension intervient surtout à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, sous l'influence des sociétés d'agriculture, qui les voient d'un bon œil : ils assurent un revenu régulier, contrairement aux arbres forestiers, et leur plus faible développement est considéré comme moins gênant. Mais les variations selon les pays sont, là aussi, nombreuses.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche encourage la plantation d'allées de fruitiers afin d'augmenter les rentrées fiscales, le cidre servi publiquement étant taxé. Dans l'est de la France, au XIX^e siècle, le conseil général de la Haute-Marne demande que l'on arrache toutes les essences autres que les fruitiers et que l'on plante des pommiers à cidre. Alors qu'ils représentaient 50 % des plantations en 1920, ils ont pratiquement disparu aujourd'hui, contrairement à l'allée de pommiers d'Asknäs, en Suède, qui fut plantée en 1887 et qui existait encore en 1997.



- III. 43. Les plantations fruitières prennent une extension considérable au Luxembourg vers 1870-1880. Un des objectifs y est la lutte contre l'alcoolisme, avec la production de cidre.
III. 44. Alignements de mirabelliers, fruitiers emblématiques de la Lorraine (France).

2.3. Une architecture du paysage dans le paysage

Les alignements d'arbres sont des éléments marquants du paysage. Contrairement aux approches modernes qui visent à fondre les infrastructures dans celui-ci, les alignements d'arbres les affirment avec élégance. Ils leur donnent, à l'intérieur comme à l'extérieur, une dimension supplémentaire, ce volume qui manque au ruban qui serpente.

Les alignements d'arbres structurent ainsi l'espace. C'est vrai dans la campagne, mais c'est particulièrement perceptible en ville, où les volumes créés seront différents selon la forme des arbres retenus mais aussi, par exemple, selon leur disposition, au milieu de la voie ou sur les côtés.



III. 45, 46 et 47. Une présence marquée dans les paysages français et suédois.



III. 48. Un aménagement dans l'esprit du programme « sécurité durable » aux Pays-Bas : chaque cheminement piéton est séparé des voitures par les arbres. **III. 49.** Un double alignement sur un terre-plein à Barcelone.

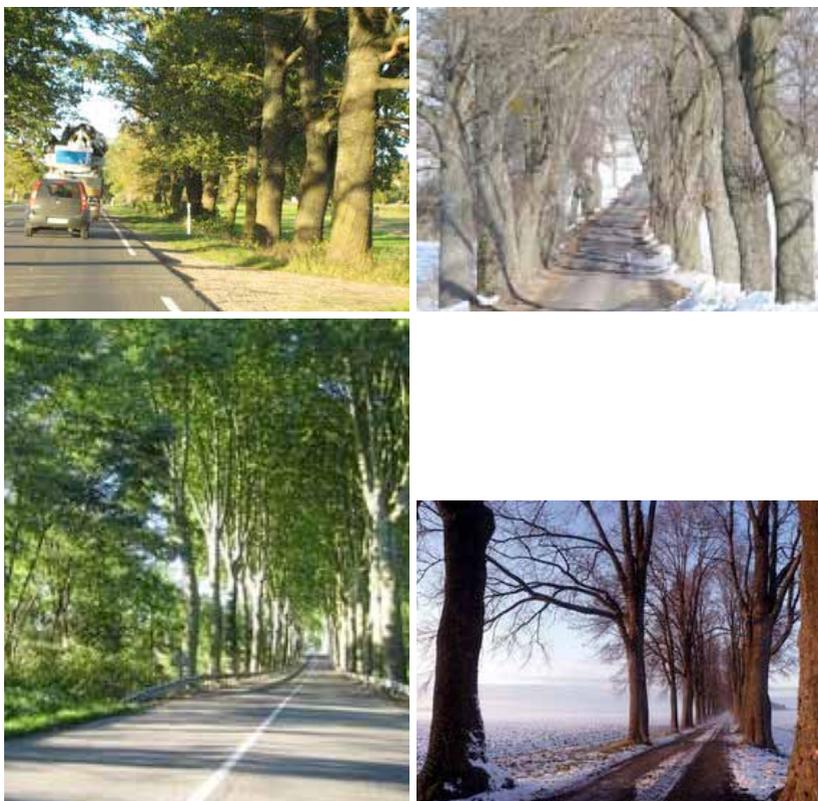
La voie et les alignements d'arbres qui l'accompagnent constituent, de fait, une architecture, avec un début et une fin, une hauteur, une largeur, un rythme, des proportions, une disposition en quinconce ou carrée... Une architecture vivante, qui présente sur l'architecture traditionnelle l'avantage de se bonifier avec le temps. D'ailleurs, la voûte formée par les houppiers qui se rejoignent au-dessus de la route appelle naturellement le terme de « tunnel de verdure » ou, dès 1794, de « cathédrale végétale ». Cette désignation est d'autant plus justifiée que la succession des troncs évoque naturellement la colonnade, et que, dans les allées doubles, les proportions recommandées par les classiques sont celles des nefs avec leurs bas-côtés. Au volume, caractéristique de l'architecture, s'ajoute également l'ambiance lumineuse, toute particulière et changeante au gré des heures et des saisons.



III. 50. *Majesté d'un très ancien alignement de platanes au Luxembourg.* **III. 51.** *Mythique « allée » d'Övedskloster, en Suède. En 1776, le comte Hans Ramel importa 4 000 tilleuls pour planter les routes de son domaine.*



III. 52 et 53. *Tunnel ou cathédrale ? Alignements belges et polonais (Warmie-Mazurie).*



III. 54, 55, 56 et 57. *Jeux de lumière en Lettonie, en Pologne, en France et en Suède.*

Les alignements de bord de route modèlent également le paysage, lui donnant tantôt un rythme, tantôt une unité. Pour qui parcourt une route bordée d'arbres, le paysage apparaît sous forme d'une succession dynamique de tableaux encadrés entre les troncs, de « fenêtres » (autre terme d'architecture). Ni totalement clos, comme par des haies continues, ni lâchement ouvert à perdre le regard, l'espace ainsi cadré est mis en valeur.



III. 58 et 59. *Le paysage se découvre par séquences successives ou au débouché de l'alignement (France et Belgique).*



III. 60 et 61. *Le paysage s'unifie derrière l'alignement. Les constructions disparates se fondent derrière l'écran régulier des troncs ou bien ceux-ci se détachent sur l'arrière-plan plus sombre de la forêt, créant une ambiance douce particulière.*

Les alignements constituent également un code de lecture. Lors de la première guerre mondiale, les routes bordées d'arbres seront par exemple un élément clé dans l'iconographie des champs de bataille. Dans un registre moins tragique, les arbres, selon leur disposition et leur traitement, servent à marquer un caractère urbain ou l'approche des agglomérations : la signalétique végétale l'emporte en efficacité et en agrément sur les autres formes de signalisation.

En 1916, l'écrivain britannique R. Farrer décrit l'approche du champ de bataille dans la Somme, au nord de Paris : « Le long des routes feutrées, amples avenues empanachées, on avance d'un pas lourd. Puis la route se raidit, les rangs d'arbres peu à peu se dépouillent, jusqu'à n'être plus, soudain, que squelettes décharnés, édentés, déchiquetés par les obus » (Gough, 1998).



III. 62. *Un double alignement, enchâssé dans une haie basse taillée, signale l'entrée d'une agglomération luxembourgeoise.* **III. 63.** *Le long de la Seine, près de Paris, une séquence de tilleuls taillés en rideau se substitue à l'alignement de platanes en port libre. Cette signalisation des intersections, esthétique, constitue également un cordon sanitaire en cas d'attaque du chancre coloré.*

2.4. Un paysage culturel

A la grande histoire commune des alignements d'arbres s'ajoute la « petite » histoire : pour chacun d'eux, une histoire propre, une mémoire, encore enrichie par les nombreux mythes attachés aux arbres, quels qu'ils soient.

Cette notion de porteurs de mémoire est évidente lorsque l'on considère par exemple les alignements qui subsistent alors que le château auquel ils menaient a disparu ; comme en Lettonie, on peut parler alors d'« allée-mémorial ». Elle apparaît également dans la proposition de l'écrivain anglais A. D. Gillespie, qui fut officier lors de la première guerre mondiale : il suggéra la plantation d'une avenue reliant les Vosges à la mer, monument commémoratif de la terrible Grande Guerre. Sa proposition, qui eut beaucoup de succès dans la presse, resta sans suite.



III. 64. *Les hêtres du château de Bertangles (France) portent des inscriptions floues, trace du passage des soldats allemands en 1941.* **III. 65.** *L'allée de tilleuls de Villers-aux-Erables (France) est le seul témoin d'un premier château, de 1680, qui fut reconstruit par la suite, puis entièrement détruit pendant la première guerre mondiale.*

Les artistes, bien sûr, n'ont pas été insensibles à l'émotion qu'éveillent les alignements d'arbres, indissociable de leur beauté, qu'il s'agisse d'écrivains – Theodor Fontane, Hjalmar Söderberg ou August Strindberg, avec son poème *Esplanadsystemet*, publié en 1883 –, de peintres – Pissarro, Sisley, Van Gogh, Klimt, Munch ou Esther Almqvist – ou de sculpteurs – Christo, qui emballa une allée en Suisse en 1998.

2.5. Un paysage du quotidien

Si les alignements d'arbres de bord de route ont bien perdu une raison d'être, c'est celle de la production de bois, l'Europe ne connaissant plus de pénurie en la matière. Mais ils contribuent plus que jamais au bien-être des citoyens, par la beauté et l'apaisement qu'ils procurent, bien sûr, mais aussi par certaines fonctions très pratiques, déjà prisées par le passé.

Avec les changements climatiques et la raréfaction des énergies fossiles, leurs rôles de brise-vent et de brise-soleil ne peuvent que susciter un intérêt accru. L'évapotranspiration les transforme en véritables climatiseurs, limitant les températures extrêmes, tandis que, par un effet Venturi entre la couronne et le sol, ils évitent la formation de congères en hiver. Les plantations routières contribuent par ailleurs à la diminution des pics de ruissellement, un enjeu important, qui peut aussi se traduire par une limitation des phénomènes d'érosion et des risques de glissements de terrain.



III. 66. *L'effet rafraîchissant des arbres est estimé entre 4 °C et 10 °C en période de canicule tandis que certaines études font état d'un gain d'énergie de 10 % dans l'habitat environnant.*

La protection contre les poussières et le rôle de dépolluant et de producteur d'oxygène, avancés pour justifier les politiques de plantations urbaines du XIX^e siècle, sont plus que jamais d'actualité, lorsque l'on sait le tribut important payé en décès prématurés liés à la pollution automobile en Europe.

Des études ont montré l'action des arbres sur la précipitation des poussières (selon les auteurs, entre 20 % et 70 %), la réduction des concentrations en NOx, en CO₂, en ozone et en PCB, et le dégagement d'oxygène. L'ombre sur les réservoirs des véhicules évite par ailleurs l'évaporation des composés organiques volatils. Ces effets sont à mettre en regard du nombre de décès prématurés dus aux poussières – une pollution au caractère parfaitement transfrontalier – qui est estimé, par exemple dans le cadre du programme européen CAFE, à 65 000 en Allemagne.

2.6. Une colonne vertébrale pour la biodiversité

En ville, où le minéral l'emporte généralement sur le végétal, il va de soi que les alignements d'arbres constituent un élément important pour la faune et la flore. Mais hors de la ville aussi, leur rôle est irremplaçable. Les conditions d'éclaircissement, subtil mélange d'ombre et de clarté, différentes de celles d'une forêt, en font des espaces de vie privilégiés, y compris dans les régions boisées. Restant au bord des routes au-delà de leur maturité forestière pour pouvoir jouer pleinement leur rôle paysager, ces arbres atteignent des âges qui les rendent irremplaçables. Ils abritent ainsi de nombreux insectes et constituent des terrains de chasse privilégiés pour les chauves-souris et les oiseaux, et des corridors écologiques indispensables dans les paysages ouverts. Comparés aux haies qui bordent les routes, ils présentent par ailleurs l'avantage d'inciter oiseaux et chauves-souris à s'élever lorsque leur trajectoire croise la route, ce qui évite les collisions avec les véhicules.



III. 67. *Le long des chemins et des routes simplement stabilisés, comme il en existe par exemple en Suède ou en Lettonie, la poussière soulevée favorise la présence de certains lichens, par ailleurs menacés.*

En Allemagne, l'allée de chênes de près de quatre cent cinquante ans du domaine de Gustow (Schleswig-Holstein) abrite 41 espèces de coléoptères de la liste rouge tandis qu'une allée de tilleuls de près de trois cents ans, à Ascheberg, en abrite 34.

2.7. Un atout pour la sécurité routière

La suppression des arbres ou leur éloignement du bord de la chaussée, revendiqués par certains, souvent sous l'émotion d'un accident, ne constituent pas une mesure de sécurité routière adaptée. En fait, supprimer les alignements d'arbres au bord des routes ne supprime pas le risque, il le déplace simplement.

En France, le département de la Meuse, qui a abattu massivement les arbres au bord de ses routes et qui n'en possède plus qu'à peine 7 000, a un risque routier supérieur de 20 % à la Meurthe-et-Moselle, qui aligne pourtant dix fois plus d'arbres au bord de ses routes. En fait, depuis trente ans, en France, à mesure que l'on abattait les arbres, le nombre de victimes de chocs contre les obstacles fixes autres que les arbres a été multiplié par deux à trois.

Un compromis est quelquefois proposé, consistant à assortir les abattages de replantations effectuées au-delà de la zone dite « de sécurité ». Quelle que soit la distance, à 4 mètres, à 7 mètres ou à plus de 10 mètres, les faits montrent, hélas ! qu'une sortie de route est souvent mortelle, d'autant que les conséquences graves de cette sortie peuvent s'être déjà produites avant le choc (tonneau, malaise mortel...). L'idée de planter derrière le fossé ne change rien : sauf sur certains grands axes, minoritaires, les fossés ne respectent jamais les règles de l'art qui permettraient de les classer comme « accueillants ». Implanter des glissières de sécurité ne résout pas plus le problème : leur mise en œuvre est impossible compte tenu des distances où se trouvent généralement les arbres ; sans compter qu'elles condamnent ceux qui entourent les accès riverains. Par ailleurs, les glissières, inesthétiques et contraignantes en matière d'entretien, constituent à leur tour un obstacle latéral, qui fait chaque année son lot de victimes.



Ill. 68 et 69. Le fossé que l'on découvre après l'abattage de ce double alignement de platanes n'a rien d'« accueillant ». En France, les fossés représentent, avec les talus et les parois rocheuses, l'obstacle fixe sur lequel on enregistre le plus grand nombre de blessés graves et le deuxième plus grand nombre de tués.

Ceux qui revendiquent la suppression des arbres font en fait l'impasse sur le rôle positif des alignements en matière de sécurité routière. Il est vrai qu'il est toujours difficile de chiffrer un nombre d'accidents évités.

Les alignements d'arbres contribuent à la sécurité en signalant les virages, les carrefours, les entrées d'agglomérations, plus efficacement que ne le font les panneaux. Ils améliorent la lisibilité de la route, indispensable pour anticiper et adapter sa conduite à l'environnement, par temps normal et plus encore par temps de neige ou de brouillard ainsi que la nuit.



III. 70 et 71. *L'intersection et la courbe de la route sont perceptibles de loin.*



III. 72. *Dans le brouillard, sans marquage au sol, l'aide des arbres est précieuse.*

III. 73. *L'Administration des routes norvégienne illustre un des rôles importants des « allées » dans un pays aux hivers enneigés.*

Le défilement des arbres permet de prendre conscience de la vitesse sans regarder le compteur. En canalisant les visions latérales, ils incitent aussi à la prudence, alors qu'une route trop dégagée fait baisser la vigilance et incite à la vitesse. On notera

enfin que des études ont montré un lien entre la beauté d'une route et l'accroissement de la sécurité routière.

Un audit français des politiques locales de sécurité routière relève qu'une portion d'une route nationale à fort trafic, bordée d'un alignement particulièrement dense, est moins accidentogène que d'autres tronçons, car l'effet de tunnel incite à ralentir.

2.8. Aménités, développement local et valeur patrimoniale

L'ensemble de la filière économique de l'arbre – pépiniéristes, élagueurs-grimpeurs, spécialistes en arboriculture ornementale, notamment – a tout à gagner aux politiques de plantations d'alignement, bénéfiques par ailleurs aux emplois faiblement qualifiés : le ramassage des feuilles mortes, des fruits, l'arrosage, etc. constituent des emplois non délocalisables, accessibles à tous. Ainsi, au Luxembourg, l'insertion des chômeurs est intégrée à la gestion des plantations routières.

Le tourisme aussi y est gagnant. Aux antipodes des routes formatées selon la « Vision zéro », où l'automobiliste n'est intéressé par rien d'autre qu'arriver à destination, éventuellement dans un délai donné, et où l'émotion n'a pas sa place, les routes bordées d'arbres invitent au voyage, à la découverte du pays qu'elles traversent : elles accroissent de ce fait l'attrait du territoire.



III. 74 et 75. Deux philosophies du déplacement, l'une mécaniste, l'autre hédoniste.

Motorrad online, revue allemande spécialisée destinée aux motards, invite ses lecteurs à profiter des routes luxembourgeoises bordées d'arbres, car « de superbes "allées" comme celles-ci, il n'en reste plus que rarement de l'autre côté de la frontière » (Motorrad online, 2007). C'est aussi grâce à l'image que leur confèrent les alignements que les touristes choisissent pour destination la Mazurie, dénommée « poumon vert de la Pologne », ou le Brandebourg et le Mecklembourg en Allemagne.

C'est sur ce constat que l'automobile-club allemand ADAC, le Deutscher Tourismusverband (Comité allemand du tourisme) et divers autres partenaires ont engagé un projet touristique fédérateur autour d'un itinéraire de 2 900 kilomètres qui emprunte des routes bordées d'arbres entre l'île de Rügen, dans le nord du pays, et le lac de Constance, dans le sud : la Deutsche Alleenstraße. Chaque année, ce sont environ 20 000 vacanciers en quête de projets qui téléchargent les descriptifs de l'itinéraire. Un succès qui a poussé la Rhénanie-du-Nord-Westphalie à souhaiter s'y raccorder, chose faite depuis 2008.

Les résidents permanents ne sont pas en reste : les arbres ont toujours un effet positif sur la valeur de l'immobilier ; selon des études américaines, l'augmentation de la valeur d'un bien atteindrait 5 % à 20 %.

Les arbres, quels qu'ils soient, ont un effet positif sur la consommation des ménages : des études ont mis en évidence une augmentation de 30 % de l'occupation des gîtes ruraux dans un paysage de bocage par rapport à un paysage ouvert et un accroissement de 11 % des dépenses des ménages dans un centre commercial arboré.



III. 76. Alignements de platanes à Milan. **III. 77.** La Deutsche Alleenstraße dans sa traversée du Brandebourg.

On le voit, le rôle économique des alignements, qui ne doit plus rien à la fourniture de bois, est loin d'être négligeable. Les aménités – fonctions paysagères et

de bien-être – se traduisent par une valeur patrimoniale, chiffrable, qui augmente avec les années, contrairement aux autres équipements de la route qui, eux, se déprécient. Il existe différents barèmes qui tiennent compte de l'espèce de l'arbre, de son état sanitaire, de sa circonférence, de son apport esthétique. En rapprochant différentes estimations qui ont été reconnues par les assureurs, on peut retenir un ordre de grandeur de 1 million d'euros au kilomètre (double alignement adulte complet, de bonne venue, constitué d'arbres espacés en moyenne de 12 mètres). Cette valeur, considérable, doit figurer dans les comptabilités publiques, au même titre que la valeur des immeubles. Elle rend visible aux yeux de tous, citoyens et décideurs, la richesse du patrimoine et permet, le cas échéant, des arbitrages budgétaires à bon escient. On notera toutefois que cette valeur est encore sous-estimée, puisqu'il faudrait y ajouter la contribution à la lutte contre la pollution et à la biodiversité, non chiffrée.

3. Que faire ?

Nés de l'art des peintres – avec la perspective –, œuvre de l'art des grands jardiniers et des grands ingénieurs des siècles passés, accompagnant celui des grands architectes, les alignements d'arbres sont héritiers d'une culture aux multiples facettes. Peut-on imaginer laisser disparaître tant ces arbres que le génie qui a présidé à leur alignement ?

La Direction des routes danoise rappelle, en 2005, que « les plantations routières constituent [...] une part importante de notre culture et de notre environnement et valent particulièrement d'être conservées comme éléments culturels et du paysage », avis partagé par la Direction des routes suédoises.



III. 78 et 79. Routes de campagne ou petits chemins, tous méritent de conserver leur ornement (Pays-Bas et Pologne).

3.1. Consolider une large adhésion

Il arrive fréquemment que certains justifient l'abattage des arbres par une prétendue demande de la population. Qu'en est-il exactement ?

Les accidents de la route suscitent à juste titre douleur et révolte. A l'épreuve du deuil, chacun apporte une réponse personnelle, et celle-ci mérite respect. Certaines familles et certains proches demanderont l'abattage des arbres après un accident, d'autres, conscients que l'arbre n'est pas en cause, n'en feront rien.

En fait, il existe un fort attachement de la population aux arbres des bords de route, bâti à la fois sur l'émotion suscitée par la beauté et sur la familiarité, liée à la longévité de l'arbre. Il suffit de voir la mobilisation que suscitent les projets d'abattage, dès lors qu'ils sont connus. Cette mobilisation fut telle, par exemple, que l'ADAC, troisième automobile-club mondial, encouragé par ses adhérents, s'engagea en 1992, dans l'opération *Rettet die Alleen* (Sauvez les alignements), avec mise à disposition d'un numéro vert pour signaler des alignements menacés d'abattage.

Le journal De Telegraaf rapportait en 2008 qu'un Croate de 83 ans s'était suicidé après qu'un arbre centenaire avait été abattu au nord de Zagreb pour l'élargissement d'une route.

Les conclusions du jury citoyen organisé en 2006 par le conseil général de Meurthe-et-Moselle, gestionnaire des routes de ce département de l'est de la France, sont emblématiques. Les jurés, tirés au sort, devaient se prononcer sur la pertinence du maintien des arbres de bord de route au regard des accidents de la circulation. Après avoir auditionné divers experts (aménagement du territoire, sécurité routière, etc.), ils se prononcèrent sans hésitation pour le maintien des arbres au bord des routes et l'extension du patrimoine. Une enquête de l'Automobile-Club lorrain réalisée peu de temps auparavant auprès de ses adhérents allait dans le même sens.

84 % des 1 650 automobilistes allemands interrogés en 2003 sont d'accord pour le maintien des arbres au bord des routes. En 2007, la véhémence des protestations des habitants et des acteurs du tourisme locaux a obligé à suspendre l'abattage de 1 000 arbres et à engager l'élaboration d'un plan de gestion sur l'île de Rügen, à l'extrême nord-est de l'Allemagne.

Repenser la sécurité routière

La préférence donnée par l'opinion publique au patrimoine des arbres néonère pas d'assortir toute politique d'alignements d'actions pour la sécurité routière. A condition de ne pas se tromper de cible. Il n'est pas superflu, en effet, de répéter, comme le rappelait la secrétaire d'Etat parlementaire allemande en charge de l'environnement,

Gila Altmann, dans un discours en 2002, que « *les arbres ne sont pas la cause des accidents de la route. Les arbres sont prévisibles, ils restent en place ; les voitures peuvent les éviter, à condition que la conduite soit adaptée* » (Altmann, 2002). Quel que soit le pays, le Code de la route stipule d'ailleurs que le conducteur doit maîtriser son véhicule et adapter sa conduite aux circonstances. Cet impératif de maîtrise du véhicule est d'autant plus évident qu'une politique de la « route qui pardonne » oublie que l'erreur au volant peut se solder par la mort d'autres usagers de la route.

Pour l'Académie des sciences morales et politiques française, « il serait [...] absurde de couper les arbres, comme il a été proposé par certains, pour réduire l'insécurité routière. [...] Incriminer les arbres n'en demeure pas moins typique d'une certaine perception de la route en France, où ce sont plus souvent des éléments extérieurs que les comportements des conducteurs qui sont jugés responsables des méfaits » (Académie des sciences morales et politiques, 2003).



III. 80 et 81. *Deux visions et deux esthétiques différentes : en France, on annonce qu'il faut se méfier des arbres. En Allemagne, en même temps que l'on invite le conducteur à opter pour la sécurité et à abaisser sa vitesse, on montre la beauté d'une allée préservée.*

Conserver les arbres au bord des routes oblige à repenser les programmes de sécurité routière de manière à parvenir effectivement à la prudence et à la responsabilité de chacun. Passer en fait de la « route qui pardonne » – et qui déresponsabilise – à la « conduite apaisée ».

Dans un audit des politiques locales de sécurité routière, les instances françaises reconnaissent la nécessité d'une approche nouvelle : « les politiques passées d'abattage systématique des alignements, aujourd'hui parfois encore pratiquées par certains départements, doivent laisser la place à de véritables politiques de sécurité sur l'environnement de la route, intégrant le concept nouveau de route apaisée ainsi que le respect du patrimoine naturel » (Inspection générale de l'administration, Conseil général des Ponts et Chaussées, Inspection de la gendarmerie nationale, Inspection de la police nationale, 2007).

Des mesures s'imposent : réduction de la vitesse sur les sections plantées, assortie de campagnes de sensibilisation et de contrôles ; interdiction de dépasser ; intégration de la conduite sur les routes bordées d'arbres dans la formation au permis de conduire ; ainsi que toutes les actions conduisant à diminuer l'exposition au risque (éviter la présence de jeunes conducteurs sur les routes au sortir des discothèques par une offre de transport, etc.).

Ces mesures ont permis au Mecklembourg, par exemple, de diviser par près de quatre le nombre de tués dans des accidents avec choc contre arbre entre 1991 et 2007, en même temps qu'il améliorait la sécurité routière sur tous les autres fronts – mieux que certains Länder plus pauvres en alignements. Ces mesures vont en outre dans le sens d'un développement durable, avec une réduction significative des consommations de carburant et des émissions associées.

Communiquer

Communiquer sur l'importance du maintien et de l'accroissement du patrimoine des arbres de bord de route, mais aussi sur la compatibilité entre la sécurité routière et la préservation de ce patrimoine s'impose d'autant plus que ce n'est pas dans l'émotion qui suit un drame que l'on peut expliquer les motifs qui conduisent à choisir de préserver le patrimoine des arbres.

Une directive du ministère fédéral allemand des Transports énonce ainsi l'objectif du ministre : « protéger ces alignements et assurer dans la mesure du possible la pérennité de ce patrimoine culturel » (Bundesminister für Verkehr, 1992). En 2003, le ministre de l'Environnement du Brandebourg, Wolfgang Birthler, confirme que « les résultats obtenus jusqu'à présent au Brandebourg ont démontré que l'on pouvait accroître la sécurité routière sur les routes bordées d'arbres tout en maintenant ce patrimoine » (Birthler, 2003). Constat repris par la députée au Bundestag Cornelia Behm, en 2004 : « La sécurité routière nous tient fondamentalement à cœur. Elle peut également être assurée sur les routes bordées d'arbres si tous les usagers de la route se comportent de manière responsable. L'utiliser comme argument contre les alignements d'arbres serait un signe de manque d'imagination et d'impuissance » (Behm, 2004).

Pour être efficace, toute communication se doit d'être cohérente. Or, il n'est pas rare de lire dans un même texte que les alignements « sont un élément marquant et précieux du paysage » mais qu'il faut « abattre et replanter » (Vestjællands Amt, 1999) ; ou bien que les accidents avec collision contre obstacles fixes ou arbres sont « typiquement causés par la vitesse excessive » et que, « en pratique, réduire la largeur de la chaussée permet d'abaisser les vitesses et par conséquent la gravité des accidents », mais tout aussitôt : « dans la pratique toutefois, modifier la disposition des arbres le long des routes semble la seule solution raisonnable en dépit de quelques protestations des écologistes » (Tracz, 2006).

De fait, on constate que l'arbre de bord de route concentre, dans les administrations, de nombreuses représentations négatives. Il est très souvent utilisé pour illustrer ou pour symboliser les accidents de la route en général, ou du moins les accidents à véhicule seul ; pourtant, le nombre de victimes d'accidents avec heurt d'un arbre n'est jamais majoritaire. Ces présentations et représentations, qui font l'impasse sur la valeur historique, culturelle, paysagère, environnementale, économique des alignements et sur leur rôle positif en matière de sécurité routière, donnent une image erronée, incompatible avec une politique de maintien et de mise en valeur du patrimoine, et avec une politique de responsabilisation des conducteurs. Il est urgent de les corriger.

Le symbole utilisé en Belgique pour représenter les accidents à véhicule seul dans les statistiques est l'arbre (Observatoire pour la sécurité routière, 2008). Au Luxembourg, la Charte nationale de la sécurité routière signée en 2007 par plusieurs ministres est illustrée par un arbre de deuil. Au Danemark, la seule photo d'accident du guide relatif aux obstacles latéraux est une voiture contre un arbre ; sur les huit images d'obstacles du document, cinq représentent des... arbres alors qu'il y a plus de tués contre les autres obstacles latéraux au Danemark que contre des arbres. En Suède, la page de garde du rapport concernant la sécurité routière 2004 en Scanie montre un alignement d'arbres après un accident, alors que les personnes décédées après un choc contre un arbre sont neuf fois moins nombreuses que les personnes décédées dans d'autres accidents de la route (parallèlement, les accidents mortels liés à l'alcool sont en constante progression depuis 1997 et représentent un tiers des accidents mortels).

3.2. Une urgence absolue : ne pas abattre

Ne pas abattre et maintenir les arbres en se plaçant hors de toute logique forestière de production semble la première des urgences : les forêts couvrent aujourd'hui largement les besoins en bois. La fonction de biotope spécifique nécessite par ailleurs le maintien d'arbres de tous les âges, en particulier de vieux arbres. Ceux-ci peuvent être régénérés par des soins appropriés (tailles de restructuration). Ils doivent être maintenus dans l'alignement tant que l'esthétique de l'ensemble n'est pas affectée, en écartant tout risque de chute sur la chaussée.



Ill. 82 et 83. En Suède, où les arbres d'alignement sont protégés au titre de biotopes, on les maintient en place en veillant à leur stabilité, ou bien ils sont coupés et fichés verticalement à côté d'arbres plus jeunes ou dans un délaissé proche, comme ici.

L'esthétique, principe absolu

De tous temps, l'esthétique a présidé à la destinée des alignements au bord des voies, dans les jardins comme en ville ou à la campagne. Une raison fondamentale pour la sobriété dans les abattages est que cette beauté, qui peut se détruire en quelques coups de tronçonneuse et quelques heures de travail, met des dizaines d'années avant d'exister et beaucoup plus encore pour atteindre son apogée.

En 1909, M. Delbeke, ministre belge des Travaux publics, déclarait : « J'ajoute qu'avant tout je protège les arbres pour leur beauté. [...] Est-ce que je suis marchand de planches ? Non ! Je suis l'intendant des routes de l'Etat et, comme tel, je dois demander que les routes de l'Etat gardent leurs ornements. Comment ! Voici un arbre qui a échappé à tous les périls dans sa jeunesse exposée à tous les dangers de nos charrois, à la malveillance et à la brutalité des passants ; et, lorsqu'il s'épanouit dans toute sa majesté, je devrais le tuer ! [...] Non ! Ce n'est pas ainsi que je comprends mon rôle de protecteur et de régisseur de nos routes » (Poncelet, 2006).



Ill. 84. Une brochure de l'Administration des routes norvégienne le rappelle : il faut cent ans pour faire un arbre quand cinq minutes suffisent pour l'abattre.

Des alternatives pour des besoins en évolution

Les infrastructures routières évoluent, les villes se transforment : accroissement du trafic, progression des modes de déplacement doux tel le vélo, transports en site propre, il n'y a pas de contradiction avec le maintien des alignements d'arbres en ville ou à la campagne. La première question à se poser, comme le rappelait déjà un décret prussien de 1841, est en fait celle de la nécessité d'aménagements nouveaux : seul un petit nombre d'axes supportent en général un trafic important ; est-il alors nécessaire d'engager des dépenses coûteuses pour élargir ou rectifier des voies de desserte locale ? Ne vaut-il pas mieux éduquer à un partage de la route, qui assurera la sécurité de tous les usagers, où qu'ils soient ?



III. 85. De nombreuses routes de campagne supportent un trafic modéré. Leurs caractéristiques, comme ici en Suède, sont suffisantes. **III. 86.** Cette photo, extraite du guide néerlandais *Plattelandswegen mooi en veilig (Routes de rase campagne, belles et sûres)* (CROW, 2008) montre que le maintien des arbres et des anciens pavés est compatible avec un Etat moderne, prônant la « sécurité durable ». L'utilisation de pavés de couleurs différentes donne l'illusion d'une voie de circulation unique, obligeant les usagers à la vigilance et à la prudence.

Sur l'île de Rügen (Allemagne), les autorités ont renoncé en 2008 à mettre les chaussées aux normes des profils transversaux types afin de préserver les alignements et, par là, les ressources touristiques de l'île.

Lorsque le trafic et la fonction de la voie l'imposent, une solution peut consister à créer une nouvelle voie parallèle, pour y faire passer la totalité ou une partie du trafic (un sens de circulation ou un type de trafic).



III. 87. Cette ancienne chaussée du Mecklembourg, encore pavée et bordée d'arbres, sert à la desserte locale. Le trafic de transit a été reporté sur une route nouvelle, parallèle à l'ancienne (à gauche sur la photo). **III. 88.** Sur cette route nationale du nord de la France, les poids lourds, dans le sens de la montée, empruntent une voie parallèle, extérieure à l'alignement de grands hêtres.



III. 89 et 90. Des pistes, à l'abri des arbres, permettent aux cyclistes, voire aux engins agricoles, de longer la route.

Une autre solution – pour autant qu'elle n'ouvre pas la porte à des projets irréflectifs, où les arbres seraient considérés comme des objets déplaçables à l'envi – consiste dans la transplantation. Avec les moyens modernes, cette technique, qui réussit parfaitement pour certaines essences, est envisageable jusqu'à des diamètres de 40 à 50 centimètres, voire 1 mètre. Cette réussite est subordonnée à une préparation et un suivi (notamment arrosage) rigoureux. Son coût est très inférieur à la valeur patrimoniale des arbres qui, sans transplantation, se trouverait ramenée à zéro, les arbres étant abattus.

Il y a trente ans déjà, le Guide technique du ministère des Transports français demandait qu'il soit tenu « largement compte [...] des possibilités de transplantations permises par les moyens techniques actuels » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). Bien avant déjà, on recourait aux transplantations : vers 1855, elle était systématique à Paris. En 1937, quatre files de 302 platanes de l'avenue de la Grande-Armée y furent transplantées, dont 235 sur place. En Suède, à l'occasion de l'élargissement de la route entre Kyrkheddinge et Hemmeslöv, on décida en 1919 de déplacer les arbres qui la bordaient.



III. 91. Le Luxembourg, qui a transplanté 1 000 arbres au cours de ces dernières années, a un taux de réussite à long terme de 99 %. Un des exemples présentés dans la brochure *Straße und Umwelt in Luxemburg* montre un élargissement de chaussée avec déplacement d'une des rangées d'arbres.

3.3. Planter

Si le premier des impératifs est de protéger l'existant, la pérennité du patrimoine passe nécessairement par des plantations. Cette règle élémentaire, déjà énoncée par le passé, est encore plus importante en cas de vandalisme, comme le montrent les pays qui y sont confrontés.

En 1756, l'intendant d'Etigny, dans le sud de la France, donne ordre de « renouveler [les plantations] toutes les fois que les arbres viendront à périr, sous peine d'amendes » (Reverdy, 1997). En 1802, D. Depradt suggère d'assujettir tout abattage au remplacement par deux arbres, comme certains pays y obligeaient déjà.

Les « regarnis »

Il semble naturel de commencer par combler les trous dans les alignements, trous créés par des années d'abandon. Une réelle politique de « regarnis » est seule à même d'assurer la conservation des alignements. En effet, une disparition progressive des arbres les efface de la mémoire et nécessite un effort de replantation ultérieur plus important. Une politique de « regarnis » a par ailleurs l'avantage de recréer une continuité entre des arbres d'âges différents, nécessaire au regard de la biodiversité. Enfin, elle évite le traumatisme d'une nudité brutale.

Baudrillart, en 1823, exprime son désarroi : « Dans la route de Paris à Saint-Denis, il existait une superbe avenue en grands arbres, apparemment leur vétusté a fait prendre la résolution de les arracher et de les remplacer par une nouvelle plantation : cette nudité m'a frappé ; elle est d'autant plus affligeante, que dix ans ne suffiraient pas non seulement pour procurer un peu d'ombre aux voyageurs, mais encore pour former une apparence d'avenue » (Baudrillart, 1823).



Ill. 92, 93, 94 et 95. La pratique des « regarnis » est systématique en ville ou dans les parcs, où l'on est très attentif au maintien d'un cadre de qualité. L'absence d'homogénéité s'estompe avec le temps et est moins choquante qu'un alignement mité par des trous de plus en plus importants. Trois exemples de plantations en « regarnis » le long des routes : Nord-Brabant, Scanie et Brandebourg.

Des alignements de grande longueur

La restauration d'un patrimoine de qualité passe également par des plantations d'alignements bilatéraux complets, pour compenser au fur et à mesure les abattages lorsqu'ils sont nécessaires, mais aussi pour compenser les abattages passés qui ont laissé des itinéraires entiers dépouillés.

La circulaire interministérielle du Mecklembourg concernant les plantations d'alignements précise que « la protection des alignements inclut l'entretien et le développement, par exemple la plantation de nouveaux alignements » (Umweltministerium, Wirtschaftsministerium, 2002). En 2007 comme en 2005, Otto Ebnet, d'abord ministre de l'Economie du Land de Mecklembourg puis ministre des Transports, ne dit qu'une chose : « Nous voulons plus de routes bordées d'alignements d'arbres » (Ebnet, 2007).



III. 96. Un double alignement de merisiers d'une vingtaine d'années en France. **III. 97.** Bien que jeune, cette nouvelle plantation luxembourgeoise est déjà présente dans le paysage.



III. 98. Jeune plantation suédoise. **III. 99.** Cette plantation récente, sur près de 3 km, de charmes plantés serrés et proches de la chaussée forme déjà un accompagnement bien visible. Depuis 1990, le Land du Mecklembourg a ainsi bordé 1 750 km de routes.

Les bonnes distances

Les distances de plantation sont conditionnées par l'espace disponible : en ville, ce sont les façades et les réseaux qui limitent les possibilités d'implantation et le développement des couronnes ; en pleine campagne, la question de l'espace disponible est liée au fait que, à moins d'acquisitions coûteuses, le gestionnaire de la voie n'est généralement propriétaire que d'une étroite bande de terrain.

Les distances de plantation sont également liées à la recherche esthétique : recréer, à terme, un effet de voûte, total ou partiel, est impossible à obtenir avec des rangées d'arbres trop distantes l'une de l'autre, notamment lorsque l'on s'astreint à appliquer des distances dites « de sécurité » – qui n'en sont pas. Les distances entre arbres d'une même ligne, régulières, doivent être choisies de manière adéquate car, par nature, les alignements ne sont pas une succession d'arbres solitaires, mais une structure, dont l'arbre est un élément.

Le Guide technique français de 1979 reconnaissait à propos des alignements que « l'implantation sur accotement était la seule implantation qui leur conférerait leur véritable caractère » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). En 2005, la Direction des routes danoise admet que replanter plus loin « modifiera fortement le caractère de la route en même temps que cela sera coûteux, du fait de l'acquisition de terrains nécessaires » (Vejdirektoratet, 2005a).

Une circulaire du ministère de l'Environnement et du ministère des Transports du Land de Mecklembourg prévoit, pour les routes régionales (Landesstraßen), des distances de plantation par rapport au bord de chaussée qui varient de 1,5 m pour un trafic inférieur à 2 500 véhicules par jour à 3,5 m pour un trafic supérieur à 5 000 véhicules par jour. Initialement de 4,5 m, la limite supérieure a été réduite à 3,5 m justement à cause des difficultés foncières engendrées par une distance trop importante.



III. 100 et 101. Lorsque les champs ou d'autres contraintes limitent l'espace disponible, il n'y a qu'une chose à faire : planter près du bord, surtout lorsqu'il s'agit, comme sur la photo de gauche, de regarnis. De toute façon, l'obtention d'une voûte oblige à maintenir les lignes d'arbres relativement proches l'une de l'autre.



III. 102. Jeunes poiriers dont l'espacement diminue progressivement de 15 m à 10 m pour annoncer l'entrée dans un village.

Des essences adaptées

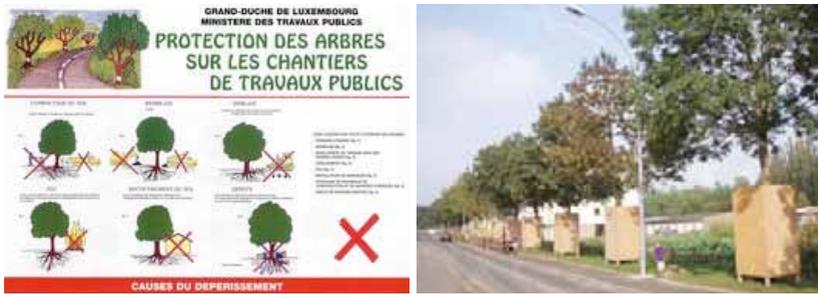
Le choix des essences doit se faire en tenant compte du milieu et de la biologie de l'arbre, de sa physionomie (port, texture, couleur), des incidences du changement climatique, de l'histoire et des particularités régionales. Il diffèrera selon que l'on est en milieu urbain, dans un village ou dans ses abords, dans un paysage agraire ou dans un espace clé pour la protection de la nature. Pour éviter le risque de voir un patrimoine monospécifique décimé par une maladie ou un ravageur, la sagesse recommande une certaine diversité, sans excès. On préférera les espèces et les productions locales, sans exclure les arbres fruitiers. Au Luxembourg par exemple, les alignements fruitiers anciens, qui alimentent les distilleries locales ou le marché aux noix, sont régulièrement complétés par de nouvelles plantations.

3.4. Respecter l'arbre, être vivant

Il ne suffit pas de planter pour avoir un alignement digne de ce nom. A toutes les étapes de la vie des arbres, le respect des règles de l'art, qu'il est indispensable de contractualiser, s'impose. Le maintien du patrimoine dans des conditions d'efficacité économique passe par là.

Les pépiniéristes sont les premiers acteurs de la réussite d'une plantation. La qualité des plants, sélectionnés à la pépinière et plombés, est essentielle. Certains gestionnaires disposent de leur propre pépinière. Lorsque ce n'est pas le cas, les contrats de culture permettent d'anticiper les besoins, l'arbre ayant généralement entre cinq et dix ans, voire vingt ans, lorsqu'il est mis en place. Cette anticipation, gage d'une certaine sérénité, contribue grandement à la qualité, mais suppose que les maîtres d'ouvrage s'engagent financièrement sur la durée. Les autres clés de la réussite d'une plantation sont les conditions de transport, les fosses de plantation, la qualité du substrat, le tuteurage, le paillage ou le désherbage à la binette, l'arrosage et enfin la taille de formation, pour une architecture équilibrée de l'arbre et une remontée progressive de la couronne.

Toutes les tailles mutilantes, ravalement, étêtage, doivent être proscrites au profit des seules opérations de taille douce, pratiquées par grimpage. Cette technique, exigée dans certains départements français, ainsi qu'en Wallonie pour les alignements remarquables, est la seule qui permette de pénétrer dans la couronne pour supprimer le bois mort mais aussi pour aérer le houppier afin de lui donner plus de transparence et une meilleure stabilité en cas de forts vents. Des formes de taille particulières peuvent être pratiquées si elles correspondent à des traditions historiques ou locales – tailles des saules têtards dans le sud-ouest de la Suède, par exemple.



III. 103 et 104. Au Luxembourg, des posters sont régulièrement fournis aux entreprises et distribués sur les chantiers. L'ingénieur forestier intervient comme conseiller pour l'organisation des travaux routiers.

Pour ne pas ruiner les efforts fournis en matière de plantation et d'entretien, il est indispensable de veiller à protéger l'arbre de toutes les agressions qui lui seraient sinon fatales. Le nettoyage des outils entre chaque arbre constitue une règle phytosanitaire de base afin de lutter contre la propagation des maladies. Les règles à respecter lors des travaux, qu'elles soient sous forme de normes et de guides techniques comme en Allemagne, ou sous forme de chartes, comme dans certaines villes ou régions françaises, doivent être contractualisées. Elles doivent être assorties de sanctions financières en cas de manquement, les sanctions étant rapportées à la valeur patrimoniale.

Le Guide technique du ministère des Transports français de 1979 prévoit que « lorsque les canalisations existantes gênent [...] [lors de] la mise en place de plantations nouvelles, avant recherche de toute autre solution, le permissionnaire ou concessionnaire sera invité à déplacer ses canalisations » (Direction des routes et de la circulation routière, 1979). Ce déplacement, de plein droit, s'effectue aux frais de l'occupant. Labattage n'est autorisé que si toute autre solution est impossible. Le demandeur doit alors replanter à ses frais.



III. 105. Ce double alignement datant de 1830 (Rathlousdals Allé, au Danemark) encadre une chaussée de 5,1 m de large, avec un trafic de 5 000 véhicules par jour. La protection dont il jouit depuis 1979 est assortie d'une interdiction de saler en hiver, comme c'est le cas aussi à Fribourg en Allemagne. Ailleurs au Danemark, on utilise des écrans de protection contre le sel.



III. 106. Des potelets, en France, évitent les chocs. Si les arbres avaient été plantés sur l'accotement, entre la chaussée et le fossé, les risques de choc auraient été minimisés en même temps que l'extension des racines en direction des terres cultivées aurait été limitée. **III. 107.** La protection contre les chocs et les tassements du sol est assurée par une bande laissée enherbée (jachère), ici en Suède.

3.5. Gérer

Qu'il s'agisse de surseoir aux abattages, de planter ou d'entretenir, on ne saurait imaginer une politique durable sans un plan de gestion, permettant d'anticiper et de planifier les actions. A défaut, s'agissant d'un patrimoine vivant, on se laissera surprendre par la sénescence des arbres et, dans l'urgence de devoir éviter la chute des branches ou de l'arbre, on abattra sans nécessairement avoir les moyens de replanter.

Pour orienter l'action, un inventaire quantitatif et qualitatif précis, intégrant des données géographiques et phytosanitaires mais aussi environnementales et culturelles, réalisé par un personnel à la compétence éprouvée, est nécessaire. Il doit être complété par un schéma directeur définissant les objectifs visés, les critères d'évaluation de ces objectifs ainsi que la programmation, assortie de son financement.

L'inventaire doit être tenu à jour en permanence et toutes les interventions doivent être consignées ; à défaut de cela, l'inventaire est vite périmé et la capitalisation des informations et des connaissances ainsi que la passation de relais entre les équipes de gestion tout au long de la vie de l'alignement sont impossibles.

4. La protection réglementaire, clé de la réussite

Suffit-il de savoir qu'il ne faut pas abattre et qu'il faut planter, gérer, communiquer et agir pour la sécurité routière pour garantir la pérennité du patrimoine ? L'avenir des alignements d'arbres peut-il dépendre du seul bon vouloir, de la culture et de l'engagement de gestionnaires ou d'élus dont les échéances du parcours professionnel ou les mandats sont sans commune mesure avec la durée de vie des alignements ? Cet avenir peut-il se jouer au gré de pressions diverses, lorsque l'on sait qu'un arbre ne se reconstruit pas, contrairement au patrimoine de pierre que l'on a pu ainsi quelquefois sauver de la disparition ?



III. 108. En France, les alignements d'arbres ne jouissent pas d'une protection générale. Le résultat est patent : deux départements, deux engagements différents. Après des abattages dans les années 1990, l'alignement, qui bordait l'ensemble de l'itinéraire, s'arrête désormais à la « frontière ».

Face à ces questions, un certain nombre de pays ont considéré que des outils réglementaires étaient nécessaires. La comparaison de ces outils et le rapprochement avec l'état du patrimoine des territoires concernés montrent l'effet positif et le caractère indispensable d'une protection bien pensée.

Pour atteindre l'objectif visé, cette protection doit ainsi concerner l'ensemble des alignements, simples ou doubles, complets ou partiels, publics ou privés, sans critères restrictifs de nombre d'arbres, de distance ou d'âge. Elle doit s'appuyer sur l'ensemble des caractéristiques qui font l'intérêt des alignements : valeur historique et culturelle, valeur paysagère, valeur environnementale, apport à la sécurité routière.

La première des conséquences d'une protection réglementaire est le partage des prérogatives du propriétaire ou du gestionnaire de l'alignement avec le service en charge de l'application de la réglementation (généralement l'administration de l'environnement). Un système collégial de décision, intégrant également le public (associations), dans l'esprit de la Convention européenne du paysage et à l'image de ce qui se pratique au Mecklembourg, doit être prévu.

En Wallonie, même lorsqu'il est nécessaire de statuer dans l'urgence – pour des raisons de stabilité mécanique et de sécurité publique –, un préposé des services de l'environnement vérifie, aux côtés du gestionnaire de la route, le bien-fondé de l'abattage.

Dans le canton de Genève, les élagages et les abattages sont soumis à une demande d'autorisation qui est publique et contre laquelle tout citoyen ou groupe de citoyens peut entamer une procédure d'opposition.

Au Mecklembourg, l'administration de l'environnement participe, avec les associations de protection agréées, aux visites annuelles du patrimoine au cours desquelles sont convenues les opérations de confortation éventuelles ou les abattages nécessaires. Elle est également en droit à la fois de donner des instructions aux entreprises chargées de l'entretien des arbres et de contrôler leurs travaux.

La conséquence la plus immédiate, ensuite, est l'interdiction d'abattre, sauf dérogations liées à la stabilité mécanique de l'arbre. Cette interdiction doit s'étendre à tout ce qui, à terme, met en péril la vie de l'arbre ou qui altère l'esthétique de l'alignement, bref, ce qui porte atteinte à sa valeur patrimoniale.

La protection doit être assortie d'une obligation d'entretien et de plantation sans laquelle le patrimoine vivant est voué à terme à la disparition.

L'avenue du château d'Arry, dans le nord de la France, un double alignement de tilleuls, protégé dès 1925, a été abattu en 1967, après un accident de voiture. Une quinzaine d'années plus tard, on a replanté un double alignement d'érables en alternant un pourpre et un vert. L'effet est particulièrement inesthétique et dépourvu de tout ancrage historique. Près de trente ans après leur plantation, les arbres végètent par ailleurs toujours, faute d'un entretien adapté.

Le non-respect de la réglementation doit enfin s'accompagner de sanctions, sous forme d'amendes suffisamment dissuasives, en particulier en milieu urbain dans le cadre de projets immobiliers importants. A cela s'ajoutent les mesures compensatoires, également dues en cas de dérogations. Elles doivent être suffisantes pour compenser le préjudice subi. Elles doivent donc être fondées sur la valeur patrimoniale de l'alignement.



III. 109. Près de Neufchâteau (Belgique), un double alignement de 750 m de long, constitué de 247 hêtres et d'une valeur paysagère de 2 millions d'euros, a été abattu sans permis. Le tribunal doit statuer. **III. 110.** En face, le pendant de l'alignement abattu.

A partir de 1920 environ, le service technique des Parcs et Jardins de la Ville de Paris demande des dommages-intérêts aux auteurs de dégâts aux arbres d'alignement ou de promenades publiques. « Cette réglementation appliquée avec modération ne soulève pas de difficultés et elle est de nature à inculquer très efficacement au public la notion de la valeur des arbres si souvent méconnue par nos concitoyens » (Leroy, 1953).

Le Mecklembourg dispose d'un système de compensation intéressant : selon la valeur patrimoniale de l'alignement supprimé, la compensation peut se faire dans un rapport allant jusqu'à 3,5 pour 1, avec une partie en replantation et une partie en versement à un fonds spécial.

5. Quels moyens ?

Une réglementation peut-elle, à elle seule, garantir la pérennité d'un patrimoine ? Là encore, les comparaisons entre pays et régions montrent, on s'en serait douté, la nécessité d'engagements humains et financiers pour que les textes ne restent pas lettre morte.

5.1. Les hommes

Le maintien et la gestion des alignements concernent un nombre important d'intervenants : les décideurs (propriétaires, gestionnaires et aménageurs), les opérateurs de terrain (pépinieristes, élagueurs, services techniques routiers), les tiers concernés (agriculteurs, concessionnaires de réseaux, entreprises de travaux publics), et enfin, le public (habitants, touristes, associations).

La Direction des routes danoise impute l'absence de nouvelles plantations au fait qu'il y avait « une masse d'autres tâches plus passionnantes à accomplir » et que « le

prestige attaché aux plantations routières était faible » (Vejrdirektoratet, 2004). De fait, un peu partout, certains décideurs se sont désintéressés de cette forme de plantation, considérant les alignements d'arbres comme trop formels et leur homogénéité, qui en fait tout l'intérêt, comme monotone. Ces jugements dénotent en fait la méconnaissance du patrimoine et un manque de culture flagrant.

Dès 1928, le journal suédois Skånska aftonbladet critiquait notamment l'absence de sens esthétique lors des élargissements de voirie. « Le bon goût, le sens et la culture artistiques de l'ingénieur ou de l'urbaniste interviennent beaucoup en la matière » (Leroy, 1953).

Recréer une culture des arbres d'alignement suppose au préalable une connaissance du patrimoine. Les études sur le sujet sont encore trop peu nombreuses et leur production doit être encouragée. Les champs d'investigation sont multiples – histoire, paysage, écologie, etc. – et sont démultipliés encore par l'échelle à laquelle les études peuvent être entreprises : itinéraire, région, pays, Europe. Ce sont ces études qui feront comprendre à tous l'immense richesse du patrimoine, lui donneront corps et fourniront des clés pour le traiter avec finesse et respect. C'est cette conscience de la richesse qui suscitera à nouveau l'intérêt des ingénieurs et leur fera renouer avec une tradition de prestige.

Au-delà, information et formation sont indispensables pour que les élus, les propriétaires et les gestionnaires, mais aussi les aménageurs, prennent conscience de la technicité attachée à l'arbre, de l'importance de recourir à des personnels compétents et de la nécessité d'observer les contraintes d'une gestion respectueuse de tout ce qui fait la valeur des alignements d'arbres au bord des routes et des rues.

L'obligation de collégialité qui résulte de la protection réglementaire est une chance en ce sens qu'elle permet la création de passerelles entre des acteurs de spécialités différentes et un enrichissement réciproque des pratiques. C'est ainsi que, depuis 2001, un groupe de travail permanent a été mis en place en Scanie. Il comprend des représentants de la Direction des routes suédoise (gestionnaire), des préfectures (en charge de la protection des biotopes), du musée régional (spécialistes des aspects historique et culturel) et des spécialistes des arbres. Ce groupe de travail, qui programme et définit conjointement des priorités pour les abattages et pour les plantations nouvelles ou les replantations, entend augmenter ses compétences en organisant des formations.

Les groupes de travail ne sont pas les seuls moyens de partage et de diffusion des connaissances ; il en existe bien d'autres, déjà employés par certains : revues, ouvrages, séminaires, cours, conférences, sites internet... Les acteurs qui peuvent y contribuer sont très divers : administrations, universités, associations, professionnels du paysage et de l'arbre, etc.

De nombreux séminaires et conférences ont déjà eu lieu, principalement en Allemagne – séminaires de la Friedrich-Ebert-Stiftung, Verkehrsgerichtstag 2003 (congrès d'experts en transports et en droit du transport), Osnabrück 2006, Arnberger Umweltgespräche, 2006 –, mais aussi dans d'autres pays : Riga (Lettonie), en 2007, avec des présentations de la France et de l'Allemagne ; Pisz (Pologne), en 2008, avec des présentations de l'Allemagne ; Cernier (Suisse), en 2008, avec également des présentations de l'Allemagne.



III. 111. Dans certains pays, un travail d'étude et de communication a déjà été engagé. Pour plus d'informations, on se reportera aux références données à la fin de cette étude.

Les arbres mutilés par des tailles inadaptées, les jeunes plantations qui végètent ou meurent, les arbres qui dépérissent après des années de blessures lors des travaux de fauchage ou qui s'effondrent pour avoir vu leurs racines évacuées avec les déblais des terrassements..., tout ceci est significatif par ailleurs d'un manque de sensibilité, d'une perte de savoir-faire et d'un déficit de connaissances de la part de nombreux opérateurs de terrains et de tiers. S'occuper des arbres est un vrai métier, qui ne s'improvise pas, et tous les travaux doivent être réalisés par du personnel sensible formé en conséquence. Il revient aux décideurs de prendre la mesure de ces besoins et d'y répondre. On identifie là un important gisement d'emplois qualifiés locaux.



III. 112. *En Suède, des cours, intégrant les aspects historique, biologique et technique, sont dispensés depuis 1996 aux propriétaires privés, souvent agriculteurs, ainsi qu'à la Direction des routes, qui invite les entreprises.* **III. 113.** *Visite d'une pépinière organisée pour les techniciens routiers et les élus luxembourgeois.*



III. 114. *Les tailles douces réalisées par des élagueurs-grimpeurs ont deux qualités : elles préservent la vitalité de l'arbre et sont discrètes. Pour que cette discrétion ne donne pas aux donateurs d'ordres l'impression d'avoir engagé des dépenses pour « rien », des visites de sensibilisation seront avantageusement organisées à leur intention.*

Enfin, la sensibilisation du public constitue un axe fort de la Convention européenne du paysage. Aucune politique du paysage ne saurait s'en passer. Les actions de sensibilisation n'ont en fait de limites que celles de l'imagination. L'Allemagne et la Suède nous en montrent de nombreux exemples.

Quelques exemples d'actions d'information et de sensibilisation, à l'initiative des pouvoirs publics mais aussi des associations, particulièrement dynamiques :

- site internet pour sensibiliser la population (ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- expositions, avec des organismes touristiques, des musées (Regionmuseet Kristianstad, Suède) ;
- concours photo (Fonds suisse pour le paysage ; ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- campagnes de promotion et de parrainage (ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne ; BUND Freunde der Erde, Allemagne ; Fonds suisse pour le paysage) ;
- plantations d'alignements, en présence de nombreux élus (président de la République, présidente du Bundestag, ministres pour l'Allemagne) et des médias, notamment à l'occasion de la journée de l'Arbre, ou désormais en Allemagne à l'occasion de la journée des Allées, le 20 octobre (le Luxembourg vient de décider d'instaurer également une journée des Allées dès 2009) ;
- panneaux explicatifs d'un jeune arbre planté (Grand Lyon, France) ;
- événements cyclistes (Tour d'Allée, Rügen, Allemagne) ;
- édition d'affiches, de calendriers, de cartes postales (Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt ; ministère fédéral de l'Environnement, Allemagne) ;
- sensibilisation des élèves dans les écoles : DVD interactif, quizz, actions de plantations (Allemagne).



III. 115. Plantation en 2008, dans le cadre de la campagne du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, « Hundert neue Alleen » (100 nouveaux alignements), d'un nouveau tronçon de l'itinéraire touristique « Deutsche Alleinstraße ». De nombreuses personnalités y participaient, notamment le ministre de l'Environnement du Land, Eckhard Uhlenberg, le président du consortium Deutsche Alleinstraße, Christoph Rullmann, ainsi que le vice-président, Erwin Pfeiffer, également directeur du service tourisme et marketing de l'ADAC.

5.2. Les finances

Une politique de préservation, c'est-à-dire de maintien et de replantation, suppose nécessairement un budget. Sans ligne budgétaire spécifique, pour l'entretien et pour l'investissement, l'expérience montre que l'argent est tout entier mobilisé par d'autres nécessités liées à la route (réfection du revêtement, ouvrages d'art, etc.).

Les données chiffrées, lorsqu'elles existent, sont généralement difficilement comparables. Néanmoins, le coût des plantations comme celui de l'entretien sont très faibles, comparés aux coûts de la construction et de l'entretien des routes. L'entretien se concentre d'ailleurs en début et en fin de vie des arbres.

Les gains

Le coût d'une politique de préservation des alignements d'arbres doit être mis en regard de l'augmentation continue de leur valeur patrimoniale et des gains que cette politique permet : l'immobilier et le tourisme se développent, et la santé publique s'améliore, notamment.

Le rôle important des arbres de bord de route en matière de captation de poussières et de polluants peut être rapproché du coût de la mortalité et de la morbidité dues à la pollution liée au trafic routier, une pollution qui n'est pas circonscrite aux villes. Ce coût était estimé pour la France à près de 22 milliards d'euros en 1999.

La rationalisation des dépenses

La maîtrise des dépenses est en quelque sorte une première et indispensable source de financement. Les gisements d'économie sont importants et souvent inexploités :

- en matière de sécurité routière, la conduite apaisée et les actions de sensibilisation coûtent moins cher que la suppression des obstacles latéraux, pour un résultat meilleur ;

En France, les analyses publiques font ressortir que, en 2004, 1 million d'euros investis dans les aménagements de sécurité visant notamment à la réduction des obstacles latéraux permet d'épargner moins d'une vie alors que 1 million d'euros dépensés en communication supplémentaire pour la sécurité routière permet d'éviter 14 tués.

- le choix d'arbres de petit calibre va dans le sens de l'économie pour deux raisons : ils sont moins chers à l'achat, et leurs chances de reprise sont généralement supérieures ; les plus gros calibres peuvent être réservés à des cas particuliers, pour des problèmes de vandalisme ou pour des projets particulièrement prestigieux ;
- la qualité des plants, de la plantation et des soins de confortement permet d'assurer un bon taux de reprise des plantations ;
- le suivi tensiométrique permet d'importantes économies d'eau en réduisant les arrosages au strict nécessaire ;

- un entretien de qualité et l'absence d'agressions tout au long de la vie des arbres permettent d'allonger leur durée de vie et de « rentabiliser » les soins prodigués ;
- l'absence de tailles radicales, outre le fait qu'elle contribue à allonger la durée de vie des arbres, est directement source d'économies substantielles ;

Au bout de soixante ans, le coût d'un arbre conduit par tailles de rapprochement successives est estimé au double de celui d'un arbre conduit selon des tailles raisonnées. A cette analyse, il faut ajouter la perte de valeur d'agrément et la diminution considérable de longévité liée aux tailles de rapprochement.

- le choix de tailles de restructuration au lieu d'un abattage prolonge la durée de vie et coûte moins cher, comme le confirme l'expérience du Mecklembourg.

Des sources de financement

Pour les exploitants agricoles, les aides accordées pour l'entretien et le maintien des milieux naturels et culturels dans le cadre de la Politique agricole commune de l'Union européenne concernent notamment des alignements d'arbres le long des voies privées.

S'appuyant sur le programme de financement européen, la Suède a mis en place depuis 1996 des aides pour le maintien et l'entretien des « allées d'arbres » privées ; 164 000 arbres d'alignement entrent dans le champ de ces mesures, qui sont couplées à une obligation de formation. Ces aides existent également en Finlande.

Des sources de financement privé peuvent également être sollicitées, sous forme de mécénats d'entreprises (pépiniéristes, architectes-paysagistes et entrepreneurs du paysage pour la campagne du Fonds suisse pour le paysage, par exemple) et de parrainages de particuliers (le ministère fédéral de l'Environnement allemand propose des parrainages et des chèques-cadeaux « arbres d'alignement »). La compensation des émissions à effet de serre ouvre également une nouvelle piste de financement par les entreprises.

Au passage de l'an 2000, le Deutscher Städte- und Gemeindebund, association représentant 14 000 communes allemandes, et le Bund deutscher Baumschulen, syndicat de pépiniéristes, ont lancé plusieurs actions autour des alignements d'arbres routiers, notamment des plantations financées par du mécénat et des parrainages de particuliers. En 2008, les entreprises de Laval (France) ont financé la plantation d'arbres sur un rond-point pour compenser les émissions de gaz à effet de serre d'une manifestation organisée dans la ville.

Les mesures compensatoires et les amendes en cas d'abattage ou lorsque des arbres sont endommagés – à l'occasion de travaux, par exemple, ou en cas de tailles ne respectant pas les règles de l'art – constituent sans doute la principale source de financement. C'est l'approche adoptée par le Mecklembourg, qui décline les mesures compensatoires à la fois sous forme de plantations et sous forme d'une contribution financière, alimentant un fonds spécial servant à la gestion et au renouvellement de l'ensemble des alignements, y compris privés. Le Schleswig-Holstein prévoit déjà de suivre ce modèle.



III. 116. *Les alignements ne sont pas réservés aux petites routes de campagne. Ici aux Pays-Bas.*

Conclusions et recommandations

Après l'âge d'or des alignements de bord de route que furent le XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, une part importante des arbres qui bordaient les routes et les rues européennes – pouvant atteindre 90 % selon les régions – a disparu par un processus de vieillissement naturel ou sous l'action d'épidémies ou de ravageurs, mais surtout au gré de travaux routiers et de politiques de sécurité routière mal ciblées.

Les replantations sont loin d'avoir pu compenser les abattages, du fait de l'instauration de distances d'implantation incompatibles avec la réalité foncière, par perte d'intérêt des gestionnaires et par l'absence de budget spécifique.

Des mauvais traitements et des pratiques inadaptées accélèrent le dépérissement des arbres restants.

Pourtant, les alignements de bord de route ou de rue constituent un patrimoine commun important de l'histoire européenne. Descendants d'une tradition vieille au moins de cinq siècles, ils contribuent au maintien de la particularité et de l'identité de chaque région en la valorisant. Ils dotent le paysage d'une architecture vivante et noble qui n'a cessé d'émouvoir peintres, écrivains et simples citoyens. Ils sont témoins

des histoires locales, jouent un rôle important en matière de climat, de pollution et de biodiversité, et contribuent à la sécurité routière. L'ensemble de ces qualités leur confère une valeur patrimoniale reconnue par les assurances, mais généralement méconnue par les autres intervenants et en tout cas largement sous-évaluée.

Une politique de gestion bien comprise bénéficie à l'ensemble de la filière économique de l'arbre, à l'industrie du tourisme, à l'immobilier, aux emplois faiblement qualifiés, à la santé et au bien-être des citoyens.

Ce que considérant, nous faisons les recommandations suivantes :

- que les Etats et les pouvoirs publics reconnaissent les alignements d'arbres de bord de route et de rue comme une forme culturelle identitaire devant être préservée, indissociable de leur rôle environnemental et de leur apport en matière de sécurité routière ;
- que soit rappelée la prédominance de la recherche esthétique comme ligne directrice des aménagements passés et à venir ;
- que cette reconnaissance soit inscrite dans un corpus réglementaire ;
- que la préservation s'entende comme le maintien des alignements existants, moyennant, le cas échéant, des tailles de restructuration respectueuses afin d'écartier tout risque de ruptures mécaniques ;
- que la préservation s'entende également comme la restauration du patrimoine, à la fois par des plantations en « regarnis » systématiques et des plantations d'alignements complets, compensant notamment les abattages passés ;
- que cette préservation soit fondée non plus sur une valorisation du bois comme bois d'œuvre ou de chauffage, mais sur la prise en compte conjointe des valeurs culturelles et environnementales et de l'apport au paysage, à la sécurité routière et au bien-être en général ;
- qu'elle s'étende aux alignements simples et à l'ensemble des arbres de bord de route, quelle que soit leur distance du bord de chaussée ;
- qu'elle ne comporte pas de règle fixant des distances minimales de plantation ;
- que soit pris en compte l'ensemble des opérations portant atteinte à la valeur patrimoniale des alignements (abattage, mauvais traitements en tout genre, y compris les remblais, abaissement des nappes phréatiques, etc.) ;
- que soit mises en place des règles de compensation pour tout abattage ou toute atteinte à l'aspect ou à l'état des arbres, ces règles devant être fondées sur la valeur patrimoniale de l'ensemble ;
- que ces règles de compensation comportent un volet « plantation » et un volet « abondement d'un fonds ad hoc » ;
- enfin, que la protection soit assurée par une organisation collégiale, associant les propriétaires et les gestionnaires, les administrations chargées du respect des règlements de protection et les associations.

Il est urgent que les Etats et les pouvoirs publics :

- s'engagent dans des politiques de communication, de sensibilisation et de formation du public et de tous les acteurs professionnels, afin que soit recréée une véritable culture des alignements routiers et une diffusion des règles de l'art correspondantes ;
- rompent avec toutes les pratiques stigmatisant l'arbre de bord de route, en particulier en matière de sécurité routière, en engageant au contraire des mesures de responsabilisation des usagers de la route ;
- s'attachent à donner une image positive des alignements de bord de route, à la mesure de la valeur qui leur est reconnue ;
- mettent en place des outils de gestion adaptés (inventaires, suivi) ;
- explorent les possibilités de financement privé et de financement par les entreprises ;
- sursoient aux abattages dans l'attente de la mise en place des recommandations énoncées.

Annexe I – Une question de vocabulaire

De nombreux pays, contrairement à la France, utilisent aujourd'hui le terme français « allée » pour désigner une voie bordée d'arbres plantés délibérément de part et d'autre à intervalles réguliers, qu'il s'agisse de chemins de parcs, de voies urbaines ou de routes de campagne. C'est le cas en Allemagne avec le terme *Allee*, en Suède avec *allé*, en Lettonie avec *aleju* ou encore en Pologne avec *aleja*. Quelquefois, le terme est décliné en fonction de la nature de la voie : on trouve ainsi la *parkallé* ou l'*aleja parkowa* des jardins suédois ou polonais, la *landsvägsallé* ou l'*aleja przydrożna* des routes de campagne, l'*aleja dworska* au voisinage des châteaux polonais, ou encore l'*aleja wiejska* proche des villages.

Ce choix est intéressant, en ce que, d'une part, il exprime clairement la parenté entre toutes ces formes de plantations – que nous avons indiquée dans l'étude – et que, d'autre part, il rattache ce patrimoine à sa source historique : l'allée des jardins classiques. Certains pays réservent le terme aux alignements d'arbres qui, historiquement, appartenaient à un domaine seigneurial, même s'ils se situent aujourd'hui dans un milieu ouvert ou, plus généralement, urbain. C'est le cas du terme *allé* danois ou du hollandais *bomenalleen*.

Dans les pays de langue française, la situation n'est pas uniforme : l'influence germanique fait que l'on trouve le terme « allée » également en Suisse romande. En Belgique, on utilise le terme de « drève », également attesté dans le nord de la France, que l'on réserve aux anciennes allées des domaines seigneuriaux. Il arrive qu'il reste associé à des noms de rues après qu'elles ont perdu leurs arbres.

En France, où le terme « allée » est pourtant né et d'où il a rayonné dans toute l'Europe, le sens de voie bordée d'arbres, pourtant attesté dès le XVII^e siècle et figurant dans les dictionnaires au moins dès le XVIII^e siècle, s'est perdu dans l'usage courant. On entend aujourd'hui par allée simplement un chemin de promenade. Pourtant, le sens de « large rue plantée d'arbres » est encore donné par le *Trésor de la langue française* en 2008.

Allée : « deux rangées d'arbres, qui forment un promenoir » (Jean-François Féraud, Dictionnaire critique de la langue française, 1787-1788) ; « lieu propre à se promener, qui s'étend en longueur, et qui est bordé d'arbres ou de verdure, sans être enfermé de murailles » (Dictionnaire de l'Académie française, 1762, 1798, 1832-1835, 1932-1935) ; « voie bordée de verdure (arbres, arbustes, gazon), de fleurs ou de haies, qui permet le passage, sert de lieu de promenade ou d'accès dans un jardin, un parc, un bois, une agglomération ; p. ext. large rue plantée d'arbres » (*Trésor de la langue française informatisé*, 2008).

Le terme « avenue », utilisé par le jardinier Claude Mollet en 1615, n'est, au départ, pas clairement différencié du terme « allée ». En 1680, Richelet en donne la définition suivante : « grande allée qui conduit dans quelque maison de plaisance et qui de part et d'autre est d'ordinaire bordée d'arbres ». En anglais, on attribue à John Evelyn en 1654 le premier emploi de « avenue » pour désigner une voie d'accès à un domaine, bordée d'arbres, sens qu'il a gardé aujourd'hui. De manière générale le terme « avenue » comme le terme « boulevard », d'ailleurs, ont pris un sens général de voie urbaine ample, sans qu'il y ait nécessairement une plantation d'arbres.

Cette question de vocabulaire est une question importante. Des pays comme la France, l'Italie ou l'Espagne, mais aussi les locuteurs anglais, sont contraints d'user de périphrases – « alignements de bord de route » par exemple. Outre le fait que l'expression est en soi imprécise et qu'il serait plus juste de parler à chaque fois de « double alignement d'arbres », elle est vide de toute notion culturelle ou historique et elle constitue un handicap majeur en termes de communication. Le ministère fédéral allemand de l'Environnement pourrait-il avoir un portail informatique aussi populaire sur le sujet s'il n'avait pu l'intituler très simplement www.alleenfan.de (autrement dit, les « fans des allées ») ? La nécessité d'un vocabulaire simple et riche, pour exprimer les choses clairement, s'impose à tous. En français, nous proposons qu'il soit partout fait usage du terme « allée » ou de l'expression « allée d'arbres »¹.

1. Ce choix terminologique ne doit en aucun cas exclure les alignements simples de toutes les politiques de préservation du patrimoine et les textes réglementaires devront s'attacher à préciser à chaque fois que ces alignements simples entrent également dans le champ de la protection, au même titre que les allées d'arbres.

Annexe II – Les protections réglementaires existantes et leurs limites

Il existe déjà, dans certains pays, des protections réglementaires. Leur effet bénéfique est incontestable : elles ont effectivement permis à de nombreux alignements de ne pas être sacrifiés à des politiques à courte vue. Faut-il d'une vision globale de la valeur des alignements, elles peinent souvent, toutefois, à apporter une protection suffisante et nécessitent les aménagements que nous avons proposés dans la section 5.

Ces protections réglementaires sont très différentes selon les pays. Certains (France, Luxembourg, Lettonie, Belgique...) protègent des doubles alignements par exemple s'ils sont considérés comme remarquables. Ce type de protection suppose un classement, selon une démarche volontariste, voire l'accord des propriétaires, de sorte que le nombre d'alignements protégés varie et est généralement limité (une soixantaine en Lettonie, par exemple, mais près de 900 pour la seule Wallonie, en Belgique, quatre fois plus petite).



Ill. 117 et 118. *Au fond, on aperçoit l'allée de tilleuls qui se prolonge sur plus de 2 km dans la perspective du château de Commercy (France). Plantée vers 1721 ou 1750, elle est protégée comme site remarquable depuis 1911. L'ensemble, maintenant en partie dans une zone urbanisée, comprend près de 500 arbres, dont certains plus que centenaires, et fait régulièrement l'objet de restaurations.*



Ill. 119 et 120. Deux alignements classés remarquables et protégés, l'un en Lettonie, l'autre en Belgique.

La protection peut aussi se restreindre à un territoire donné, comme avec la directive « Alpilles » en France.

D'autres pays protègent leurs alignements de manière plus générale. C'est le cas par exemple de la Suède qui, dans son Code de l'environnement, protège les alignements d'arbres en leur qualité de biotope. En Belgique, la Wallonie, en plus de la protection spécifique des alignements remarquables, protège l'ensemble des alignements d'arbres dans son Code de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine. En Allemagne, la protection des alignements, en tant qu'éléments du paysage culturel, est inscrite dans la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage. Les Länder de Brandebourg, Mecklembourg, Schleswig-Holstein et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie l'ont déclinée à leur niveau.



Ill. 121 et 122. La marque jaune sur un arbre suédois signifie qu'il présente un intérêt particulier pour la biodiversité. Ici, on a maintenu des chandelles en place, mais elles auraient pu être déplacées vers un lieu de dépôt proche, comme cela se fait aussi.



III. 123. Les 777 tilleuls de la route de Neufchâteau à Bertrix, en Belgique, ne sont pas protégés, parce qu'ils sont espacés de plus de 10 m. **III. 124.** En Suède, c'est un alignement résiduel de pins, visuellement très intéressant par le contraste de couleurs et de formes avec la forêt environnante, qui n'est pas protégé. Il n'est donc pas renouvelé, alors qu'à quelques centaines de mètres de là tout un réseau d'alignements de feuillus est pieusement entretenu.

Le champ de la protection est essentiel pour mesurer le degré d'efficacité de ces réglementations : si la Wallonie, la Suède, le Mecklembourg protègent les alignements simples et les alignements doubles, les alignements simples sont par exemple exclus de la protection au Brandebourg.

De même, la protection peut se restreindre aux alignements bordant certaines catégories de routes (Brandebourg) ou concerner tous les alignements, y compris privés (Wallonie, Suède, Luxembourg, Mecklembourg).

Une autre restriction peut apparaître dans la définition des alignements : elle est souvent fondée sur un nombre d'arbres minimal (qui peut varier de 3 à 20), sur une longueur donnée, quelquefois avec un critère concernant l'espacement (inférieur à 10 m en Wallonie) ou un critère de diamètre ou d'âge. L'approche luxembourgeoise est, de ce point de vue, la plus sûre puisqu'elle parle simplement d'« arbres bordant les chemins et routes ».

Enfin, l'effet restrictif peut résulter du motif même de la protection : c'est le cas par exemple de la protection suédoise qui, portant sur le biotope, exclut les conifères et les alignements non majoritairement composés d'arbres adultes. Au contraire, la protection du Brandebourg, qui intègre l'aspect paysager, n'exclut aucune essence et porte aussi sur les doubles alignements nouvellement replantés ainsi que sur les

arbres plantés en « regarnis » dès l'instant où l'ensemble peut être perçu comme une « allée », c'est-à-dire un double alignement en relation avec la voie qu'il encadre.

La protection entraîne l'interdiction d'abattre. Des dérogations sont accordées, généralement au cas par cas. Elles supposent l'accord de l'administration en charge de l'application de la loi et sont plus ou moins limitées : au Mecklembourg, l'abattage est refusé, sauf par exemple lorsque aucune autre mesure que l'abattage (tailles de restructuration par exemple) n'est possible pour améliorer la sécurité. Au Luxembourg, « les autorisations [...] sont refusées lorsque les projets du requérant sont de nature à porter préjudice à la beauté et au caractère du paysage » (Grand-Duché de Luxembourg, 2004) ou s'ils constituent un danger pour la flore ou la faune.

Selon le motif de la protection, celle-ci peut aussi s'entendre de l'interdiction de modifier l'état ou l'aspect de l'alignement. La protection suédoise au titre des biotopes interdit ce qui est dommageable pour le milieu naturel, et donc l'abattage, les terrassements et le dépôt de remblais, mais n'interdit pas les ravalements et les étêtages, qui peuvent être pratiqués pour assurer la stabilité des arbres morts ou fortement sénescents. Au Brandebourg et au Mecklembourg, toutes les causes de dégradation (notamment au niveau des racines) sont proscrites. En Wallonie, seule la modification de la silhouette nécessite une autorisation, et encore cela n'est-il valable que pour les alignements remarquables.

Sauf au Mecklembourg, la protection n'est généralement pas assortie d'une obligation d'entretien et de plantation. L'effet des réglementations sur la conservation du patrimoine est alors d'autant plus limité que l'on a affaire à un patrimoine vivant.

Les mesures compensatoires prévues ne suffisent pas toujours à compenser le préjudice subi ou à être suffisamment dissuasives, en particulier en milieu urbain dans le cadre de projets immobiliers importants.

Annexe III – Lettre du Président français Georges Pompidou à son Premier ministre, Jacques Chaban-Delmas, le 17 juillet 1970

« Mon cher Premier ministre,

J'ai eu par le plus grand des hasards, communication d'une circulaire du Ministre de l'Équipement – Direction des Routes et de la Circulation routière – dont je vous fais parvenir photocopie.

Cette circulaire, présentée comme un projet, a en fait déjà été communiquée à de nombreux fonctionnaires chargés de son application, puisque c'est par l'un d'eux que j'en ai appris l'existence.

Elle appelle de ma part deux réflexions :

- la première, c'est qu'alors que le Conseil des Ministres est parfois saisi de questions mineures telles que l'augmentation d'une indemnité versée à quelques fonctionnaires, des décisions importantes sont prises par les services centraux d'un ministère en dehors de tout contrôle gouvernemental ;
- la seconde, c'est que, bien que j'aie plusieurs fois exprimé en Conseil des Ministres ma volonté de sauvegarder "partout" les arbres, cette circulaire témoigne de la plus profonde indifférence à l'égard des souhaits du Président de la République. Il en ressort, en effet, que l'abattage des arbres le long des routes deviendra systématique sous prétexte de sécurité. Il est à noter par contre que l'on n'envisage qu'avec beaucoup de prudence et à titre de simple étude le déplacement des poteaux électriques ou télégraphiques. C'est que là il y a des Administrations pour se défendre. Les arbres, eux, n'ont, semble-t-il, d'autres défenseurs que moi-même et il apparaît que cela ne compte pas.

La France n'est pas faite uniquement pour permettre aux Français de circuler en voiture, et, quelle que soit l'importance des problèmes de sécurité routière, cela ne doit pas aboutir à défigurer son paysage. D'ailleurs, une diminution durable des accidents de la circulation ne pourra résulter que de l'éducation des conducteurs, de l'instauration de règles simples et adaptées à la configuration de la route, alors que complication est recherchée comme à plaisir dans la signalisation sous toutes ses formes. Elle résultera également de règles moins lâches en matière d'alcoolémie, et je regrette à cet égard que le gouvernement se soit écarté de la position initialement retenue.

La sauvegarde des arbres plantés au bord des routes – et je pense en particulier aux magnifiques routes du Midi bordées de platanes – est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain.

Je vous demande donc de faire rapporter la circulaire des Ponts et Chaussées, et de donner des instructions précises au Ministre de l'Équipement pour que, sous divers prétextes (vieillesse des arbres, demandes de municipalités circonvénues et fermées à tout souci d'esthétique, problèmes financiers que posent l'entretien des arbres et l'abattage des branches mortes), on ne poursuive pas dans la pratique ce qui n'aurait été abandonné que dans le principe et pour me donner satisfaction d'apparence.

La vie moderne dans son cadre de béton, de bitume et de néon créera de plus en plus chez tous un besoin d'évasion, de nature et de beauté. L'autoroute sera utilisée pour les transports qui n'ont d'autre objet que la rapidité. La route, elle, doit redevenir pour l'automobiliste de la fin du vingtième siècle ce qu'était le chemin pour le piéton ou le cavalier : un itinéraire que l'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France. Que l'on se garde de détruire systématiquement ce qui en fait la beauté ! »

Références

Académie des sciences morales et politiques, *L'insécurité routière. Les accidents de la route sont-ils une fatalité ?*, sous la direction de Marianne Bastid-Bruguère, 2003 (France).

Altmann G., *Discours*, www.bmu.de/reden/archiv/14/altmann/doc/1947.php, 2002, dernier accès le 7.3.2011 (Allemagne).

Baudrillard J. J., *Traité général des eaux et forêts, chasses et pêches. Dictionnaire général raisonné et historique des eaux et forêts*, t. 1, 1823.

Esterka J. et al., *Silniční stromořadí v české krajině. Koncepce jejich zachování, obnovy a péče o ně*, Arnika - Centrum pro podporu občanů, 2010 (République tchèque).

Bauer D., « Über den Umgang mit Bäumen – Erfahrungen aus der Praxis », *Regulus*, n° 14, 2004 (Luxembourg).

Behm C., *Discours à l'occasion d'une plantation le long de la route Stradow-Burg*, 2004 (Allemagne).

Bélouard T. et Coulon F., *Les arbres hors forêt : le cas de la France*, Inventaire forestier national, Lattes, Association Solagro, Toulouse, www.fao.org/docrep/005/y2328f17.htm, dernier accès le 10.3.2011 (France).

Bengtsson R. et al., « Svenska landsvägsalléer », *Stad & Land*, n° 140, Vägverket, Movium, 1996 (Suède).

Benz-Rababah E., « Alleen des 20. Jahrhunderts im städtebaulichen Zusammenhang », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Berggren-Barring A-M., « Skånska rader », *Utblicklandskap*, n° 4, 1985 (Suède).

Birthler W., *Discours à l'occasion du séminaire « Alleen – Strassen mit Zukunft? »*, Alleenschutzgemeinschaft, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2003 (Allemagne).

Bomenstichting, *Bomen en verkeersveiligheid*, 2004 (Pays-Bas).

Bourgery C. et Castaner D., *Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées*, ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du territoire et des Transports, ministère de l'Environnement, Institut pour le développement forestier, 1988 (France).

Bousquet J., *Mémoire*, in Ville de Québec, *Consultation publique. Projet de règlement sur l'abattage des arbres en milieu urbain et autres dispositions connexes*, Recueil des mémoires, www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultations_publicques/abattage_arbres/docs/arbreglement_recueil_memoires.pdf, 2007, dernier accès le 10.3.2011 (Canada).

Brabec E., *Trees make cents*, Scenic Florida, 2000 (USA).

Breuil A. du, *Manuel d'arboriculture des ingénieurs. Plantations d'alignement, forestières et d'ornement*, 1860.

Bucht E., « Alléerna är inte i vägen », *Utemiljö*, n° 1, 1997 (Suède).

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), *Alleen. Brandenburgs lebendiges Kulturerbe*, 2009 (Allemagne).

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), *Alles über Alleen. Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern*, 2004 (Allemagne).

Bundesminister für Verkehr, *Merkblatt Alleen*, 1992 (Allemagne).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, *Alleen. Ein Gewinn an Vielfalt für Kultur und Natur*, 2008 (Allemagne).

Chaumont de La Millière, *Mémoire sur le département des Ponts et Chaussées*, 1790.

Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, 1984 (Belgique).

Couch S. M., « The practice of avenue planting in the seventeenth and eighteenth centuries », *Garden History*, vol. 20, n° 2, 1992 (Grande-Bretagne).

CROW, *Plattelandswegen mooi en veilig – een beeldenboek*, Publicatie 259, 2008 (Pays-Bas).

Depradt D., *De l'état de la culture en France, et des améliorations dont elle est susceptible*, t. II, 1802.

Direction de la voirie, *Règlement de voirie fixant les modalités administratives et techniques applicables aux travaux exécutés sur le domaine public communautaire. Dispositions relatives à la protection des arbres communautaires*, Communauté urbaine de Lyon, 2001 (France).

Direction des routes et de la circulation routière, *Les plantations des routes nationales. Guide technique*, ministère des Transports, Direction générale des transports intérieurs, 1979 (France).

Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement, *Préserver les arbres. Recommandations pour éviter les dégâts aux arbres* (Belgique).

DIREN (Direction régionale de l'environnement) Provence-Alpes-Côte d'Azur, *Directive de protection et de mise en valeur des paysages des Alpilles. Orientations et principes fondamentaux de protection des structures paysagères*, 2007 (France).

Drogi dla Natury, *Aleje Doliny Baryczy. Inwentaryzacja zadrzewień liniowych w krajo-
brazie otwartym Doliny Baryczy*, Fundacja EkoRozwoju, 2010, [aleje.org.pl/dopobrania/
aleje_doliny_baryczy.pdf](http://aleje.org.pl/dopobrania/aleje_doliny_baryczy.pdf), dernier accès 10.3.2011 (Pologne).

Drogi dla Natury, Tyszko-Chmielowiec P. (red), *Jak zachować aleje. Poradnik ochrony drzew przydrożnych dla urzędnika i obywatela*, Fundacja EkoRozwoju, 2010, aleje.org.pl/dopobrania/jak_zachować.pdf, dernier accès 10.3.2011 (Pologne).

Ebnet O., *Alleen als Markenzeichen – Verkehrsminister Ebnet will mehr Alleen*, www.mvregio.de/mvr/nachrichten_mv/32295.html, 2007, dernier accès 15.7.2008 (Allemagne).

Eilighaus D. et Steinbreicher J., *Fahren auf Landstraßen. Traum oder Albtraum? Untersuchung zum Fahrverhalten und Fahrvergnügen von Pkw-Fahrern auf Landstraßen*, Continental AG, 2003 (Allemagne).

Florgård C., « Landsbygdens alléer », *Kulturmiljövård*, n° 5, 1994 (Suède).

Fonds suisse pour le paysage (FSP), *Die Freuden und Leiden der Sentiner mit ihren Alleen*, Bulletin 24, FSP, 2006 (Suisse).

Garance, « Il y a bientôt cinquante ans, un kilomètre plus bas », www.garance.ch, 1997, dernier accès 3.8.2008 (Suisse).

Generalitat de Catalunya, *Estudi històric i manual pràctic de passeigs arbrats a les cuitats, viles i pobles de Catalunya*, 2008 (Espagne).

Gough P. J., *The Avenue of War, Journal of the Landscape Research Group*, 1998, www.vortex.uwe.ac.uk/avenue.htm, dernier accès 10.3.2011 (Grande-Bretagne).

Groupe de travail « Plantations », *Les arbres de nos routes. Plan de rénovation des plantations d'alignement des routes du département de la Loire*, Direction départementale de l'équipement, Conseil général du département de la Loire, 1992 (France).

Heinen M., « Alleenzauber », *Regulus*, n° 14, 2004 (Luxembourg).

Hermansson J-O., « Inventering av landsvägsalleernas naturvärden », *Trollius*, n° 32:8, 2003 et n° 33:4, 2004, www.dalaloran.se/trollindex.htm, dernier accès 10.3.2011 (Suède).

Hiemstra J. A., Schoenmaker-van der Bijl E. et Tonnejck A. E. G., *Les arbres. Une bouffée d'air pur pour la ville*, Plant Promotion Holland et Val'hor, 2008 (Pays-Bas et France).

Hopp M. et Meyer M., *Schutz und Pflege historischer Alleen in Schleswig-Holstein*, DBU, 2007 (Allemagne).

Housset Ph., *Avifaune et routes*, université de Rouen, 1993 (France).

Inspection générale de l'administration, Conseil général des ponts et chaussées, Inspection de la gendarmerie nationale, Inspection de la police nationale, *Audit des politiques locales de sécurité routière, rapport de synthèse*, 2007 (France).

Kurz P. et Machatschek M., *Alleebäume*, Böhlau Verlag, 2008 (Autriche).

Laboratoire régional de l'Est parisien, *Plantations d'alignement sur routes nationales hors agglomérations. Bilan des actions depuis 1985*, Setra, 1996 (France).

Laroche D., *Les alignements d'arbres*, Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, 2006 (France).

Lehmann I. et Mühle A., « Außerorts verlaufende Straßenalleen und ihre Entwicklung im 20. Jahrhundert », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Lehmann I. et al., « Eingriffe in Alleen kompensieren », *BaumZeitung*, n° 04/07, 2007 (Allemagne).

Lehmann I., « Alleen und einseitige Baumreihen. Regelung der Neuanpflanzung in Mecklenburg-Vorpommern », *Stadt+Grün*, n° 9, 2002 (Allemagne).

Leroy A., *Les plantations en alignement*, 1953 (France).

Liman H., *Die brandenburgischen Alleen und ihre Bäume in Chausseen-Alleen-Meilensteine-Chausseehäuser. Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins*, Land Brandenburg, 2008 (Allemagne).

Linn B., *Träd på rad i stad*, Utblickslandskap, n° 4, 1985 (Suède).

Litzistorf N., *Des allées pour faire sourire le visage de nos paysages*, Bulletin 24, FSP, 2006 (Suisse).

Loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, *Mémorial*, Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, 2004 (Luxembourg).

Miljödepartementet, *Förordning (1998:1252), om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.*, 1998 (Suède).

Miljödepartementet, *Miljöbalk (1998:808)*, 1998 (Suède).

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, *Routes et paysages dans les parcs naturels régionaux*, 1996 (France).

Ministère de l'Environnement, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, *Ces arbres qu'on aligne*, 1986 (France).

Ministère des travaux publics, Grand-Duché de Luxembourg, *Straße und Umwelt in Luxemburg*, brochure antérieure à 1989 (Luxembourg).

Ministère des Travaux publics, *La route et notre environnement* (Luxembourg).

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung, *Nachhaltige und verkehrsgerechte Sicherung der Alleen in Brandenburg*, Gemeinsamer Runderlass, 2000 (Allemagne).

Mollet A., *Le Jardin de plaisir*, 1651.

Motorrad online, *Herbsttour in Luxemburg*, www.motorradonline.de/reise/reportagen/herbsttour-luxemburg/87248, 2007, dernier accès le 5 janvier 2011 (Allemagne).

Observatoire pour la sécurité routière, *Evolution de la sécurité routière 2000-2006. Matrice des accidents*, 2008.

Office fédéral des routes (OFROU), Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), *Les chemins historiques du Canton de Genève*, 2003, ivs.sylon.net/fileadmin/user_upload/kantonshefte/pdf/ge_kantonsheft_72.pdf, dernier accès 10.3.2011 (Suisse).

- Olsson P. et Jakobsson Å., *Alléhandboken*, Regionmuseet Kristianstad, 2005 (Suède).
- Organisation mondiale de la santé (OMS), *Health costs due to traffic-related air pollution. An impact assessment project of Austria, France and Switzerland, Synthesis report*, 1999.
- Orloff M. le Comte, *Voyage dans une partie de la France*, t. III, 1824.
- Pfeiffer E., Krebs B., « Die Deutsche Alleenstraße – eine Ferienstraße durch die schönsten Regionen Deutschlands », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).
- Poncelet M. et al., *Sept cent septante-sept arbres. Plaidoyer pour les tilleuls*, Weyrich Edition, 2006 (Belgique).
- Pradines C., Marmier F., « Infrastructures. Alignements d'arbres et sécurité routière », *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 891, 2011 (France).
- Qviström M., *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*, Swedish University of Agricultural Sciences, Alnarp, 2003 (Suède).
- Raffeau M., *La politique de plantation des arbres le long des routes au XVIII^e siècle en Bourgogne et en Lorraine*, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1984 (France).
- Raffeau M., *Les plantations d'alignement routier au XIX^e siècle*, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, 1986 (France).
- Reverdy G., *Les routes de France du XIX^e siècle*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1993 (France).
- Reverdy G., *L'histoire des routes de France. Du Moyen-Age à la Révolution*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1997 (France).
- Rodange A., *Plantations d'alignement. Instruction du 27 février 1894*, n° 6, Imprimerie Albert Nicolay, Dommeldange, 1894.
- Roghi G., « La strage degli alberi », *Conchiglia Club*, n° 44, 1964, www.gianniroghi.it, dernier accès 10.3.2011 (Italie).
- Rozier J-B., *Cours complet d'agriculture*, t. 8, 1789.
- Schmidt A., « Alleen als Lebensqualität », *Jahrbuch der Baumpflege*, 2002 (Allemagne).
- Selling E., « Esplanaden – befästningsverket som blev promenadstråk », *Byggnadskultur*, n° 3, 1992 (Suède).
- SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements), « Mesures de limitation de la mortalité de la chouette effraie sur le réseau routier », *Note d'information*, n° 74, 2006 (France).
- Silva M.-A., *La signification de l'arbre pour la ville et les habitants de Genève. A l'exemple de certains arbres et traditions*, EPF, Zurich, 1997 (Suisse).

Sjödahl M. et Selinge I., *Kulturhistoriska bidrag och särdrag – uppföljning och utvärdering av miljöersättningen till natur- och kulturmiljöer*, Jordbruksverket i samarbete med Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket, 2006 (Suède).

Statens Vegvesen, *Traer og alleer*, 2006 (Norvège).

Tartaro P. et Kunz S., *Bestand und Bedeutung von Alleen und Alleenlandschaften in der Schweiz*, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, 2008 (Suisse).

Tempel K., Thiele E. et Apel H., « Deutsche Alleen- durch nichts zu ersetzen – die Kampagne des Bundesumweltministeriums und der Alleenschutzgemeinschaft e.V. », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Thouin A., *Voyage dans la Belgique, la Hollande et l'Italie*, 1841.

Toussaint A. et al., « Analyse de l'impact physiologique et économique de l'élagage des arbres d'alignement en port libre », *Biotechnologie, agronomie, société et environnement*, vol. 6, n° 2, 2002 (Belgique).

Tracz P., *Response to the 8th European Transport Safety Lecture*, ETCS, 2006.

Umweltministerium, Wirtschaftsministerium, « Schutz, Erhalt und Pflege der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern », décret commun, 1992 (Allemagne).

Umweltministerium, « Landesnaturschutzgesetz », Mecklenburg-Vorpommern, 2003 (Allemagne).

Vägverket Region Skåne. Länsstyrelsen i Skåne, *Alléprojektet. Slutrapport*, 2004 (Suède).

Vägverket Region Skåne, *Allévårdsplan. Skötsel och vård för samtliga alléer på det statliga vägnätet i Skåne*, 1996 (Suède).

Vägverket Region Väst, *Alléer i Region Väst. Halland, Västra Götaland, Värmland*, 2000 (Suède).

Vägverket, Regionmuseet Kristianstad, *Naturvården i alléer*, 2003 (Suède).

Vägverket, *Olycksrapport Skåne 2004*, 2005:135, 2005 (Suède).

Vejdirektoratet, *Faste genstande langs veje i åbent land. Metode. Eksempler*, 2005a (Danemark).

Vejdirektoratet, *Faste genstande langs veje i åbent land. Metode. Håndbog*, 2005b (Danemark).

Vejdirektoratet, *Smukke veje. En håndbog om vejarkitektur*, 2002 (Danemark).

Vejdirektoratet, *Vejregelrådet: Beplantning i åbent land. Forudsætninger og strategi*, 2004 (Danemark).

Vestjaellands Amt, 3,6 mio. Kr. *Til trafiksikkerhed*, 1999.

Wagner J. P., *Über Strassenbäume im Grossherzogtum Luxemburg. Eine zeitgemässe Studie*, 1915 (Luxembourg).

Wagner J.-P., *L'arboriculture fruitière et les routes fruitières, La Vie aux Champs*, 1920 (Luxembourg).

Wimmer C., « Alleen – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten », in Ingo Lehmann et Michael Rohde (dir.), *Alleen in Deutschland*, Leipzig, 2006 (Allemagne).

Wirtschaftsministerium, Umweltministerium, « Neuanpflanzung von Alleen und einseitigen Baumreihen in Mecklenburg-Vorpommern », décret commun, 2002 (Allemagne).

Worobiec K.A. et Lizewska I., *Aleje przydrożne. Historia, znaczenie, zagrożenie, ochrona*. Borussia, 2009 (Pologne)

Crédits photographiques

Alléens Venner : Ill. 105. *CAUE 54* : Ill. 44. *CG 77, Direction des routes* : Ill. 22, 61, 71, 72, 106. *M. Cléda* : Ill. 5, 109, 110. *A. Colnot* : Ill. 114. *CROW* : Ill. 86. *M. Decker* : Ill. 9, 40, 43, 50, 62, 91, 97, 100, 102, 103, 104, 113. *B. Domžalska* : Ill. 79. *I. Erenpreiss* : Ill. 23. *C. Fauché* : Ill. 24, 80. *F. Ferrini* : Ill. 26, 34, 76, 92. *R. Fischer* : Ill. 115. *V. Galmiche* : Ill. 13. *F. Jay, musée des Beaux-Arts de Dijon* : Ill. 4. *M. Karlberg, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 10. *W. Knercer* : Ill. 53. *Krigsarkivet, Stockholm, Topografiska kartor Sverige, Skåne XVII B : 62* : Ill. 1. *M. Lechien* : Ill. 118. *I. Liżewska* : Ill. 3, 25. *A. Machul* : Ill. 55. *C. Olsson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 46. *P. Olsson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 33, 112. *M. Péch * : Ill. 69. *C. Pradines* : p. 117, Ill. 2, 7, 8, 11, 14, 18, 19, 20, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 36, 37, 38, 41, 42, 45, 47, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 58, 59, 60, 63, 66, 67, 68, 70, 74, 75, 77, 78, 81, 82, 83, 85, 87, 89, 90, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 101, 107, 108, 111, 116, 119, 120, 121, 122, 123, 124. *Regional Centre for Historical Monument Studies and Documentation in Olsztyn* : Ill. 15. *C. Schrepfer* : Ill. 6. *Statens Vegvesen (Norv ge)* : Ill. 73, 84. *E. Thomasson, Regionmuseet Kristianstad* : Ill. 39, 57. *F-X. Valengin* : Ill. 64, 65, 88. *Ville de Commercy* : Ill. 117. *K.A. Worobiec* : Ill. 12.

IV. L'étude du paysage local européen : la méthode des cercles de paysage

Terry O'Regan, expert auprès du Conseil de l'Europe



Paysage de Rathbarry, près de Clonakilty, ouest de Cork, Irlande
© Terry O'Regan

Résumé

Le « cercle de paysage » est une méthode pour aider les personnes intéressées à réaliser une analyse en profondeur de leur paysage ; il comprend une observation dynamique du paysage et débouche sur un plan d'action et de gestion.

L'étude, composée de sept étapes intégrées, peut s'étaler sur une période de six à douze mois. Elle permet de prendre conscience de son propre paysage et d'être ainsi en meilleure position pour prendre part aux changements inéluctables qu'il subit.

Etape 1 – Délimitation de l'aire d'étude : sur une carte facile à se procurer (une échelle de 1/50 000 semble appropriée), sélectionnez un cercle de paysage (il est possible parfois d'obtenir l'autorisation de copier ou de reproduire la zone voulue). Le rayon du cercle doit être d'au moins 1 km pour les études urbaines, de 2 ou 3 km pour une petite ville ou un village et ses environs, et jusqu'à 5 km pour les paysages ruraux peu complexes.

Etape 2 – Recherches : vos recherches porteront sur trois aspects intimement liés : 1. la compréhension du paysage en général ; 2. la compréhension du paysage du pays ; 3. la compréhension du paysage dans le cercle que vous avez sélectionné. Elles supposent de recourir à de la documentation (ouvrages personnels, bibliothèques, librairies, documentation des collectivités locales, internet). Il est recommandé aussi de lire le Guide d'observation du patrimoine rural européen (Conseil de l'Europe, Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire – CEMAT –, 2003) que vous pouvez vous procurer facilement. Vos recherches doivent déboucher sur un descriptif écrit de l'histoire et de l'évolution de votre paysage.

Etape 3 – Création d'un observatoire d'images : cet exercice consiste à trouver de vieilles images et à les comparer avec des photographies du même paysage aujourd'hui. En outre, vous devez constituer un portfolio de photographies actuelles représentatives pour pouvoir vous y reporter dans les années suivantes.

Etape 4 – Collecte des informations : le processus d'identification consiste à classer les éléments du paysage en fonction des quatre composantes de SWOT : forces, faiblesses, opportunités, menaces. Représentez sur la carte la position spécifique de chaque élément, sauf pour les éléments dispersés pour lesquels il est peut-être plus judicieux d'indiquer la portion de cercle concernée.

L'identification des éléments du paysage doit couvrir les constructions (nouvelles et anciennes), le patrimoine archéologique et naturel ainsi que les éléments « non patrimoniaux ». Un élément très important est de comprendre la composition du paysage et les relations qui existent entre le patrimoine existant (naturel et construit) et les interventions en cours (travaux de construction, aménagements, changements dans l'utilisation du sol).

Vous indiquerez si les éléments en question sont rares, occasionnels ou communs, par exemple en adoptant un système de hachures croisées ou d'ombres sur une section de la carte.

Etape 5 – Evaluation du paysage : parce que le paysage se compose de nombreux éléments et de « pièces de puzzle », une analyse s'impose. L'analyse LANSWOT (Landscape Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats – forces, faiblesses, opportunités et menaces du paysage) est idéale pour évaluer les divers éléments et déterminer la qualité du paysage.

Cette analyse se prête à un usage quotidien, car elle évite la complexité d'une méthode scientifique tout en obligeant à adopter une approche critique et structurée. Elle présente un atout supplémentaire en permettant aux groupes issus de différentes localités de comparer leurs conclusions en fonction d'une même grille.

Etape 6 – Identification des actions et des acteurs : il s'agit d'identifier/recenser les actions et les acteurs qui interviennent dans la gestion du paysage en fonction des priorités établies à la suite de l'analyse LANSWOT : encourager les bonnes pratiques ; si possible, aboutir à la conservation des éléments du paysage (ou du moins à une continuité de ces éléments au sein du paysage) ; déterminer le caractère des interventions afin de renforcer les points forts, combattre les faiblesses, tirer parti des opportunités et écarter ou atténuer les menaces.

Cette étape consiste à s'identifier au paysage et à participer activement à sa gestion, d'une manière adaptée à l'échelle choisie.

Etape 7 – Elaboration du rapport : le rapport d'étude contiendra les éléments suivants :

- une introduction à l'étude identifiant le cercle sélectionné ;*
- une description du paysage dans le cercle sélectionné, de son histoire et de son évolution ;*
- un observatoire du paysage contenu dans le cercle ;*
- une liste, par ordre de priorité, des forces, faiblesses, opportunités et menaces ;*

- *une liste des actions et des acteurs intervenant dans la gestion du paysage considéré ;*
- *un plan d'action pour diffuser les conclusions de l'étude et veiller à ce qu'elles soient suivies d'effets.*

Un tel rapport d'étude permet de s'informer sur son paysage et de s'intéresser de près à son sort. Ensuite, il est recommandé de faire connaître ce travail auprès des proches et de la population locale afin de le valider. C'est un moyen de devenir progressivement un acteur local de la protection du paysage.

Introduction

Le paysage est d'abord constitué par tout ce que nous voyons autour de nous, mais il ne se réduit pas à cette vision bi- ou tridimensionnelle. En effet, le paysage est multidimensionnel ; il pénètre dans les profondeurs de la terre, dans le sol et la roche, descend sous l'eau, monte vers le ciel. Le paysage englobe le patrimoine que nous avons en partage, il exprime la diversité de la nature et porte la marque de la présence humaine sous ses multiples formes. Il interpelle tous nos sens.

Notre vision personnelle du paysage européen ne se définit pas purement en termes d'occupation spatiale ou territoriale. Nos paysages, ce sont les lieux qui comptent pour nous, qui sont présents dans nos souvenirs, dans notre perception de l'histoire, les lieux où nous nous sentons bien, ceux qui suscitent en nous un sentiment d'appartenance à notre environnement tel qu'il nous apparaît aujourd'hui, tel que nous l'imaginons demain. Notre paysage nous appartient, pourrait-on dire, mais le lien qui nous unit à lui va au-delà de cette simple appartenance : nous faisons partie de lui, il fait partie de nous. C'est un lien organique, étroit, quasi « bionique ».

Il arrive que les circonstances de la vie nous arrachent à un paysage ou nous arrachent un paysage. Nous ne le perdrons jamais entièrement, mais la richesse de paysages qui nous étaient chers cède parfois la place à des paysages appauvris, désolés, aliénants.

Jadis, les sociétés européennes, essentiellement agricoles, dépendaient du paysage. Nous aussi, mais nous l'oublions souvent. Disons que la situation s'est inversée : aujourd'hui, c'est le paysage qui dépend de nous. Si nous comprenions son langage, nous entendrions son appel à l'aide.

Les changements qui s'opèrent dans les paysages sont aussi inéluctables que les saisons. Ils peuvent être naturels et lents (croissance des arbres et des buissons), naturels et progressifs (végétaux et animaux), naturels et brusques (dégâts causés par une tempête). Nos actions peuvent répondre ou contribuer aux changements naturels (réchauffement climatique). Les paysages façonnés par l'homme peuvent, eux aussi, se transformer lentement (construction occasionnelle de nouveaux bâtiments), progressivement (construction régulière de nouveaux bâtiments) ou brusquement (construction « éclair » de programmes immobiliers, d'autoroutes, de centres commerciaux, champs d'éoliennes, etc.).

Jusqu'à récemment, le citoyen moyen n'avait guère voix au chapitre quand les décideurs intervenaient sur le paysage. Aujourd'hui, la législation, à tous les niveaux, lui reconnaît un rôle accru ; il a son mot à dire. Mais ce rôle, perçu comme très limité, engendre souvent un sentiment d'impuissance. Les processus de transformation du

paysage sont complexes et, généralement, loin d'être transparents. Pour jouer un rôle constructif et responsable en la matière, les citoyens ordinaires doivent donc réagir de manière informée et structurée.

Aux citoyens de base, aux associations locales, aux étudiants, à nous tous, l'étude des paysages selon la méthode des « cercles de paysage » permet de répondre aux appels que nous lançons nos paysages. Ce genre d'étude peut prendre – à notre guise – une forme très simple ou très élaborée. Une chose est sûre : nous y trouverons une source d'enrichissement pour le reste de notre vie, car mieux informés, nous serons mieux à même de prendre une part active à la gestion de nos paysages personnels. A nous de jouer !

1. Les objectifs de la méthode des cercles de paysage

Les décisions qui influent sur la qualité de nos paysages sont prises dans des bureaux, à cent lieues de là où nous vivons. Ceux qui les prennent – les décideurs du monde politique, administratif ou du monde économique – se montreront plus sensibles à la qualité des paysages s'ils ont en face d'eux des citoyens informés, qui comprennent bien les enjeux des décisions en question. La réalisation d'études de paysage selon la méthode des cercles de paysage nous aidera à prendre conscience de ces enjeux.

En règle générale, nous ne nous intéressons guère aux paysages qui nous entourent. Or, dans de nombreuses régions d'Europe, les paysages qui nous ont été légués sont d'une qualité exceptionnelle. C'est un héritage, un don, que nous n'apprécions pas toujours à sa juste valeur, et que souvent, par passivité, nous laissons se dégrader. Et ce qui était acceptable dans le passé – parce que la lenteur des changements permettait au paysage de guérir de ses blessures – ne l'est plus aujourd'hui. Les cinquante dernières années ont connu des bouleversements majeurs, source de nombreux problèmes, et des paysages nous ont été enlevés – peut-être parce que nous ne nous y sommes pas assez intéressés – pour céder la place à des aménagements divers, d'intérêt parfois discutable.

Ce guide se propose d'aider les personnes qui entendent faire valoir leurs droits de « propriétaires responsables » du paysage, en leur montrant comment réaliser – à titre individuel ou pour le compte de groupes (collectivités, organisations, associations, clubs ou écoles) – une étude selon la méthode des aires circulaires. L'exercice consiste à tracer un cercle pour étudier le paysage contenu à l'intérieur, noter son histoire, son évolution, relever ses forces, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces (analyse SWOT – *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*), et indiquer les actions à mener et les acteurs concernés par ces différents critères.

Ce type d'étude n'exige ni compétence spécialisée ni terminologie spécifique ; il suppose seulement que l'on s'intéresse au paysage et que l'on souhaite influencer sur la nature ou l'étendue des transformations qu'il est appelé à connaître. L'étude peut être plus ou moins détaillée ou approfondie, selon le désir de la personne qui la mène, mais un minimum de connaissances spécialisées ne peut pas nuire.

La qualité d'un paysage est fonction de ses différentes composantes naturelles et humaines, de la part respective qu'elles occupent et de l'harmonie qu'elles forment.

Les ouvrages consacrés au paysage rural sont si nombreux que l'on en oublie le paysage urbain. Et pourtant, c'est celui que nous connaissons sans doute le mieux, et lui aussi se prête parfaitement à notre mode d'étude.

Le présent guide et le *Guide européen d'observation du patrimoine rural – CEMAT* du Conseil de l'Europe (www.coe.int/CEMAT/fr) devraient permettre à chacun de réaliser de bonnes études de paysage.

Celles-ci se traduiront par l'élaboration d'un rapport contenant des informations sur le champ d'étude et son histoire, qui présenteront une analyse approfondie des éléments du paysage et un plan d'action pour sa future gestion.

Le rapport servira de point de départ à des initiatives fortes : expositions, DVD, sites web, demandes d'aménagement, interventions en amont auprès des acteurs-décideurs (hauts fonctionnaires, promoteurs, aménageurs, etc.).

La plupart des études risquent de contenir une bonne part de subjectivité, mais plus elles seront systématiques et approfondies, plus elles échapperont à ce risque. Par ailleurs, vérifier la validité des conclusions auprès des résidents concernés est un bon moyen de défendre le rapport. L'obligation de prendre en compte tous les éléments (bons et mauvais) présents à l'intérieur du cercle permet en outre de réfuter l'accusation de subjectivité.

Enfin, les études seront probablement plus ou moins étendues et approfondies selon qu'elles seront menées à titre individuel ou en groupe.

2. Les étapes

La description détaillée du mode de sélection d'un cercle de paysage est présentée dans les pages suivantes.

Etape 1 – Délimitation de l'aire d'étude

L'idée du cercle se justifie de plusieurs façons, et en particulier par le fait que les établissements humains s'organisaient traditionnellement de manière concentrique.

Elle s'impose aussi à l'homme assez logiquement. Si l'on se tient debout dans un paysage plat ou, mieux encore, au sommet d'une colline ou d'un bâtiment élevé, les limites de la vision forment un cercle.

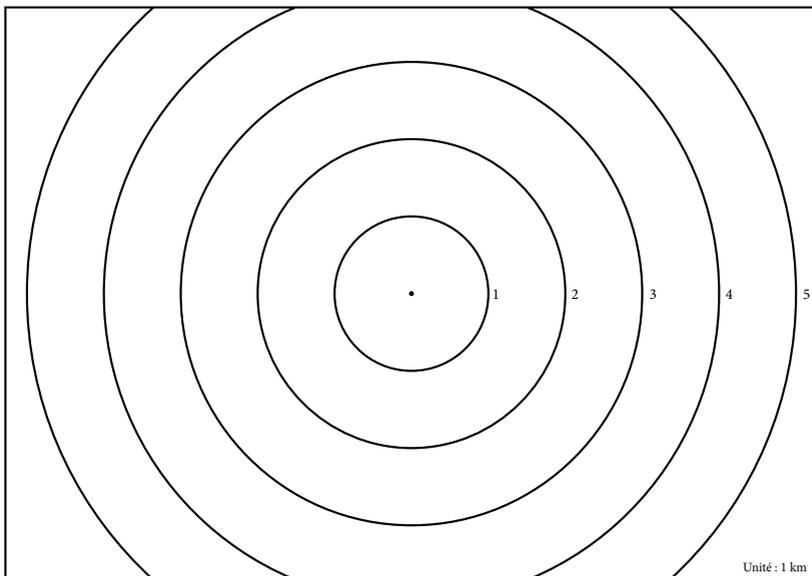
Enfin, le cercle évite de devoir prendre des décisions compliquées ou litigieuses concernant les éléments à inclure dans la zone circonscrite.

Sur la carte la plus facile à se procurer de la zone (une échelle de 1/50 000 semble appropriée), sélectionnez un cercle. Vous pouvez décider de travailler à partir d'un point central que vous aurez choisi, mais il est plus simple de partir du paysage que vous souhaitez intégrer dans le cercle. La méthode la plus simple et la plus efficace consiste à utiliser un gabarit en plastique transparent comportant des cercles de rayon différent. Pour cela, dessinez plusieurs cercles à l'aide d'un compas et d'un feutre indélébile fin sur une feuille de plastique transparente. Vous pouvez ainsi déplacer la feuille de plastique sur la carte au lieu de dessiner et de redessiner des cercles directement sur le papier.

Le gabarit de cette feuille de plastique facilite la sélection du cercle à étudier et permet de mieux voir le paysage qui se trouve en dehors de la zone considérée.

Le choix de la zone d'étude dépendra de vos objectifs : souhaitez-vous simplement étudier le lieu où vous vivez, ou une zone – menacée ou non – qui a de l'importance à vos yeux ? Notez vos objectifs par écrit : que voulez-vous réaliser et par quels moyens ?

Gabarit d'aide à la sélection d'un cercle de paysage



Pour commencer, il est conseillé de choisir un rayon d'au moins 1 km pour une ville, 2 ou 3 km pour une petite ville ou un village et ses environs. Les paysages ruraux peu complexes peuvent avoir un rayon beaucoup plus élevé.

La taille du cercle doit être fonction du temps et des ressources dont on dispose, mais elle doit être suffisante pour englober des éléments variés. Fiez-vous à votre connaissance du lieu. L'étude proprement dite commence au centre du cercle et progresse en bandes concentriques. Elle peut être étendue ou réduite selon la vitesse à laquelle on progresse.

En un sens, le cercle correspond à un mode de fonctionnement des communautés humaines : le hameau, le village, le bourg ou encore le quartier qui, dans nos villes, s'intègre dans une structure en « nid d'abeilles ».

Dans tous les cas, il est préférable de ne pas être trop ambitieux au départ. Il vaut mieux élargir le cadre de l'étude que d'être obligé de le réduire. Pour nommer le cercle, prenez le nom de l'agglomération ou le nom du lieu situé le plus proche du centre.

Pour délimiter la zone, il convient de faire preuve de méthode pour choisir un paysage présentant une grande cohérence d'ensemble ou, au contraire, des traits distinctifs très marqués, variables selon les zones.

Si l'étude est réalisée par un groupe et s'applique à une zone vaste et complexe, vous pouvez sélectionner plusieurs cercles qui se chevauchent, ce qui entraîne une réflexion et un débat sur les différents paysages à inclure dans la zone d'étude. Mais, là encore, il est préférable de terminer l'étude d'un cercle avant d'en commencer d'autres. Si plusieurs se chevauchent, ils doivent, de préférence, couvrir entièrement la zone d'étude. S'ils s'étendent à des lieux situés en dehors de la zone d'étude ciblée, donnez à chaque cercle le nom de l'agglomération étudiée ou du lieu le plus proche du centre du cercle.

Si la zone retenue est vaste et variée et qu'elle comporte divers paysages entremêlés débordant sur des zones voisines, il est indispensable alors d'entreprendre des études séparées : c'est alors une formidable opportunité de mener des études en parallèle entre communautés voisines. Dans ce cas, il faudra éventuellement prévoir un coordinateur de projet et des fonds supplémentaires.

Des collectivités voisines menant des études indépendantes devront, autant que possible, veiller à ce que leurs cercles se recoupent.

Etape 2 – Recherches

Vos recherches pour votre étude s'appuieront sur trois aspects intimement liés :

1. la compréhension du paysage en général ;
2. la compréhension du paysage du pays ;
3. la compréhension du paysage du cercle que vous avez sélectionné.

Vous pouvez procéder de manière systématique, en réalisant les étapes 1 à 3 dans l'ordre, ou au contraire dans le désordre. A notre avis, la meilleure stratégie consiste à aborder les trois niveaux simultanément, dès le début de l'étude.

La meilleure façon de commencer consiste à se poser quelques questions claires avant de lire les ouvrages pertinents. Sinon, il est facile de se perdre dans une documentation souvent spécialisée et d'un abord rébarbatif à cause du « jargon » utilisé.

Un groupe d'études peut faire appel à un animateur qualifié, mais les informations glanées dans de nombreux ouvrages peuvent également vous guider dans vos recherches.

La bibliothèque locale, les librairies (y compris les magasins de livres d'occasion) et internet seront de précieux outils. On compte énormément de sites web comprenant un nombre considérable de documents sur le paysage, consultables gratuitement.

La lecture de la Convention européenne du paysage et, en particulier, celle du rapport explicatif vous permettra de comprendre globalement ce que l'on entend par paysage. Ainsi, la convention définit le paysage comme « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (art. 1.a).

Le *Guide européen d'observation du patrimoine rural – CEMAT*, qui peut être téléchargé sur le site du Conseil de l'Europe de la CEMAT (www.coe.int/CEMAT/fr) et dont la lecture est vivement recommandée en raison de ses explications claires sur l'étude du paysage, vous aidera à comprendre ce que signifie concrètement le paysage dans un contexte européen.

Il existe de nombreux ouvrages sur le paysage local, national et européen. Ils enrichiront votre compréhension du paysage et ne manqueront pas de vous communiquer l'enthousiasme dont ils sont porteurs.

Il est utile en effet d'avoir une connaissance pratique de ce genre de législation.

Recherchez également des images, par exemple des tableaux, des cartes postales, des dessins et des photographies – anciennes ou récentes – pour comprendre visuellement les changements ou les évolutions que subit votre paysage.

Vous trouverez de plus en plus d'informations utiles dans les plans d'aménagement des pouvoirs public, aux niveaux national, régional, départemental ou local.

Etape 3 – Création d'un observatoire d'images

Un observatoire d'images pourrait ressembler à un album de photos sur le paysage, mais il représente bien plus que cela.

« Une image vaut dix mille mots », dit un proverbe chinois. La valeur sémantique d'images bien choisies est inestimable. Les images d'un même paysage à travers le temps constituent le meilleur moyen de comprendre le paysage, son évolution et le processus de changement qu'il connaît. L'observatoire sera un précieux outil pour aider les collectivités à comprendre et à communiquer le concept de qualité du paysage et à surveiller son évolution.

La création d'un observatoire consiste donc à trouver des images anciennes de paysages afin de reconstituer une séquence temporelle. De vieilles cartes de géographie (ou des plans de ville anciens) et des descriptions écrites sont également utiles.

Il convient aussi de constituer un portfolio photographique du paysage d'aujourd'hui. Idéalement, il devrait inclure, à l'intérieur du cercle, des paysages représentatifs subissant ou susceptibles de subir un changement et, si possible, des images plus anciennes qui permettent d'établir des comparaisons à travers le temps.

L'étude consistera à sélectionner et à repérer soigneusement un certain nombre de points de vue clés. La combinaison des images relevées couvrira l'essentiel du paysage local, sous toutes ses formes. Ainsi, en photographiant les mêmes lieux chaque année, vous pourrez suivre les changements. C'est un moyen formidable de créer une base de ressources sur le patrimoine paysager et les aménagements locaux.

Les zones d'étude disposant de vues panoramiques sur des caractéristiques paysagères situées en dehors du champ délimité peuvent définir un cercle panoramique extérieur.

Insistons sur le fait que les points de vue et les positions de l'appareil photographique doivent être décrits et consignés avec soin pour assurer le suivi et la comparabilité des observations.

Chaque image sélectionnée et intégrée dans le rapport devra être accompagnée d'un texte expliquant les raisons de ce choix.

Etape 4 – Collecte des informations – liste des éléments du « cercle de paysage »

L'identification du paysage consiste à voir celui-ci d'un œil neuf, plus « affûté ».

Nous traversons souvent notre paysage sans voir ce qui nous entoure. Il ressemble à une vision floue de l'autre côté de la fenêtre du train de nos vies bien remplies. Identifier et établir la liste des éléments de notre paysage est un moyen d'ouvrir le rideau ou de nettoyer la fenêtre de nos vies.

L'objectif de ce processus d'identification est de faire la liste des composantes du paysage dans chaque cercle. Les éléments spécifiques doivent être portés sur la carte ; les éléments dispersés peuvent être regroupés dans une partie du cercle.

L'identification des éléments du paysage doit couvrir le bâti, le patrimoine archéologique et naturel, ainsi que les éléments « non patrimoniaux ». Elle suppose aussi de comprendre la composition du paysage et les relations qui existent entre le patrimoine existant (naturel et construit) et les interventions en cours (travaux de construction ou aménagements, changements d'occupation des sols).

Indiquez dans quelle mesure les éléments du paysage sont rares, occasionnels ou communs, et représentez ces observations sous forme de hachures ou d'ombres sur une section de la carte.

Au fil du temps, il émergera des listes de référence réunissant les composantes du paysage susceptibles d'être observées dans différentes zones.

Une liste générale est mentionnée en annexe II, mais il convient d'établir une liste spécifique à la localité afin de refléter le caractère distinctif de chaque paysage local.

Etape 5 – Evaluation du paysage – analyse LANSWOT – établissement des priorités

Parce que le paysage se compose de nombreux éléments et de « pièces de puzzle », il importe d'entreprendre une analyse critique, notamment lorsqu'il est question de préserver ou de mettre en valeur un paysage de qualité. L'analyse LANSWOT (*Landscape Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats* – forces, faiblesses, opportunités et menaces) est idéale pour évaluer les divers éléments du paysage et leur rôle dans la détermination de sa qualité.

Elle se prête à un usage collectif et permet d'éviter la complexité d'une analyse spécialisée au vocabulaire peu compréhensible, tout en permettant une approche critique et structurée du problème. Elle présente l'avantage supplémentaire de permettre la comparabilité entre des études menées dans des localités différentes.

Catégorisation des éléments du paysage dans les colonnes LANSWOT

L'évaluation du paysage oblige à classer les éléments par ordre d'importance. Il n'est pas toujours facile de dire, au premier abord, ce qui fait l'originalité d'un paysage. Les éléments trouvent leur importance en fonction de la manière dont ils façonnent le paysage, pour le meilleur ou pour le pire. Ils sont décisifs quand ils renforcent ou affaiblissent ses caractères distinctifs.

Une force du paysage augmente sa qualité ou la met en valeur.

Une faiblesse du paysage doit être réparée/corrigée/compensée.

Une opportunité suppose une nouvelle situation qui pourrait aboutir à développer une nouvelle force.

Une menace est un élément susceptible d'endommager ou de détruire la qualité du paysage, par exemple en supprimant des forces existantes sans les compenser par de nouveaux points forts.

Un élément capital identifie ou caractérise le paysage et influence la perception que nous en avons, même s'il ne saute pas immédiatement aux yeux : il a une présence dans le paysage. Il peut s'agir d'un bâtiment ancien ou nouveau, d'une église dotée d'une flèche ou d'un clocher. Il peut s'agir d'une montagne ou d'une colline pittoresque ; chaque pays a ses exemples. Pour les paysages qui ont moins de relief, on s'attachera à une petite hauteur ou même à des cheminées.

Un schéma paysager renvoie à des éléments récurrents : haies, murets en pierre, clôtures, terrasses, etc. Les activités de nature agricole ont leurs propres schémas ; elles jouent un rôle majeur dans la constitution de nos paysages familiers (types de culture, modes d'élevage, architecture rurale vernaculaire).

Un style particulier d'appareillage mural ou de construction peut définir un paysage, urbain ou rural. Ainsi, certains artisans renommés ont laissé leur marque sur le style architectural ou ornemental d'une région.

Parmi les menaces, on peut citer l'effet d'homogénéisation provoqué par la standardisation des constructions et, en conséquence, la perte de diversité du paysage.

Une espèce végétale indigène ou introduite peut définir le paysage de manière positive. Cependant, de nombreuses plantes introduites s'inscrivent mal dans le paysage, d'un point de vue visuel ou écologique.

La composition d'un paysage est un aspect très important. Deux paysages différents peuvent comporter des éléments similaires, mais l'un peut être plus agréable que l'autre, parce qu'il a été mieux aménagé ou organisé. L'impact de toute intervention nouvelle doit être évalué aussi sous l'angle de la composition d'ensemble du paysage.

Pour le public, la composition du paysage se définit souvent par des éléments du secteur privé, ce que l'on oublie parfois. Par exemple, un grand édifice privé (une grande demeure ou une usine) situé sur une propriété privée, sur un site préminent, influence le caractère du paysage sur une grande distance à la ronde.

Les éléments du paysage peuvent avoir une portée locale, régionale ou nationale, mais aussi européenne ou mondiale.

Etape 6 – Identification des actions et des acteurs – Les priorités de la gestion du paysage

La gestion du paysage consiste à identifier/recenser les actions et les acteurs devant intervenir dans l'analyse LANSWOT, à encourager les bonnes pratiques, à permettre autant que possible la protection des éléments du paysage (ou du moins une continuité de ces éléments au sein du paysage), et à définir le caractère des interventions afin de :

- renforcer les points forts ;
- combattre les faiblesses ;
- exploiter les opportunités ;
- écarter ou atténuer les menaces.

Cette étape consiste à s'identifier au paysage et à participer activement aux processus de gestion, au niveau approprié. A un niveau plus vaste, les décisions des acteurs du changement peuvent avoir des conséquences profondes et étendues sur le paysage en général. Dans ce cas, les acteurs (experts, décideurs politiques, acteurs économiques) peuvent être loin du paysage concerné.

A une échelle plus modeste, le paysage local peut être profondément changé par de petites interventions : démolition ou construction d'un bâtiment important,

abattage de quelques grands arbres, défrichage d'un fourré, coupe rase ou, inversement, peuplement d'une petite parcelle de bois ou de forêt. Dans ce cas, les acteurs sont souvent locaux ; ce peut même être un voisin.

L'impact cumulé de nombreuses petites actions peut également modifier considérablement la qualité d'ensemble du paysage ; par exemple, certains végétaux plantés par de nombreux jardiniers individuels peuvent changer le caractère du paysage dans un temps relativement court.

Il apparaît donc que les actions pour atténuer l'impact sur le paysage impliquent un subtil dosage de préservation, de protection, d'aménagement, de conception, de création et de restauration du paysage. Les interventions peuvent se faire de manière à l'enrichir ou à le mettre en valeur, tout en réduisant ou évitant des aménagements irréfléchis qui peuvent lui ôter son caractère et le banaliser.

Les promoteurs du changement doivent être, dès le début, sensibles à la question du paysage, et les populations doivent pouvoir prévoir, comprendre les processus et s'y engager avec assurance. Individuellement ou collectivement, les militants ne doivent pas seulement identifier les acteurs et les actions, mais aussi les voies de communication et les mécanismes, législatifs ou autres, qui permettent de faire lever sur les acteurs.

Un audit des interventions opérées sur le paysage est une pratique utile. Le bilan des changements réalisés ou proposés peut se révéler positif, négatif ou neutre. Le cercle de paysage fournit une bonne base de données pour effectuer un tel audit et obtenir un bilan du paysage.

Etape 7 – Elaboration du rapport – Publication/communication – Devenir un militant actif de la protection du paysage

Mener à bien une étude sur un cercle de paysage contribuera à vous sensibiliser et à vous informer. Ensuite, il est recommandé de faire connaître ce travail auprès de vos proches et de la population locale afin de le faire valider. Pour ce faire, vous pouvez avoir recours aux moyens énumérés ci-dessous.

Questionnaire : ce questionnaire peut faire partie du projet (en tant qu'enquête d'opinion) et/ou être mené après l'étude. Un sondage représentatif est précieux pour renforcer la crédibilité des conclusions auxquelles vous êtes parvenu.

Exposition : présentation de posters montrant les résultats de l'analyse LANSWOT, d'images/photographies illustrant le caractère distinctif du paysage local et montrant son évolution dans le temps ; si possible, photographies d'interventions couronnées de succès. Les illustrations d'interventions nuisibles ou « ratées » devront être présentées avec tact pour éviter de s'aliéner les voisins ou de susciter un litige.

Brochure : une brochure peut être coûteuse si elle est imprimée en de multiples exemplaires, elle peut aussi se démoder vite, mais elle constitue un « produit » rassurant. Il est préférable d'imprimer à la demande plutôt que d'imprimer en grandes quantités et risquer d'épuiser de maigres ressources.

Vidéo/DVD : c'est une entreprise plus ambitieuse mais plus polyvalente et idéale pour le paysage.

Site web : le projet est encore plus ambitieux, mais il permet d'atteindre un plus large public. Le site web devra être régulièrement actualisé. Vous pouvez éventuellement créer un site web sur les cercles de paysage.

Note : tous les moyens énumérés ci-dessus présentent un intérêt historique à long terme mais, à moins qu'ils ne soient régulièrement actualisés, ils ont, en termes d'impact actif sur les interventions, une durée de vie qui ne dépasse guère un à trois ans. Cependant, cette révision ou réactualisation ne devrait pas se révéler trop coûteuse si elle est effectuée régulièrement (tous les trois ans est un bon moyen terme).

Retombées complémentaires des cercles de paysage

La mise en œuvre d'études du paysage par la méthode des aires circulaires permet de mener des actions éclairées et efficaces en faveur d'une bonne gestion du paysage. Vous pouvez par exemple :

- sensibiliser la population locale à travers les contacts sociaux ordinaires ;
- proposer des conseils informels aux acteurs potentiels ;
- participer aux processus de développement ou d'aménagement locaux, aux enquêtes d'utilité publique ;
- intervenir dans les demandes de construction ou d'aménagement ;
- faire pression sur les hommes politiques ;
- définir des critères de référence (*benchmarking*) pour le paysage local ;
- archiver les cercles de paysage. Ces études pourraient servir de base à la constitution d'archives sur le paysage d'une région ou d'une ville, dans le sens d'une gestion dynamique et historique du paysage.

Annexe I

Législation pertinente en matière de paysage et applicable dans le pays concerné

La législation applicable doit être recensée selon l'Etat concerné.

Annexe II

Listes indicatives des composantes typiques d'un paysage

Topographie

Montagnes, plateaux, landes, vallées, collines, ravins, failles, roches apparentes, lacs, étangs, rivières, ruisseaux, zones humides, vasières, plages, îles, mer, éléments du paysage côtier.

Bocage

Talus (en terre) et fossés, murets et fossés, haies, bordures d'arbres, murs en pierre, clôtures, etc.

Végétation

Arbres, bois, forêts, maquis, haies, champs, marais, marécages, tourbières, dunes de sable.

Associations historiques

Sites archéologiques, sites d'embuscade, champs de bataille, routes militaires, chemins de pèlerinage.

Les bâtiments et leurs alentours

Villes, villages, maisons isolées, ruines entretenues, ruines abandonnées, bâtiments publics, bâtiments patrimoniaux, fermes, maisons de ville, paysage urbain, maisons rurales, bâtiments industriels, cimetières, jardins.

Infrastructures de transport

Routes, sentiers, ponts, lignes de chemin de fer, gares, panneaux indicateurs, signalisation routière, véhicules.

Usages productifs du sol

Champs pour production de fourrage, de foin, pâturages, animaux de ferme, terres arables, haras, production de bois, vergers, arboriculture.

Usages productifs de la mer

Ports, jetées, exploitations de crustacés, pisciculture, bateaux.

Usages liés aux loisirs

Jardins, parcs, terrains de golf, hippodromes, terrains de jeu, parcs forestiers.

Usages liés à l'extraction

Tourbières, carrières, mines, gravières.

Infrastructures liées aux déchets

Décharges, déchetteries municipales, égouts, écoulement des eaux, caniveaux et bouches d'égout, plaques d'égout.

Petites constructions, mobilier urbain

Murs en pierre, bordures de pierre, pompes, montants de porte, grilles, barrages, quais, escaliers, boîtes aux lettres, abribus.

Infrastructures liées aux communications et aux réseaux

Boîtes aux lettres, poteaux télégraphiques, pylônes électriques, antennes pour la téléphonie mobile et les télécommunications, boîtiers de raccordement, plaques d'égout.

Manifestations commerciales

Panneaux d'affichage, panneaux publicitaires, enseignes.

Vues panoramiques et perspectives

Un paysage peut disposer de vues panoramiques et de perspectives au-delà de la zone d'étude ; ces éléments/composantes du paysage « appartiennent » aussi à la zone d'étude.

Habitats de la faune sauvage, zones protégées ou d'aménagement différé

Ces éléments divers peuvent venir enrichir la composition du paysage et, par conséquent, sa qualité, en introduisant une sorte de troisième dimension.

Annexe III

Références

Documentation essentielle et facilement disponible – nombreux documents téléchargeables depuis des sites web.

Convention européenne du paysage (STE n° 176), Conseil de l'Europe (www.coe.int/conventioneuropennedupaysage).

Guide d'observation du patrimoine rural européen, Conseil de l'Europe, Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire – CEMAT – 2003 (www.coe.int/CEMAT/fr).

Annexe IV

Considérations pratiques

Etudier un « cercle de paysage » implique quelques considérations d'ordre pratique. La logistique est plus lourde pour une étude en groupe que pour une étude individuelle, mais elle est importante dans les deux cas.

Les éléments qui suivent sont destinés à orienter les utilisateurs de la méthode proposée.

Frais

Une étude peut être réalisée à un coût minimal, mais pour élaborer un rapport « professionnel », et particulièrement pour les études de groupe, on peut s'attendre à devoir faire face aux dépenses suivantes :

- achat de cartes d'état-major ;
- équipement et matériel photographique ;
- photocopies ;
- tirages ;
- assurance ;
- transport ;
- divers – reliure, fournitures de bureau, CD, etc.

Financement

Avant de chercher un financement, définissez les grandes lignes du projet pour étayer vos demandes.

Diverses sources possibles de subventions.

Les entreprises locales peuvent également vous sponsoriser ou vous aider en nature.

Assurance

Il est peu probable qu'une personne ou quelques amis qui entreprennent une étude aient besoin d'une assurance spéciale. Les groupes plus importants devraient consulter une compagnie ou un agent d'assurances sur les questions de responsabilité civile et d'assurance contre les accidents.

Cartes

Droits d'auteur

La question des droits d'auteur se posera seulement quand vous publierez et diffuserez votre rapport, mais les sources doivent toujours y être citées.

Cartes : il faut parfois obtenir l'autorisation de copier les cartes.

Images : demandez aux propriétaires concernés l'autorisation de reproduire des images (tableaux, photographies, etc.).

Texte : il est généralement permis d'inclure des citations brèves tirées d'ouvrages, à condition que la source soit citée et que les indications sur l'ouvrage apparaissent dans le rapport.

Demandez l'autorisation pour les poèmes et les longs extraits.

Autres questions juridiques

Une étude de cercle de paysage doit s'appuyer en grande partie sur ce que l'on voit du domaine public et des biens privés accessibles – routes, rues et sentiers, plage, parcs, parcs nationaux, etc. Vous ne devez pas pénétrer dans des propriétés privées. Dans la plupart des cas, on vous donnera accès si vous le demandez en bonne et due forme, mais il est essentiel de respecter cette procédure.

Autre question potentiellement litigieuse : la prise de photographies. Les photos prises dans les rues, les villages, les villes et les campagnes ne devraient pas poser de problème. Il peut en aller autrement de celles qui mettent en relief des propriétés privées dans un contexte négatif. Dans certaines circonstances, une autorisation est nécessaire.

Dans tous les cas, il est bon de préparer une lettre brève expliquant votre projet et demandant l'autorisation/la coopération des propriétaires concernés.

Santé et sécurité

A trop regarder le paysage, on risque d'oublier les questions de sécurité. Il peut être dangereux de marcher et, surtout, de prendre des photos le long de certaines routes ou voies urbaines. Les gilets de sécurité jaune fluorescent peuvent être un investissement utile. Attention en franchissant les fossés ou les ruisseaux, ou en marchant le long des berges ou des côtes. Avant de prendre une photo, assurez-vous que vous êtes bien stable et en sécurité. De préférence, faites-vous accompagner. Si vous êtes seul, informez une personne de l'itinéraire que vous avez prévu et de votre programme et munissez-vous d'un téléphone portable (chargé).

Annexe V

Fiches d'échantillons de données

Les fiches d'échantillons de données ne sont présentées qu'à titre indicatif.

Les « forces, faiblesses, opportunités et menaces » apparaissent sur une seule page mais, en pratique, ces indicateurs occuperont une ou plusieurs pages séparées.

La fiche d'observatoire du paysage ne prévoit qu'une image. Si vous illustrez les changements dans le temps à l'aide d'une série d'images, utilisez une feuille pour les images et une autre pour les explications.

Exemples de fiches de données

Fiche de données sur le cercle de paysage	Date :
Auteur de la fiche :	Zone d'étude :

Forces du paysage	Emplacement	Réf. photo
Faiblesses du paysage	Emplacement	Réf. photo
Opportunités du paysage	Emplacement	Réf. photo
Menaces sur le paysage	Emplacement	Réf. photo

Fiche d'action sur le cercle de paysage	Date :
Auteur de la fiche :	Zone d'étude :

Forces du paysage	Emplacement	Classement	Réponse/action	Acteurs
Faiblesses du paysage	Emplacement	Classement	Réponse/action	Acteurs
Opportunités du paysage	Emplacement	Classement	Réponse/action	Acteurs
Menaces sur le paysage	Emplacement	Classement	Réponse/action	Acteurs

<p>Fiche pour l'observatoire photographique du cercle de paysage Date :</p> <p>Auteur de la fiche : Zone d'étude :</p>

Point de vue	Carte esquissée
--------------	-----------------

Commentaires et observations

Remerciements

Je tiens à remercier ici le Conseil de l'Europe pour son soutien dans l'élaboration du rapport, ainsi que l'Agence gouvernementale de cartographie de la République d'Irlande (Ordnance Survey Ireland) de son aimable autorisation (n° 8320) d'utiliser Discovery Map®. Je remercie également West Cork Leader de m'avoir encouragé à donner corps au concept de « cercle de paysage » dans le cadre d'un enseignement sur le patrimoine, de même que le Conseil du patrimoine et Bord Bia – Developing Horticulture qui n'ont eu de cesse d'appuyer la démarche et la réalisation du gabarit. Je remercie enfin pour leurs précieux conseils, leur aide et leur lecture critique du rapport Harriet Emerson, Cathy Buchanan, Barry Lupton, Sharon Casey et tous ceux et celles qui m'ont manifesté leur amical soutien.

V. L'éducation au paysage à l'école

Benedetta Castiglioni, experte auprès du Conseil de l'Europe



© Slovenian Association of Landscape Architects

Résumé

Le présent rapport, qui s'inscrit dans le contexte de la Convention européenne du paysage, présente les exigences, les objectifs et les méthodologies en matière d'éducation au paysage au niveau européen, en mettant l'accent sur l'enseignement primaire et secondaire.

La première partie s'attache à replacer l'éducation au paysage dans le contexte de la Convention européenne du paysage. Les objectifs pédagogiques de l'éducation au paysage sont, en effet, directement liés à ceux de la convention elle-même. Ces objectifs sont ensuite replacés dans une perspective pédagogique plus vaste, à savoir celle de l'éducation au développement durable, d'autant plus importante que les Nations Unies ont fait de 2005-2014 la « Décennie pour l'éducation en vue du développement durable ». Le paysage est un patrimoine ; la diffusion du savoir concernant les paysages et leurs évolutions ainsi que l'accroissement de la capacité à lire les paysages font donc partie des conditions nécessaires pour rendre les citoyens plus conscients de la valeur des lieux où ils vivent, plus ouverts à d'autres horizons et d'autres cultures, et, enfin, plus responsables en matière de gestion du paysage.

Dans un second temps, le rapport aborde des aspects plus concrets, en commençant par définir le terme de « paysage » afin d'éviter toute confusion. Une grille générale de lecture du paysage est proposée, non comme outil didactique en tant que tel, mais comme point de départ pour organiser des activités scolaires, puisqu'elle englobe tous les « ingrédients » de l'éducation au paysage : identification et description des éléments du paysage, caractéristiques immatérielles (émotions, significations, symboles...), facteurs naturels et humains à l'origine des paysages et évolution dans le temps.

Le thème de la lecture du paysage est suivi d'une présentation de plusieurs traits spécifiques à l'éducation au paysage, théoriques aussi bien que pratiques, en allant des différentes facettes du paysage aux rôles respectifs des personnes concernées par cet enseignement. Chaque point de méthode est à la fois ancré dans un cadre théorique, lié à un objectif pédagogique et assorti d'exemples pratiques. On trouvera également plusieurs présentations d'activités d'éducation au paysage déjà mises en œuvre en Europe.

1. Education au paysage et éducation en vue du développement durable

1.1. La Convention européenne du paysage et l'éducation au paysage

Un paysage très humain

La Convention européenne du paysage a pour but d'« instituer un instrument nouveau consacré exclusivement à la protection, à la gestion et à l'aménagement de tous les paysages européens », en vue de deux objectifs plus larges : le « bien-être individuel et social » et « un développement durable fondé sur un équilibre harmonieux entre les besoins sociaux, l'économie et l'environnement ». Elle ne se limite donc pas aux aspects techniques des questions de paysage, et ne s'adresse pas uniquement aux élus et aux responsables des politiques d'aménagement du territoire.

La définition proposée par l'article premier de la convention aide à comprendre les affirmations ci-dessus : « "Paysage" désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations. » Non réductible à ses caractéristiques physiques, le paysage englobe des aspects humains (histoire, culture, économie, organisation sociale, etc.) et affectifs. Il est à la fois objet tangible et source de sentiments et d'émotions, et ces deux aspects doivent être pris en compte. Envisagé comme le résultat de l'interaction entre la nature et les humains à travers le temps, le paysage devient un élément de patrimoine, une ressource héritée du passé et que nous devons transmettre à nos successeurs. Enfin, tissé de valeurs personnelles et sociales, le paysage contribue au bien-être de ses habitants et au renforcement des identités territoriales.

La convention repose donc sur une relation forte entre individus et paysage. Cette relation est d'une double nature : en préambule de la convention, l'une des affirmations les plus importantes au sujet du paysage est que « sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun ». D'une part, la convention souligne que toute intervention sur le paysage doit passer par une concertation effective, afin de tenir compte des aspirations des habitants : elle suppose des droits. D'autre part, cette concertation n'est pas un choix, mais un devoir qui impose des tâches à chacun : nous sommes tous responsables de la définition et de la mise en œuvre des politiques paysagères. En résumé : « Le paysage demande à ce que l'on

prenne soin de lui, et, s'il est traité comme un simple bien de consommation, il perdra à la fois sa valeur et son attrait »¹.

Cette approche « démocratique », qui passe par « la reconnaissance d'un rôle actif des citoyens dans les décisions qui concernent leurs paysages »², vaut aussi pour l'aspect géographique : tous les paysages (sur tout le territoire des Etats parties) sont pris en compte par la convention, tous sont des éléments de patrimoine qui comptent pour l'identité locale, la qualité de vie des habitants et le développement durable du territoire.

L'éducation au paysage : objectifs et thématiques

Les premières mesures particulières imposées par la convention aux Etats signataires sont les suivantes : « accroître la sensibilisation de la société civile, des organisations privées et des autorités publiques à la valeur des paysages, à leur rôle et à leur transformation », et « promouvoir » « la formation de spécialistes », « des programmes multidisciplinaires de formation [...] destinés aux professionnels du secteur privé et public et aux associations concernées » ainsi que « des enseignements scolaire et universitaire abondant, dans les disciplines intéressées, les valeurs attachées au paysage et les questions relatives à sa protection, à sa gestion et à son aménagement » (article 6).

Bien que l'objet de la convention soit « le paysage », l'accent mis sur les personnes (encore plus que sur le paysage lui-même) souligne l'importance du lien entre individus et paysage et celle d'une véritable participation.

« L'éducation et la formation portant spécialement sur la question du paysage sont essentielles si nous souhaitons améliorer la gestion du paysage de quelque manière que ce soit. De nombreuses activités peuvent être envisagées pour favoriser la meilleure approche en matière de sensibilisation, d'éducation et de formation. »³ On trouvera en deuxième partie des méthodes et des exemples applicables à l'enseignement scolaire.

Pour ces activités, il faut s'appuyer sur « le rapport personnel avec le paysage, et l'engagement personnel à l'égard du paysage. Seul l'engagement personnel à

1. Pedrolì B. et Van Mansvelt J. D., thème 3 : « Sensibilisation, formation et éducation », in « Actes de la 2^e Conférence du Conseil de l'Europe des Etats contractants et signataires de la Convention européenne du paysage », Conseil de l'Europe, Strasbourg, 28-29 novembre 2002, in Conseil de l'Europe, *La Convention européenne du paysage : les défis du développement durable*, Editions du Conseil de l'Europe, Strasbourg, 2006, pp. 117-140.

2. Rapport explicatif de la Convention européenne du paysage, n° 24.

3. Pedrolì B. et Van Mansvelt J. D., *op. cit.*, p 121.

l'égard du paysage peut permettre aux personnes de connaître leur paysage en profondeur, notamment les possibilités et les menaces qui existent, et de fonder leurs décisions et leurs activités sur la connaissance du paysage dans tout son réseau complexe de rapports. L'engagement personnel à l'égard d'un paysage déterminé peut garantir le développement durable des paysages »⁴.

Les programmes scolaires et, en général, les activités pédagogiques organisées dans les établissements d'enseignement primaire et secondaire sont explicitement cités par la convention, dans la partie consacrée aux engagements des Etats. Les activités pédagogiques devraient promouvoir les « valeurs attachées au paysage », non seulement de manière abstraite, mais aussi en abordant des aspects pratiques comme la protection, la gestion et l'aménagement. La sensibilisation aux valeurs renforce l'attachement au paysage et la reconnaissance des droits, tandis que l'approche concrète accroît l'engagement personnel et le sens des responsabilités.

Cela étant, la « valeur » d'un paysage est une notion des plus vastes. Elle englobe, par exemple, les catégories suivantes :

- aspects écologiques (biodiversité, fonctions écologiques) ;
- caractéristiques et fonctions économiques (occupation des sols, parfois intérêt touristique) ;
- aspects historiques, culturels et patrimoniaux ;
- attachement au lieu où l'on vit, aspects identitaires et sociaux ;
- esthétique ;
- connaissance des processus d'évolution du paysage ;
- etc.

Dans ce contexte, l'éducation au paysage ne peut constituer une discipline spécifique : c'est un processus général visant à développer les connaissances, la prise de conscience et la réactivité chez les élèves. Plus qu'une transmission à sens unique d'informations sur le paysage, c'est une expérience qui touche à la personne tout entière. Le rôle de l'éducation au paysage est crucial : à travers elle, le paysage devient réellement un élément clé du bien-être individuel et collectif. Elle peut être considérée, en outre, comme l'un des éléments majeurs de l'éducation en vue du développement durable.

4. Pedrolí B. et Van Mansvelt J. D., *op. cit.*

1.2. L'éducation au paysage dans le cadre de l'éducation en vue du développement durable

La Décennie des Nations Unies pour l'éducation en vue du développement durable

La Convention européenne du paysage ayant pour objectif général de parvenir à un développement durable, l'éducation au paysage, qu'elle encourage, peut être considérée comme l'une des façons possibles de mettre en œuvre l'« éducation au service du développement durable ».

Les Nations Unies, en effet, ont bien mis en évidence le rôle clé de l'éducation en proclamant 2005-2014 « Décennie pour l'éducation en vue du développement durable »⁵. L'éducation est considérée comme la pierre angulaire du développement durable, comme la première priorité : l'éducation est la force d'entraînement des changements nécessaires.

Les points communs entre la thématique du développement durable et celle du paysage se sont renforcés depuis le Sommet de Johannesburg, au cours duquel il a été question non seulement d'environnement, mais aussi de société ; en ce sens, la convention, axée sur la participation des populations, est dans la droite ligne des objectifs de durabilité. L'éducation à l'environnement s'élargit à l'éducation en vue du développement durable, qui elle-même englobe l'éducation au paysage.

Beaucoup de passages des textes fondateurs de la Décennie pour l'éducation en vue du développement durable rappellent les principes de l'éducation au paysage. Premièrement, les valeurs fondamentales de l'éducation en vue du développement durable s'inscrivent dans « une nouvelle vision de l'éducation, comme devant aider les personnes de tout âge à mieux comprendre le monde dans lequel elles vivent ». Deuxièmement, la plupart des caractéristiques indiquées sont très proches de celles de l'éducation au paysage que nous présenterons en détail :

- « [...] être interdisciplinaire et holistique : l'apprentissage en vue du développement durable s'inscrit dans l'ensemble des contenus et n'est pas une matière distincte ;
- viser à l'acquisition de valeurs : il est essentiel que les normes sous-jacentes – les valeurs et les principes qui fondent le développement durable – soient explicitées pour qu'il soit possible de les examiner, d'en débattre, de les tester et de les appliquer ;

5. Pour tous les documents relatifs à la Décennie des Nations Unies pour l'éducation en vue du développement durable, voir www.unesco.org/education/desd.

- développer la pensée critique et la résolution des problèmes : inspirer la confiance en soi devant les dilemmes et les défis du développement durable ;
- recourir à une multiplicité de méthodes : parole, arts plastiques, débats, expérience, pédagogies diverses. La simple transmission du savoir devrait se transformer en une approche par laquelle enseignants et apprenants travaillent ensemble à acquérir des connaissances, et contribuent à façonner l'environnement de leur établissement ;
- encourager la prise de décisions en collectivité : les apprenants participent aux décisions sur la manière dont ils vont apprendre ;
- être applicable : les expériences d'apprentissage offertes sont intégrées à la vie quotidienne personnelle et professionnelle de chacun ;
- être en accord avec la vie locale : en traitant les problèmes locaux aussi bien que mondiaux. »

Troisièmement, les sept stratégies proposées pour mettre en œuvre l'éducation en vue du développement durable sont parfaitement transposables à l'éducation au paysage : « sensibilisation ; consultation et prise en main ; partenariat et réseaux ; renforcement des capacités et formation ; recherche et innovation ; technologies de l'information et de la communication ; suivi et évaluation ».

Quatrièmement, ces deux types d'éducation reposent sur la même philosophie : ils sont « essentiellement une question de valeurs ayant pour centre la notion de respect. Respect des autres, qu'ils appartiennent aux générations actuelles ou futures, respect de la différence et de la diversité, de l'environnement, des ressources de la planète que nous habitons. L'éducation nous permet de nous comprendre nous-mêmes et de comprendre les autres, ainsi que les liens qui nous unissent à l'environnement naturel et social du vaste monde ; et cette compréhension devient une base durable sur laquelle asseoir le respect. En plus du sens de la justice, de la responsabilité, de l'exploration et du dialogue, l'éducation [...] vise à nous faire adopter des conduites et des pratiques qui permettent à tous de mener une vie épanouie sans se sentir privés de l'indispensable ».

Enfin, « chacun est partie prenante de l'éducation en vue du développement durable » et de l'éducation au paysage, avec différents rôles et partenariats que nous aborderons plus loin.

Aspects pédagogiques

Dans un contexte éducatif, le thème du paysage présente de multiples intérêts : nous allons ici tenter de comprendre ce que l'éducation au paysage peut apporter au développement personnel des élèves, non seulement en leur apprenant

à mieux agir en telle ou telle circonstance, mais aussi en améliorant leur processus de formation en général⁶.

Tout d'abord, le paysage a une fonction dialectique : il crée un dialogue entre identité et altérité. Aborder le paysage, c'est, d'une part, découvrir notre rôle comme habitants d'un lieu, gardiens d'un patrimoine, témoins d'une culture et acteurs responsables de son avenir. D'autre part, c'est souhaiter prendre possession de nouveaux lieux, même pour la brève durée d'un voyage ou d'une promenade.

Dans une perspective pédagogique, on peut dire que ce sont la subjectivité, l'intimité et l'intersubjectivité qui définissent l'identité ; et la fréquentation du paysage touche à ces trois notions. En outre, qu'il s'agisse de nous-mêmes ou du paysage, identité et altérité ne sont pas dissociables, puisque le désir d'enracinement va de pair avec l'envie de découvrir.

L'éducation au paysage, donc, consiste à apprendre à porter un regard neuf sur ce qui nous entoure : les choses que nous voyons nous sont parfois si familières qu'elles ne nous disent plus rien, ne nous appellent plus à les contempler. Il faut alors réactiver notre aptitude à percevoir l'inattendu et l'imprévu, à nous laisser toucher et surprendre.

Toujours sur le plan pédagogique, le paysage recouvre trois autres fonctions plus spécifiques :

- la fonction herméneutique, car il est possible d'apprendre à « lire » le paysage et ses signes. Le paysage implique deux modes de lecture : le mode sensoriel, car il peut être considéré comme une « éducation de la vue et des sens », et le mode cognitif, car son exploration permet de mieux comprendre les facteurs naturels et humains ;
- la fonction pragmatique, pour le caractère concret et aménageable du paysage, qui rappelle la nécessité de gérer de façon responsable ses transformations. Elle peut aussi être considérée comme une dimension éthique ;
- la fonction sociale, puisque le paysage appartient non seulement à chacune des personnes, mais aussi à l'ensemble de la communauté qui y vit et le perçoit. De plus, il suppose et encourage à la fois le développement des identités locales et l'ouverture à l'altérité, aussi bien temporelle (paysages anciens) que spatiale (paysages lointains).

6. Les réflexions qui suivent s'inspirent pour une grande part de O. Zanato Orlandini, « Lo sguardo sul paesaggio da una prospettiva pedagogico-ambientale », in B. Castiglioni, M. Celi et E. Gamberoni (dir.), *Il paesaggio vicino a noi. Educazione, consapevolezza, responsabilità*, Actes de la conférence, 24 mars 2006, Museo civico di Storia naturale e Archeologia, Montebelluna, Italie.

Le tableau ci-dessous résume les modes d'éducation au paysage possibles, en fonction des objectifs et des méthodologies. La colonne de droite correspond à l'approche la plus large, en accord avec les remarques proposées ci-dessus ; loin de nier les deux autres approches, elle s'appuie sur elles pour aller plus loin.

Tableau 1 – Modes d'éducation au paysage

	1	2	3
	Education sur le paysage	Education dans le paysage	Education pour le paysage
Objectifs	Connaissance du paysage et de ses dynamiques de transformation	<ul style="list-style-type: none"> - Apprendre à regarder - Apprendre à apprendre - Acquérir des bases de recherche empirique - Acquérir et/ou appliquer des connaissances transversales 	<ul style="list-style-type: none"> - connaissances - motivations - prise de conscience éthique - construction de l'identité - rendre possible l'attribution de nouvelles significations - compétences sociales, aptitude à agir et à apporter des transformations - encourager le sens des responsabilités
Approche dominante	Instructive	Cognitive, sans exclure les dimensions esthétique et sociale	Modèle intégré, suivant plusieurs axes : <ul style="list-style-type: none"> - cognitif - affectif – relationnel - éthique - esthétique - participatif
Axe didactique	Sur le contenu, le savoir : faire acquérir aux élèves des informations exactes	Le paysage comme médiateur vers <ul style="list-style-type: none"> - la recherche sur le terrain, - des connaissances scolaires 	Renforcer les connaissances, les compétences, les valeurs (savoir, savoir-faire, savoir être)
Contexte	En classe / Avec des jeunes d'âge scolaire	En classe / Avec des jeunes d'âge scolaire	Partout et tout au long de la vie
Remarques	Le savoir seul ne suffit pas à savoir <i>être</i> et savoir <i>faire</i>	Le paysage, point de départ vers l'acquisition de connaissances transversales	Le paysage, contexte idéal pour réorienter : <ul style="list-style-type: none"> - les connaissances - les émotions - les volontés - les comportements

Source : Zanato Orlandini, *op. cit.*

L'éducation « pour » le paysage (troisième approche) devrait consister « à allumer un feu plutôt qu'à remplir des coupes : apprendre doit être plutôt un moyen de découvrir, de partager et d'évaluer des manières de résoudre les problèmes, qu'ils soient pratiques ou théoriques ». L'éducation au paysage est donc un processus de « valorisation des ressources humaines, au sens littéral », correspondant aux trois critères suivants (à mettre en œuvre selon les étapes proposées dans le tableau ci-dessous)⁷ :

- éducation intellectuelle (acquisition de connaissances : cognition) ;
- éducation affective (découvrir les sentiments et les valeurs : affection) ;
- éducation relationnelle (connaissance des façons de faire, des modes de pratique : conation).

L'éducation au paysage, en résumé, devrait englober « l'enseignement de la théorie et de la pratique en incluant la formation du domaine affectif ».

Tableau 2 – Etapes et critères de valorisation des ressources humaines

	Domaine cognitif	Domaine affectif	Domaine conatif
Niveaux précédant l'émancipation	Connaissance	Réception	Imitation
	Compréhension	Réaction	Intervention
	Application	Appréciation	Maîtrise
Intériorisation de l'apprentissage	Analyses	Organisation	Engagement
	Synthèse		
	Evaluation	Caractérisation	Dévouement

Source : Pedroli et Van Mansvelt, 2002, *op. cit.*

Contribution à la citoyenneté active

Comme nous venons de le voir, l'éducation au paysage couvre un éventail de valeurs extrêmement complet. L'éducation au paysage n'est pas seulement importante pour la préservation des paysages et l'amélioration de leur qualité, elle l'est aussi en soi, comme étape dans le processus de formation. En plus d'être un objet dont il faut prendre soin, le paysage contribue à toucher les enfants et à encourager leur croissance en tant qu'êtres humains complets. Il n'est pas qu'une matière d'enseignement, mais aussi un outil d'enseignement, un « enseignant » lui-même en quelque sorte.

7. Pedroli B. et Van Mansvelt J. D., *op. cit.*

Nous allons présenter plusieurs particularités et méthodologies de l'éducation au paysage, en mettant l'accent sur son application à l'école (principalement dans l'enseignement primaire et secondaire). Cependant, il faut noter que son potentiel et ses objectifs généraux demandent à se concrétiser dans des contextes non seulement formels, mais aussi informels et non formels, ainsi qu'à travers des processus d'éducation continus, exactement comme l'éducation en vue du développement durable. On peut dire que l'éducation au paysage correspond également à la première mesure particulière mentionnée par la Convention européenne du paysage (art. 6.a), à savoir la sensibilisation de la société civile.

De fait, tous les aspects de l'éducation au paysage constituent des éléments fondamentaux pour l'instauration de relations positives et responsables avec notre environnement et notre lieu de vie ; ces relations sont essentielles à l'unité de chaque personne, avec sa façon particulière d'appréhender le monde, et à une participation active et constructive à la vie de la communauté.

2. A la découverte de l'éducation au paysage

2.1. De la définition du paysage à sa lecture

Diversité des approches

Le mot « paysage » est aussi « fascinant » que difficile à manier, si grande est la diversité des significations qui s'y attachent. Il peut faire partie du langage commun (comme synonyme de panorama) ou exprimer un concept (objet d'étude, élément à aménager ou à préserver). Son sens varie – plus ou moins fortement – selon les disciplines et selon les langues et les cultures, et a bien sûr varié au fil du temps.

Néanmoins, l'étude de cette diversité de sens et de points de vue permet de dégager quelques traits communs.

Le plus souvent, le terme de paysage ne désigne pas un objet unique, mais la synthèse de plusieurs éléments reliés entre eux. Le paysage est une « unité ».

Ces éléments relèvent à la fois de la sphère humaine et de la sphère naturelle. Le paysage forme donc une sorte de pont entre sciences naturelles et sciences humaines, et il est considéré comme un patrimoine environnemental aussi bien que culturel.

L'évolution, la transformation constituent une autre de ses caractéristiques. Jamais égal à lui-même, le paysage est une « construction diachronique ». Les paysages d'autrefois étaient forcément différents de ceux d'aujourd'hui et ne peuvent être reconstitués à l'identique. Cependant, le paysage conserve les traces du passé et des mutations qu'il a connues ou est en train de connaître.

Autre caractéristique importante, le paysage est à la fois signifié et signifiant, représentation immatérielle et matérialité de l'objet perçu. Il faut à la fois la subjectivité des sensations, des sentiments et des émotions et l'objectivité de la raison et du jugement pour « rencontrer » le paysage.

Dans tous les cas, il est important de souligner la différence entre le paysage et l'« espace » ou le « territoire ». Le paysage est « ce qui est vu », le donné sensible, le témoin concret d'une territorialité, mais il n'est pas l'espace lui-même. Les systèmes spatiaux forment le support du paysage, mais le paysage a sa propre individualité et ne devient jamais synonyme d'environnement, d'espace ou de région.

L'être humain, pour reprendre la métaphore du paysage comme théâtre⁸, entretient une relation double avec le paysage : il est l'acteur, au sens où il agit et construit le paysage, avec toutes les modalités que peuvent revêtir les relations entre l'homme et son environnement ; il est aussi le public, car il observe ce qu'il construit pour comprendre le sens de son action – et la boucle est bouclée. Le paysage est l'intermédiaire entre « faire » et « observer ce qui a été fait », si bien que tout débat à son sujet implique nécessairement la perception, le savoir et la pratique.

Concernant la pratique, nous savons tous à quel point les approches et les dispositions juridiques varient dans ce domaine : elles vont d'une protection très stricte de petites zones aux caractéristiques très particulières (naturelles ou culturelles) à la gestion à grande échelle et à chaque niveau de hiérarchie de l'évolution du paysage, dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire (régionales ou autres).

Définition proposée par la Convention européenne du paysage

Conscients de la polysémie du terme « paysage » et de la diversité des approches possibles, les auteurs de la convention ont proposé à l'article premier quelques définitions de base. Le paysage est défini comme « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ». On retrouve dans cette définition la plupart des remarques formulées plus haut :

- présence de la nature et de la culture, dépassant le clivage entre paysage physique/naturel et humain/culturel ;
- présence de relations, le paysage étant une synthèse d'éléments reliés entre eux ;
- caractère unique de chaque paysage, puisque les « facteurs naturels et/ou humains » agissent et interagissent d'une façon unique dans chaque « partie de territoire » ;

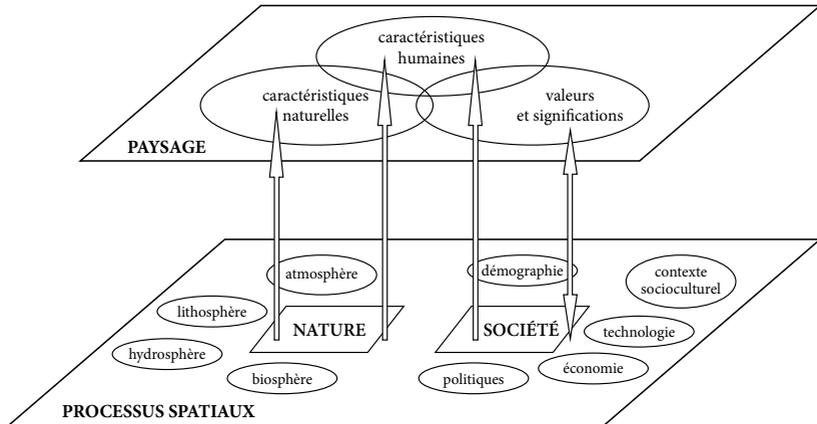
8. La métaphore assimilant le paysage à un théâtre est proposée par E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio Editore, Venise, 1998.

- place fondamentale de la perception dans la définition du paysage : le paysage est « ce qui est vu et perçu », il a donc sa propre individualité, en quoi il se distingue de l'espace. En outre, la subjectivité des perceptions (de l'individu comme de la société) est reconnue comme un élément à prendre en compte.

L'article premier de la convention définit également les trois actions nécessaires sur le paysage, en allant de celle ayant le moins d'impact à celle en ayant le plus : protection, gestion et aménagement.

L'autre affirmation à retenir, qui figure à l'article 2 de la convention, est que la notion de paysage ne concerne pas que de petites zones spécifiques, mais tout le territoire de la région / du pays / du monde.

Schéma 1 – Schéma conceptuel du paysage



Source : schéma inspiré de Castiglioni, 2002.

Ce schéma vise à synthétiser, à des fins de recherche comme d'enseignement, les notions fondamentales et les relations énoncées plus haut. Il souligne la particularité du concept de paysage, qui n'est pas à confondre avec celui d'espace ; enfin, comme nous le verrons plus tard, il aide à trouver des « axes » de lecture du paysage⁹.

Le plan inférieur représente l'espace, le territoire, la réalité géographique, tandis que le plan supérieur représente le paysage, c'est-à-dire ce que nous voyons et percevons des dynamiques territoriales, dont les multiples éléments et processus restent souvent dissimulés.

9. Voir B. Castiglioni, *Percorsi nel paesaggio*, Giappichelli Editore, Turin, 2002.

Chacun des plans correspond à un système. Le plan inférieur se divise en deux sous-systèmes : nature et société, qui entretiennent des relations de réciprocité étroites et complexes.

Le plan supérieur comprend trois sous-systèmes liés l'un à l'autre. Le premier correspond aux caractéristiques naturelles du paysage (relief ou végétation, par exemple). Tous les signes d'une modification des caractéristiques naturelles par la présence humaine (bâtiments, villages, villes, formes d'utilisation des sols, infrastructures, etc.) sont réunis dans le deuxième ensemble (caractéristiques humaines ou culturelles). Ces deux catégories ont trait aux composantes matérielles, tangibles du paysage. Le troisième sous-système, au contraire, englobe tous ses traits immatériels, intangibles : les significations et les valeurs attribuées au paysage, qu'elles soient esthétiques, affectives (le paysage comme composante de l'identité personnelle) ou symboliques (certains éléments du paysage peuvent avoir un sens particulier pour ceux qui les perçoivent). On distingue également des valeurs fonctionnelles : écologiques ou économiques, par exemple. Les valeurs du paysage peuvent donc être regroupées comme suit :

- *valeurs fonctionnelles* : à quoi il sert (aspect matériel), sur les plans aussi bien économique qu'écologique ;
- *valeurs symboliques* : ce qu'il transmet (aspect immatériel), sur le plan de l'esthétique, de la culture, de la préservation de la mémoire et de l'identité locale d'une société ;
- *valeurs prospectives* : les idées, les projets explicites (aménagement) ou implicites qui vont modifier le paysage à l'avenir.

Bien sûr, tandis que les éléments des deux premières catégories devraient être considérés et analysés de façon objective, la catégorie des significations et des valeurs implique des représentations subjectives : à un même « paysage observé » peuvent correspondre plusieurs « paysages perçus » ou « paysages vécus ».

Dans tous les cas, le paysage est l'interrelation des trois sous-systèmes : non la somme des différentes parties, mais le produit de leurs relations.

Quels sont les liens entre les deux plans ? Les flèches schématisent la manière dont les dynamiques spatiales, d'origine humaine ou naturelle, « produisent » le paysage. En fait, il est impossible d'étudier le paysage sans étudier en même temps les processus – souvent invisibles – qui sont à la base des formes que nous percevons. C'est dans ces processus que résident les « racines » du paysage et son caractère unique, ainsi que les forces qui président à son changement.

Axes de lecture du paysage

Toutes les activités pédagogiques autour du paysage partent d'une première approche le plus souvent herméneutique, centrée sur un paysage (ou des paysages) en particulier : il s'agit de lire le paysage.

Le schéma conceptuel du paysage proposé précédemment suggère trois axes de lecture du paysage, différents mais complémentaires, qui peuvent aboutir à une grille d'étude et d'analyse des paysages ou, comme dans le cas présent, à l'organisation d'activités pédagogiques. Dans ce second cas, le schéma aide à clarifier le thème et ses composantes, ainsi que les méthodologies et les objectifs pédagogiques. L'encadré 1 offre une grille générale, qui suit les axes dont il est question ici.

Le premier axe de lecture est horizontal et correspond au plan supérieur du schéma (éléments et caractéristiques du paysage). On identifie et décrit d'abord les éléments (éventuellement rassemblés en catégories), puis les relations, avant tout spatiales, entre ces éléments (liens entre le relief et la végétation, entre les agglomérations et la présence d'eau, etc.). Les caractéristiques immatérielles doivent également être identifiées, en laissant s'exprimer les sentiments, émotions et points de vue de l'observateur et les diverses valeurs qu'il attribue au paysage. Ce travail, réalisable selon différentes modalités et à différents niveaux, met en lumière la spécificité de chaque paysage et constitue le préalable nécessaire à une étude plus poussée. Les axes horizontaux répondent à la question : « Comment est le paysage ? »

Le deuxième axe « creuse » le paysage pour explorer – verticalement – les liens de cause à effet qui le façonnent. Pour répondre aux questions : « Pourquoi cet élément ? Pourquoi ce paysage ? », il faut s'intéresser à la fois aux processus naturels et aux processus humains. En ce sens, le paysage est une sorte d'indicateur des dynamiques spatiales, le tout premier point de contact avec des processus qui ne peuvent être perçus directement. L'exploration des liens entre les éléments du paysage et leurs facteurs demande un travail de recherche approfondi.

Le troisième axe de lecture est temporel. Il vise à tenter de comprendre l'évolution du paysage, résultat de forces actuelles et passées. C'est une sorte de « conte » sur le paysage, où l'échelle temporelle peut être choisie en fonction des caractéristiques considérées ou analysées : de l'histoire du relief et des processus géologiques à celle des changements rapides et récents dus à l'industrialisation et à l'urbanisation. Pour comprendre que le paysage est une construction diachronique, en particulier dans un cadre pédagogique, on peut également se concentrer sur la succession des saisons ou sur les changements au cours d'une journée. Connaître les évolutions du paysage est essentiel pour comprendre dans quelle mesure les actions humaines en sont responsables et pour réfléchir à l'avenir du paysage – aux politiques d'aménagement, par exemple.

Les trois axes se recoupent souvent : en fait, le paysage est davantage un hypertexte qu'un texte linéaire. Le tableau 3 ci-dessous présente les principales étapes des activités éducatives visant à améliorer la connaissance d'un paysage particulier et, en général, l'aptitude à lire un paysage. Les étapes 1 et 2 sont avant tout liées à l'axe de lecture horizontal, l'étape 3 à l'axe vertical et l'étape 4 à l'axe temporel. Elles peuvent

être appliquées selon des modalités et dans des contextes pédagogiques différents, en fonction de l'âge des élèves, du temps et des outils disponibles... Elles constituent des objectifs pédagogiques ; une vérification des acquis sera nécessaire à l'issue de chaque étape, avant de passer à la suivante.

Tableau 3 – Etapes des activités éducatives

	Etapes (objectifs pédagogiques)	Exemples d'outils	Vérification
1	Reconnaître les différents éléments du paysage et leurs relations, qui donnent à chaque paysage son caractère unique	Excursions, dessins, schémas, récits (écrits ou racontés), création d'image, puzzle (à faire ou à défaire), groupes de discussion, cartes, systèmes d'information géographique (SIG) simples.	Décrire le paysage de façon exacte et exhaustive (avec différentes techniques) Savoir mettre de côté les éléments et relations non pertinents.
2	Reconnaître le pouvoir qu'a le paysage d'éveiller des sensations et des émotions, chez soi-même et chez autrui	Excursions, textes (prose et poésie), groupes de discussion, entretiens avec différentes personnes, arts plastiques.	S'exprimer par l'écriture, le dessin, le théâtre, etc.
3	Chercher à expliquer les caractéristiques du paysage, en lien avec les paramètres naturels et humains	Recherches à partir de sources diverses : ouvrages de référence, cartes actuelles et anciennes, vues aériennes, statistiques, données économiques, archives, SIG, internet, entretiens avec des spécialistes.	Comprendre le lien hypothèse-vérification et certaines chaînes causales. Avoir acquis certaines connaissances.
4	Comprendre l'évolution du paysage et en « raconter l'histoire » ; imaginer et planifier les évolutions à venir	Cartes et images/ photographies anciennes, descriptions anciennes, entretiens avec des personnes âgées (grands-parents par ex.), groupes de discussion, conception de « projets paysagers », photomontages, récits sur le passé et l'avenir.	Situer certaines étapes de l'évolution du paysage sur une frise chronologique. Comprendre les problèmes qui conduisent à se demander quelles interventions sont souhaitables ou non.

Encadré 1 – Exercice de lecture et de compréhension du paysage

Nous proposons ici un enchaînement logique général, qui est davantage un exemple qu'une activité directement applicable en classe. Chaque étape demande à être adaptée en fonction de l'âge des élèves et des buts éducatifs poursuivis.

Objectif didactique général

Acquisition d'une méthode d'observation et d'analyse du paysage applicable ensuite à chacun des paysages rencontrés, première étape vers une compréhension plus approfondie des dynamiques spatiales des alentours et d'ailleurs dans le monde.

Remarques

- différents types de paysages peuvent être observés, par le biais de photos ou, mieux, en se rendant sur place ;
- le plus important n'est pas de remplir le tableau de réponses « exactes » (qui très souvent n'existent pas), mais de suivre et d'appliquer la trame logique ;
- pour davantage de références et d'explications, voir ci-dessus.

Première étape : le dessin

Le dessin est un outil bien plus efficace que la prise de photos pour encourager une observation attentive. Les élèves doivent savoir que le résultat graphique (ou esthétique) n'a pas d'importance : leur dessin peut très bien n'être qu'une simple esquisse. Notons que les enfants aborderont le dessin différemment selon leur âge.

Activité : Après avoir attentivement observé le paysage, faites-en une esquisse et/ou un dessin.

Deuxième étape : éléments du paysage (lecture horizontale)

Le paysage est un assemblage de différents éléments, qu'il faut commencer par distinguer. Les éléments doivent être isolés et décrits en fonction de leur forme, de leur type, de leur emplacement et de leur répartition. Les relations réciproques entre les éléments ont également une grande importance, puisque ce sont elles qui distinguent un paysage de tous les autres.

Activité 1 : Dans le tableau suivant, inscrivez des éléments du paysage que vous observez (que vous avez dessiné) qui, selon vous, sont ceux qui caractérisent le plus ce paysage. Vous pouvez choisir des objets uniques ou des ensembles homogènes d'éléments (reliefs, arbres, champs, bâtiments semblables, etc.). Ensuite, décrivez-les en mentionnant leurs caractéristiques (de quelle sorte de chose s'agit-il ? Quelles sont ses dimensions, sa forme, sa couleur ?), leur emplacement et leur répartition (où se trouvent-ils ?) et leurs relations réciproques (sont-ils proches, éloignés ? Sont-ils liés l'un à l'autre d'une certaine manière ?).

	Eléments	Description
1		
2		
3		
...		

Activité 2 (avancée) : Choisissez quelques catégories d'éléments. Décrivez-les soigneusement, en utilisant notamment les données recueillies sur le terrain et/ou sur les cartes (quel est le dénivelé des montagnes/collines ? Quelle part du territoire est couverte de forêts ? Combien y a-t-il de bâtiments résidentiels/industriels ? Etc.).

Troisième étape : sens et valeur du paysage (lecture horizontale)

Le paysage n'est pas qu'un ensemble d'objets matériels : il comporte également une dimension immatérielle, due aux significations et aux valeurs que les individus lui assignent. Il éveille toute une palette de sentiments et d'émotions. Les significations varient en fonction de l'observateur ; l'une des principales différences est celle qui existe entre les habitants (qui connaissent le paysage de l'intérieur) et les personnes extérieures (touristes, notamment).

Activité 1 : Regardez ce paysage et notez dans l'encadré ci-dessous ce que vous ressentez : quelles émotions ce paysage vous inspire-t-il ?

Mes sentiments, émotions

Activité 2 (avancée) : Interrogez quelques personnes sur leurs sentiments devant ce paysage et notez leurs réponses dans le tableau suivant. Vous pouvez aussi scinder les résultats selon les catégories de personnes interrogées (âge, emploi, habitant du lieu / personne extérieure, etc.).

Catégories	Sentiments, émotions

Quatrième étape : les déterminants du paysage (lecture verticale)

Le paysage est le résultat de l'action et de l'interaction de facteurs naturels et/ou humains qui influencent le système spatial, de façon différente selon les lieux. Il est important de se demander pourquoi, de « creuser » le paysage pour s'interroger sur les causes et les processus. Dans cette perspective, le paysage n'est plus seulement précieux pour son apparence, mais aussi pour ses liens avec les dynamiques spatiales.

Activité 1 : Complétez la première colonne du tableau à l'aide des éléments identifiés à la deuxième étape ; reliez-les par des flèches aux facteurs de la colonne de droite, en répondant aux questions suivantes : pourquoi cet élément est-il ici ? Quels sont les facteurs responsables de sa présence, de ses caractéristiques et de sa répartition ?

	Elément	Facteurs...
1		climatiques
2		géologiques
3		biologiques
...		hydrologiques
		économiques
		politiques
		techniques
		socioculturels
		démographiques

Activité 2 (avancée) : Revenez sur quelques éléments (les mêmes qu'à la deuxième étape, activité 2) et sur les flèches que vous venez de tracer. Recherchez de quelle manière les facteurs en question agissent sur le paysage, en vous appuyant sur divers documents : ouvrages de référence, cartes actuelles et anciennes, vues aériennes, statistiques, données économiques, archives, SIG, entretiens avec des spécialistes, etc.

Cinquième étape : l'évolution du paysage (lecture temporelle)

Le paysage ne cesse d'évoluer, à des rythmes différents et en raison de toute une série de facteurs ; les changements sont parfois soudains, parfois très lents et continus. Comment analyser les transformations du paysage et comment les évaluer ? Le paysage était-il plus appréciable autrefois qu'aujourd'hui ? Pour répondre, il faut comparer les paysages passés et présents, en termes de structures et de significations, en s'intéressant aussi bien aux éléments nouveaux qu'à ceux qui ont disparu. L'analyse peut souvent s'appuyer sur plusieurs sources : images, vues aériennes, cartes. Notre point de vue contemporain sur le paysage peut aussi être révélateur de certains des changements. Le paysage a changé par le passé comme il changera à l'avenir ; pour imaginer le paysage futur, il est important de connaître les processus et les forces motrices à l'œuvre aujourd'hui, mais aussi de ne pas faire l'impasse sur nos souhaits et aspirations personnels.

Activité 1 : Complétez le tableau en observant le paysage actuel, puis faites des hypothèses sur son évolution. Choisissez un intervalle de temps (lié par exemple à la date du document utilisé pour l'activité 2) : selon vous, qu'est-ce qui a changé au cours des ... dernières années ? Quels éléments, présents à l'époque, ne sont plus que des vestiges et des témoins du passé aujourd'hui ? Lesquels ont changé de caractéristiques et/ou de fonction ? Quels sont les éléments nouveaux ?

Éléments	disparus	
	modifiés	
	nouveaux	

Activité 2 (avancée) : A partir d'un document (image, vue aérienne, etc.), complétez le tableau en comparant paysage actuel et paysage passé. Faites des hypothèses sur ses fonctions et sur les valeurs qui lui étaient et lui sont attribuées, en utilisant vos observations, vos connaissances ou des recherches sur le sujet. En conclusion, donnez une évaluation générale de l'ampleur des changements.

Éléments	disparus	
	modifiés	
	nouveaux	
Fonctions	disparues	
	modifiées	
	nouvelles	
Valeurs	disparues	
	modifiées	
	nouvelles	
Evaluation générale de la transformation du paysage		

Activité 3 : Faites une copie de votre dessin de la première étape. Transformez-le pour qu'il ressemble au paysage que vous voudriez qu'il soit dans vingt ans : effacez des éléments, modifiez ou ajoutez-en d'autres. Faites ensuite une autre copie de votre premier dessin et, cette fois, transformez-le en fonction de ce qu'il sera vraiment devenu dans vingt ans, selon vous. Comparez vos dessins et discutez-en avec vos camarades.

Activité 4 (avancée) : Essayez de réfléchir au paysage futur (par ex. dans vingt ans), à partir de ce que vous savez des processus en cours aujourd’hui. Notez dans le tableau les éléments, fonctions et valeurs qui seront modifiés ou ajoutés. Discutez des résultats avec vos camarades et donnez une évaluation générale de ce paysage futur, en soulignant les choix qui devraient être faits pour parvenir au « meilleur paysage souhaitable ».

Éléments	modifiés	
	nouveaux	
Fonctions	modifiées	
	nouvelles	
Valeurs	modifiées	
	nouvelles	
Evaluation générale du paysage futur		

2.2. Aspects éducatifs et pédagogiques

Education au paysage et développement cognitif des élèves

Les objectifs didactiques présentés ci-dessus conviennent-ils à tous les degrés d’enseignement ? Y a-t-il des objectifs spécifiques aux différents groupes d’âge ?

La façon dont les enfants abordent le paysage varie bien sûr en fonction de leur développement cognitif. Les jeunes enfants (4 à 7 ans) ont une approche très instinctive, non conceptuelle : ils utilisent tout leur corps et tous leurs sens, et non uniquement la vue. Les enfants de 7 à 12 ans commencent à rationaliser, mais leur approche est plutôt égocentrique. A partir de 12 ans, leur point de vue sur l’espace et le temps s’élargit et leur aptitude à manier des systèmes de causalité complexes se développe ; en revanche, les activités scolaires directement liées à la sphère affective peuvent se révéler plus difficiles à mener avec des élèves adolescents.

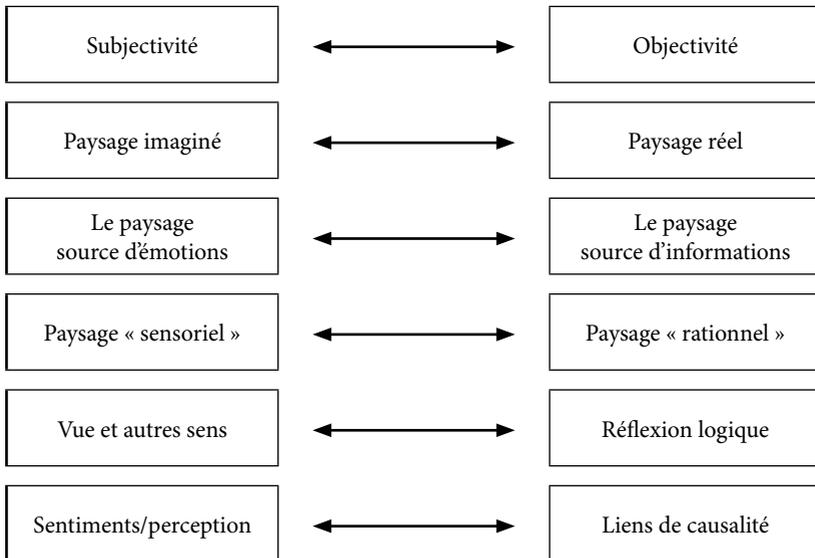
Par ailleurs, le paysage demande à être abordé comme un tout, sous tous ses aspects : il ne serait pas judicieux, par exemple, de se limiter strictement à l’« approche affective » au début de l’école primaire et à l’étude des facteurs concrets dans le secondaire. En scindant ainsi le paysage, on perd tout l’intérêt présenté par la juxtaposition des caractéristiques et des approches.

Enfin, les activités didactiques sur le paysage donnent de meilleurs résultats lorsqu'elles sont menées de façon intensive sur de brefs laps de temps. La façon la plus efficace d'appliquer l'éducation au paysage est probablement d'organiser des activités complètes deux ou trois fois dans le cursus scolaire. Selon les âges, certains objectifs seront plus importants que d'autres et certains points plus ou moins approfondis, mais il faut chaque fois parler du paysage comme un tout. Il n'y a pas à craindre de redites ennuyeuses, car les élèves adoptent spontanément des approches différentes. Cette organisation n'exclut pas de brèves incursions dans la thématique du paysage au cours d'autres activités pédagogiques : au contraire, les multiples dimensions du sujet encouragent l'interdisciplinarité.

Education sensorielle et scientifique

Le paysage ne peut qu'être appréhendé à la fois par les sens et la raison, puisqu'il est toujours d'une double nature : la réalité et l'image de cette réalité. L'éducation au paysage comporte donc toujours deux dimensions : éducation de la vue et des autres sens, d'une part, réflexion logique, d'autre part.

Schéma 2 – Les deux dimensions de l'éducation au paysage



La dimension visuelle de l'éducation au paysage fait appel, en premier lieu, à la sensibilité des enfants : leur perception du paysage, subjective et personnelle, éveille divers sentiments. Ce peut être des émotions positives ou négatives, dues aux valeurs esthétiques et symboliques ; un sentiment de familiarité, transmis par

notre cadre de vie, ou au contraire celui d'être perdu dans un paysage inconnu ; les enfants d'un même âge et d'une même origine peuvent avoir des sentiments similaires, ou différents en raison de leur propre personnalité. L'approche sensorielle englobe non seulement la vue, mais aussi les autres sens. Plusieurs outils peuvent être utilisés pour exprimer ces sentiments : dessin, écriture, poésie, etc.

La perception des enfants peut être confrontée à celle d'autres personnes : jeunes ou âgées, étrangères ou autochtones, etc. Cela permet de comparer les points de vue subjectifs, chacun avec sa place et son importance. Différentes œuvres consacrées au paysage peuvent être étudiées en parallèle : photographies, tableaux, textes littéraires, poèmes, etc.

La dimension visuelle comprend également la définition de la structure du paysage à travers l'identification et la caractérisation de ses éléments, telles que proposées aux premières étapes de l'exercice de lecture du paysage (encadré 1).

Cependant, le paysage est aussi un ensemble de relations complexes, si bien que le raisonnement logique constitue l'autre vecteur important de l'éducation au paysage. La compréhension des rapports entre les éléments et celle des influences qu'ils subissent demande une approche scientifique, des processus rationnels d'analyse et de synthèse : il faut dégager les composantes essentielles du paysage (naturelles aussi bien qu'humaines), par exemple en recueillant des données et en créant des cartes thématiques, puis le recomposer, ce qui suppose d'assembler les données à l'aide de connexions logiques. Les liens de causalité les plus complexes doivent être définis et compris par un travail de recherche, à l'aide de documents variés : ouvrages de référence, cartes actuelles et anciennes, vues aériennes, statistiques, données économiques, archives, systèmes simples d'information géographique, internet, entretiens avec des spécialistes, etc.

En fonction de l'âge des enfants, on pourra passer de l'analyse de paysages locaux et directement perçus à celle de paysages différents, plus lointains, encourageant ainsi l'assimilation de concepts et de schémas mentaux généraux.

Point important, les deux dimensions de l'éducation au paysage se complètent. L'approche affective et l'approche rationnelle sont souvent présentées à part, voire comme s'excluant l'une l'autre : le fait de les rassembler dans les activités éducatives sur le paysage aide à les combiner, et donc à valoriser la personne tout entière, avec toutes ses potentialités.

Un enseignement interdisciplinaire

L'éducation au paysage doit-elle être vue comme une nouvelle discipline scolaire ? A quelles disciplines existantes est-elle plus particulièrement liée ? Dans quels programmes peut-elle prendre place ?

L'éducation au paysage est probablement l'une des meilleures manières de mettre en œuvre des activités interdisciplinaires, puisque le sujet lui-même fait appel à plusieurs disciplines. Elle ne devrait pas être considérée comme une matière à part entière, bien qu'elle possède sa propre approche et ses propres objectifs didactiques.

La géographie, traditionnellement, s'intéresse de près au paysage ; bien que son enseignement (dans certains programmes nationaux) ne soit pas toujours actualisé et adapté à l'approche plus large de la Convention européenne du paysage, le thème risquant alors de se limiter à une description générale de lieux, la géographie occupe toujours une place de choix dans l'éducation au paysage. Etude de l'espace, accent mis sur la synthèse, utilisation de cartes, travail sur le terrain, etc. : autant d'éléments essentiels à l'éducation au paysage. En outre, l'enseignement de la géographie et l'éducation au paysage partagent tous deux les objectifs de l'éducation en vue du développement durable.

Parmi les autres disciplines scolaires, beaucoup entretiennent des liens avec l'éducation au paysage et leur contribution est essentielle à un projet éducatif réussi. L'habitude du travail en équipe entre enseignants aide beaucoup à mettre en pratique des activités où chaque matière devrait garder sa spécificité tout en contribuant à la réalisation des objectifs généraux.

Tableau 4 – Liens entre les disciplines scolaires et l'éducation au paysage

Discipline	Lien avec les questions de paysage et exemples d'activités
Géographie	Connaissance des caractéristiques des lieux ; approche territoriale ; approche synthétique ; outils géographiques ; travail de terrain ; éducation au développement durable.
Sciences naturelles	Caractéristiques et paramètres naturels des paysages (sciences de la terre, botanique, etc.) ; approche scientifique.
Histoire	Paysages du passé (comment nos ancêtres vivaient-ils et utilisaient-ils les ressources ?) ; facteurs historiques de l'évolution du paysage.
Lettres	Descriptions personnelles du paysage (dont l'approche affective) ; analyse de descriptions littéraires de paysages ; le paysage comme cadre de récits littéraires.

Langues étrangères	Cultures et paysages étrangers ; activités internationales (sur les paysages lointains), par le biais d'échanges (via internet) avec d'autres élèves.
Arts	Réalisation de représentations personnelles du paysage à l'aide de différentes techniques ; analyse de représentations artistiques de paysages.
Mathématiques	Analyse quantitative de certaines caractéristiques paysagères.
Technologie	Outils d'analyse du paysage (SIG, TIC...) ; outils de représentation du paysage (images 3D par exemple) ; l'évolution des techniques comme facteur de changement du paysage.
Economie	Facteurs économiques de l'évolution du paysage.
Sciences sociales	Facteurs sociaux et culturels de l'évolution du paysage ; valeurs culturelles attribuées au paysage.
Education physique	Approche globale du paysage ; excursions.

2.3. Quels paysages ?

Paysages proches et lointains

Comme nous l'avons déjà vu, l'éducation au paysage porte sur la manière dont les élèves se situent sur la planète et la perçoivent.

Les activités éducatives sur le paysage concernent le plus souvent le paysage d'une zone donnée : où se situe cette zone ? Quelle est sa taille ?

A cet égard, plusieurs possibilités se présentent.

Pour que le paysage soit considéré comme un thème familier, il peut être utile de commencer par le paysage environnant, celui que les élèves sont censés connaître le mieux. Si les activités se veulent une sorte de « parcours de découverte », les enfants devraient acquérir une méthodologie applicable ensuite à toute autre partie du monde.

En explorant le paysage environnant, les élèves découvrent – et l'expérience peut être passionnante – que ce qu'ils croyaient connaître recèle en fait une grande part d'inconnu. Ils sont invités à mobiliser leurs connaissances antérieures (ce qui

valorise ces connaissances) pour construire une connaissance partagée du paysage local, en mettant à contribution la somme de savoirs et d'informations issus des activités scolaires. Ils peuvent jouer un rôle actif en discutant avec des tiers (parents, amis, etc.) pour obtenir des informations, et présenter leurs résultats en classe ou, par exemple, dans une exposition des travaux de chacun.

Comme nous l'avons déjà noté, le fait de mieux connaître le paysage local (dans ses différentes caractéristiques) contribue à renforcer notre lien avec lui, notre identité et notre ancrage local. En plus d'un regard positif sur notre lieu de vie, nous acquérons une meilleure prise de conscience et un plus grand sens de nos responsabilités concernant la préservation des valeurs locales et les conséquences des actions humaines sur l'environnement. Les élèves, en résumé, sentent qu'ils doivent prendre soin de « leur » paysage.

Cependant, l'éducation au paysage ne devrait pas s'intéresser seulement à l'environnement immédiat. Les paysages étrangers et lointains sont tout aussi importants. L'aptitude à lire le paysage, acquise en observant celui qui nous entoure, peut très bien être utilisée pour analyser le paysage d'autres régions, pays ou continents. Dans ce cas, il est bien sûr plus difficile d'avoir un contact direct avec le paysage (quoiqu'il soit envisageable d'organiser une brève excursion dans une région voisine), mais les élèves peuvent facilement s'en faire une idée à travers des photos, des vues aériennes (disponibles sur internet), des atlas, des reportages, etc. Les activités éducatives permettent de comprendre que, sous l'image presque muette d'un paysage lointain, des éléments et des caractéristiques peuvent nous faire deviner des processus à l'œuvre (proches ou différents de ceux de notre lieu de vie). Les élèves comprennent ainsi que d'autres personnes et d'autres cultures façonnent le paysage à leur manière, exactement comme l'a fait leur propre société à travers les siècles.

Ce double rôle – observateur interne des paysages environnants, observateur externe des paysages étrangers – constitue un exercice très important pour mieux connaître les autres parties du monde, mieux comprendre les différents contextes culturels et favoriser une plus grande ouverture d'esprit. Dans ce cadre, la forte identité locale créée par les activités éducatives sur les paysages environnants n'est pas synonyme de repli sur soi : au contraire, elle contribue à ce que les élèves aient davantage conscience de leur situation dans le monde.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) sont des instruments très précieux pour se familiariser avec les paysages lointains. Les projets internationaux visant à créer des réseaux d'écoles dans le monde entier, en particulier, sont très intéressants : ils permettent aux élèves de présenter leur paysage local sur des sites internet et de découvrir les paysages présentés par d'autres élèves. Via un forum en ligne, ils peuvent donner directement leur point de vue sur les paysages lointains et recevoir ceux des autres élèves sur leur propre paysage.

Paysages passés et futurs

La notion de « paysages lointains » relève aussi de la sphère temporelle : le terme peut également s'appliquer aux paysages du passé ou de l'avenir. La prise en compte du temps dans les activités éducatives offre des aspects très intéressants et permet d'atteindre des objectifs importants.

Les paysages passés peuvent être analysés, en lien avec les cours d'histoire, à l'aide d'outils tels que photographies et cartes anciennes, entretiens avec des personnes âgées (le cas échéant), descriptions littéraires, objets désuets rappelant le contexte dans lequel ils étaient utilisés, etc. Sur une vaste échelle de temps, les études archéologiques peuvent également aider à mieux découvrir les paysages anciens. Le fait de chercher à comprendre la façon dont les gens vivaient, utilisaient les ressources et s'adaptait à l'environnement, c'est-à-dire notre culture et notre civilisation passées, est d'un très grand intérêt sur le plan éducatif. Il faut veiller, ce faisant, à ne pas verser dans la nostalgie, sous peine de transmettre aux enfants l'idée stérile que le meilleur des mondes possibles serait forcément derrière nous.

Par ailleurs, les activités axées sur l'avenir du paysage ont elles aussi un très grand potentiel pédagogique. Le paysage a changé et continuera à changer ; le défi consiste à infléchir ce changement vers le paysage « le plus souhaitable ». En abordant le paysage futur dans une visée pédagogique on permet aux élèves d'exprimer leurs propres aspirations et d'entendre celles des autres (dans l'esprit de la Convention européenne du paysage). On les encourage même à assumer leurs responsabilités à l'égard de l'évolution du paysage. Pour aborder les évolutions futures dans un esprit positif, et non nostalgique, les activités doivent aborder, d'une part, les forces et les processus actuellement à l'œuvre, d'autre part, les fonctions et les valeurs du paysage d'aujourd'hui (dont les valeurs affectives et constitutives de l'identité locale), afin de déterminer quelles caractéristiques demandent à être conservées ou transformées avec beaucoup de précaution et lesquelles peuvent être modifiées, dans le cadre d'une « préservation créative ».

Panorama exceptionnel ou paysage « repoussoir » ?

Les discordances du paysage comme environnement d'apprentissage

Souvent, le paysage n'est abordé qu'à travers des sites remarquables, où les apports naturels et humains se marient de façon exceptionnelle : paysages de montagne encore dominés par la nature sauvage, vastes panoramas ouverts sur l'horizon, paysages marqués par un monument particulier ou par une mosaïque bien préservée de champs et de villages évoquant le passé.

Comme nous le savons, le parti pris de la Convention européenne du paysage est différent. Le paysage est partout, chaque fois que les hommes et l'environnement interagissent et forment le « visage de la Terre », qui dépend à la fois de facteurs

naturels et de facteurs culturels. Les paysages ne sont pas importants pour la beauté de certains d'entre eux, mais pour leurs valeurs, dans un sens beaucoup plus large. Le paysage fait partie d'un patrimoine culturel, puisqu'il montre les phases et les différentes modalités (toutes les modalités, en fait) de transformation culturelle des lieux.

En conséquence, l'éducation au paysage ne traite pas uniquement de certains paysages, choisis parmi les plus exceptionnels ou les mieux préservés. Tous les paysages peuvent être lus, interprétés et étudiés ; tous éveillent des émotions (même si elles ne sont pas toujours positives) ; pour tous les paysages, les évolutions peuvent être reconstituées et comprises.

Beaucoup d'enfants ne vivent pas dans de « beaux » paysages, mais dans des villes, des banlieues, des lotissements au caractère très banal. Ce sont ces endroits, avec bien sûr leurs problèmes et leurs aspects négatifs, qu'ils considèrent comme leur chez-soi. Bien qu'il puisse être utile, à des fins de comparaison, d'apprendre à connaître d'autres paysages, présentant des caractéristiques différentes (par exemple, les paysages ruraux pour les enfants habitués à vivre en ville), les paysages problématiques (« pas si beaux que ça ») ne devraient pas être exclus des activités scolaires.

Le fait d'aborder avant tout de beaux paysages préservés pourrait conduire à une idéalisation du paysage, qui n'aide pas à faire face aux processus et aux problèmes réels.

En revanche, l'étude de paysages pleins de contrastes et de discordances, non idylliques, mais simplement normaux, aidera à atteindre deux objectifs complémentaires :

- après avoir remarqué ce qu'ils n'aiment pas dans le paysage (ce qui ressort par son aspect négatif), les enfants peuvent passer à une observation plus attentive ;
- les élèves sont incités à traiter la réalité, à aborder – en interrogeant le paysage – d'autres questions relatives à l'environnement et à la société.

En ce sens, les conflits en matière de paysage deviennent un bon environnement d'apprentissage. Les discordances du paysage peuvent aider à aborder d'autres problèmes et à élargir nos interrogations : pourquoi ce contraste ? Quels sont les facteurs qui l'expliquent ? Qu'est-ce qui va changer ? Quelles valeurs devraient être préservées ? Quels acteurs interviennent dans le paysage avec des objectifs qui se contredisent ?

Si ce type de questions semble plus adapté aux élèves du secondaire, les élèves plus jeunes peuvent aussi bénéficier de l'étude des paysages « normaux ». Le fait qu'ils expriment des émotions négatives peut être l'occasion d'accroître leur aptitude à demander « pourquoi », et donc à replacer les problèmes dans un contexte plus large.

Encadré 2 – Un exemple catalan (Espagne) : « Ville, territoire, paysage »

Le texte de référence des politiques paysagères de la *Generalitat*, le gouvernement catalan, est la loi 8/2005 sur le paysage. Elle comprend notamment (art. 15) des engagements spécifiques en matière de sensibilisation et d'éducation, conformément à la Convention européenne du paysage.

Actuellement, la Direction générale de l'architecture et du paysage et celle de l'innovation pédagogique, qui dépendent respectivement du ministère catalan de la Politique territoriale et des travaux publics et de celui de l'Education, en coopération avec l'Observatoire du paysage de Catalogne (organe consultatif qui réunit la *Generalitat*, les pouvoirs locaux et l'ensemble de la société catalane autour des questions de paysage) travaillent à la conception de supports pédagogiques novateurs dans le cadre d'un projet intitulé « *Ciutat, territori, paisatge* » (« Ville, territoire, paysage »).

Elaborés par des spécialistes reconnus du domaine et avant tout destinés aux élèves de l'enseignement secondaire obligatoire, ces supports sont les suivants :

- 12 planches d'illustrations, modifiables, permettant aux élèves de travailler en équipe à l'interprétation de 12 paysages de Catalogne ;
- 12 cahiers d'activités éducatives ;
- un guide de l'enseignant ;
- un site internet consacré au projet, à compter de 2007.

Les supports ont déjà été diffusés à titre expérimental dans des établissements d'enseignement secondaire.

A partir de 2007-2008, parallèlement aux supports sur papier, le site internet de l'Observatoire du paysage (www.catpaisatge.net) constituera un outil fondamental pour approfondir et enrichir les activités autour des douze planches d'illustrations évoquées plus haut, afin que les élèves puissent intégrer à leur apprentissage les nouvelles technologies de l'information.

Pour chacun des douze paysages présentés, le site internet propose une série d'activités et d'exercices, en cinq grandes étapes (l'exemple ci-dessous a été conçu pour le paysage des rives de l'Ebre) :

Découverte du paysage. En observant la photo panoramique affichée, les élèves doivent « trouver » les six éléments les plus caractéristiques du paysage ; avant de passer à l'étape suivante, ils doivent noter certaines de ces caractéristiques dans la fenêtre appropriée. Cette introduction encourage les élèves à observer attentivement.

Analyse du paysage. Une fois les éléments identifiés, les élèves les répartissent entre éléments naturels et éléments humains, et doivent les repérer sur la carte et l'« orthophotographie » affichées. Il faut citer à nouveau deux éléments naturels et deux éléments humains pour accéder à l'étape suivante. L'exercice encourage une approche plus rationnelle du paysage, en recourant aux outils de l'analyse spatiale (cartes et photos aériennes).

Comment le paysage évolue-t-il ? En comparant une vue aérienne de 1986 et une de 2006, les élèves doivent identifier quatre grands changements, en s'appuyant sur quelques notes explicatives. Ils choisissent ensuite les changements qui leur paraissent les plus importants et expliquent les raisons de leur choix. Les élèves sont ainsi encouragés à réfléchir aux différents types d'évolution du paysage et aux facteurs qui les déclenchent.

Opinion des personnes concernées. Les élèves s'entretiennent virtuellement avec des personnes imaginaires qui vivent et travaillent dans le paysage en question, et dont les opinions diffèrent selon leur occupation. Ces personnes répondent à cinq questions sur les transformations du paysage et les perspectives d'avenir. La « question de validation » est assez exigeante : les élèves doivent répondre à plusieurs questions en commentant les opinions exprimées par les personnes interrogées. A partir de cette activité et des affirmations des « interviewés », les élèves expérimentent la diversité des points de vue sur le paysage.

La *dernière étape* permet d'esquisser plusieurs options d'avenir, en fonction des choix des élèves parmi plusieurs affirmations possibles sur les processus actuels. Pour choisir, ils doivent tenir compte de toutes les informations obtenues aux étapes précédentes, dont les opinions des habitants. Cette synthèse leur permet de comprendre les liens qui unissent les étapes précédentes et de voir le paysage comme un tout. Ils comprennent en outre que les différentes hypothèses concernant l'avenir du paysage ne tiennent pas qu'à nos souhaits et à notre imagination, mais aussi à différents facteurs et aux choix personnels des intéressés.

Ces activités présentent assez simplement (mais jamais de façon simpliste) la complexité du thème du paysage, avec ses aspects naturels, ses changements dus à l'homme, les rôles joués par différents acteurs et, enfin, la question de l'aménagement. Les paysages proposés ne sont jamais « idylliques » ; au contraire, ils montrent des situations locales problématiques et des conflits sur les choix en matière de paysage. Ces conflits environnementaux deviennent ici de fructueux « environnements d'apprentissage ».

Un vecteur d'intégration culturelle des élèves immigrants

Au cours des dernières décennies, beaucoup de personnes ont quitté leur pays pour l'Europe ou ont émigré d'un pays à l'autre en Europe. L'immigration est un thème important aujourd'hui, et les écoles européennes deviennent de plus en plus multiethniques et multiculturelles. Les processus d'intégration demandent souvent à être encouragés.

L'éducation peut jouer un rôle dans ce contexte. Elle aide les immigrants à mieux connaître les nouveaux paysages qui les entourent et, à travers eux, le contexte géographique, historique, social et culturel. Dans le même temps, le point de vue extérieur qu'apportent les élèves étrangers aide les élèves natifs du pays à observer plus attentivement leur paysage local.

Les paysages des régions d'origine des élèves étrangers peuvent également être étudiés et comparés aux paysages locaux, contribuant à l'enrichissement des connaissances géographiques et à la participation de tous les élèves aux activités scolaires : le fait que chaque élève montre aux autres son paysage d'origine et les dynamiques qui l'ont façonné, tous les paysages faisant l'objet de la même attention, constitue un processus très efficace d'intégration culturelle.

L'éducation sur le terrain : rôle des excursions

Si le paysage est « une partie de territoire telle que perçue », il faut plus qu'en regarder des photos pour le connaître ! L'image n'est qu'un outil, et un outil très limité. La meilleure façon de connaître un paysage est de le percevoir au sens le plus large, en l'explorant de l'intérieur, pour en faire l'expérience sous tous ses aspects. L'observation depuis un promontoire constitue un bon point de départ, mais elle ne suffit pas. Parcourir le paysage à pied, le toucher, l'écouter, le sentir et observer de près ses éléments constituent des expériences bien plus enrichissantes.

C'est pourquoi, chaque fois que possible, l'éducation au paysage devrait passer par des activités sur le terrain, en contact direct avec son objet.

Il faudra veiller, cependant, à ne pas faire de ces activités une simple « visite guidée » pour touristes. S'il est prévu de se rendre dans différentes parties de la zone à étudier (qui ne seront pas nécessairement les plus remarquables), il peut se révéler très utile d'associer les élèves à la préparation de l'itinéraire ; par ailleurs, chaque étape devrait s'accompagner d'activités spécifiques.

Voici quelques-unes des activités éducatives qui peuvent être organisées pendant une excursion :

- le dessin est un outil de choix pour susciter une observation attentive. Les élèves peuvent réaliser des esquisses du panorama ou dessiner un élément plus en détail. On peut leur donner des pistes pour les aider à réaliser leur dessin : grille de lecture, par exemple ;
- les photographies ou les vidéos : les appareils photo et vidéo sont souvent assez facilement disponibles, et populaires auprès des enfants ; même s'ils ne devraient jamais se substituer à l'effort personnel d'observation et de représentation du paysage (par le dessin par exemple), ils sont très utiles pour pouvoir revivre le paysage et ses particularités une fois de retour en classe ;
- la collecte de « morceaux de paysage » : feuilles, fleurs, cailloux, etc., souvent bien représentatifs de l'aspect naturel du paysage, aide les élèves à s'impliquer

- personnellement dans sa perception et peut servir à d'autres activités en classe, ainsi que pour la présentation finale des résultats du projet éducatif ;
- l'explication (par des enseignants ou des spécialistes) de certaines particularités du paysage est toujours plus efficace lorsqu'elle se déroule à l'extérieur, juste à côté des éléments dont il est question ;
- la marche à pied : indépendamment de la durée et de la difficulté de la promenade, cette expérience des différentes parties du paysage, de leurs formes (relief, par exemple) et de l'environnement dans sa « matérialité » est essentielle à tout âge.

Les excursions sont souvent organisées en introduction aux activités didactiques sur le paysage. Elles créent dès le départ un lien personnel avec le sujet et représentent une expérience commune à laquelle les activités ultérieures pourront se référer.

Une brève séance de préparation permettra d'assurer l'efficacité de l'excursion. Elle ne devrait pas présenter les contenus à l'avance, mais aider les élèves à être plus attentifs au lieu et aux activités qui y seront menées.

Il est intéressant de renouveler l'excursion à différentes étapes des activités sur le paysage : les élèves peuvent alors vérifier leurs hypothèses sur place, approfondir certains aspects, et surtout renforcer leurs liens personnels (y compris affectifs) avec le paysage. L'organisation d'excursions à différentes saisons contribue à souligner toute la diversité du paysage, et donc à aiguïser notre perception de ses changements.

Le contact direct avec le paysage par des excursions est particulièrement enrichissant pour les jeunes enfants ; dans leur cas, ces expériences – vécues physiquement, avec tous leurs sens – constituent une activité d'éducation au paysage complète

Paysages sonores, olfactifs et tactiles

La perception du paysage – dans son sens le plus large – passe par les cinq sens, et non uniquement la vue. Nous sommes capables de distinguer des paysages sonores, olfactifs et tactiles : le message que nous transmet notre environnement n'est pas uniquement visuel.

Comme pour les paysages visuels, on peut « lire » ces paysages en les divisant en éléments et en classant ces derniers en catégories, porter un jugement sur eux en fonction du sentiment qu'ils inspirent, les interpréter selon différents facteurs et comprendre leur évolution.

Le recours à différents types de perception dans les activités éducatives sur le paysage élargit le champ des propositions didactiques et accroît leur efficacité en impliquant

davantage encore les élèves. L'activité devient plus intense, et les élèves font l'expérience d'un véritable dialogue avec le paysage.

Pour les jeunes enfants en particulier, les contacts directs avec le paysage et l'utilisation de différents types de perception apportent beaucoup. Chez les adolescents, souvent très attirés par la musique et les sons, l'étude des paysages sonores peut susciter beaucoup d'enthousiasme et d'intérêt.

Enfin, dans un monde où le corps ne cesse de gagner en importance, les initiatives pédagogiques les plus prometteuses sont celles qui font appel à l'activité physique, au sens large.

Littérature, art et photographie

Le paysage est très souvent présent, comme thème ou comme décor, dans les représentations artistiques, les photographies ou la littérature. Dans de nombreux cas, ces descriptions contribuent à conférer une valeur culturelle à des paysages réels. Il peut être tout à fait pertinent de les prendre en compte dans le cadre d'activités éducatives.

Comme nous l'avons déjà dit, l'interdisciplinarité est fondamentale pour l'éducation au paysage : dans ce cas, les disciplines concernées sont la littérature, les arts plastiques et l'éducation artistique.

Le plus intéressant, ici, est de pouvoir comparer le paysage environnant réel et vécu avec sa description par un écrivain ou un poète, ou l'image qu'en a donnée un peintre ou un photographe. Les enseignants n'auront généralement pas de mal à trouver ce type de document dans les musées ou les bibliothèques locales.

Ces œuvres sont une source supplémentaire d'informations sur le paysage choisi, et en particulier son aspect ancien. Elles sont à prendre avec beaucoup de prudence, en tenant compte de leur caractère extrêmement subjectif : ce ne sont pas des reproductions directes et fidèles, mais le reflet de la vision et de l'interprétation personnelles de l'artiste. Loin d'être une limite, cela en fait des documents très enrichissants : en les analysant, les élèves découvrent des points de vue très particuliers, qu'ils peuvent comparer les uns aux autres et avec leur propre point de vue.

A partir de ces analyses d'œuvres, les élèves peuvent s'essayer eux-mêmes à l'expression artistique, que ce soit par l'écriture de poèmes ou de descriptions personnelles, des photographies ou différentes techniques de peinture, afin de transmettre leurs propres émotions face au paysage.

Hypertextes, technologies de l'information et de la communication et paysages virtuels

Comme nous l'avons souligné plus haut, le paysage est fait d'un entrelacs de rapports entre éléments et de liens entre ces éléments et certains facteurs. Plusieurs axes de lecture ont été proposés pour se repérer dans ce réseau complexe, ils évitent de « s'y perdre » sans effacer, au contraire, toute sa richesse.

En élargissant ces remarques, le paysage peut être considéré comme un hypertexte, avec des passages et des étapes de lecture non linéaires, le dense réseau de liens suggérant la possibilité de choisir différents trajets. Certains liens connectent la structure interne du « paysage-hypertexte » à des références extérieures : tous les thèmes associés à la « partie de territoire telle que perçue », telles les différentes disciplines proposées plus haut

La structure du paysage comme la façon de la lire sont bien représentées par la métaphore de l'hypertexte. Très souvent, les paysages confus et incohérents, ainsi que les organisations spatiales non hiérarchisées, sont difficiles à lire selon les modalités traditionnelles ; de même, la métaphore convient encore mieux que celle de la « mosaïque » aux paysages contemporains « mondialisés », où les liens tiennent moins à la contiguïté physique qu'à une ouverture sur l'ensemble du monde.

Pour aborder et analyser des paysages dans un cadre éducatif, la réalisation de cartes hypertextuelles, qui représentent davantage les liens entre éléments et facteurs que les caractéristiques des éléments, constitue un exercice très efficace. Ce ne sont pas des cartes représentatives, mais conceptuelles : les noms des éléments et des facteurs sont reliés par des flèches, formant une structure en réseau. Les élèves produiront des cartes très diverses, chacune présentant et soulignant des spécificités et des détails différents selon leur point de vue personnel. Une occasion de débat en classe très intéressante, non pour rectifier les opinions fausses (il n'y a pas de « vrai » ou de « faux »), mais pour comparer les travaux individuels et construire des « cartes communes ». On peut aussi faire réaliser des cartes conceptuelles en groupes, par exemple en confiant un thème à chaque groupe d'élèves dans un premier temps (caractéristiques naturelles, caractéristiques culturelles, changements, etc.) pour ensuite les réunir en une carte complète en découvrant de nouveaux liens, un peu comme si l'on complétait un puzzle.

Encadré 3 – Les « hyperpaysages » panoramiques

Entre 1999 et 2002, l'Institut d'éco-pédagogie et le Laboratoire de méthodologie des sciences géographiques de l'université de Liège (Belgique) ont élaboré une méthode originale d'utilisation d'internet et des outils multimédias pour l'éducation au paysage (voir www.lmg.ulg.ac.be/hyperpaysages). Le projet consistait à élaborer deux familles d'« hyperpaysages » (« Les hyperpaysages pour sensibiliser à la nature et à l'environnement » et « Les hyperpaysages pour sensibiliser à l'aménagement du territoire ») et à étudier leur usage pédagogique dans des établissements d'enseignement. Il a abouti à un guide sur l'utilisation des hypermédias à l'intention des enseignants (principalement du secondaire).

Les activités scolaires sur les hyperpaysages peuvent consister soit à naviguer dans des paysages déjà prêts, soit à en réaliser à partir d'une photographie panoramique (à 360°). Dans ce cas, les étapes sont les suivantes :

- à partir d'une réflexion sur le paysage (après observation sur le terrain), les élèves choisissent au moins dix éléments destinés à devenir les parties « actives » de l'image : des fenêtres d'information s'ouvriront quand on cliquera dessus ;
- en cherchant des réponses à leurs questions, les élèves élaborent par un travail de recherche le contenu des fenêtres ; ils doivent chaque fois trouver un bon résumé du contenu et un titre approprié pour les vignettes invitant à cliquer sur l'élément ;
- pour bien maîtriser la structure complexe du paysage, les élèves en fabriquent d'abord un « exemplaire tangible » : sur la photo panoramique imprimée, les parties « actives » sont reliées par des fils à des morceaux de papier qui représentent la fenêtre informatique. La structure peut être très simple, mais aussi beaucoup plus complexe (avec des fils de différentes couleurs pour indiquer les différents types de liens) si les élèves approfondissent davantage leur connaissance du paysage en question ;
- l'hyperpaysage ainsi obtenu est ensuite informatisé à l'aide d'un logiciel adéquat, après quoi il est possible de le mettre en ligne.

Sur le plan pédagogique, la construction d'un hyperpaysage est plus intéressante que la simple navigation dans un hyperpaysage déjà prêt. Bien qu'elle permette aussi des exercices intéressants, la seule navigation est avant tout un outil de sensibilisation générale. Le fait de participer activement à la création facilite la réalisation des objectifs suivants :

- en travaillant avec des panoramas à 360°, les élèves perçoivent l'environnement dans son intégralité et s'y « immergent » complètement, à la fois physiquement et intellectuellement ;
- le fait de choisir les éléments « cliquables » stimule l'aptitude à « décrypter » le paysage ; on peut lui poser directement des questions, comme à un interlocuteur ;

- la sélection du lieu d'où prendre les photographies panoramiques aide à mieux percevoir la complexité du paysage et ses multiples aspects ;
- définir les multiples liens entre les « nœuds d'information » qui forment la structure contribue à la mise en place d'un schéma de pensée complexe ;
- le travail en groupe pour créer un hyperpaysage accroît les capacités de négociation et encourage la comparaison entre les jugements et les représentations des membres du groupe ;
- le fait de mettre le résultat en ligne accroît l'intérêt social de l'activité ;
- enfin, cette activité contribue à induire une approche plus globale et plus systémique des questions de paysage, ainsi qu'une approche culturelle, ouverte aux différentes subjectivités.

En outre, les technologies de l'information et de la communication permettent aux élèves de reproduire ces cartes et d'élaborer des hypertextes simples, constitués de pages ou fenêtres uniques et de liens permettant de les ouvrir. Ici, il faudrait probablement parler non plus d'« hypertexte », mais d'« hypermédia », puisque l'on a affaire non seulement au langage écrit, mais aussi à de nombreuses images.

Des produits en ligne ou sur CD-Rom (créés par des équipes de recherche, des ONG, des éditeurs, des administrations, etc.) sont déjà disponibles et utilisables dans un but pédagogique ou à d'autres fins, comme la promotion d'une région. Leur exploration peut fournir des informations supplémentaires et offrir un nouvel outil pédagogique ; il y a là un grand potentiel, puisque l'exercice attire l'attention sur les liens qui structurent le paysage et facilite l'approche de paysages lointains. Cependant, les outils en ligne ne devraient pas remplacer le contact direct : il vaut toujours mieux se rendre sur place en personne.

La création d'hypertextes à l'aide de logiciels simples est sans aucun doute un exercice très efficace. Les élèves y gagnent une idée très claire de la structure du paysage, et sont tenus de sélectionner les caractéristiques qui le représentent le mieux. Puisqu'ils auront certainement envie de montrer leur travail à d'autres (comme c'est souvent le cas dans les projets éducatifs), ils devront être capables de construire un réseau, même très simple, et de choisir très soigneusement les liens qui permettront d'y naviguer.

Le recours aux technologies de l'information et de la communication peut apporter beaucoup aux capacités d'observation, puisqu'il permet de traiter des images, de les modifier (pour comprendre les changements), de zoomer dessus (pour observer certaines composantes du paysage), etc. Partons d'un plan large, par exemple. Certaines de ses parties, qui correspondent à des éléments du paysage, s'activent lorsque l'on passe le pointeur dessus. En cliquant, on ouvre des fenêtres ou des pages

qui donnent davantage d'informations, ou même posent des questions à l'élève. L'exercice n'est possible que lorsque chaque élément a été identifié : les élèves sont donc incités à observer tout le paysage, à le découvrir sous toutes ses coutures.

Les technologies de l'information et de la communication présentent d'autres intérêts pédagogiques. Avec les techniques appropriées, il est possible de créer un environnement d'apprentissage interactif permettant aux élèves de construire ensemble leurs paysages virtuels, qui peuvent être la représentation de paysages réels (se rapprochant en un sens de la création d'une carte hypertextuelle) ou celle de paysages « inventés » ou futurs.

La réflexion sur les changements du paysage devient une activité très séduisante lorsqu'elle passe par la « réalité virtuelle ». Certains programmes montrent déjà les différentes transformations engendrées par des choix différents (voir, par exemple, le jeu vidéo SimCity). Ils peuvent pousser les élèves à réfléchir aux liens de causalité et aux responsabilités personnelles au moment de faire des choix. En outre, après avoir conçu un paysage imaginaire, où s'expriment leurs aspirations concernant leur lieu de vie, les élèves peuvent imaginer et aménager leur paysage du futur, en proposant des changements et en partageant leurs connaissances et leurs souhaits.

Autre potentiel éducatif très important, les technologies de l'information et de la communication permettent de mettre en contact des personnes éloignées les unes des autres. L'éducation au paysage y gagne beaucoup, puisque les élèves peuvent alors travailler sur un paysage (celui qui les entoure, par exemple) tout en prenant en compte les paysages lointains où d'autres enfants vivent et étudient. Il faut donc absolument s'efforcer de préparer, puis de mener à bien des projets régionaux, nationaux ou internationaux associant, via les technologies de l'information et de la communication, des élèves de différents horizons.

2.4. Les parties prenantes

Formation des enseignants

L'éducation au paysage n'exige pas de connaissances pointues dans tel ou tel domaine. L'équipe d'enseignants en charge de l'activité, éventuellement coordonnée par le professeur de géographie, sera enrichie par la présence de compétences différentes, aussi bien sur le plan de l'approche générale que sur celui de la méthodologie et des contenus.

Le plus important, sans qu'une discipline prime sur les autres, est que tous les enseignants aient bien assimilé le concept de paysage et sa valeur éducative. Chaque enseignant devra être sensibilisé dans une certaine mesure au potentiel pédagogique

du paysage, tel que présenté en détail dans le présent document. L'approche de la Convention européenne du paysage doit donc être exposée aux enseignants dans le cadre de leur formation, aussi bien générale que liée à un projet spécifique, afin d'éviter la confusion souvent créée par les nombreuses acceptions du terme. On approfondira ensuite en présentant et en analysant les méthodes et objectifs pédagogiques de l'éducation au paysage.

Puisque les enseignants concernés auront à s'engager personnellement, ils gagneront beaucoup à se confronter directement au paysage. Plus que des informations spécifiques, ils devraient acquérir une bonne maîtrise des grandes thématiques nécessaires à l'interprétation du paysage. Il faudrait donc qu'ils procèdent à une lecture du paysage sur place, en s'appuyant sur des conseils de méthode et sur des cartes hypertextuelles, sans oublier d'être attentifs à leurs propres émotions : ils s'attaqueront ainsi dès le départ aux aspects conceptuels et méthodologiques.

Enfin, les enseignants devraient renforcer leur capacité à travailler en équipe, qui compte beaucoup dans la réussite des activités interdisciplinaires. Il est recommandé de conserver un esprit aussi ouvert que possible à toutes les différentes approches personnelles. Souvent, les élèves eux-mêmes feront prendre un tour inattendu aux activités pédagogiques.

Rôle actif des élèves

Comme nous l'avons vu plus haut, l'éducation au paysage est beaucoup plus un cheminement personnel impliquant directement les enfants que la transmission de contenus par une série de leçons. Bien sûr, il y a des contenus, mais ils sont présentés à l'aide de méthodologies actives. Par exemple, quand un enseignant ou un spécialiste intervient directement, c'est toujours en réaction à des questions posées par les élèves, et uniquement après que ces derniers ont observé attentivement le paysage et commencé à l'interpréter.

Les projets d'éducation au paysage utilisent souvent des supports spécialement conçus par des spécialistes du domaine. Ces panneaux d'exposition, ouvrages, brochures, sites internet, etc. montrent en général plusieurs images de paysages assorties d'explications, afin que les élèves saisissent les principales caractéristiques d'un site ou d'une région. Les administrations publiques et autres institutions sont souvent les initiatrices de ces projets, puisqu'elles souhaitent renforcer les connaissances des jeunes sur le territoire local. Ces connaissances sont effectivement très importantes, et ce type d'initiative permet de toucher un grand nombre d'élèves de différents âges et origines.

La présentation et l'explication de représentations du paysage sont généralement suivies de diverses activités : exercices visant simplement à tester l'analyse des

documents fournis et l'attention avec laquelle le paysage a été observé, représentation personnelle du paysage par le dessin ou l'écriture, ou encore excursions permettant un contact plus direct avec le paysage. L'organisation de concours peut également représenter une motivation supplémentaire pour les élèves (voir les encadrés 4, 5 et 6).

L'éducation au paysage est d'autant plus efficace que les élèves s'impliquent dans le projet. Comme nous l'avons dit plus haut, de nombreuses initiatives peuvent susciter un fort engagement : partir en excursion, dessiner le paysage, le photographier, interroger différentes personnes, exprimer ses propres émotions, répondre plus tard à des questions apparues au cours des activités, etc. Le paysage, en ce sens, devient une part importante de la vie des élèves, un thème qu'ils s'habituent à traiter.

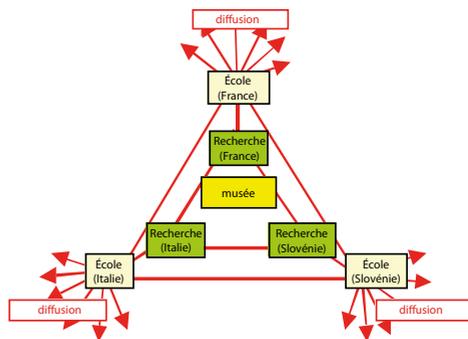
Pour cela, nous avons tout intérêt à ce que les élèves participent directement, non seulement en découvrant eux-mêmes le paysage, mais aussi en présentant les résultats de leur exploration. Ils se sentiront probablement plus concernés par le paysage et son évolution s'ils peuvent préparer des expositions ou des sites internet destinés à faire connaître les caractéristiques du paysage étudié.

L'éducation au paysage, en outre, offre l'occasion de développer et d'améliorer des aptitudes souvent laissées de côté par les approches pédagogiques et les activités scolaires plus classiques. En permettant aux élèves de sortir de leurs rôles habituels au sein de la classe, ou même d'inverser ces rôles, on offre un espace d'expression à chacun d'entre eux.

Encadré 4 – « 3KCL – Paysages culturels karstiques », un projet Cultura 2000

Soutenu par le programme européen Cultura 2000, le projet a été mené en 2004-2005 par le musée d'Histoire naturelle et d'Archéologie de Montebelluna (nord-est de l'Italie) avec la participation de centres de recherche et d'établissements scolaires italiens, français et slovènes.

Comme le suggère son titre, il portait sur les particularités de trois zones karstiques, analysées par trois équipes de recherche, explorées par les élèves d'écoles locales puis expliquées au grand public par les élèves eux-mêmes. Le projet a réuni environ 40 chercheurs, 50 enseignants et tuteurs et 600 élèves de différentes classes.



Le réseau et les partenariats du projet 3KCL étaient assez complexes. Le musée de Montebelluna a coordonné l'ensemble des activités ; les chercheurs (départements de géographie de l'université de Padoue, Italie, et de l'université de Nice-Sophia-Antipolis, France, et Institut de recherches karstiques de Postojna, Slovénie) étaient constamment en contact pour partager leurs méthodologies et leurs résultats ; les établissements scolaires jouaient le rôle de « diffuseurs », chargés d'élaborer une exposition et un site internet (www.3kcl.net) à mesure qu'ils recevaient des informations de la part des équipes de recherche. Le site internet servait aussi à assurer le contact entre tous les partenaires.

Le projet représentait à la fois un défi et une chance de développer et d'appliquer des stratégies éducatives de découverte du paysage, dans le contexte de l'éducation au développement durable.

Les objectifs généraux du projet, tels que présentés dans le document de candidature au financement par Cultura 2000, étaient les suivants :

1. fournir des contenus innovants, à la fois sur le plan scientifique et sur le plan éducatif, en étudiant et en interprétant l'évolution de l'écosystème karstique et ses liens avec les implantations humaines, afin de souligner la valeur de ce patrimoine culturel ;
2. promouvoir un large dialogue culturel au niveau international sur le phénomène karstique, avec ses paysages et structures morphologiques uniques ;
3. sensibiliser les élèves à l'équilibre fragile des paysages karstiques ;
4. échanger des expériences et des bonnes pratiques ;
5. confier aux écoles et au musée le rôle de mettre en pratique une approche du savoir plus attrayante pour les élèves.



Pour atteindre ces buts, le projet s'est articulé en deux volets : recherche sur les aspects naturels et humains des paysages karstiques et sur leur évolution, d'une part, éducation et diffusion, d'autre part : les connaissances acquises par la recherche ont été directement partagées avec les élèves, dans l'objectif de toucher un plus large public.

Le second volet peut être divisé en trois étapes.

Un aperçu général du paysage a d'abord été donné aux élèves, avant de pouvoir enchaîner sur une étude plus approfondie. Des objectifs pédagogiques, accompagnés de supports appropriés, ont été fixés pour cette première phase : apprendre à observer attentivement le paysage ; reconnaître les différents éléments qui rendent chaque paysage unique ; reconnaître que le paysage éveille des sensations et des émotions chez chaque observateur et dans son entourage ; examiner les facteurs naturels et humains qui expliquent certains traits du paysage, et enfin comprendre son évolution.

Deuxièmement, élèves et chercheurs se sont rencontrés, ont effectué des excursions ensemble et ont bénéficié de formations pour pouvoir communiquer les résultats des recherches dans un langage approprié.

Enfin, les élèves ont préparé des affiches, des pages internet, etc. pour présenter ce qu'ils avaient appris à un plus large public.

Le contact direct entre le monde scolaire et celui de la recherche ainsi que le rôle actif des élèves dans la diffusion de ce qu'ils venaient d'apprendre font de 3KCL un projet très particulier, marquant et novateur.

Une exposition itinérante réunissant les résultats des travaux scolaires, composée de 30 panneaux, a été montrée à

Montebelluna (Italie), à Postojna (Slovénie) et à Annot (France) en 2005. Elle a été complétée dans chaque pays par des documents locaux. Le contenu des panneaux correspond pour l'essentiel à celui du site internet. Ce dernier outil a joué un grand rôle dans la diffusion des résultats, en les rendant accessibles non seulement aux habitants des zones karstiques mais aussi, en théorie, au monde entier. En outre, il a permis aux élèves des trois pays de rester en contact, de ressentir la dimension internationale du projet et, dans une certaine mesure, d'« échanger leurs paysages ». Ils ont fait connaissance avec d'autres zones karstiques et, surtout, ont été encouragés à trouver la manière et le langage adéquats pour présenter « leur » paysage karstique aux élèves des autres pays.

Les paysages karstiques ne sont pas si rares, mais seuls ceux où l'on trouve de vastes grottes sont connus. Leur originalité représente un « champ expérimental » très intéressant pour mieux connaître, comparer et populariser le paysage et accroître la responsabilisation dans ce domaine. L'analyse des évolutions anciennes et récentes a conduit à redécouvrir des mondes tout proches, mais souvent inconnus : le paysage a joué ici un rôle de « charnière » entre différentes cultures et générations. Les activités et les résultats du projet 3KCL correspondaient donc tout à fait aux objectifs de la Convention européenne du paysage.

La vérification finale des acquis, avec les chercheurs et les enseignants, a montré un accroissement de la connaissance du territoire, de la prise de conscience des valeurs du paysage et du souci de sa préservation, qu'il faut attribuer au bon partenariat entre les différents groupes et au travail de médiation du musée.



Partenariats

Les activités et projets éducatifs sur le paysage peuvent être développés à différentes échelles et, comme nous l'avons vu, selon de nombreuses modalités. Chaque enseignant peut mener des activités intéressantes et réussies avec sa classe ; à l'opposé, de larges projets réunissant plusieurs écoles peuvent être lancés par un gouvernement national ou une administration régionale.

L'ampleur d'un projet didactique, cependant, compte moins que l'attention portée à la définition précise de ses objectifs, l'organisation des activités, les soutiens nécessaires, le calendrier et le résultat final.

Il n'est pas rare que les écoles développent des activités en partenariat, dans un cadre éducatif formel, informel ou non formel. Les partenaires sont souvent des administrations publiques locales – comme cela est signalé ci-dessus – qui partagent les objectifs généraux de l'éducation au paysage et souhaitent promouvoir le territoire régional ou local.

D'autres institutions culturelles peuvent prendre part à ces activités. Les musées, bibliothèques ou écomusées peuvent jouer le rôle de médiateurs culturels et aider à mettre les écoles en contact avec les acteurs locaux. En effet, ils connaissent bien le domaine, abritent de nombreux objets et documents le concernant et sont déjà en contact avec des experts de différentes branches ou avec des équipes ou institutions de recherche (universités, par exemple). Dans le même temps, ils ont l'habitude de travailler à la promotion de la culture avec les écoles ; enfin et surtout, ils partagent tout à fait les grands objectifs de l'éducation au paysage.

Les associations professionnelles (par exemple les architectes paysagistes, comme en Slovénie) et les organisations non gouvernementales internationales, nationales ou locales peuvent aussi s'associer aux activités scolaires concernant le paysage : une coopération particulière, puisqu'elle met l'école en contact avec la société autour d'objectifs communs. Beaucoup d'ONG environnementales ou culturelles ont l'habitude de travailler avec les écoles, avec leurs compétences spécifiques et l'enthousiasme qui les caractérise souvent. Dans ce contexte, les enseignants et les responsables pédagogiques, compte tenu de leur visée éducative, ne devraient pas perdre de vue que les associations professionnelles et les ONG sont souvent plus spécialisées dans certains aspects du paysage, et/ou que leurs objectifs propres les empêchent d'être entièrement neutres.

Encadré 5 – Slovénie : « Nous faisons notre paysage »

Le projet a été mené d'octobre 2004 à mai 2005 par l'Association slovène des architectes paysagistes (la DKAS, www.dkas.si) en coopération avec le département de paysagisme de la faculté biotechnique de l'université de Ljubljana, avec le soutien financier du ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire et d'autres sponsors.

L'objectif était de diffuser des connaissances sur le paysage, et notamment de mieux présenter les paysages slovènes au grand public. Le projet visait à inciter enfants et adultes à observer leurs paysages quotidiens et à en reconnaître les qualités, pour qu'ils soient sensibilisés le plus tôt possible à l'environnement, à l'espace et au paysage. Il s'adressait à la fois aux professionnels de l'éducation, aux élèves, à leurs parents et au grand public. L'idée mise en avant : nous pouvons tous, par notre comportement et notre mode de vie, influencer l'état de notre paysage et de notre environnement et donc contribuer à façonner notre cadre de vie quotidien. Conformément aux objectifs de la Convention européenne du paysage, il devrait devenir tout naturel d'avoir conscience de l'importance du paysage, et cette importance devrait être prise en compte dans les interventions sur l'espace physique.

Le projet s'est traduit par une série d'activités et de manifestations :

Publication de cinq affiches sur « Les paysages slovènes ». Leur conception est partie d'un projet de recherche : « Répartition régionale des types de paysages en Slovénie » (1998). Les affiches présentaient chacune un type de paysage, avec des photographies et de brèves descriptions. Elles expliquaient également le vocabulaire général du paysage, ainsi que des termes plus spécifiques aux paysages slovènes. Les affiches ont été distribuées dans tous les établissements scolaires du pays.



Séminaire avec session de travail pour informer les enseignants sur le projet. La plupart des participants étaient des enseignants d'écoles primaires. Le séminaire s'est arrêté sur la naissance de la notion de paysage, le rôle des architectes paysagistes et la perception, l'analyse et la formation du paysage. Les participants ont été très actifs et ont suggéré plusieurs méthodes supplémentaires de diffusion des connaissances.

Publication d'une malle pédagogique comprenant une présentation générale du projet, une définition du terme de « paysage », une introduction à la Convention européenne du paysage, la présentation du projet « Répartition régionale des types de paysages en Slovénie » et d'autres informations sur le paysage, sa perception, son analyse et sa représentation. Elle s'adressait au grand public, mais aussi plus particulièrement aux enseignants des écoles maternelles et primaires.

Concours d'arts plastiques et de photographie. Le concours, qui visait à faire participer directement les élèves (de 4 à 15 ans), a rassemblé des établissements scolaires de tout le pays. Les élèves devaient capter des situations particulières dans le cadre d'un paysage, ou le caractère de certains éléments du paysage. Le concours reposait donc sur l'observation du paysage où ils vivent et sur la représentation des images qui le caractérisent par le dessin, la peinture ou la photographie. Il a remporté beaucoup de succès (plus d'un millier d'œuvres), les thèmes choisis englobant des paysages naturels et culturels, urbains et ruraux, représentés parfois de manière abstraite ou à travers certains éléments spécifiques. Un jury d'experts a sélectionné les œuvres lauréates en fonction de leur créativité, de leur originalité, de leur clarté, du message transmis et de leur composition.

Exposition des meilleures œuvres et remise des prix. L'exposition a été installée au Musée national des techniques, à Bistra ; 95 élèves ont été récompensés à l'occasion de la cérémonie.



Le projet, présenté lors de la 4^e réunion des Ateliers du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage (Ljubljana, mai 2006), visait à renforcer l'idée que nous devrions nous familiariser avec le paysage et faire face à ses évolutions avec responsabilité et créativité. Le caractère visuel du paysage

dépend des idées que la société se fait de lui, qui influencent également notre façon de le traiter. La qualité de l'espace et du lieu de vie dépend dans une



large mesure du processus de développement, mais aussi de chaque personne et de sa volonté de prendre des décisions quant au développement futur et à la destinée de notre patrimoine paysager. C'est pourquoi le projet a souhaité encourager enfants et adultes à observer leur environnement quotidien et, par là, à nouer une relation positive avec le paysage slovène.

Encadré 6 – Arménie : « Villes, nature et paysages à travers les yeux des enfants »



Un concours de peintures pour le jeune public a été organisé par le ministère de l'Aménagement urbain de la République d'Arménie, en coopération avec le Musée-Institut national d'architecture de l'Arménie, afin d'encourager – pour reprendre les termes de la Convention européenne du paysage – la reconnaissance de l'importance du paysage pour la « qualité de vie ».

Les préparatifs de l'exposition ont commencé en mars 2003. L'annonce du concours a été envoyée aux établissements d'enseignement artistique, aux centres de formation, aux établissements d'enseignement secondaire, aux ONG et aux centres de jeunesse. Les mois suivants, le ministère a organisé des ateliers dans certains des centres et écoles concernés, afin d'expliquer le thème du concours aux enseignants et aux élèves.



Le jury se composait de peintres, de sculpteurs et d'enseignants en art. Il était dirigé par l'académicien Gh. Chubaryan. Le projet se fondait sur certains des thèmes principaux de la convention, parmi lesquels :

- l'objectif de créer un cadre de vie harmonieux pour les générations actuelles et futures : associer directement les jeunes à la question du paysage, à travers le concours, constituait une façon de préparer directement un avenir positif ;
- l'importance de promouvoir une conception du monde riche de valeurs humaines, en particulier pendant l'enfance, comme le soulignent les psychologues.

L'exposition des 134 meilleures œuvres (soit environ la moitié des œuvres présentées) a été coorganisée par le Conseil de l'Europe et la République d'Arménie dans le cadre du séminaire « Aménagement du territoire et paysage ». Elle a été inaugurée à Erevan le 23 octobre 2003, dans le hall du Musée-Institut national d'architecture,



en présence du ministre arménien de l'Aménagement urbain et d'autres membres du Gouvernement arménien, de représentants du Conseil de l'Europe et d'autres organisations internationales, de nombreux invités des différentes régions du pays, des auteurs des tableaux exposés et de leurs parents et enseignants. Les médias nationaux se sont fait l'écho de l'exposition.

Par la suite, fin novembre 2003, une partie de l'exposition (51 tableaux) a été montrée à Strasbourg, dans le hall du Palais de l'Europe, au cours de la 2^e réunion des Ateliers pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage.

Conclusions et recommandations : promotion de l'éducation au paysage

1. Issus d'une longue histoire d'interactions entre l'humanité et la nature, les paysages européens reflètent la succession des cultures qui les ont façonnés au fil des siècles. Ils constituent un patrimoine naturel et culturel précieux qui doit être protégé et valorisé pour continuer à se développer durablement.
2. La Convention européenne du paysage accorde une grande importance aux relations entre paysage et êtres humains. D'une part, le paysage contribue au bien-être individuel et renforce les identités territoriales ; d'autre part, il appelle un certain degré de prise de conscience, de savoir, de comportement responsable et de volonté d'assumer les conséquences de nos actes, directes ou indirectes.

3. « L'éducation est la force d'entraînement des changements nécessaires. » C'est l'une des affirmations fondamentales de la Décennie des Nations Unies pour l'éducation en vue du développement durable, 2005-2014, qui pose l'éducation comme l'un des principaux outils au service du principe de durabilité. Dans ce contexte, la Convention européenne du paysage fait de l'éducation au paysage l'une des premières mesures particulières nécessaires (art. 6.B, alinéa c). Compte tenu des liens étroits entre le thème de la durabilité et celui du paysage, l'éducation au paysage constitue l'une des meilleures façons possibles de mettre en œuvre l'éducation en vue du développement durable.
4. Le paysage n'est pas uniquement, dans une définition purement esthétique, l'aspect visuel d'un lieu. Il est la « surface » d'une entité territoriale, où de nombreux facteurs naturels et humains agissent et interagissent. Le paysage devrait être considéré comme un outil pour comprendre les processus spatiaux dans toute leur complexité et découvrir différentes cultures et différents contextes environnementaux. Tous les paysages devraient être étudiés, sans se limiter aux plus remarquables, afin de découvrir ce que leur « surface » dissimule.
5. Ainsi, la lecture du paysage constitue un important moyen de mieux connaître, à la fois, l'environnement proche et le vaste monde. Accessible à tous, elle peut s'exercer dans une certaine mesure à l'aide d'une simple observation attentive, sans instruments de recherche spécifiques. Si l'aptitude à lire « au travers » du paysage se généralise, elle permettra, par exemple, d'élargir et d'enrichir les relations entre les touristes et les lieux qu'ils visitent.
6. Etant donné la grande valeur du paysage sur le plan de la culture comme de l'identité, l'éducation au paysage peut contribuer à faciliter les processus d'intégration culturelle dans les contextes multiethniques et multiculturels, si répandus aujourd'hui dans toute l'Europe. Le paysage conduit donc à une meilleure connaissance de cultures et de lieux différents.
7. Les habitants prennent généralement davantage soin du paysage lorsqu'ils ont été habitués à le lire et à constater les effets que les actions humaines ont sur lui. Pour agir en personne responsable, il faut d'abord apprendre à voir.
8. L'éducation au paysage porte sur tous les niveaux : intellectuel, affectif et pratique. Elle passe par la connaissance, les sentiments et les activités pratiques. Elle constitue donc un très bon instrument pour soutenir le processus de formation des enfants et mettre en valeur toute leur personne et toutes leurs potentialités.
9. En conséquence, la Conférence du Conseil de l'Europe sur la Convention européenne du paysage puis le Comité directeur du patrimoine culturel et du

paysage pourraient examiner s'il serait possible de demander au Comité des Ministres de recommander aux Etats membres :

- de faire figurer l'éducation au paysage dans les programmes d'enseignement primaire et secondaire, dans le cadre des enseignements consacrés au développement durable ou, plus généralement, de l'éducation à la citoyenneté ;
- d'encourager une formation spécifique des enseignants à l'éducation au paysage, axée non seulement sur la sensibilisation aux paysages locaux, mais aussi sur la définition des objectifs pédagogiques et l'acquisition d'une méthodologie ; ces formations devraient toujours avoir un caractère interdisciplinaire et contribuer à diffuser l'habitude de travailler en équipe ;
- de fournir aux établissements d'enseignement des supports pour la mise en œuvre d'activités d'éducation au paysage. Ces supports devraient couvrir à la fois le contenu et la méthodologie, et varier en fonction des niveaux scolaires ; ils ne devraient jamais porter uniquement sur des paysages remarquables par leur beauté ou leur caractère exceptionnel. Au contraire, ils devraient traiter avant tout des paysages quotidiens, y compris lorsqu'ils présentent des contradictions et suscitent des questions ;
- de soutenir des projets concernant l'éducation au paysage aux niveaux national et international, pour encourager les échanges entre jeunes d'horizons différents ; ces projets devraient être soigneusement conçus pour sensibiliser les jeunes à la spécificité et à l'identité de leurs paysages locaux et des paysages lointains ;
- de promouvoir l'usage des technologies de l'information et de la communication dans les projets d'éducation au paysage, ces technologies présentant un grand intérêt pour ce type d'activités ; elles aident à voir le paysage comme une entité faite d'un réseau de liens, comme un « hyperpaysage » ; elles permettent de s'appuyer sur différents types de médias (textes, photographies, dessins, vidéos, enregistrements sonores, etc.), de mettre en contact des élèves de différents lieux travaillant sur des projets comparables et, enfin, de diffuser auprès du grand public les résultats des projets d'éducation au paysage ;
- de soutenir toutes les modalités et occasions possibles de partager les bonnes pratiques en matière d'éducation au paysage, le but étant que les enseignants et les responsables d'établissements organisent de plus en plus ce type d'activités, en appliquant les approches et les méthodologies les plus efficaces en fonction des classes concernées et du contexte local ;
- de promouvoir la participation de différents partenaires et sponsors aux projets d'éducation au paysage ; cela créera des réseaux fructueux, en

- particulier entre les acteurs directement liés à la diffusion de la culture et à la promotion des valeurs du paysage ;
- de créer, aux niveaux national et/ou régional, une « commission de l'éducation au paysage », avec la participation des services administratifs nationaux/régionaux concernés par le paysage (aménagement du territoire, environnement, développement durable, patrimoine culturel, etc.) et en coordination avec les autorités éducatives ; cette commission devrait jouer le rôle de point de référence, avec pour principale mission de diffuser les questions relatives à l'éducation au paysage. Pour ce faire, elle pourrait fournir le soutien nécessaire en termes de supports pédagogiques et de méthodologies, lancer directement des activités et des projets ou aider les administrations locales ou les établissements scolaires à les organiser.

VI. Paysage et formation des architectes paysagistes

Ingrid Sarlöv-Herlin, experte auprès du Conseil de l'Europe
Avec la collaboration du Conseil européen des écoles d'architecture
paysagère (ECLAS)



© Ingrid Sarlöv-Herlin

Résumé

Après avoir analysé l'état actuel de la formation des architectes paysagistes dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, le présent rapport offre des recommandations générales sur les programmes et sur la structure de l'enseignement, avec pour référence l'article 6.B de la Convention européenne du paysage. Il a été rédigé avec des membres du comité directeur du Conseil européen des écoles d'architecture paysagère (ECLAS). L'enseignement de l'architecture paysagère en Europe, situé au point de rencontre entre sciences naturelles, sciences sociales, études littéraires et compétences en aménagement et conception de paysages, est très proche des objectifs et de l'état d'esprit de la convention. Les architectes paysagistes peuvent encourager l'interdisciplinarité et la création de liens entre différents secteurs. Depuis des décennies, l'enseignement du paysagisme en Europe offre une formation pluridisciplinaire portant sur la protection, la gestion et l'aménagement du paysage. Les paysagistes sont à la fois spécialisés et généralistes, formés pour proposer des solutions spatiales intégrant une vision globale du paysage. Comme la convention, l'enseignement de l'architecture paysagère englobe tous les types de paysages, des villes et des banlieues aux zones naturelles et rurales.

Le rapport formule, entre autres, les recommandations ci-dessous.

- Tous les Etats parties à la Convention européenne du paysage devraient mettre en place des cursus d'enseignement supérieur agréés et professionnellement reconnus en architecture paysagère (article 6.B, alinéa c). Les pays qui ne pourraient organiser un cursus complet sont invités à coopérer avec des établissements étrangers offrant ce type de formation.*
- Les cursus d'architecture paysagère devraient suivre les recommandations énoncées dans le rapport établi par l'ECLAS dans le cadre du projet « Tuning, Tuning Landscape Architecture Education in Europe » (« Convergence de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe »), ainsi que les recommandations sur l'enseignement de l'architecture paysagère publiées par la Fédération internationale des architectes paysagistes (IFLA).*
- Dans les Etats parties à la convention offrant déjà des cursus d'architecture paysagère, il est important que les programmes soient régulièrement revus de*

manière à répondre au mieux aux besoins de la convention. Cela passe en particulier par les éléments suivants :

- *bien comprendre le statut juridique des paysages (article 5.a) ;*
 - *être au fait du rôle et de l'importance des politiques de protection, de gestion et d'aménagement du paysage (article 5.b) ;*
 - *comprendre le rôle et la mise en œuvre de la participation du public au processus d'aménagement, de conception et de gestion du paysage (article 5.c) ;*
 - *connaître les liens qui existent entre les législations et politiques relatives au paysage et les domaines et disciplines voisins (article 5.d) ;*
 - *avoir un bon niveau de connaissances théoriques et de compétences pratiques en analyse et qualification des paysages (article 6.C, alinéas a et b) ;*
 - *comprendre les processus de transformation des paysages et les façons d'en assurer le suivi (article 6).*
- *Le processus d'agrément des cursus conduisant à un diplôme devrait comporter une dimension internationale appropriée (article 8). L'un des volets du processus officiel d'agrément des cursus d'architecture paysagère devrait consister à évaluer leur degré de conformité avec les besoins de la convention.*
 - *Dans chaque pays, il devrait exister des relations structurées entre le corps professionnel et les formations universitaires, afin de veiller à ce que les cursus continuent de répondre aux besoins sur le terrain en conférant aux diplômés des compétences allant dans le sens de la mise en œuvre de la convention.*
 - *Les équipes enseignantes en architecture paysagère devraient prendre l'initiative d'élaborer des formations continues à l'intention des officiels participant aussi bien à la définition des politiques qu'à l'application quotidienne des législations et mesures nationales relatives à la convention.*
 - *Il est nécessaire de développer une politique européenne visant à mettre à jour et à améliorer les stratégies pédagogiques, les compétences pédagogiques avancées et les capacités de recherche dans le contexte des cursus d'architecture paysagère existants. Une institution de hautes études en architecture paysagère devrait être créée au niveau européen.*

Introduction

L'objectif du présent rapport est de proposer une évaluation de l'état actuel de la formation des architectes paysagistes dans les Etats membres du Conseil de l'Europe et d'offrir des recommandations générales sur les programmes et les structures d'enseignement, avec pour référence l'article 6.B de la Convention européenne du paysage. Aux termes de cet article, chaque Partie à la Convention s'engage à promouvoir « des programmes pluridisciplinaires de formation sur la politique, la protection, la gestion et l'aménagement du paysage, destinés aux professionnels du secteur privé et public et aux associations concernés ». La formation des architectes paysagistes en Europe est un exemple de discipline à fort caractère transversal, puisque tous les aspects des thèmes abordés sont examinés. Le présent rapport a été rédigé avec des membres du comité directeur du Conseil européen des écoles d'architecture paysagère (ECLAS), organisation non gouvernementale européenne. Les objectifs de l'ECLAS sont les suivants : « encourager et développer l'enseignement supérieur en architecture paysagère dans toute l'Europe en renforçant les contacts et en enrichissant le dialogue entre les membres de la communauté universitaire européenne dans ce domaine, en représentant ces intérêts dans le contexte social et institutionnel européen au sens large et en facilitant le débat sur les questions d'architecture paysagère au niveau européen » (statuts de l'ECLAS).

L'ECLAS est également à l'initiative d'un réseau thématique financé par l'Union européenne, le réseau LE:NOTRE (*Landscape Education : New Opportunities for Teaching and Research in Europe* – Etudes paysagères : nouvelles possibilités d'enseignement et de recherche en Europe). Depuis le lancement du projet en octobre 2002, le nombre d'universités européennes membres du réseau est passé de 72 à plus de 100. Le réseau LE:NOTRE réunit également un large éventail d'organisations, professionnelles et autres.

L'ECLAS est une organisation internationale dont l'objectif principal est de faciliter la coopération entre universitaires européens ; or, renforcer la coopération internationale sur les questions paysagères est précisément l'un des premiers objectifs de la Convention européenne du paysage. Point important, le travail réalisé par l'ECLAS dans le contexte du réseau thématique LE:NOTRE pour développer un site internet interactif (www.le-notre.org) a abouti à la création d'une plate-forme efficace et innovante de communication et d'échange d'informations entre universitaires de toute l'Europe. A travers cette initiative, l'objectif relativement flou de promotion de la coopération internationale s'est concrétisé en permettant à des enseignants et chercheurs en architecture paysagère de communiquer au quotidien. Les recommandations présentées dans ce rapport se fondent sur les travaux menés à bien par les membres de l'ECLAS dans le cadre du réseau LE:NOTRE au cours des sept dernières années.

1. Qu'est-ce que l'architecture paysagère ?

A la fois domaine d'activité professionnelle et discipline universitaire, l'architecture paysagère consiste à façonner consciemment l'espace extérieur, à diverses échelles. Elle fait appel à l'aménagement, à la conception et à la gestion du paysage pour créer, entretenir, protéger et mettre en valeur des lieux de façon à les rendre à la fois fonctionnels, agréables à l'œil, durables et adaptés à différents besoins humains et écologiques.

Étant donné la nature extrêmement diverse du paysage et des rapports que les hommes entretiennent avec lui, le domaine est d'une portée inhabituelle. Non seulement il s'appuie sur des concepts et des méthodes issus des deux côtés du clivage traditionnel entre arts créatifs et sciences naturelles, mais il intègre aussi des technologies et de nombreux aspects des sciences humaines. Cette complexité se reflète dans les approches très diverses de la discipline développées à travers l'Europe. Dans certains pays par exemple, l'architecture paysagère contemporaine tire ses origines de l'horticulture tandis que, dans d'autres, elle est issue de l'architecture, de l'aménagement du territoire ou des sciences environnementales, et ailleurs encore de l'agriculture, de la sylviculture ou de l'écologie et de la conservation de la nature.

D'un point de vue historique, l'architecture paysagère a des racines européennes remarquablement profondes. On peut dire que son histoire postmédiévale a commencé avec les jardins Renaissance des villas italiennes ; au cours du XVII^e siècle, les grands jardins baroques inspirés par André Le Nôtre dominent le goût européen, tandis qu'au XVIII^e, c'est le jardin paysager à l'anglaise qui devient le centre d'intérêt sur tout le continent. Avec la révolution industrielle et l'expansion des moyennes et grandes villes, l'aménagement de parcs et d'espaces verts pour la population urbaine en vient à être considéré comme une responsabilité municipale, et certaines villes du nord de l'Europe créent les tout premiers services chargés des espaces verts.

Le modernisme du XX^e siècle voit le développement d'une approche internationale plus cohérente dans une grande partie de l'Europe septentrionale. Dans les années 1920 et 1930, les préoccupations tournent autour de la mise à disposition d'espaces verts pour l'activité physique, le sport et les loisirs. Dans les années 1950 et au début des années 1960, l'architecture paysagère acquiert un rôle central dans les programmes de reconstruction d'après-guerre et dans l'aménagement de villes nouvelles et de zones résidentielles. Ces dernières décennies, la discipline s'est étoffée pour englober des préoccupations environnementales plus larges en associant des approches issues des sciences naturelles et de l'aménagement du territoire, et en développant des stratégies, des méthodes et des techniques permettant d'évaluer et d'atténuer les impacts sur l'environnement mais aussi de traiter les questions de durabilité et de conservation du patrimoine paysager culturel.

En matière de conception du paysage, les tendances récentes mettent l'accent sur la conception formelle des espaces urbains, sur la façon dont les strates historiques du paysage peuvent être mariées à des propositions contemporaines pour créer des lieux nouveaux, et sur l'importance symbolique des paysages et des espaces ouverts dans l'existence humaine.

L'architecture paysagère contemporaine peut concerner aussi bien de vastes projets d'aménagement ou de conception du paysage – mettre au point des propositions paysagères pour des régions entières, intégrer d'importants projets d'infrastructures dans le paysage et atténuer leur impact sur l'environnement – que l'élaboration de stratégies visant à assurer une structure d'espaces verts et à préserver la nature en ville, en passant par la conception détaillée de nouveaux logements ou zones commerciales, de parcs privés, d'espaces publics et de jardins publics en ville. Les paysagistes peuvent également participer à la définition de cadres de gestion à long terme pour des jardins et paysages historiques, des zones de loisirs en périphérie urbaine, des parcs nationaux ou, en général, des paysages protégés.

Dans tous les cas, le cœur de l'activité professionnelle consiste à élaborer des solutions d'aménagement et de conception en réponse aux problèmes territoriaux soulevés par la préservation et le développement du paysage, en mobilisant des connaissances spécialisées dans un large éventail de disciplines et en tenant compte des intérêts de la société et d'un grand nombre d'acteurs sectoriels et institutionnels. Ce travail se déroule souvent au sein d'équipes interdisciplinaires associant d'autres activités liées à l'environnement telles que l'architecture, l'aménagement urbain et régional et les travaux publics.

2. Importance de l'architecture paysagère et de son enseignement pour la Convention européenne du paysage

La convention a pour objet, aux termes de son article 3, de « promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine ». Elle définit la protection, la gestion et l'aménagement des paysages respectivement comme des « actions de conservation et de maintien », des « actions [...] visant à entretenir le paysage » et des « actions présentant un caractère prospectif ».

De nombreuses disciplines universitaires étudient certains aspects du paysage, mais l'architecture paysagère, comme l'a montré notre présentation ci-dessus, se concentre sur l'intervention active dans le paysage à travers des mesures d'aménagement, de conception et de gestion. Les objectifs de l'intervention peuvent se situer sur une échelle allant de la protection ou de la préservation des ressources

paysagères et de leurs significations et valeurs à la création de paysages entièrement nouveaux dans le cadre de projets de développement.

Ainsi, la compétence clé à laquelle sont formés les architectes paysagistes est d'entreprendre des projets d'aménagement, de conception ou de gestion prévoyant des interventions sur le paysage dans l'espace ou dans le temps. Ces interventions peuvent porter sur un territoire vaste (aménagement du paysage), sur un territoire plus réduit ou limité à un site (conception du paysage) ou impliquer différentes échelles de temps (gestion du paysage).

Les étudiants en architecture paysagère apprennent à concevoir et à mettre en œuvre des interventions d'aménagement, de conception et de gestion découlant d'une étude détaillée des caractéristiques du territoire ou du site concerné, aussi bien sur le plan des conditions écologiques et sociales que sur celui des besoins fonctionnels et des significations et valeurs culturelles. Pour réussir, les processus d'aménagement et de conception doivent toujours refléter les intérêts des personnes concernées par le projet, habitants ou autres acteurs, et répondre à leurs préoccupations. Comme les architectes paysagistes ne peuvent être experts dans chacune des disciplines nécessaires pour comprendre le paysage sous toutes ses facettes, ils apprennent à travailler avec des collègues de disciplines et de professions voisines pour élaborer leurs projets et synthétiser des informations complexes issues de nombreuses sources : sciences naturelles, sciences sociales, arts et lettres, et à travailler en associant la population locale et les autres groupes concernés aux processus d'aménagement et de conception.

En tant que discipline, l'architecture paysagère se situe au point de rencontre entre sciences naturelles, sciences sociales et études littéraires. Cela contribue également à la relier étroitement à la Convention européenne du paysage. Les écoles et facultés européennes d'architecture paysagère ont derrière elles de nombreuses années d'expérience de l'enseignement interdisciplinaire, enseignement centré sur la protection, la gestion et l'aménagement du paysage, et jouent donc un rôle clé dans la mise en œuvre de la convention. L'enseignement de l'architecture paysagère reflète le champ d'application de la convention, qui va des paysages urbains aux paysages ruraux, des plus quotidiens aux plus remarquables. Il incarne également les buts et les idées de la convention concernant la nécessité d'aborder les paysages de façon dynamique, prospective, humaine, orientée vers l'action, intégrée, transversale et interdisciplinaire.

Les cours dispensés dans le cadre des cursus d'architecture paysagère en Europe correspondent de près aux mesures, aussi bien générales que spécifiques, définies par la Convention européenne du paysage. L'expression « conception du paysage » n'apparaît pas explicitement dans la convention ; cependant, la définition de l'aménagement des paysages – « actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, la restauration ou la création de paysages » – peut tout à fait lui être appliquée. La notion d'« architecture paysagère », expression générique englobant l'ensemble de la discipline et de la profession, est souvent

subdivisée en « conception du paysage », « aménagement du paysage » et « gestion du paysage », bien que cette terminologie puisse évidemment varier en fonction des différentes traditions nationales et linguistiques. L'approche prospective et orientée vers l'action de la Convention européenne du paysage est saluée par les écoles d'architecture paysagère comme un important contrepois à la vision, statique et limitée à l'idée de préservation, qui dominait souvent les politiques paysagères nationales et internationales auparavant.

D'autres domaines d'enseignement apparus plus récemment sont liés à la disposition de la convention demandant de « mettre en place des procédures de participation du public [...] et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage » (art. 5.c). La mission professionnelle des architectes paysagistes exige des compétences élevées en communication, aussi bien avec le grand public qu'avec les autres parties prenantes. Cette tendance devrait être renforcée par le nombre croissant de pays ratifiant la convention. Plusieurs universités d'Europe, dont le nombre devrait également augmenter avec les ratifications de la convention, ont également mis au point de nouveaux champs d'enseignement spécialement consacrés à l'analyse et à la qualification des paysages, afin d'appliquer plus rigoureusement la disposition spécifique concernant l'« identification » et la « qualification » des paysages.

Parmi les autres sujets de cours dans le cadre des formations en architecture paysagère, on peut citer la conception d'espaces extérieurs dans les zones urbaines et suburbaines, la conception de terrains de jeu et d'espaces pour les enfants, la psychologie environnementale (effets bénéfiques du paysage sur la santé, le bien-être et la réadaptation des personnes) ou encore la conservation et la gestion des paysages culturels, des paysages historiques, des jardins et parcs et des zones classées. Dans le cadre de la formation à l'architecture paysagère, les enseignements portent donc sur des paysages qui vont du paysage urbain, suburbain ou quotidien au paysage remarquable à préserver absolument, des banlieues dégradées aux sites inscrits sur la liste du patrimoine mondial.

3. Evolution de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe

Comparée à beaucoup d'autres matières, l'architecture paysagère est une discipline universitaire relativement neuve. Bien qu'un architecte paysagiste allemand, Peter Joseph Lenné, ait fondé une école de jardiniers paysagistes près de Berlin en 1824, le premier cursus universitaire européen n'est apparu que près d'un siècle plus tard, en 1919, dans un pays alors assez jeune : la Norvège. A cet égard, le « Nouveau Monde » était en avance sur l'Europe, puisque le premier diplôme d'architecture paysagère des Etats-Unis a été créé à l'université Harvard en 1899.

Jusqu'au début du XX^e siècle, la formation des professionnels du secteur de l'architecture paysagère reste très hétérogène. Certains effectuent un apprentissage auprès de jardiniers ou fréquentent des écoles d'horticulture ; des architectes ou des ingénieurs, après avoir acquis des connaissances sur les plantes en travaillant avec des jardiniers, développent la pratique de l'architecture paysagère sur le terrain. Dans certains pays européens, au sein de différentes disciplines – dont l'horticulture et la sylviculture, mais aussi l'architecture –, des universités proposent des cours sur la conception et l'entretien des jardins, des parcs et des paysages, en mettant l'accent sur la végétation. A la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, l'ampleur, la complexité et l'importance sociale croissantes de l'aménagement et de la conception des espaces verts et des paysages, accompagnées d'un recul de plus en plus marqué de ces espaces verts devant l'urbanisation, l'industrialisation et les modifications des pratiques agricoles et forestières, accentuent la pression en faveur de cursus officiels de formation à l'architecture paysagère.

Quatre grandes étapes peuvent être distinguées dans le développement de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe.

1. Une phase pionnière, de 1919 à 1949 : c'est la période de mise en place des premières formations, dans plusieurs pays d'Europe septentrionale. En Hongrie cependant, les étudiants en horticulture bénéficient dès 1908 d'un cours de conception de jardins.
2. La période allant de 1950 au début des années 1970 voit une nette augmentation des créations de nouveaux cursus, en réponse aux besoins de reconstruction d'après-guerre et à la montée des préoccupations environnementales. Une limite claire se dessine entre, d'une part, le nord-ouest de l'Europe – où la discipline se développe fortement – et, d'autre part, l'est et surtout le sud de l'Europe, où l'architecture paysagère est – et reste – beaucoup moins développée.
3. Cet essor est suivi d'une phase de consolidation. Les créations de nouveaux cursus sont rares, mais l'intérêt porté à l'architecture paysagère augmente fortement, les cursus mis en place au cours de l'expansion de la discipline dans la période d'après-guerre attirent de plus en plus d'étudiants et les questions paysagères abordées se font de plus en plus larges.
4. La chute du « rideau de fer », en 1989, suivie dans la décennie suivante de la (re)création de plusieurs Etats indépendants, entraîne une nouvelle phase d'apparition de nouveaux cursus. Bien qu'ils soient concentrés dans les pays d'Europe orientale et sud-orientale, dont les Etats baltes, l'ex-Yougoslavie et la Pologne, certains pays d'Europe occidentale – comme l'Autriche, l'Italie, l'Espagne et l'Islande – créent également leurs premières formations universitaires en architecture paysagère.

5. Le développement de la profession et l'augmentation du nombre d'étudiants et de professionnels en Europe se sont accompagnés d'un renforcement de la recherche sur le paysage et d'un nombre croissant de publications universitaires, professionnelles et techniques, qui sont aujourd'hui très nombreuses. Ces ressources sont complétées par une augmentation des conférences et des occasions d'échanges internationaux au niveau professionnel.

La période précédant l'entrée en vigueur du marché unique européen, en 1993, a également vu la fondation d'organisations européennes représentant l'architecture paysagère comme profession (EFLA – Fondation européenne pour l'architecture du paysage, 1989) et comme discipline universitaire (ECLAS – Conseil européen des écoles d'architecture paysagère, 1991).

L'évolution évoquée ci-dessus est celle de l'architecture paysagère dans la plus grande partie de l'Europe au cours des quatre-vingt-dix dernières années ; dans une région cependant, elle est loin de s'être déroulée dans les mêmes proportions. Il s'agit de l'Europe méditerranéenne, en particulier la Grèce, l'Italie et l'Espagne, et dans une moindre mesure la France. Il est intéressant de noter que certains de ces pays font partie des premiers instigateurs de la Convention européenne du paysage.

4. Etat actuel de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe

En 2008, quelque 95 facultés en Europe préparaient à des diplômes de licence ou de master (ou aux deux) en architecture paysagère (comprenant des cours d'aménagement, de conception et de gestion du paysage), et plus de 25 facultés offraient des cours dans cette discipline dans le cadre d'autres formations. Les pays membres du Conseil de l'Europe dans lesquels existent un ou plusieurs cursus universitaires en architecture paysagère sont les suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

Les pays du Conseil de l'Europe n'offrant pas à ce jour de cursus complet sont l'Albanie, Andorre, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, Chypre, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Géorgie, le Liechtenstein, le Luxembourg, Malte, la Moldova, Monaco, le Monténégro, Saint-Marin et l'Ukraine. Le champ de ce rapport ne permet pas de décrire plus en détail ce qui se passe dans chaque pays. En outre, la situation est compliquée par les changements entraînés par le processus de réforme de l'enseignement supérieur qui se déroule actuellement sur tout le continent sous l'appellation générale de « processus de Bologne ».

La diversité des provenances intellectuelles soulignée ci-dessus est clairement illustrée par les différents types d'établissements d'enseignement supérieur qui accueillent l'enseignement et la recherche en architecture paysagère à travers l'Europe. Ce peut être des établissements techniques ou « généraux », avec des spécialisations allant des beaux-arts à l'agriculture et à la sylviculture.

Sans surprise, la répartition géographique des formations en architecture paysagère reflète généralement la géographie du continent, malgré quelques exceptions notables sur lesquelles nous reviendrons plus loin. De manière générale, les pays les plus peuplés sont aussi ceux où les cursus sont les plus nombreux et les plus diversifiés, tandis que les petits pays n'offrent souvent qu'un seul cursus. On compte ainsi un grand nombre de cursus dans les grands pays comme l'Allemagne (environ 16 cursus) et la Turquie (environ 18), contre un seul à l'heure actuelle dans des pays plus petits comme la Lettonie ou la Slovénie. Sans surprise là non plus, la discipline s'est davantage développée et diversifiée dans les pays où l'enseignement de l'architecture paysagère existe depuis le plus de temps et où les cursus sont les plus nombreux. Dans la plupart des cas cependant, ces différences se traduisent par un plus grand nombre de spécialisations offertes aux étudiants dans le cadre d'un même diplôme, associé à un plus large éventail de perspectives d'emploi sur un marché mieux développé. La variété des spécialisations n'entraîne généralement pas la création d'un diplôme distinct pour chacune d'elles.

Malgré les considérables différences qui existent entre les types d'universités accueillant les cursus d'architecture paysagère et les contextes de leur développement historique, et mis à part certaines variations locales, les façons d'envisager l'enseignement de l'architecture paysagère sont peut-être moins différentes que ne pourraient le laisser croire ces origines hétérogènes. La plupart des universités cherchent à offrir une formation large, abordant les interventions dans le paysage sur plusieurs échelles temporelles et géographiques, et prévoient donc des cours qui portent aussi bien sur les aménagements à grande échelle que sur la conception à plus petite échelle.

L'une des caractéristiques constantes de tous les cursus d'architecture paysagère est l'accent mis sur les travaux en atelier autour de projets d'aménagement et de conception. Les étudiants, seuls ou en équipes, doivent élaborer des propositions d'aménagement et de conception en réponse à un large éventail de scénarios possibles en matière de conservation et de développement du paysage. Le travail par projet constitue la principale méthode d'enseignement en architecture paysagère, et il devrait normalement représenter au moins 50 % des heures d'enseignement sur l'ensemble du cursus.

En particulier lors des années de formation les plus avancées – au cours de la dernière année du premier cycle et pendant tout le second cycle –, des efforts sont

faits pour veiller à ce que les projets des étudiants soient aussi réalistes que possible. Pour cela, les établissements travaillent souvent avec les instances d'aménagement locales ou régionales ou avec d'autres « vraies » organisations clientes. Dans le cadre de tels projets, les étudiants sont invités à interagir avec des « clients » et autres « parties prenantes », autant que le permet un projet éducatif limité dans le temps. On leur demande également de plus en plus de présenter leurs propositions dans un cadre public à mesure qu'ils avancent dans leurs études. Bien que la teneur détaillée de tels projets puisse varier en fonction du contexte social et culturel de la pratique du métier dans chaque pays, les approches enseignées en réponse aux difficultés spatiales, environnementales et sociales soulevées sont en général très similaires.

Les formes d'enseignement plus traditionnelles, comme les cours magistraux et les séminaires, ont généralement pour principal objectif de fournir les savoirs et connaissances nécessaires pour que le contexte physique, écologique, sociologique et institutionnel des projets d'aménagement et de conception de paysages soit correctement analysé et qualifié, de façon que les propositions des étudiants soient réalisables sur le plan technique et écologique, et compatibles avec le contexte social. Des ateliers et des exercices pratiques sont souvent utilisés pour assurer le lien entre cours magistraux et projets à grande échelle. Les étudiants y apprennent et appliquent des compétences et des techniques particulières, comme les différents aspects des technologies de l'information ou l'organisation d'enquêtes sociales ou écologiques.

En raison de la nature pluridisciplinaire de l'architecture paysagère, les programmes doivent intégrer un grand nombre de matières voisines, non seulement pour fournir des connaissances de base dans des domaines tels que l'écologie, la géologie, l'urbanisme, l'aménagement régional, la sociologie, la psychologie environnementale et les beaux-arts, mais aussi pour veiller à ce que les diplômés soient capables de travailler avec des spécialistes de ces disciplines dans leur future vie professionnelle.

En fonction du diplôme préparé et de leurs propres aptitudes et centres d'intérêt, les étudiants peuvent avoir l'occasion de se concentrer sur différents aspects de la discipline. Certaines universités, par exemple, donnent la possibilité d'approfondir les aspects écologiques de l'aménagement à grande échelle, tandis que d'autres ont choisi de s'intéresser plus particulièrement à la conception d'espaces verts plus réduits. Dans presque tous les cas cependant, sur l'ensemble de leur cursus, tous les étudiants sont formés à la fois aux travaux d'aménagement et de conception, ainsi qu'à la compréhension des questions d'entretien et de gestion du paysage sur le long terme.

Bien que l'on puisse, comme ci-dessus, brosser un tableau relativement clair des cursus en architecture paysagère, leur forme et leur contenu sont également soumis à un constant processus de modification et de mise à jour en réponse à l'évolution du contexte social, politique, culturel, économique et institutionnel dans lequel s'inscrivent les universités et la pratique professionnelle. Ces changements peuvent être

de nature générale, mais aussi très spécifiques. Ces dernières années par exemple, des changements sociaux et culturels ont commencé à faire diminuer le poids des sciences environnementales, très caractéristique des années 1970 et 1980, en faveur d'approches fondées sur les lettres et les sciences sociales – sans préjudice du rôle des sciences environnementales, qui reste important.

Un grand rôle a également été joué ces dernières années par les politiques européennes en matière d'environnement et d'enseignement supérieur, dont notamment le « processus de Bologne », qui vise à rendre les systèmes d'enseignement supérieur en Europe plus compatibles et comparables, et de nouvelles législations et conventions internationales sur l'environnement, dont la Convention européenne du paysage. Le regain d'intérêt pour les parcs et les espaces verts en milieu urbain ainsi que la prise de conscience croissante de leurs effets positifs sur la santé publique comptent parmi les autres évolutions politiques ayant influencé l'enseignement de l'architecture paysagère au cours de la dernière décennie.

L'évolution du contexte social de l'enseignement de l'architecture paysagère se répercute sur les programmes à travers deux grands mécanismes : un processus continu de révision interne des programmes par les enseignants et les étudiants – mécanisme endogène – et l'apport de la profession à l'enseignement – mécanisme exogène.

Certains des pays qui n'offrent pas de formation en architecture paysagère sont trop petits pour développer des cursus complets. C'est le cas pour Andorre, Chypre, le Liechtenstein, le Luxembourg, Malte et Monaco. Une collaboration avec des écoles situées dans d'autres pays est alors souhaitable, et elle existe déjà dans certains cas.

5. Analyse et discussion

Les principaux changements structurels actuellement apportés aux cursus sont le résultat du processus de Bologne. Dans la plupart des pays, ils ont entraîné une restructuration aboutissant à la création de cursus intégrés en architecture paysagère d'une durée de cinq ou six ans, composés de deux cycles séparés. Le premier cycle (une licence le plus souvent) a une durée de 180 crédits ECTS¹, occasionnellement 240. Le second cycle a une durée de 120 crédits ECTS dans la plupart des cas, et très rarement de seulement 60 crédits ECTS, en raison de contextes nationaux

1. *European Credit Transfer System* (Système européen de transfert d'unités de cours capitalisables). Le volume de travail nécessaire pour chaque unité de cours est traduit en valeur numérique ; par exemple, 60 crédits ECTS équivalent à une année universitaire d'études à temps plein.

spécifiques. Ces cycles courts font le plus souvent suite à des licences de 240 crédits ECTS, si bien que le cursus complet a la même longueur. Seuls quelques établissements ont conservé un mastère intégré de 300 ou 360 crédits ECTS.

« Bologne » agit cependant aussi comme un stimulus influençant les programmes de manière indirecte. Dans de nombreux cas, le processus de restructuration des cursus a été utilisé comme une occasion pour reconsidérer également les programmes de façon à les rapprocher de ceux appliqués ailleurs en Europe. L'un des mécanismes permettant ce rapprochement a été le projet « Tuning », appliqué à l'enseignement de l'architecture paysagère dans le cadre du réseau thématique LE:NOTRE.

Le projet LE:NOTRE (*Landscape Education: New Opportunities for Teaching and Research in Europe* – Etudes paysagères : nouvelles possibilités d'enseignement et de recherche en Europe), réseau thématique financé par l'Union européenne, réunit les universités organisées au sein de l'ECLAS. Dans ce cadre, l'architecture paysagère est l'une des disciplines participant au projet Tuning de l'Union européenne (<http://tuning.unideusto.org/tuningeu/>), qui vise à coordonner les programmes de l'enseignement supérieur en définissant les compétences des diplômés, c'est-à-dire les connaissances, savoir-faire et perceptions qu'ils devraient acquérir au cours de leurs études.

Ce projet, qui devrait évoluer pour devenir un processus constant de révision de la structure et du contenu des cours, entraînera probablement une plus grande harmonisation des cursus, bien que ce ne soit pas son but affirmé. L'intention du projet est simplement de rechercher un accord sur les compétences des diplômés, en aucune manière d'uniformiser la structure et les méthodes d'enseignement au sein des cursus. L'approche adoptée vise à obtenir davantage de clarté et de transparence concernant la nature des cursus et leurs différences, et non à couler tous les cursus dans le même moule.

Les recommandations pédagogiques publiées par la Fondation européenne pour l'architecture du paysage (EFLA – www.efla.org) constituent un autre facteur de rapprochement. Cette organisation professionnelle est la branche européenne de l'IFLA, la Fédération internationale des architectes paysagistes. Les deux organisations participent à la formulation de recommandations concernant l'enseignement de l'architecture paysagère, et l'EFLA a mis au point un système de reconnaissance des cursus. Le travail de l'EFLA, également reflété dans de nombreux pays européens par des systèmes d'agrément universitaire et de reconnaissance professionnelle, garantit l'existence d'un mécanisme de retour d'informations de la profession vers le système éducatif. Ce cadre formel est le plus souvent renforcé par le fait que, dans la plupart des cursus, le lien avec la pratique est également assuré par des professeurs et conférenciers invités, et par la présence de professionnels dans les conseils chargés d'agrément les formations. Point important : il est généralement

reconnu qu'un diplômé n'est pleinement qualifié en architecture paysagère, et donc capable d'exercer la profession, que s'il a achevé un cursus de deuxième cycle selon les critères de Bologne.

Par conséquent, même si la philosophie du projet Tuning, favorable à la diversité européenne comme moyen de préserver les différences régionales et la liberté académique, est tout à fait à saluer, elle doit également tenir compte du processus de reconnaissance de l'EFLA, dont les recommandations sont susceptibles d'avoir l'effet inverse. Cela étant, selon toute vraisemblance, le simple processus de comparaison de différentes approches qui sous-tend le projet Tuning aboutira naturellement à une émulation en faveur des bonnes pratiques et donc à un rapprochement de fait entre les cursus, bien que ce ne soit pas son intention principale.

Ce processus de rapprochement, résultat probablement inévitable du projet Tuning, sera également encouragé par l'existence même de la Convention européenne du paysage, à laquelle l'enseignement accorde une place de plus en plus grande.

Les différences entre les cursus s'expliquent en général par les facteurs suivants :

- l'institution accueillant le cursus, qui peut être une école d'horticulture, une université d'agriculture et de sylviculture, une école des beaux-arts, une école d'architecture ou encore une université technique ;
- le profil du personnel universitaire, qui donne une orientation spécifique aux matières enseignées et aux programmes de recherche ;
- le développement de disciplines voisines (comme l'écologie du paysage, l'étude de la végétation, l'histoire culturelle, la psychologie environnementale ou la gestion de l'eau) ;
- les exigences et l'importance de la pratique professionnelle dans le pays concerné.

Il existe ainsi des écarts nets entre les cursus d'architecture paysagère selon les pays et les régions d'Europe, mais les éléments moteurs décrits ci-dessus font que ces différences se situent au niveau des priorités, de la maturité ou de la diversification des cursus plutôt qu'au niveau de leur approche fondamentale. Trois pays méditerranéens, la Grèce, l'Italie et l'Espagne, constituent cependant des exceptions majeures. Ici, le processus de mise en place de cursus d'architecture paysagère qui s'est déroulé dans le reste de l'Europe semble se heurter à l'opposition, plus ou moins prononcée, des architectes professionnels.

De simples comparaisons suffisent à illustrer l'étendue du phénomène : l'Espagne compte moins de cursus d'architecture paysagère que son voisin le Portugal, beaucoup plus petit, où la discipline est apparue beaucoup plus tôt, et l'Italie en compte proportionnellement moins que la Slovaquie voisine. La Grèce ne propose qu'un seul cursus au niveau du master, et aucun diplôme de premier cycle.

Cette situation entraîne, dans le sud de l'Europe, une pénurie de professionnels correctement formés à une approche intégrée de l'aménagement, de la conception et de la gestion des paysages visant à les protéger et à les mettre en valeur. Ces pays comptent plusieurs disciplines capables de traiter certains aspects de la protection, de la gestion et de l'aménagement des paysages, mais aucune ne présente la combinaison unique, offerte par les formations en architecture paysagère, de connaissances écologiques et sociologiques et de compétences en aménagement et en conception nécessaires pour élaborer des solutions adéquates à des situations paysagères complexes.

Conclusions et recommandations

Mettre en place de nouveaux cursus d'architecture paysagère (recommandations aux universités et aux organismes gouvernementaux responsables de l'enseignement supérieur)

1. Etant donné le rôle clé que l'architecture paysagère devrait jouer dans la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, il est important que tous les Etats parties mettent en place des cursus d'enseignement supérieur agréés et professionnellement reconnus dans cette discipline (article 6.B, alinéa c).
2. Les pays qui ne pourraient, en raison de leur taille, mettre en place un cursus complet en architecture paysagère devraient conclure des accords avec des établissements étrangers, afin d'assurer l'enseignement spécialisé nécessaire (de la part de professionnels ou d'universitaires) dans le cadre des cursus existants voisins de cette discipline.
3. Les cursus d'architecture paysagère devraient suivre les recommandations énoncées dans le rapport établi par l'ECLAS dans le cadre du projet Tuning, *Tuning Landscape Architecture Education in Europe* (« Convergence de l'enseignement de l'architecture paysagère en Europe »), ainsi que les recommandations sur l'enseignement de l'architecture paysagère publiées par la Fédération internationale des architectes paysagistes. Cela signifie qu'il doit exister un bon équilibre entre, d'une part, les connaissances théoriques et la compréhension des facteurs qui influencent les paysages et leur perception et, d'autre part, les compétences pratiques en matière de développement et de mise en œuvre de projets. Il est important que la formation à l'architecture paysagère donne aux diplômés les moyens de travailler à différentes échelles et de comprendre les liens entre l'action locale, au niveau du site, et le caractère du paysage à plus grande échelle.

Ajuster les cursus d'architecture paysagère existants (recommandations aux équipes enseignantes déjà en place)

4. Dans les Etats parties à la convention offrant déjà des cursus d'architecture paysagère, il est important que les programmes soient régulièrement revus de manière à répondre au mieux aux besoins de la convention. Cela passe en particulier par les éléments suivants :
 - bien comprendre le statut juridique des paysages (article 5.a) ;
 - être au fait du rôle et de l'importance des politiques de protection, de gestion et d'aménagement du paysage (article 5.b) ;
 - comprendre le rôle et la mise en œuvre de la participation du public au processus d'aménagement, de conception et de gestion du paysage (article 5.c) ;
 - connaître les rapports entre les législations et les politiques relatives au paysage et les domaines et disciplines voisins (article 5.d) ;
 - avoir un bon niveau de connaissances théoriques et de compétences pratiques en analyse et qualification des paysages (article 6.C, alinéas a et b) ;
 - comprendre les processus de transformation des paysages et les façons d'en assurer le suivi (article 6).

Au moment de réviser le contenu et la structure des cursus existants, il est important d'examiner activement le rôle et la contribution des autres disciplines.

5. Le processus d'agrément des cursus conduisant à un diplôme devrait comporter une dimension internationale appropriée (article 8).

Agrément des cursus d'architecture paysagère (recommandation aux instances de validation)

6. L'un des volets du processus officiel d'agrément des cursus d'architecture paysagère devrait consister à évaluer leur degré de conformité avec les besoins de la convention (voir ci-dessus la recommandation n° 4).

Relations entre enseignement et profession

7. Dans chaque pays, il devrait exister des relations structurées entre le corps professionnel et les cursus d'enseignement, afin de veiller à ce que les cursus continuent de répondre aux besoins sur le terrain en conférant aux diplômés des connaissances, des compétences et des notions allant dans le sens de la mise en œuvre de la convention.

Offre de formations spécialisées pour les professionnels

8. Les équipes enseignantes en architecture paysagère devraient prendre l'initiative d'élaborer des formations complémentaires à l'intention des officiels participant aussi bien à la définition des politiques qu'à l'application quotidienne des législations et mesures nationales relatives à la convention.

Formation professionnelle continue

9. Les exigences liées à la mise en œuvre de la convention devraient être intégrées dans les programmes de formation continue à l'intention des professionnels.

Dialogue avec les disciplines voisines

10. Il est nécessaire que les cursus d'enseignement d'autres disciplines abordent les questions d'architecture paysagère, afin d'améliorer la coopération entre l'architecture paysagère et ces disciplines.

Enseignement fondé sur la recherche

11. L'enseignement doit être lié à la recherche, en particulier – mais non exclusivement – au niveau du deuxième cycle selon les critères de Bologne.

Recherches pédagogiques visant à renforcer les capacités au sein des cursus

12. En ayant à l'esprit les besoins de la Convention européenne du paysage, il est nécessaire de développer une politique européenne visant à mettre à jour et à améliorer les stratégies pédagogiques, les compétences pédagogiques avancées et les capacités de recherche dans le contexte des cursus d'architecture paysagère existants. Dans cet objectif, une institution de hautes études en architecture paysagère devrait être créée au niveau européen.

* * *

Remerciements

L'ECLAS remercie le Conseil de l'Europe de lui avoir offert la possibilité d'élaborer ce rapport. La rédactrice souhaite également remercier les membres du comité directeur de l'ECLAS (Richard Stiles, Jeroen de Vries, Simon Bell, Erich Buhmann, Barbara Birli, Alexandre Moisset, Francesca Mazzinio, Kinga Szilagy, Arie Koster et Ellen Fetzer), qui ont contribué au présent rapport et à ses versions précédentes en participant à deux ateliers de rédaction en 2008, à Bordeaux et à Gênes. Une mention particulière est due à Richard Stiles pour son importante contribution. D'autres textes et commentaires ont été fournis par Simon Bell, Jeroen de Vries, Barbara Birli, Frederico Meireles Rodrigues, Davorin Gazvoda, Veli Ortacesme, Kinga Szilágyi, Prezmyslaw Wolski, Gloria Pungetti et Carl Steinitz.

VII. Paysage et éthique

Marina Kuleshova et Tamara Semenova,
expertes auprès du Conseil de l'Europe



© Marina Kuleshova

Résumé

Les transformations majeures du paysage sont aujourd'hui d'origine humaine. Le présent texte part d'une définition de la notion d'éthique pour examiner quelques principes éthiques et leur application aux comportements concrets. Au sein de chaque société, les règles fondamentales d'éthique sont fixées par la législation, par la coutume et par la religion. Dans la pratique, la législation ne réglemente pas toute la diversité – existante ou émergente – des droits civiques liés à l'utilisation et au développement du paysage. Premièrement, elle constitue un instrument assez rigide, dérivé d'une logique formelle ; deuxièmement, elle sert généralement des intérêts individuels ou corporatistes plutôt que des exigences sociales ou collectives ; enfin, la structure conceptuelle du droit, très schématique, manque de flexibilité. L'éthique est un instrument beaucoup plus fin de régulation des relations sociales. Parallèlement à un renforcement des capacités juridiques, une bonne utilisation de cette ressource constitue un important moyen de protéger les droits individuels et collectifs dans le domaine de la préservation et de la gestion du paysage.

Dans les sociétés traditionnelles, le droit coutumier est appliqué et reconnu au même titre qu'une législation formelle. En période de modernisation, la population qui tire sa subsistance de l'environnement local est le plus souvent la première à souffrir. Au-delà, les habitants de toutes les zones urbaines ou rurales, lorsqu'ils souhaitent conserver leur mode de vie traditionnel et résister au large mouvement de modernisation de leur environnement, connaissent un véritable choc dès lors que des processus de construction ou de privatisation des terres bouleversent et détruisent leurs paysages habituels. Ce conflit majeur reste non résolu car, parmi tous les champs de l'activité humaine, c'est l'économie qui domine les prises de décisions et les processus politiques. Ainsi, le fait de reconnaître les normes éthiques coutumières comme aussi importantes que la législation adoptée par le gouvernement constitue un élément clé dans le progrès de toute société vers un aménagement harmonieux du territoire et vers un processus de mondialisation tenant compte de la valeur du paysage.

La préservation des valeurs paysagères pour les générations actuelles et futures pourrait être considérée comme l'une des plus importantes règles d'éthique. Lorsqu'un système national de sites patrimoniaux reflète correctement les phénomènes paysagers, on peut dire que la gouvernance appliquée dans le pays en question respecte la valeur du paysage et en a développé une vision éthique.

Les études consacrées à l'histoire de la communauté locale permettent non seulement de connaître et d'apprécier la valeur des paysages, mais aussi d'élaborer une politique éthique complète en vue de leur gestion future.

L'éthique devient alors un instrument extrajuridique et apolitique de préservation du paysage. L'existence d'un partenariat entre la société civile et les pouvoirs publics dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique paysagère montre que les différents intérêts et points de vue sont dûment pris en compte et respectés, et témoigne de la maturité des procédures éthiques et démocratiques dans les relations entre l'Etat et la population. Cependant, il existe un conflit entre la notion de valeur et celle d'utilité, conflit qui reflète des contradictions dans l'évolution des sociétés humaines. Une partie de la société propose une évaluation intellectuelle des qualités historiques du paysage et prend la défense de ce paysage, s'opposant à sa transformation, tandis que l'autre recherche de nouveaux modèles de développement fondés sur l'utilisation de l'espace et des ressources et prône une conversion totale du paysage. Les considérations et nécessités économiques doivent être constamment éprouvées et évaluées au regard de l'éthique : la prise en compte des impératifs sociaux et écologiques est un objectif primordial. L'éthique constitue une garantie contre les conflits lors de l'adoption de modèles de développement du paysage ; à ce titre, les contraintes éthiques et environnementales doivent être reconnues comme une composante inaliénable du processus de développement du paysage.

La civilisation postmoderne voit apparaître des innovations technologiques et de nouveaux modes de vie qui pourraient conforter de façon considérable la valeur des paysages. Importance de l'environnement pour la créativité, progrès technologiques tirant leur inspiration de la nature, le paysage devient d'autant plus précieux que les hommes s'y engagent et y vivent, rendant les évaluations éthiques plus nécessaires que jamais.

Introduction

Les paysages sont des unités naturelles dynamiques, régulièrement modifiées par divers bouleversements. A l'époque postmoderne, le principal facteur de modification du paysage a été l'activité humaine. Depuis toujours, l'humanité développe, retravaille et adapte son environnement, proche et lointain, pour créer un *oikos* (lieu de vie) au sein de l'espace habitable (*œkoumène*). Les écosystèmes s'ajustent à ces interventions à travers des changements structurels continus ou, si le rythme et l'ampleur des transformations dépassent leur résilience, par des crises écologiques locales. Comme les systèmes naturels, les systèmes sociaux peuvent progressivement évoluer et remodeler leur structure et leurs propriétés ou succomber à des transitions révolutionnaires en générant des structures sociales nouvelles et mieux adaptées.

Un tel processus est le plus souvent synonyme de redistribution des droits individuels et collectifs et de situations nouvelles pour les habitants et les groupes ethniques. Certains pans de la population, parfois des communautés ethniques entières, survivent en dépit du manque de ressources essentielles ou de la perte de leur mode de vie traditionnel, développent une tolérance envers les nouvelles valeurs et finissent par renaître, avec une nouvelle vision du monde. Par conséquent, toute modification de l'environnement et toute évolution rapide sur le plan social ou culturel ne peuvent qu'être liées aux aspects moraux de la gestion du paysage et/ou aux problèmes éthiques que cette gestion soulève.

Pour tenter de comprendre le terme de « morale », il faut tout d'abord noter que ce concept associe deux visions de la civilisation : l'idéal et le réel, le réel rendant l'idéal atteignable à travers de multiples actions et choix moraux. Les questions de morale sont étudiées par le biais de l'éthique. Dans le présent texte, on entend par « éthique » une branche de la philosophie qui étudie scientifiquement les fondements du bien et du mal, et par « morale » les valeurs et convictions pratiques relatives à ce qui est vrai ou faux, bon ou mauvais. L'éthique est une science, tandis que la morale opère dans la vie quotidienne. Ces concepts sont souvent considérés comme des synonymes, et les termes utilisés de façon interchangeable. Retenir le terme d'« éthique » nous permet de souligner que nous examinons certains principes éthiques et leur application aux comportements concrets. Cependant, l'éthique ne devrait pas être envisagée dans un sens trop limité : elle englobe des principes mais aussi leur interprétation, des choix et des actions.

L'éthique, en tant que système de règles morales, contrôle de façon effective les relations sociales. Indicateur crucial du développement social et écologique, elle peut exercer une influence significative sur les impératifs économiques et commerciaux. Les règles morales ne sont qu'en partie fixées par la législation, et en particulier

par les bases constitutionnelles qui sous-tendent la vie en société. L'éthique est largement inscrite dans le droit coutumier et les principales confessions religieuses. Concernant l'objet de ce texte, la gestion du paysage, le droit coutumier est particulièrement bien développé dans les communautés et sociétés traditionnelles, mais sert également de référence pour déterminer les déontologies professionnelles et entrepreneuriales et d'autres types d'éthiques applicables à la vie en société. Ainsi, au sein de chaque société, les règles fondamentales d'éthique sont généralement fixées par la législation, par la coutume et par la religion.

1. Législation, droit coutumier et croyances

Sur le plan formel, les relations sociales et la résolution des conflits sont réglementées par des normes juridiques définies par la législation. Par conséquent, de nombreuses dispositions de droit reflètent les règles d'éthique de la société concernée, en particulier en matière civile. La Constitution russe, par exemple, prévoit l'obligation de chacun de préserver le patrimoine historique et culturel (article 44) ; conformément à la loi fédérale n° 73, article 3, le patrimoine culturel peut englober, entre autres, des paysages culturels et naturels. Les citoyens russes sont donc tenus de prendre soin des paysages ruraux, ce qui reflète un système de valeurs accepté et pourrait être considéré comme une norme éthique ayant force exécutoire. Cependant, la législation ne réglemente pas toute la diversité – existante ou émergente – des droits civiques liés à l'utilisation et au développement du paysage. La législation est un instrument à caractère plutôt général, dont la construction découle d'une logique formelle. Il n'est pas rare que des projets commerciaux se l'approprient pour qu'elle serve les intérêts de particuliers ou d'entreprises plutôt que l'intérêt commun. Enfin, la législation est façonnée par des juristes professionnels qui tendent à lui donner une tournure abstraite et sa structure conceptuelle reste schématique, afin d'éviter de trop nombreuses révisions et d'assurer la plus large application possible des textes adoptés. Cela donne naissance à un cercle vicieux : la fin justifiant les moyens, une caste de juristes professionnels définit l'essence des droits prévus par la législation et approuve un processus élitiste de prise de décision. En cas de différend dans le domaine social ou spirituel, lorsque les dispositions juridiques se révèlent insuffisantes ou inapplicables, on peut sortir de cette absurdité en recourant à des normes éthiques de droit coutumier. L'éthique est un instrument beaucoup plus fin de régulation des relations sociales. Parallèlement à un renforcement des capacités juridiques, l'actualisation et l'utilisation de cette ressource constituent un important moyen de protéger les droits individuels et collectifs dans le domaine de la préservation et de la gestion du paysage.

Fondé sur les traditions d'une communauté donnée, le droit coutumier, dans les sociétés traditionnelles, est appliqué et reconnu au même titre qu'une législation

formelle. Il est relativement constant et conservateur, et la méconnaissance de son fonctionnement peut rendre inadéquates ou même totalement ineffectives les réglementations en vigueur. Les règles d'éthique coutumières de différentes communautés peuvent se contredire, aboutissant à de dangereux conflits. C'est le cas lorsqu'une population qui tire sa subsistance de l'environnement local subit des bouleversements rapides et se voit privée soit de l'accès à la terre, soit de ses ressources. Toutes les communautés autochtones font partie de ce groupe, puisque leur identité ethnique est ancrée dans les caractéristiques du paysage. Cependant, et quel que soit le pays, les habitants des zones urbaines comme rurales peuvent également s'estimer lésés par la vague de modernisation de leur mode de vie traditionnel et chercher à y résister. En fait, ces personnes vivent un véritable drame lorsque de rapides transformations du territoire, dues au développement de la construction ou au processus de privatisation des terres, bouleversent et détruisent les paysages qui constituaient leur environnement habituel. Dans le cadre de l'économie moderne, les valeurs prônées par les entreprises et les grands groupes industriels, dont notamment la croissance du capital et l'absence de restriction du développement économique, sont considérées comme plus « importantes » que celles des populations ou celle de leurs paysages traditionnels. Certes, la valeur du paysage est reconnue dans la mesure où elle constitue une ressource pour les loisirs, et les paysages culturels ainsi que les zones naturelles préservées deviennent de plus en plus attirants et précieux en termes monétaires. Cependant, ce conflit majeur reste non résolu car, parmi tous les champs de l'activité humaine, c'est l'économie qui domine les prises de décisions et les processus politiques et finit par détruire les plus précieux paysages. Le fait de reconnaître les normes éthiques coutumières comme aussi importantes que la législation adoptée par le gouvernement constitue un élément clé dans le progrès de toute société vers un aménagement harmonieux du territoire et vers un processus de mondialisation tenant compte de la valeur du paysage.

Dans la sphère religieuse, l'éthique gouverne avant tout les relations entre société et paysage, être humain et paysage, communauté et environnement, et ses principes ont une influence non négligeable puisque l'humanité découvre et perçoit le monde divin à travers la beauté et la diversité du paysage. Les différentes religions ont leurs propres points de vue concernant le rôle des êtres humains et de leur environnement et leurs relations au cours de l'existence humaine, et cela doit être pris en compte au moment de développer des stratégies de gestion du paysage. L'éthique chrétienne postule la responsabilité des hommes et leur demande de travailler la terre pour l'embellir et la transformer en un paysage nourricier et florissant. Elle est centrée sur l'idée de transfiguration, et les paysages des pays chrétiens sont avant tout formés d'éléments façonnés de main d'homme et issus d'un intense travail de création. L'éthique bouddhiste se fonde davantage sur la perception et l'observation, reconnaît l'ordre naturel dans tous ses aspects et cherche, par conséquent, à préserver les aspects naturels du paysage et à défendre une attitude respectueuse

envers l'ensemble du monde naturel et toutes les créatures vivantes. Le chamanisme ou les croyances païennes peuplent le paysage de tout un monde d'esprits et attribuent des qualités personnelles aux éléments du paysage, postulant la nature sacrée du paysage et appelant à un usage attentif de ses ressources, considérées comme des cadeaux. Chaque religion ou confession a ses valeurs particulières, fixées dans des normes éthiques, et ces dernières se reflètent inévitablement dans les paysages et dans leur gestion.

2. Ethique et préservation du paysage

La préservation des valeurs paysagères pour les générations actuelles et futures pourrait être considérée comme l'une des plus importantes règles d'éthique. Cet aspect a un impact direct sur la politique de préservation du patrimoine culturel et naturel. Lorsqu'un système national de sites patrimoniaux reflète correctement les phénomènes paysagers, on peut dire que la gouvernance appliquée dans le pays en question respecte la valeur du paysage et en a développé une vision éthique, montrant par là une grande estime envers les héritiers et les gardiens du paysage. Le paysage en tant que site patrimonial est intimement lié à l'histoire, à un travail créatif et au Créateur lui-même. Lorsque l'histoire est riche d'activités humaines, et/ou lorsque les hommes explorent le territoire en appliquant de façon extensive leur potentiel créatif, des lieux de patrimoine culturel se développent. Le patrimoine naturel, quant à lui, est particulièrement bien visible dans les sites sacrés, qui dépendent souvent d'établissements religieux de rang élevé appliquant des considérations et des critères éthiques, esthétiques ou écologiques particuliers.

Les études consacrées au paysage et à l'histoire de la communauté locale permettent non seulement de connaître et d'apprécier la valeur et les composantes clés des paysages, mais aussi d'élaborer une politique éthique complète en vue de leur gestion future. Il convient, cependant, de se garder des manipulations consistant à prendre certains faits historiques comme prétextes pour servir des intérêts commerciaux, généralement en contradiction avec les normes sociales, les considérations éthiques et les comportements publics acceptés. Les sondages et les enquêtes d'opinion portant sur les possibilités de développement du paysage ainsi que sur l'environnement et le style de vie auxquels la population aspire constituent des outils importants pour établir des décisions éthiquement et socialement acceptées. Dans le même temps, il faut garder à l'esprit que le débat éthique se transforme facilement en débat moraliste, utilisé alors comme un instrument au service d'une politique de puissance.

Le paysage, le type de subsistance, la langue et la culture, s'il est très facile de les détruire ou de les déformer, ne peuvent être ni construits ni prévus. Ils émergent à travers un processus d'évolution intrinsèque qui peut être influencé par différents facteurs, dont des considérations éthiques. Les idéologies en elles-mêmes

sont indifférentes au paysage ; quant aux idéologies orientées vers le paysage, elles peuvent véhiculer des idées xénophobes. Le même risque existe lorsque la culture devient une composante active de l'idéologie. A cet égard, nous mentionnerons les paysages « politiques », dans le contexte des affaires internationales.

3. Politiques internationales et éthique

On a coutume de penser que les relations internationales et l'éthique ont peu en commun. L'éthique est perçue comme relevant avant tout d'un comportement individuel, ne pouvant donc guère s'appliquer à des Etats souverains. Sur la scène internationale, ce sont avant tout les intérêts nationaux, et non des règles morales, qui président à l'action des Etats. De fait, il n'existe pas de règles morales universelles. Chaque Etat se comporte selon ses propres normes. En outre, toutes les normes universelles reconnues sont généralement des constructions idéalistes qui, dans la pratique, ne peuvent être contrôlées que par des organisations internationales influentes (bien que la reconnaissance même de ces normes revienne à constater qu'elles sont très souvent violées dans les pratiques nationales et internationales).

Les régions politiques évoquées dans les affaires internationales – pays riches du Nord et pays pauvres du Sud, Est postcommuniste, Eurasie, etc. – ne sont pas seulement des unités géopolitiques : ce sont aussi des paysages, façonnés par des présupposés culturels et éthiques spécifiques. La mondialisation a de profondes répercussions sur les comportements individuels et collectifs. Les médias ont raccourci les distances entre les différentes parties de la planète, donnant aux populations davantage d'informations sur des événements et des problèmes autrefois lointains. Dans l'environnement mondial, la ligne de clivage entre affaires internes et affaires étrangères s'efface progressivement, donnant lieu à une interdépendance plus forte entre les Etats. Le comportement éthique n'est plus limité aux frontières nationales : il s'étend au monde entier. Bien que la morale internationale ne repose pas sur un système éthique complet, elle pourrait au moins offrir quelques règles morales largement acceptées. A condition de trouver un langage moral commun et d'établir quelques principes, il existe une base pour une évaluation éthique des actions dans le contexte des affaires internationales. Les traditions des relations internationales reposent sur l'idée que les êtres humains sont des agents moraux autonomes et rationnels. Dans leurs relations mutuelles, les êtres humains respectent l'égalité de droits de tous. La relation aux autres est toujours située sur un plan moral.

Les acteurs des relations internationales ne sont pas seulement les gouvernements des Etats-nations, mais aussi les organisations gouvernementales ou non gouvernementales et les particuliers. Le nombre d'acteurs non gouvernementaux et multinationaux a augmenté de façon significative dans ce domaine. Dans certains cas, même des communautés locales ou des groupes ethniques restreints ont accru leur

capacité à prendre part aux processus de prise de décision au niveau international. Le rôle des organisations non gouvernementales se renforce rapidement, en particulier sur les questions d'éthique. Ces nouveautés ont modifié notre perception des parties prenantes aux paysages politiques mondiaux ou régionaux.

4. La Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe

Les accords et conventions internationaux constituent des outils majeurs de coordination des décisions en matière d'éthique. La Convention européenne du paysage, qui vise à assurer la préservation et le développement harmonieux des paysages en Europe, est directement utilisable pour résoudre les problèmes d'éthique soulevés par la transformation rapide des territoires nationaux. Un traitement préventif du paysage, accompagné de solutions juridiques adéquates, correspond bien à la vision contemporaine du paysage et de ses valeurs communes. Cette vision reflète un système de motivations : en fonction de ses besoins en matière de paysage, la société s'accorde, à terme, sur des actions communes dans ce domaine. Les différentes étapes sont éprouvées et validées selon des critères éthiques. Selon les termes du préambule de la convention, le paysage est « une ressource favorable à l'activité économique », « une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel de l'Europe », « un élément important de la qualité de vie des populations » et « un élément essentiel du bien-être individuel et social » : toutes ces affirmations orientent l'attitude de la société envers le paysage et jettent les bases éthiques de leur interaction, en se fondant sur la reconnaissance des qualités pertinentes du paysage. Le préambule de la convention affirme également que le public souhaite « jouir de paysages de qualité » et « jouer un rôle actif dans leur transformation », que la protection et l'aménagement du paysage peuvent « contribuer à la création d'emplois », que le paysage « concourt à l'élaboration des cultures locales [...], à l'épanouissement des êtres humains et à la consolidation de l'identité européenne ». Ces positions reflètent plusieurs demandes, attentes et exigences de la part du public concernant le paysage et s'articulent sur la base de règles d'éthique collectives. Enfin, la norme éthique fondamentale énoncée par la convention est que la protection, la gestion et l'aménagement du paysage « impliquent des droits et des responsabilités pour chacun ».

L'article 5 de la convention propose une série d'actions, les Etats signataires s'engageant :

« a. à reconnaître juridiquement le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité ;

b. à définir et à mettre en œuvre des politiques du paysage visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages par l'adoption des mesures particulières [...] », mesures qui incluent la sensibilisation du public à la valeur des paysages, la formation de spécialistes, des enseignements scolaire et universitaire, et l'identification et la qualification des paysages ;

« *c.* à mettre en place des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales, et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage mentionnées à l'alinéa *b* ci-dessus ;

d. à intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage ».

Accepter ces responsabilités publiques constitue une démarche éthique. Les obligations prévues par la convention assignent à l'Etat, en tant que Partie à cette convention, la tâche de protéger les paysages à travers une législation et des politiques spécifiques. La participation obligatoire de la société civile et des pouvoirs publics à l'élaboration et à l'application de la politique du paysage montre que les différents intérêts sociaux et les différentes opinions du public sont dûment pris en compte et respectés, et témoigne de la maturité des procédures démocratiques et éthiques dans les relations entre l'Etat et la population.

5. La Convention sur la diversité biologique des Nations Unies

La Fédération de Russie n'a pas encore signé la Convention européenne du paysage, mais assume des responsabilités en tant que signataire de la Convention sur la diversité biologique, adoptée en 1992 à Rio de Janeiro lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement durable. L'article 8.j de cette convention dispose que chaque partie contractante « respecte, préserve et maintient les connaissances, innovations et pratiques des communautés autochtones et locales qui incarnent des modes de vie traditionnels présentant un intérêt pour la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique et en favorise l'application sur une plus grande échelle, avec l'accord et la participation des dépositaires de ces connaissances, innovations et pratiques et encourage le partage équitable des avantages découlant de l'utilisation de ces connaissances, innovations et pratiques ». Plusieurs activités ont été menées dans le monde pour mettre en œuvre cet article, dont la mise en place de plusieurs codes de déontologie ou règles de conduite dans le secteur de l'industrie ou différents projets de développement liés aux communautés locales.

Dans le cadre de cette convention des Nations Unies, deux documents d'une grande importance internationale ont été débattus et adoptés en 2001 dans le cadre du Forum russe sur la préservation de la nature, à savoir une Stratégie nationale et un Plan d'action national pour la protection de la biodiversité en Russie. Ces documents visaient initialement à préserver la diversité biologique dans les différents types de zones naturelles protégées. Cependant, la stratégie nationale cite les paysages parmi les composantes du système de zones naturelles protégées, avec des déclinaisons telles que les « paysages culturels, complexes territoriaux naturels et culturels et/ou territoires historico-culturels ». Il est impossible de préserver la biodiversité sans préserver aussi les paysages culturels, en tant qu'habitats essentiels pour les espèces animales, les écosystèmes et les populations humaines. Ces documents sont d'une importance conceptuelle majeure puisque, jusqu'à récemment, la culture était interprétée comme un facteur ayant uniquement un impact négatif sur la nature et la biodiversité.

Le terme russe *zapovednik*, qui désigne la catégorie de zones naturelles strictement protégées, vient de *zapoved'*, qui signifie « testament » au sens biblique. Le *zapoved'* est un message transmis oralement par nos ancêtres aux générations présentes et futures, qui impose une responsabilité morale suprême aux populations dans leur vie en commun. Le terme montre clairement les origines morales de la protection de la nature dans la société et dans les traditions culturelles. Les écosystèmes naturels, qui ont évolué sous l'impact de l'activité humaine au fil des siècles, entrent dans la catégorie restreinte, définie par l'Etat, qui relève du régime des *zapovednik*. Cette protection stricte exclut toute interférence humaine, lançant ainsi un nouveau type d'écosystème, phénomène qui n'existait pas auparavant. Cependant, il est très important de préserver non pas un écosystème « naturel » ou un paysage quasi naturel artificiel, mais un paysage culturel, fruit d'une évolution historique porté par un substrat naturel clairement exprimé. Par conséquent, il serait fortement souhaitable d'établir une nouvelle catégorie de zones protégées, aux côtés des paysages naturels, où les systèmes traditionnels d'agriculture devraient être préservés dans leur continuité. Cette nouvelle catégorie pourrait englober des territoires dans lesquels le mode de subsistance autochtone repose sur une utilisation de la terre ne portant pas atteinte à la nature et privilégiant des techniques écologiques traditionnelles de chasse, d'élevage, de pêche et de cueillette.

6. Une éthique professionnelle au secours des territoires

Selon la définition établie par l'intellectuel russe Dimitri Likhatchev, partisan novateur d'une approche environnementale de la culture, la culture se caractérise avant tout comme l'« habitat spirituel » de chacun. De ce point de vue, un paysage devient l'« habitat » d'une personne lorsqu'elle y exprime de façon vivante son

énergie spirituelle et son pouvoir créatif. Les paysages culturels se créent au fil des siècles ; au cours des différentes transformations qu'ils connaissent, ils sont partagés par de multiples acteurs. La société tend, en général, à mettre l'accent sur les qualités paysagères héritées des générations précédentes et à ignorer les qualités émergentes, puisque les premières ont la fragilité des reliques alors que les secondes sont introduites de façon agressive par des acteurs tournés vers le progrès. Il existe également un conflit entre la notion de valeur et celle d'utilité. Ce conflit reflète les contradictions du développement humain, où une partie de la société propose une évaluation intellectuelle des qualités historiques du paysage et prend la défense de ce paysage, s'opposant dans le même temps à sa transformation, tandis que l'autre recherche de nouveaux modèles de développement fondés sur l'utilisation de l'espace et des ressources, et prône une conversion active du paysage.

Les partisans de la conservation sont toujours sur la défensive face à l'agressivité des tenants de l'innovation. Les premiers, en règle générale, ont façonné le paysage ou en sont les héritiers historiques, tandis que les seconds sont avant tout de nouveaux arrivants. Les conservateurs protègent le paysage en se fondant sur la législation et en mettant l'accent sur les questions de patrimoine et/ou sur les impératifs écologiques. Les innovateurs « surmontent » les restrictions légales car ils font preuve d'une forte « aptitude à la passion », concentrent leurs efforts et ciblent leurs objectifs. L'évolution de l'environnement et du paysage est un processus essentiel et indéniable ; cependant, les instances politiques qui misent sur l'amélioration de l'environnement comme outil de développement humain confondent peu à peu la fin et les moyens. Elles s'efforcent d'utiliser un vecteur (l'environnement et le paysage) pour atteindre un but (le bien-être de la population) à travers des altérations nuisibles et des atteintes aux écosystèmes et, à terme, à la biosphère. Le développement durable, compris comme un processus d'interaction harmonieuse entre le développement spirituel, culturel, social, économique, environnemental et politique, renferme en fait un conflit conceptuel, puisque l'évolution culturelle ou biologique est un processus intégré relativement lent alors que la croissance du capital suppose un marché fonctionnant à un rythme accéléré et sans restriction.

L'économie entre en conflit avec l'environnement, à la fois dans le temps et dans l'espace : la croissance du capital, qui sollicite constamment les ressources naturelles, exige une transformation rapide du paysage, si bien que la pollution chimique, visuelle, sonore et physique de l'environnement, le changement climatique, les pertes de biodiversité et de diversité culturelle, l'incohérence des infrastructures et le caractère artificiel des sites se répercutent négativement sur le corps et le psychisme des habitants, représentant à terme une menace pour la nature humaine et le bien-être de la population. A la base de ce conflit se trouve un important problème d'éthique : qui a des droits sur l'avenir du paysage (ou sur celui de l'environnement au sens large) ? Les détenteurs des capitaux, capables d'« acquérir » des éléments

ou fragments du paysage, les élites, habilitées à prendre des décisions et détentrices de pouvoirs juridiques obtenus avec le concours de l'économie, ou les héritiers historiques du paysage, qui y vivent, le protègent et défendent le statu quo mais ne disposent pas de moyens suffisants pour protéger leurs droits fonciers ? Par ailleurs, qu'est-ce que le bien-être d'une société ? Est-ce le luxe, le confort, la santé, l'argent, la situation financière et sociale, les commodités techniques et la propriété privée ? Ou est-ce un style de vie modeste, ne pas avoir faim, l'absence de maladie et de tensions psychologiques, la sécurité et l'accès au patrimoine matériel et immatériel, un environnement sain, des valeurs spirituelles, l'éducation et le respect mutuel ?

Les membres de la société n'étant pas égaux, leurs droits ne le sont pas non plus, et par conséquent leurs droits (ou leurs principes éthiques) peuvent ne pas avoir la même valeur. Sur la base de considérations éthiques, nos prédécesseurs ont été tolérants envers les nouveaux arrivants et leurs héritiers devraient l'être à leur tour ; mais les nouveaux arrivants devraient en contrepartie respecter les valeurs du paysage local et ne pas le menacer d'une transition irréversible. Pour les dépositaires de cultures nomades ou traditionnelles, qui dépendent de l'usage cyclique des ressources vivantes sur de grandes zones géographiques, la préservation de la nature est un besoin vital, et ils mettent tout en œuvre pour protéger le paysage à travers une intense sacralisation. Les règles d'éthique demandent aux peuples autochtones de se montrer tolérants envers les entreprises qui font irruption sur leur vaste territoire et le transforment en construisant des infrastructures et en extrayant ses ressources. Cependant, ces entreprises devraient établir des règles de déontologie envers les communautés autochtones et leur environnement, faute de quoi leurs pratiques industrielles, en détruisant les territoires qui assurent la subsistance de leurs habitants, équivaudront à une politique de génocide. De la même façon, l'implantation de l'industrie forestière ou d'installations industrielles près de localités rurales dépouille les populations locales de leur environnement naturel traditionnel et de leur espace culturel, si bien qu'une partie de leur vie spirituelle, culturelle et sociale se voit menacée par le développement économique.

Conclusions : un développement harmonieux

Il appartient à la société de choisir et de définir sa politique en matière de paysage : quelles zones doivent être protégées, quels paysages vont être transformés et lesquels continueront à évoluer selon le mode de vie traditionnel. Les besoins et les considérations économiques doivent être constamment examinés et évalués au regard de l'éthique, et la prise en compte des impératifs sociaux et écologiques est un objectif primordial. Le « développement » du paysage n'est pas nécessairement synonyme de multiplication de ses fonctions ou de transformations provoquées par l'extraction et le traitement des ressources, la construction de bâtiments et l'expansion du réseau de

communications. Le développement harmonieux du paysage consiste à en protéger et valoriser les atouts, à apporter des solutions équilibrées aux problèmes existants et à encourager la préservation de l'histoire du paysage au sein du processus d'évolution biologique. L'éthique constitue une garantie contre les conflits lors de l'adoption de modèles de développement du paysage ; à ce titre, les contraintes éthiques et environnementales doivent être reconnues comme une composante inaliénable du processus de développement du paysage.

La civilisation postmoderne voit apparaître des innovations technologiques et de nouveaux modes de vie, généralement neutres en termes de développement du paysage, qui pourraient conforter de façon considérable les atouts paysagers. Ce sont, par exemple, l'extension du travail à domicile et du télétravail, l'apparition de systèmes technologiques flexibles fondés sur les caractéristiques de l'environnement local, le prestige croissant des modes de vie sains et des techniques de production respectueuses de l'environnement, une utilisation du sol non utilitariste et écologiquement durable, le traitement par ordinateur des images du territoire et l'attrait pour un environnement favorisant la créativité – tout cela suppose un engagement des habitants pour leur paysage. Le paysage devient de plus en plus précieux, rendant les évaluations éthiques plus nécessaires que jamais, à tous les niveaux : social, économique, individuel et à celui des échanges.

Références

Armand A. D., « Le paysage en tant que construction », *Izvestiya Vsesoyuznogo Geograficheskogo Obschestva*, n° 2, 1983 (en russe).

Chebanov S. V., « Biology and Humanitarian Culture : the Problem of Interpretation in Biohermeneutics and Hermeneutics of Biology », *Lectures of Theoretical Biology : 2nd Stage*, Tallinn, 1993.

Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, Unesco, 1972.

Convention sur la diversité biologique, Nations Unies, Rio de Janeiro, 1992.

Convention européenne du paysage, Série des traités européens, n° 176, Conseil de l'Europe, Strasbourg, octobre 2000.

Festas M. J., « Synergie paysage et aménagement du territoire : la Convention européenne du paysage », *Naturopa*, n° 98, 2002, p. 14.

Hanssen B. L., « Ethics and Landscape : Values and Choices », *Ethics, Place and Environment*, vol. 4, n° 3, octobre 2001, p. 246-252.

Hasebe T., « Landscape and Ethics », *Journal of Rural Economics*, vol. 72 (numéro spécial), 2000, p. 186-190.

Hinman L. M., *Ethics: A Pluralistic Approach to Moral Theory*, 2^e éd., Harcourt Brace College Publishers, Fort Worth, 1998.

Kagansky V. L., « Paysage et culture », *Obschestvennye nauki i sovremennost*, n° 1, p. 134-146, n° 2, p. 160-169, 1997 (en russe).

Kuleshova M.E., « Paysages culturels : concepts généraux, définitions, approches d'évaluation », in *Ekologicheskiye problemy sokhraneniya istoricheskogo i kulturnogo naslediya*, Institut du patrimoine, Moscou, 2000, p. 37-52 (en russe).

Lijphart A., *Democracy in Plural Societies : A Comparative Exploration*, Yale University Press, New Haven, 1977.

Likhachev D. S., *Du passé au futur*, Prosvescheniye, Moscou, 1985, p. 50 (en russe).

Lotman Yu. A., « Un phénomène de culture », *Trudy po znakovym sistemam*, n° 10, Tartu, 1978 (en russe).

Lotman Yu. A., « Sémiotique de l'espace et espace de la sémiotique », *Trudy po znakovym sistemam*, n° 19, Tartu, 1986 (en russe).

Nardin T. et Mapel D., *Traditions of International Ethics*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992.

« Plan national d'action en faveur de la conservation de la biodiversité en Russie », Académie des sciences de Russie, ministère des Ressources naturelles de la Fédération de Russie, Moscou, 2001 (en russe).

« Stratégie nationale en faveur de la conservation de la biodiversité en Russie », Académie des sciences de Russie, ministère des Ressources naturelles de la Fédération de Russie, Moscou, 2001 (en russe).

« Patrimoine naturel de la Russie », Greenpeace Council, Moscou, 2000 (en russe).

Rodoman B. B., « Esthétique et éthique du paysage », *Nauka o kulture : itogi i perspektivy*, n° 3, Informkultura, Moscou, 1995 (en russe).

Shaw M. (dir.), *Politics and Globalisation : Knowledge, Ethics and Agency*, Routledge, Londres, 1999.

Tolstoy L., « Religion and Morality. A Reply to two questions put by the German Ethical Society », *Contemporary Review*, mars 1894.

Tuan Y. F., *Space and Place*, Londres, 1977.

Turovsky R. F., *Paysages culturels de Russie*, Institut du patrimoine, Moscou, 1998 (en russe).

Vedenin Yu. A. et Kuleshova M. E. (dir.), *Le paysage culturel en tant que site patrimonial*, Dmitry Bulanin, Saint-Pétersbourg, 2004 (en russe).

Vedenin Yu. A. et Kuleshova M. E., « Le paysage culturel en tant que site patrimonial culturel et naturel », *Izvestiya Akademii nauk*, coll. "Géographie", n° 1, 2001, p. 7-14 (en russe).

Vedenin Yu. A., *Esquisses sur la géographie de l'art*, Dmitry Bulanin, Saint-Pétersbourg, 1997 (en russe).

Willetts P. (dir.), *The Conscience of the World. The Influence of Non-Governmental Organisations in the U.N. System*, Hurst Publ., Londres, 1996.

Recommandations du Congrès mondial des parcs, V^e Congrès mondial des parcs de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), Durban, Afrique du Sud, 8-17 septembre 2003.

Sales agents for publications of the Council of Europe

Agents de vente des publications du Conseil de l'Europe

BELGIUM/BELGIQUE

La Librairie Européenne -
The European Bookshop
Rue de l'Orme, 1
BE-1040 BRUXELLES
Tel.: +32 (0)2 231 04 35
Fax: +32 (0)2 735 08 60
E-mail: info@libeurop.eu
http://www.libeurop.be

Jean De Lannoy/DL Services
Avenue du Roi 202 Koningslaan
BE-1190 BRUXELLES
Tel.: +32 (0)2 538 43 08
Fax: +32 (0)2 538 08 41
E-mail: jean.de.lannoy@dl-servi.com
http://www.jean-de-lannoy.be

BOSNIA AND HERZEGOVINA/ BOSNIE-HERZÉGOVINE

Robert's Plus d.o.o.
Marka Marulića 2/V
BA-71000, SARAJEVO
Tel.: + 387 33 640 818
Fax: + 387 33 640 818
E-mail: robertsplus@bih.net.ba

CANADA

Renouf Publishing Co. Ltd.
1-5369 Canotek Road
CA-OTTAWA, Ontario K1J 9J3
Tel.: +1 613 745 2665
Fax: +1 613 745 7660
Toll-Free Tel.: (866) 767-6766
E-mail: order.dept@renoufbooks.com
http://www.renoufbooks.com

CROATIA/CROATIE

Robert's Plus d.o.o.
Marasovičeva 67
HR-21000, SPLIT
Tel.: + 385 21 315 800, 801, 802, 803
Fax: + 385 21 315 804
E-mail: robertsplus@robertsplus.hr

CZECH REPUBLIC/ RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Suweco CZ, s.r.o.
Klecakova 347
CZ-180 21 PRAHA 9
Tel.: +420 2 424 59 204
Fax: +420 2 848 21 646
E-mail: import@suweco.cz
http://www.suweco.cz

DENMARK/DANEMARK

GAD
Vimmelskaffet 32
DK-1161 KØBENHAVN K
Tel.: +45 77 66 60 00
Fax: +45 77 66 60 01
E-mail: gad@gad.dk
http://www.gad.dk

FINLAND/FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa
PO Box 128
Keskuskatu 1
FI-00100 HELSINKI
Tel.: +358 (0)9 121 4430
Fax: +358 (0)9 121 4242
E-mail: akatilaus@akateeminen.com
http://www.akateeminen.com

FRANCE

La Documentation française
(diffusion/distribution France entière)
124, rue Henri Barbusse
FR-93308 AUBERVILLIERS CEDEX
Tél.: +33 (0)1 40 15 70 00
Fax: +33 (0)1 40 15 68 00
E-mail: commande@ladocumentationfrancaise.fr
http://www.ladocumentationfrancaise.fr

Librairie Kléber
1 rue des Francs Bourgeois
FR-67000 STRASBOURG
Tel.: +33 (0)3 88 15 78 88
Fax: +33 (0)3 88 15 78 80
E-mail: librairie-kleber@coe.int
http://www.librairie-kleber.com

GERMANY/ALLEMAGNE

AUSTRIA/AUTRICHE
UNO Verlag GmbH
August-Bebel-Allee 6
DE-53175 BONN
Tel.: +49 (0)228 94 90 20
Fax: +49 (0)228 94 90 222
E-mail: bestellung@uno-verlag.de
http://www.uno-verlag.de

GREECE/GRÈCE

Librairie Kauffmann s.a.
Stadiou 28
GR-105 64 ATHINAI
Tel.: +30 210 32 55 321
Fax: +30 210 32 30 320
E-mail: ord@otenet.gr
http://www.kauffmann.gr

HUNGARY/HONGRIE

Euro Info Service
Pannónia u. 58.
PF. 1039
HU-1136 BUDAPEST
Tel.: +36 1 329 2170
Fax: +36 1 349 2053
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu
http://www.euroinfo.hu

ITALY/ITALIE

Licosa SpA
Via Duca di Calabria, 1/1
IT-50125 FIRENZE
Tel.: +39 0556 483215
Fax: +39 0556 41257
E-mail: licosa@licosa.com
http://www.licosa.com

NORWAY/NORVÈGE

Akademika
Postboks 84 Blindern
NO-0314 OSLO
Tel.: +47 2 218 8100
Fax: +47 2 218 8103
E-mail: support@akademika.no
http://www.akademika.no

POLAND/POLOGNE

Ars Polona JSC
25 Obrocnow Street
PL-03-933 WARSZAWA
Tel.: +48 (0)22 509 86 00
Fax: +48 (0)22 509 86 10
E-mail: arspolona@arspolona.com.pl
http://www.arspolona.com.pl

PORTUGAL

Livraria Portugal
(Dias & Andrade, Lda.)
Rua do Carmo, 70
PT-1200-094 LISBOA
Tel.: +351 21 347 42 82 / 85
Fax: +351 21 347 02 64
E-mail: info@livrariaportugal.pt
http://www.livrariaportugal.pt

RUSSIAN FEDERATION/ FÉDÉRATION DE RUSSIE

Ves Mir
17b, Butlerova ul.
RU-101000 MOSCOW
Tel.: +7 495 739 0971
Fax: +7 495 739 0971
E-mail: orders@vesmirbooks.ru
http://www.vesmirbooks.ru

SPAIN/ESPAGNE

Diaz de Santos Barcelona
C/ Balmes, 417-419
ES-08022 BARCELONA
Tel.: +34 93 212 86 47
Fax: +34 93 211 49 91
E-mail: david@diazdesantos.es
http://www.diazdesantos.es

Diaz de Santos Madrid
C/Albasanz, 2
ES-28037 MADRID
Tel.: +34 91 743 48 90
Fax: +34 91 743 40 23
E-mail: jpinilla@diazdesantos.es
http://www.diazdesantos.es

SWITZERLAND/SUISSE

Planetis Sàrl
16 chemin des Pins
CH-1273 ARZIER
Tel.: +41 22 366 51 77
Fax: +41 22 366 51 78
E-mail: info@planetis.ch

UNITED KINGDOM/ROYAUME-UNI

The Stationery Office Ltd
PO Box 29
GB-NORWICH NR3 1GN
Tel.: +44 (0)870 600 5522
Fax: +44 (0)870 600 5533
E-mail: book.enquiries@tso.co.uk
http://www.tsoshop.co.uk

UNITED STATES and CANADA/ ÉTATS-UNIS et CANADA

Manhattan Publishing Co
670 White Plains Road
USA-10583 SCARSDALE, NY
Tel.: +1 914 271 5194
Fax: +1 914 472 4316
E-mail: coe@manhattanpublishing.com
http://www.manhattanpublishing.com

Council of Europe Publishing/Éditions du Conseil de l'Europe

FR-67075 STRASBOURG Cedex

Tel.: +33 (0)3 88 41 25 81 – Fax: +33 (0)3 88 41 39 10 – E-mail: publishing@coe.int – Website: http://book.coe.int



Adoptée sous les auspices du Conseil de l'Europe, la Convention européenne du paysage a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages européens, et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine. Elle est le premier traité international englobant le paysage sous tous ses aspects. Elle s'applique à tout le territoire des Parties contractantes et porte sur les espaces naturels, ruraux, urbains et périurbains. Elle concerne les paysages pouvant être considérés comme remarquables, ordinaires ou dégradés. La convention représente une importante contribution à la mise en œuvre des objectifs du Conseil de l'Europe, qui sont de promouvoir la démocratie, les droits de l'homme et la prééminence du droit, ainsi que de trouver des solutions communes aux grands problèmes sociétaux de l'Europe. En prenant en compte les richesses paysagères, naturelles et culturelles, le Conseil de l'Europe cherche à préserver la qualité de vie et le bien-être des Européens dans une perspective de développement durable.



COUNCIL OF EUROPE CONSEIL DE L'EUROPE

www.coe.int

Le Conseil de l'Europe regroupe aujourd'hui 47 Etats membres, soit la quasi-totalité des pays du continent européen. Son objectif est de créer un espace démocratique et juridique commun, organisé autour de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres textes de référence sur la protection de l'individu. Créé en 1949, au lendemain de la seconde guerre mondiale, le Conseil de l'Europe est le symbole historique de la réconciliation.

ISBN 978-92-871-7079-8



9 789287 170798

35 €/70 \$US

<http://book.coe.int>

Editions du Conseil de l'Europe