Territoires, ferroviaire et paysage

C'est un fait, la définition du métier de paysagiste est encore floue dans notre société. L'étonnement est l'une des premières réactions lorsque l'on évoque la présence de paysagistes au sein de SNCF. Pourtant en s'y penchant de plus près se pose la question suivante : existe-t-il plus générateur de paysage(s) que le réseau ferré ?

Par Antoine Sautet 18 DÉCEMBRE 2017

Certains, légitimement, pourront tourner la question autrement : *existe-t-il plus destructeur de paysage(s) que le réseau ferré ?* Car c'est ainsi, le tracé d'une ligne impacte le paysage qu'elle traverse et, pendant de nombreuses années, le paysagiste a endossé le rôle de « médecin » du paysage « meurtri » par une infrastructure lourde. Les paysagistes « cicatrisaient » le paysage. Ils venaient « mettre du vert », expression à la peau dure.

Au sein de l'entreprise, la mécanique des projets plaçait le paysagiste en fin du processus de production, en quelque sorte. Il devait « habiller » un projet prédéterminé par d'autres pour le rendre acceptable. En fait, le paysage n'est certainement pas cela. Il est avant tout « une partie de territoire dont le caractère résulte de facteurs humains, naturels et de leurs relations » [1]. En ce sens, une infrastructure fait bien évidemment paysage et doit être appréhendée dans une démarche globale avec le territoire qu'elle traverse. Animés par cette conviction profonde, mes prédécesseurs, à force d'obstination, de résultats et de temps, ont changé les choses et le rôle du paysagiste a gagné en légitimité, en importance, parvenant à se hisser en amont de la chaîne de projet. Mais tout n'est pas gagné, loin de là.

La force de ce métier est d'agir en transversalité avec les autres corps de métiers. Le paysagiste bénéficie d'une vision d'ensemble du projet, qui lui est indispensable. Il en connait les contraintes et les opportunités, ce qui lui permet d'être *fédérateur.* Réciproquement, il n'est que peu de choses sans cette transversalité. Encore aujourd'hui, la tendance est encore trop orientée vers un travail en silo, métier par métier. Cette démarche ne peut être que contreproductive lorsqu'il s'agit de projets impliquant plusieurs compétences techniques, surtout quand le domaine concerné est au cœur de la technique ferroviaire, créant alors une contrainte irrémédiable.

Oublier de travailler en transversalité, c'est oublier la vision systémique. Cela engendre une perte de temps considérable dans le processus de projet et des coûts supplémentaires importants.

Au sein de SNCF Réseau Ingénierie & Projets, différents corps de métiers coexistent (ouvrage d'Art, acoustique, ouvrage en terre et hydraulique...), il y a un besoin de travailler de façon transverse pour traiter l'étendue des enjeux posés par un même projet. Prendre en compte cette diversité permet d'intégrer les contraintes externes dans nos projets de paysage, mais aussi de trouver des solutions innovantes à la croisée de différents métiers.

L'une des autres richesses du paysagiste qui travaille à SNCF est d'avoir l'opportunité d'exercer son métier à plusieurs échelles, du territoire à la placette.

Du territoire, avec les lignes nouvelles (LGV par exemple), mais aussi avec les lignes existantes qui peuvent subirent d'importants travaux et pour lesquelles ces projets nécessitent la rédaction de schémas directeurs, d'études d'impacts et de mesures paysagères. À la placette, où chaque détail compte. Entre ces deux échelles, il y a les aménagements de quais et parvis de gares, les insertions paysagères d'infrastructures ferroviaires, les aménagements sur talus, les restructurations de berges par génie végétal, la recherche, l'innovation et l'écoconception.



Epinay, Espace public © LAK+ Paysage



Noisy-le-Sec, Placette ©LAK+ Paysage

Sans entrer dans les détails de tous ces projets, il est important d'en dégager une démarche globale.

La première chose à savoir est que le rôle du paysagiste à SNCF n'est pas d'aménager le paysage pour le voyageur qui le traverse à 320 km/h. Non, le rôle du paysagiste est d'aménager le paysage des riverains de ces infrastructures ferroviaires — *ceux qui vivent avec au quotidien* —, ceux qui les pratiquent et ceux qui les traversent. Certains espaces sont donc rétrocédés en contrepartie d'un entretien de ces sites. Ce fonctionnement est basé sur le principe du gagnant-gagnant : les riverains bénéficient d'un cadre de vie amélioré et SNCF prend à sa charge l'investissement et délègue l'entretien aux utilisateurs qui dès lors s'impliquent concrètement dans la gestion de leur cadre de vie et font paysage. Ce qui est important est de prendre en compte le *paysage ordinaire.*

Un des projets qui caractérise bien cette démarche est le projet [3] de jardin potager en terrasses sur un talus ferroviaire du RER D à Goussainville (93). En rive d'habitations, après la création d'une voie de garage, les habitants ont vu leur horizon passer d'un talus arboré à un talus brut et plus proche de leur maison. C'est dans un contexte quelque peu compliqué que nous avons été intégrés au projet. Il s'agissait de libérer de l'espace dans un milieu urbain dense et saturé en plaçant la clôture en tête de talus, de le sécuriser et de le rendre accessible. Après plusieurs phases de concertation avec la commune et les riverains, nous avons donc aménagé des jardins potagers en terrasses, soutenus par des gabions. Ce travail s'est fait conjointement avec les hydrologues de SNCF Réseau des bassins enterrés récupèrent les eaux de ruissellement, réutilisées pour l'arrosage du jardin.

Pour la rétrocession du terrain — rétrocession d'usage — une convention sera passée avec une association afin d'assurer la pérennité du projet.



Talus ferroviaire du RER D, Goussainville, avant, pendant et après les travaux (avant plantation) © *LAK+ Paysage*

La démarche du paysagiste est de faire d'une contrainte, une opportunité de projet, c'est du moins celle que nous nous efforçons d'appliquer. L'un des exemples les plus représentatifs est sans doute le projet de Vaires-sur-Marne [5] : création d'une zone d'expansion des crues de la Marne, avec modelés des terres en place, afin de pouvoir stocker le volume d'eau nécessaire, et, par la même occasion, créer un paysage naturel, devenu zone *Natura 2000* — Victoire du Paysage 2014 dans la catégorie Espaces à dominante naturelle. Afin d'assurer la pérennité de ce site si particulier, une convention a été passée avec une association de naturalistes, La Luciole Vairoise, qui gère le site et réalise régulièrement relevés faunistiques et floristiques. Enfin, ce site sert également de support pédagogique à plusieurs écoles. Ce projet additionne les points clés de la démarche voulue : transversalité, conscience économique, développement durable, concertation et temporalité.



Zone d'expansion des crues, Vaires-sur-Marne, avant les travaux © *Rouvière Joël*





Zone d'expansion des crues, Vaires-sur-Marne, après les travaux © Rouvière Joël

La question du *temps* est étroitement liée au métier de paysagiste. Elle peut être appréhendée de différentes manières et comporte quelque chose de personnel et d'universel. La pratique du paysage permet une certaine *élasticité* du temps dans le sens où l'on peut créer un paysage ayant l'air d'avoir 20,30 années d'existence. Si le temps est perçu comme une contrainte, il est alors possible de s'en affranchir. Cette vision est à l'opposé de la nôtre.

La question du temps est primordiale. Elle est liée à l'échelle des projets sur lesquels nous travaillons ; des projets qui peuvent durer 15, 20 ans. Il est pour nous inconcevable de livrer un site à maturité. Un projet livré est un projet qui débute, qui naît. Il va évoluer, « il connait des phases de maturation, puis de vieillissement » [(4)] voire de sénescence. La prise en compte du temps est intrinsèquement liée à plusieurs facteurs : la conscience économique, la croissance des végétaux, la gestion des espaces.

D'une manière assez naturelle, lorsque l'on évoque le temps dans le paysage, celui-ci est pensé à grande échelle, en saisons, en mois ou en années. Cependant, peut être indirectement, la prise en compte du temps dans nos projets se mesure aussi à plus petites échelles, celle des jours, celle des heures. Lorsqu'une noue se remplit et fait apparaître un paysage éphémère. Lorsque la lumière du soleil couchant met en valeur une étendue de graminées. L'interaction entre les éléments naturels, l'eau, le vent, la pluie et les éléments composant le paysage permettent de *matérialiser* le temps. Il y a finalement une corrélation entre la façon d'appréhender le temps et les échelles de projets.

Quoi qu'il en soit, le temps, dans le sens de la durée, est partout dans les projets de paysage : le temps d'un chantier ; le temps comme unité de mesure, en litre par seconde, par minute ou par heure ou encore le temps de croissance des végétaux.

L'AUTEUR

Antoine Sautet

Antoine Sautet a suivi le cursus Master 2 Théories et Démarches de Projets de Paysage à l'ENSP de Versailles après avoir obtenu son diplôme à l'ESAJ et passé plusieurs années à faire du projet, se concentrant sur un travail de recherche et d'écriture. Après plusieurs expériences en bureaux d'études en France et au Luxembourg, il entre, en 2014, au sein de la division Environnement à la Direction de l'Ingénierie et Projets de SNCF Réseau où il travaille au sein de l'équipe LAK+ Paysage sur des projets variés.

POUR RÉFÉRENCER CET ARTICLE

Antoine Sautet, *Territoires, ferroviaire et paysage*, Openfield numéro 10, Décembre 2017

https://www.revue-openfield.net/2017/12/18/paysage-lien-entre-infrastructure-ferroviaire-et-territoires/