OPENFIELD
REVUE OUVERTE SUR LE PAYSAGE

N°12 • Europe

Janvier 2019

Sommaire

L'Europe 3
Désuétudes 5
Oslo 17
Une année dans le Finnmark, épisode 4 27
Rencontrer Plovdiv 36
O'border 47
Kabylie 61
Les grandes villes d’eaux d’Europe 67
Du socle au sol 71
Resuns 83

EDITORIAL

L'Europe

Alors que ce sont récemment achever les Rencontres Européennes 2018 organisé par le collectif Paysages de l'Après Pétrole et alors que l'Europe est particulièrement remise en question aujourd'hui par les peuples qui doutent de sa capacité à porter un nouveau projet de société et à assumer le grand défi du réchauffement climatique, il nous a semblé que proposer un numéro sur l'Europe était pertinent. Pour ne pas perdre de vue, peut-être, la dimension collective de nos paysages, pour rester toujours curieux vis à vis de nos voisins.

Par openfield, JANVIER 2019

Ce numéro se construit autour de récits d'expériences, de villes visitées, comme une invitation à voyager. Il s'ouvre notamment avec le très beau récit de Laurie Gangarossa, qui nous raconte sa découverte d'une ville un peu étrange, à quelques kilomètres seulement de la frontière française, Empuriabrava. Puis, grâce à Qixuan Yang et Olivia Zanchi nous partons découvrir Oslo, plus connue sans doute, mais pas tant que ça au regard des autres capitales européennes. Elle est d'ailleurs l'une des escales aéroportuaires dans le troisième épisode du récit que nous fait Lucie D'Heygère de son année passée en Laponie. Nous filons ensuite à l'Est, en Bulgarie, voir un peu Plovdiv et le récit amusé qu'en fait Cécile Lesueur parcourant les rues de ce qui sera en 2019 avec Matera en Italie, Capitale européenne de la Culture. C'est en Bulgarie encore, mais sur la frontière avec la Turquie, que nous suivons le travail qu'a fait Mégane Millet Lacombe dans le cadre de son diplôme de fin d'études, ou comment anticiper la probable et souhaitée chute de ce grand mur construit à la frontière de ce qui aujourd'hui est l'Union européenne. Comment essayer par le paysage de retisser des liens ? Cette dimension de la frontière et de la migration des peuples se retrouve également dans le récit que fait Baptiste Cogitore de son premier voyage en Kabylie. Déjà nous ne sommes plus en Europe, nous avons franchi la mer, mais nous en sommes si peu loin, et là-bas certains rêves de rejoindre le continent européen.

Le numéro se poursuit ensuite par deux travaux qui proposent une vision européenne, le projet des Grandes Villes d'Eaux d'Europe qui vont présenter une candidature commune pour une inscription sur la liste du patrimoine de l'UNESCO. Anke Matthys nous raconte ce que ces villes d'Europe ont de commun, dans leurs visions, dans leurs formes, ce qu'elles racontent de ce que fut le thermalisme à l'échelle de toute l'Europe. Étienne Taburet s'intéresse de son côté à l'art de la sculpture et du monument dans l'espace public, cherchant dans toute l'Europe à comprendre comment celui-ci a évolué au fil des siècles et ce qu'il raconte de nos sociétés.

Nous avons souhaité pour clore ce numéro vous présenter des extraits du très beau documentaire de

Céline Carridroit & Aline Suter qui raconte comment le souvenir d'une langue entendue pendant l'enfance, le romanche, la relie à un paysage et à un lieu particulier, niché au cœur des Alpes suisses. Comment une langue, des mots, semblent inscrits dans ce décor de roches et de montagne.

Enfin, ce numéro est aussi pour nous l'occasion de vous présenter notre site internet dans sa version renouvelée, nous remercions pour ce très beau travail l'Agence Godsavethescreen et le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire ainsi que le Mécénat de la Caisse des Dépôts pour leurs soutiens. Nous espérons que vous apprécierez de naviguer et parcourir les pages virtuelles de ce nouvel Openfield.

En vous souhaitant bonne lecture et un très beau début d'année,

L'équipe d'Openfield

RéCITS / HISTOIRES

Désuétudes

Empuriabrava. Le nom lui seul aurait pu retenir mon attention. Ses accents catalans. Ses deux mots formant accolade, sans espaces aucuns.

Mais c’est une carte qui le fit.

Non une carte postale comme ça aurait pu être le cas. Un choix qui aurait été parfaitement contextuel. Non, une carte géographique. Plus sérieuse mais tout aussi désuète.

Une de ces cartes gondolées en plastique imitant les pics et les creux du relief terrestre qu’on ne pouvait s’empêcher de parcourir du bout des doigts. Cette carte monumentale, de plus de 1 m² de surface, sur laquelle j’étais tombée dans un hôtel à Cadaquès. Elle trônait au mur, coincée sur un palier aveugle entre l’escalier et l’ascenseur.

Par Laurie Gangarossa, JANVIER 2019

« L'Europe est destinée à devenir une espèce de machine à tourisme de masse à l'échelle du monde entier. » Rem Koolhaas

Le dessin du territoire sous le nom *Empuriabrava* m'avait interpellé. Sous les caractères italiques, une sorte de lacis complexe, comme un circuit électrique sur une carte à puces.
Un sol aménagé, artificialisé et composé par des tracés de la même couleur que la mer Méditerranée, le fleuve de la Muga et les marais avoisinants.
La carte était à trop grande échelle pour en voir davantage. Je décidai de m'y rendre sans chercher à en savoir plus.

Il fallait pour cela reprendre la voiture, monter puis redescendre la route aux lacis abrupts, sur les flancs

du Puig Pení. Laisser derrière soi le parc naturel du Cap de Creus, ses criques aux contours saillants et ses sentiers côtiers fouettés par les vents d'Est. Retomber sans transition dans un environnement plan de voies rapides rectilignes ponctuées d'opulents ronds-points. Des voies bordées de palmiers ou de lauriers roses, de zones commerciales et de loisirs ici accumulées. Comme jetées en vrac.
Le paradis de jeux et de consommation de la Costa Brava.

On évoluait ici avec le sentiment de tourner les pages d'un prologue. Sans l'impatience habituelle de passer au premier chapitre.
On était hors saison. C'était le début du mois de mai. Les premiers et encore rares touristes flottaient dans ces grands espaces surdimensionnés et surventilés.
Leurs capacités étaient calibrées sur la fréquentation estivale. Mais on pouvait imaginer sans peine les parkings remplis à craquer lors de la pleine saison, les pare-chocs rutilants sous un soleil de plomb. Les vacanciers se pressant dans les portes-tambours des grandes surfaces offertes à la climatisation. Les cadis pleins de viandes à griller au barbecue, de glaces Miko et de bouées gonflables aux formes improbables (de la licorne au donut). Les files d'attente devant les stations-service et les embouteillages en direction des plages. Les serviettes sur les sièges des voitures pour éviter les auréoles de sel au séchage. Les parcs aquatiques et d'attractions diverses grouillant de monde et donnant le relais aux night-clubs le soir venu. D'ailleurs, une ancienne discothèque venait d'être classée ici monument historique. Comme si, ici, les échelles de valeurs s'appliquaient à d'autres référentiels.
Mais pour le moment, tout cela n'était qu'un grand espace fluide et vacant.
Dramatiquement disponible.

Oasis de?sertique © Gangarossa Laurie

Je tombai rapidement sur le panneau d'entrée d'Empuriabrava. Un panneau voisin indiquait la frontière franco-espagnole à 40 km. Frontière où l'on recommençait à passer au pas, alors qu'il y avait quelques années de cela, on aurait pu se passer de rétrograder. Entre ici et la frontière une espèce de zone franche dédiée aux vacances. Les plaques d'immatriculation parlaient de toute l'Europe. Le décompte rapide auquel je me livrais fit émerger ce peloton de tête : espagnols, français et allemands. Une mitoyenneté géographique. Un entre-soi culturel établi qui tenait ici ses quartiers.
Cela semblait si facile d'être-là et d'en profiter. Si accessible. Un territoire efficace qui répondait aux attentes explicites de mer, de soleil, de détente et d'abondance.
À un carrefour, on m'interpella :
« Bonjour, vous êtes française ? (la question relevait davantage de l'affirmation : coup d'œil jeté à la plaque d'immatriculation) Vous savez où est la plage ? »
Je fis comme tout le monde et pris la direction attendue. Me laissant guider par les hautes silhouettes des complexes balnéaires et les drapeaux multinationaux hissés haut sur le port.
J'eus toute la liberté de choisir ma place de stationnement sur les parkings déserts. En plus, hors saison,

c’était gratuit.

Espaces distendus de circulation et de stationnement © Gangarossa Laurie

Sur l’avenue Joan Carles I, scotchée à l’intérieur d’une vitrine, une affiche décolorée par les rayons conjugués du soleil, de la lune et de l’effet de serre : *1967-2017 : Empuriabrava fête ses 50 ans !*
On était en 2018, j’avais loupé de peu l’anniversaire et les cotillons.
On y était : le lieu de villégiature vrillait senior.
Comme dans la vraie vie, on tentait de donner à ce tournant un air de fête.
Comme dans la vraie vie, les signes du déclin pointaient pourtant sous les apparences trompeuses.
Je tombai sans même les chercher sur des panneaux à vocation pédagogique comme on se sent obligé d’en faire pour instruire les badauds. On n’y célébrait pas tant ce qu’était devenue la cinquantenaire que ce qu’elle avait été à sa naissance.
Plusieurs années après, le ton était encore à l’autopromotion de cette ville nouvelle et résidentielle, fraîchement sortie de terre. Une terre dont la valeur tenait à sa modénature de canaux navigables maillant pas moins de 23 km linéaires. Onze fois la longueur des Champs-Élysées. Pour entretenir le culte des

comparaisons géo-référencées.
Une *marina*. Le mot était partout. Il sonnait joliment, teinté d'exotisme.
La structure urbaine était lisible : voies, stationnements, canaux, ports et villas. Le qualificatif de *plaisance* était aussi de bon goût. Fièrement accolé aux moindres lieux de circonstances.
On se targuait que le projet dessiné sur plan par les promoteurs avait rempli ses ambitions, on passait sur le fait que les travaux d'assèchement des marais, de terrassements et d'infrastructures ne s'étaient pas encombrés avec les autorisations requises… La satisfaction de la clientèle européenne guindée, face à cette offre inexistante jusqu'alors, étant jugée prioritaire.
Mieux : le projet restait à ce titre inégalé.
Sur ces panneaux, on avait pensé à tout. Même aux esprits contemporains récalcitrants les plus écologistes qui pouvaient se consoler avec le parc naturel dels Aiguamolls de l'Empordà voisin. Ceux-là encore, pouvaient aussi se dire que les contestations de l'époque avaient au moins permis d'éviter le projet initial du grand canal qui aurait dû relier le réseau aquatique d'Empuriabrava à la ville de Figueras, distante de 17 km plus à l'Ouest.

À Empuriabrava, je déambulais dans la ville de tous les superlatifs européens.
Européens, mais pas seulement.
On cultivait ici le goût des comparaisons. On se vantait de ressembler à des icônes qu'on disait inégalables, démontrant là à quel point on s'était jusque-là trompés.
Si cela opérait à l'échelle intra-européenne : *la Venise espagnole,* cela s'exportait aussi à l'échelle extra-européenne : *la Miami espagnole.*
Car on pouvait se le permettre : on était là dans la plus grande marina résidentielle du monde.
À la manière des poupées russes, ce superlatif en abritait même un second : Empuriabrava abritait également le plus grand centre de parachutisme d'Europe, comptant parmi les plus importants au monde.
La ville des résidents aux quarante-deux nationalités faisait diversion dans une région où l'identité se crispait et se complexifiait politiquement. Les drapeaux catalans restaient plus nombreux que les drapeaux espagnols aux garde-corps des balcons.
On se rappelait difficilement que ce lieu était aussi l'un des maillons forts de la conquête internationale franquiste. Les territoires de l'économie touristique étant alors au cœur des campagnes de communication et de promotion d'image du régime. Mais cette histoire-là ne figurait pas sur les panneaux.

Aujourd'hui, Empuriabrava semblait avoir perdu son faste des débuts. Pour ceux qui savaient le lui reconnaître toutefois.
Le tourisme de masse lui avait enlevé son côté sélect' et la généralisation des stations touristiques sur les côtes méditerranéennes avait banalisé son étiquette de luxe. Il n'en restait pas moins ici des traces fugaces et désuètes des excès fanés. Quelques voitures de luxe endormies devant des villas aux volets tirés, oubliées entre les piles de portails couronnés d'ordre dorique ou de tridents en céramique. Le décorum était toujours là. On se croyait parfois à Las Vegas ou dans un décor de cinéma.

Villas et espaces de repre?sentation © Gangarossa Laurie

Ce jour-là, la tramontane en était l'invitée de marque. Elle mettait à terre les panneaux temporaires de signalisation, faisait claquer contre les façades décrépites les panneaux « SE VENDE » en gros caractères des agences immobilières et se plier gracilement les palmiers. Le sable fouettait à raz le sol, par vagues serrées, la promenade de bord de mer, s'engouffrant au démarrage des voies de desserte Est-Ouest.
Les travaux du Passeig maritim, vaste espace ouvert sur la plage, étaient en suspens en ce jour de marché. Mais le compte à rebours était lancé : tout devait être bouclé d'ici l'été. Plus d'espaces publics appropriables, d'espaces végétalisés et piétonniers.

: Paysage urbain de tramontane — temps 1 © Gangarossa Laurie

Paysage urbain de tramontane - temps 2 © Gangarossa Laurie

Au Sud-Ouest, la ville venait buter sur le fleuve de la Muga. On les surplombait tous deux en empruntant un chemin relevé d'une digue. En contrebas, les grands ensembles et les quartiers les plus récemment urbanisés. Les plus défavorisés aussi.
À Empuriabrava, une hiérarchie sociale s'établissait clairement entre les quartiers historiques et leurs successives extensions. Entre les quartiers parés de canaux et ceux qui n'avaient que la terre pour sol. Entre les voies loties se terminant en impasses privées avec aires de retournement et celles débouchant sur d'autres rues, d'autres places publiques.
Au moins, ici, on ne m'alpaguait pas tous les mètres pour que je loue un bateau sans permis ou que j'embarque pour un circuit touristique à la découverte de la marina.

La limite Nord-Est d'Empuriabrava était quant à elle tenue par le cours d'eau el Salins au profil moins endigué que celui de la Muga.
Je pris les rues Falconera, Norfeu et del Xaloc pour voies de retour. En longeant la ville de ce côté-là, on ne devinait pas la présence des canaux, les villas se retournant en U en fond d'impasses. La vue ne

parvenait qu’à se glisser dans les perspectives austères et frontales des bandes résidentielles.
Une exception me fut permise par une parcelle fraîchement démolie. Le vide laissé temporairement ouvrait une perspective sur l’un des canaux. Je me garais sur le bas-côté et gagnais à pied le bord de la parcelle, en équilibre au-dessus de l’eau. Je savais les arrières des villas agrémentés de jardins, de courettes, de piscines et de pontons privés sur la marina, yachts amarrés. Pourtant, la découverte de cette vue habituellement réservée aux initiés s’avéra décevante. Le versant marina des villas était tout aussi opaque et barricadé que le versant lotissement.
Hauts murs couronnés de vaguelettes de tuiles, grilles et grillages aux mailles serrées, portillons avec verrous et digicodes… Le découpage parcellaire n’avait laissé aucune marge à ce qui aurait pu être un espace public partagé au bord de l’eau. Au sortir du bateau, les riverains se pressaient aussi vite entre leurs murs clos que lorsqu’ils se glissaient hors de leur voiture à l’autre bout de la parcelle. Ni le mode de transport, ni le paysage associé, ne semblaient susciter plus d’échanges de voisinage ou d’appréciations de l’environnement. Mais les résidents de la marina étaient-ils là pour ça après tout ?
La marina représentait pour eux un havre de paix. La définition de *havre* renvoyant, avec justesse, à cette l’idée d’exclusion et de protection : *une petite anse abritée servant de refuge*, comme le disait le dictionnaire.

Perspective inédite sur les canaux © Gangarossa Laurie

En laissant la ville d'Empuriabrava derrière moi, un œil toujours posé sur elle à travers le rétroviseur central, un mot se glissa dans mon esprit.
Comme une tentative de définition nette et implacable.
Désuétudes.

Un mot pluriel qui ne se permettrait pas de généraliser une ville tout entière.
C'est les fragments de cette ville qui resteraient pour moi des désuétudes. Objets et espaces ternis, déclassés par les changements de pratiques et d'idéaux, un rien inadaptés mais qui demeurent pourtant. Et ce sentiment triste et fugace d'avoir entr'aperçu ce que les pionniers avaient voulu se construire ici tout en constatant aujourd'hui l'artificialité et les excès que cela avait pu donner.

La désuétude renvoyait à l'impression paradoxale qui soufflait ici : le balancement indécis entre la nostalgie de ce qui a été et l'espoir de ce qui sera. Car la ville se transformait, accompagnait de nouveaux usages et usagers, renouait avec son paysage, se réappropriait ses sols marécageux et sa végétation

vivace.
Cette ville assumait sans jugements son auto-divertissement, s'autorisant à faire flirter le kitch et le patrimoine, le luxe et le populaire, l'animation et le désœuvrement.
L'étymologie latine *desuetudo* portait quant à elle l'idée de désaccoutumance, de perte d'une habitude.
Ici : une tentative de sevrage tardif, autant subie que souhaitée.
La saisie d'un basculement, d'un point de non-retour. L'Espagne n'en avait-elle pas récemment fait les frais dans l'opinion, prenant soudainement conscience que les stations touristiques décontextualisées et l'urbanisation littorale déraisonnée ne correspondaient plus ni aux attentes des habitants ni à la demande des touristes contemporains, incitant les décideurs à revoir leurs copies ?
Je me souvenais d'une donnée : 6 m².
La surface minimale recommandée d'espace de plage par personne selon l'Union européenne.
L'Espagne n'y répondait majoritairement pas alors que l'enjeu était grand pour conserver sa deuxième place — acquise avec éclat en 2017 — des pays les plus visités au monde. L'Espagne qui talonnait la France et tenait tête aux États-Unis.
Me vint alors à l'esprit le complexe du Club Med démoli sur ordre du gouvernement quelques kilomètres plus loin. Le site avait été rendu au parc naturel du Cap de Creus par un projet mené par l'équipe de Marti Franch entre 2005 et 2010. Rendu aux vents dominants de la pointe la plus à l'Est de l'Espagne qui taillent là-bas les formations géologiques de façon sculpturale. Sonnant la fin du tourisme privilégié et le retour à la biodiversité, à l'équilibre du milieu et aux parcours publics respectueux du paysage érodé protégé.

Je baissai les deux fenêtres avant. Ici aussi, le vent marin traversait l'habitacle. Il ne faisait pas chaud au point de mettre la clim.
Je me redis qu'on était-là hors-saison. Dans un contraste certain.
Que ma perception d'Empuriabrava aurait pu être tout aussi différente en un quelconque autre moment de l'année.
Alors que je venais de réussir à poser un mot sur le ressenti de cette ville, de façon contradictoire, Empuriabrava ne m'avait jamais paru aussi insaisissable.

PROJETS / ETUDES

Oslo

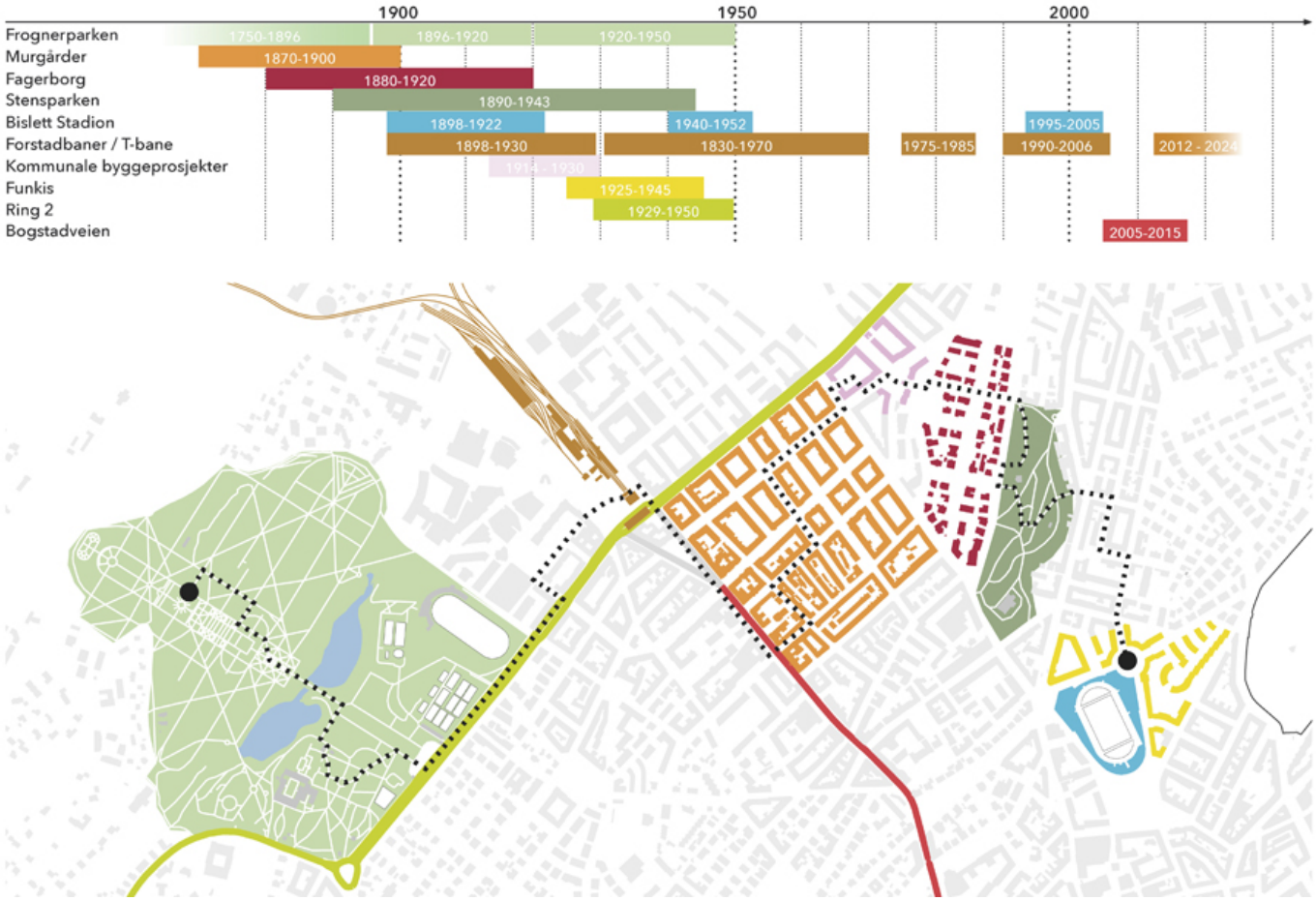
« Oslo est comme la banlieue de l'Europe », disait le cinéaste norvégien Joachim Trier. (1) À l'écart de l'effervescence des mégalopoles européennes, la capitale norvégienne n'a pas le faste des grandes capitales. À l'échelle de la Scandinavie, elle a longtemps été la benjamine aux côtés de Copenhague et de Stockholm. Même à l'échelle de la Norvège, Oslo est une ville de passage pour les touristes, qui préfèrent rejoindre Bergen et les fjords de la côte ouest. (2)

Par Qixuan Yang & Olivia Zanchi, JANVIER 2019

Avant d'avoir emménagé à Oslo l'hiver 2017, nous ne connaissions la ville que de nom. À nos heures libres, nous aimions arpenter la ville afin de mieux l'apprivoiser. Oslo est une ville éclectique, avec une richesse difficile à appréhender. Rapidement, l'idée d'organiser des balades urbaines gratuites nous est venue à l'esprit. C'est une manière pour nous d'apprendre à connaître la ville tout en partageant avec le public nos analyses. Avant de nous lancer, nous avons constaté qu'il existait soit des visites guidées classiques destinées aux touristes, soit des balades/randonnées dans les forêts environnantes. Entre les deux, il n'existait pas de promenades urbaines pour la découverte des quartiers. Nous avions envie de parler de matérialités et de formes. Nous avions envie de raconter la fabrique de la ville par ses projets.

Huit secteurs de la première saison d'Oslo Urban Walks (2017) @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

Pour cette première saison, nous avons sciemment écarté le centre historique à l'intérieur du Ring 1, et nous nous sommes limités à la ville « intramuros » (indre by), à l'intérieur du Ring 3. Nous avons commencé par définir huit secteurs. Pour chacun d'eux, nous avons défini un itinéraire faisable en deux heures et demie. La préparation des promenades se fait par une première visite de l'itinéraire préalablement tracé, suivie de recherches bibliographiques, dans les revues spécialisées et les sites des agences des concepteurs, ainsi que des rencontres avec des personnes-ressources. Au rythme d'une fois par mois, nous avons organisé des balades d'avril à septembre. Nous pouvions accueillir en moyenne une trentaine de participants à chaque promenade. Ceux-là sont majoritairement des habitants d'Oslo aux profils variés, désirant de mieux connaître la ville où ils habitent.



Le développement d’Oslo : une évolution à la fois classique et singulière @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

À travers nos balades, nous avons voulu aborder à la fois l’histoire et les projets à venir de la ville, l’architecture et le paysage, l’urbanisme et l’écologie. À l’issue de cette première saison, nous aimerions dresser un bilan de notre compréhension de la capitale norvégienne. Qu’est-ce que qui donne cet air si kaléidoscopique à Oslo ? Trois constantes reviennent sans cesse dans l’élaboration de nos balades : les singularités spatiales dans l’évolution de la ville, la concentration d’influences architecturales et urbanistiques, et enfin, la place prépondérante de la nature en ville.

La bulle, la brèche, le boom

Durée 1"06 @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

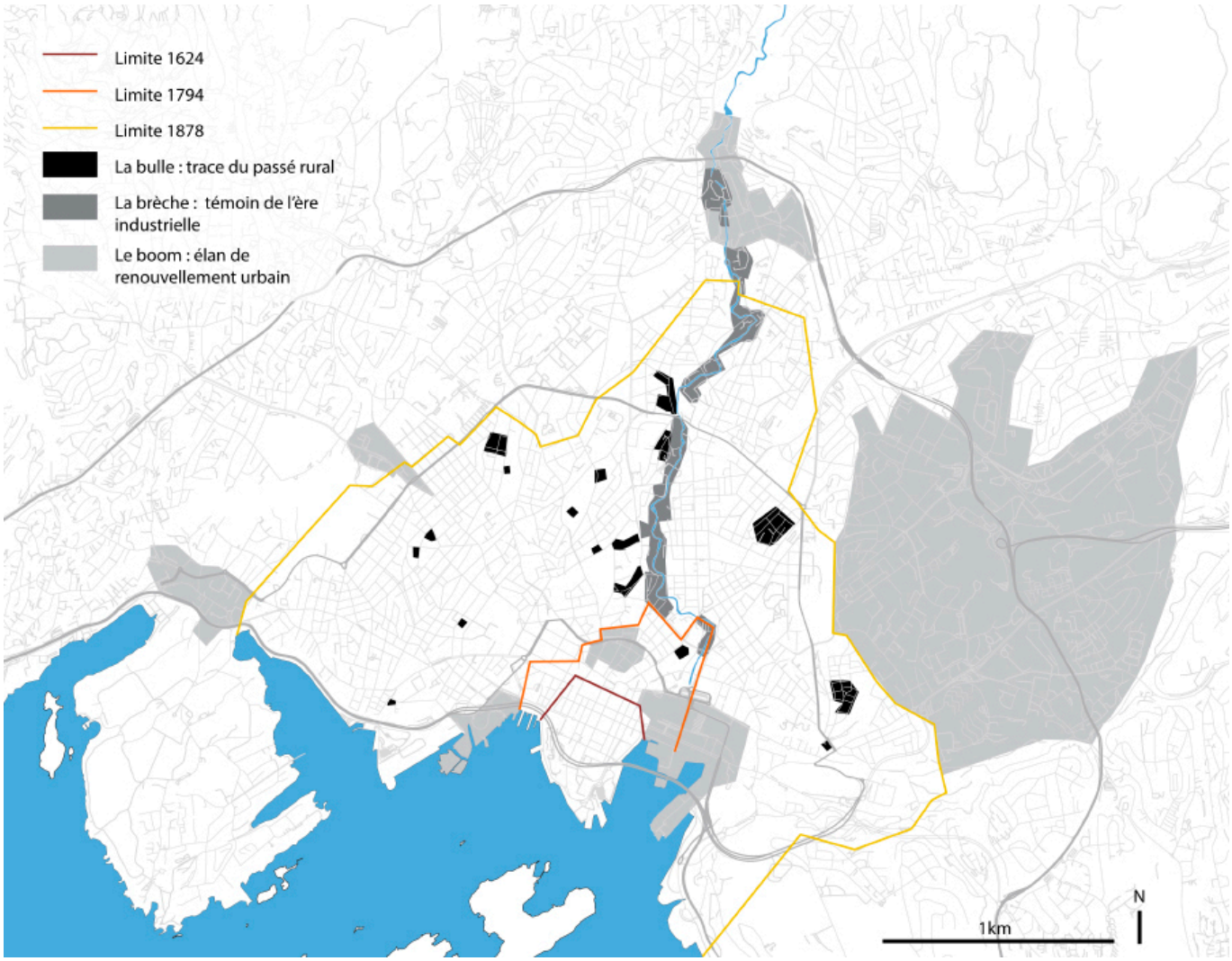
La mue d'Oslo a suivi des étapes bien caractéristiques des villes européennes : l'établissement de la ville enceinte après l'incendie de la cité médiévale, l'essor industriel au XIXe siècle, l'expansion vers les faubourgs, le développement des périphéries et des infrastructures et enfin, la reconquête du centre-ville et du front de mer. Cependant Oslo n'a pas suivi une évolution exactement concentrique comme une grande partie des villes européennes.

Plusieurs îlots faits de maisons en bois, d'anciens corps de ferme et d'étroites rues pavées se trouvent au milieu d'un tissu urbain en perpétuel renouvellement. Ces îlots sont les témoins d'un passé rural. Suite au grand incendie de 1624, est instaurée la réglementation « murtvang » interdisant les constructions en bois dans l'enceinte d'Oslo. Lors de la première grande expansion de la ville au XIXe siècle, les faubourgs environnants avec leurs édifices en bois déjà construits se retrouvent alors englobés par les nouvelles constructions en briques. De manière générale, le temps s'est arrêté dans ces reliques de villages. Ces bulles dans la ville ne sont pas pour autant muséifiées, mais toujours habitées avec une vie de quartier active.

L'industrialisation a été le moteur principal de la grande expansion d'Oslo au 19e siècle. Au milieu de la ville, moulins, usines, halles et cheminées ont dessiné une vallée industrielle le long de la rivière Akerselva. Véritable colonne vertébrale de la ville, la vallée connaît aujourd'hui un nouveau dynamisme suite aux nombreux projets de reconversion. Transformés en bureaux, logements et institutions, ces anciens édifices sont devenus des lieux attractifs et animés. Par exemple, sur une portion de la rivière, des anciennes usines accueillent désormais un pôle éducatif avec les écoles d'architecture, des Beaux-Arts et de danse et des logements étudiants. On ressent une atmosphère particulière au creux de cette vallée étroite et sinueuse, ponctuée d'espaces publics contemporains entre les murs de briques.

Oslo est aujourd'hui la capitale européenne avec la plus forte croissance démographique. Depuis les années 2000, de grands espaces d'activités et d'infrastructures issus de la seconde moitié du XXe siècle laissent place au renouvellement urbain. De grande envergure et développé sur une échelle de temps très court, ce dernier est le résultat d'un volontarisme politique afin de hisser Oslo au rang d'une grande capitale. L'exemple le plus notoire est le projet de Hovinbyen, visant à redynamiser la East End d'Oslo. Il s'agit de l'un des principaux nœuds routiers de la Norvège autour duquel se sont implantés de nombreux entrepôts. Situé à dix minutes de métro du centre-ville, ce paysage périurbain sera transformé d'ici 2030 pour créer une nouvelle centralité avec logements, commerces et bureaux. D'une superficie de 15 km2 au total, soit 10 % de la zone urbaine, c'est un projet d'une ampleur exceptionnelle pour une capitale européenne à nos jours.

Les projets actuels suscitent des critiques auprès de la population qui se trouve bousculée face à cette frénésie de modernité, comme si Oslo grandissait trop vite. Mais comme on vient de le voir, son évolution s'est faite au rythme d'un tango : des pas lents entrecoupés de mouvements accélérés, et c'est cela qui a donné lieu à des complexités spatiales si propres à cette ville.



Le développement d'Oslo : une évolution à la fois classique et singulière @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

"Oslo est une planète en soi, chaque rue est un pays, chaque quartier un continent."

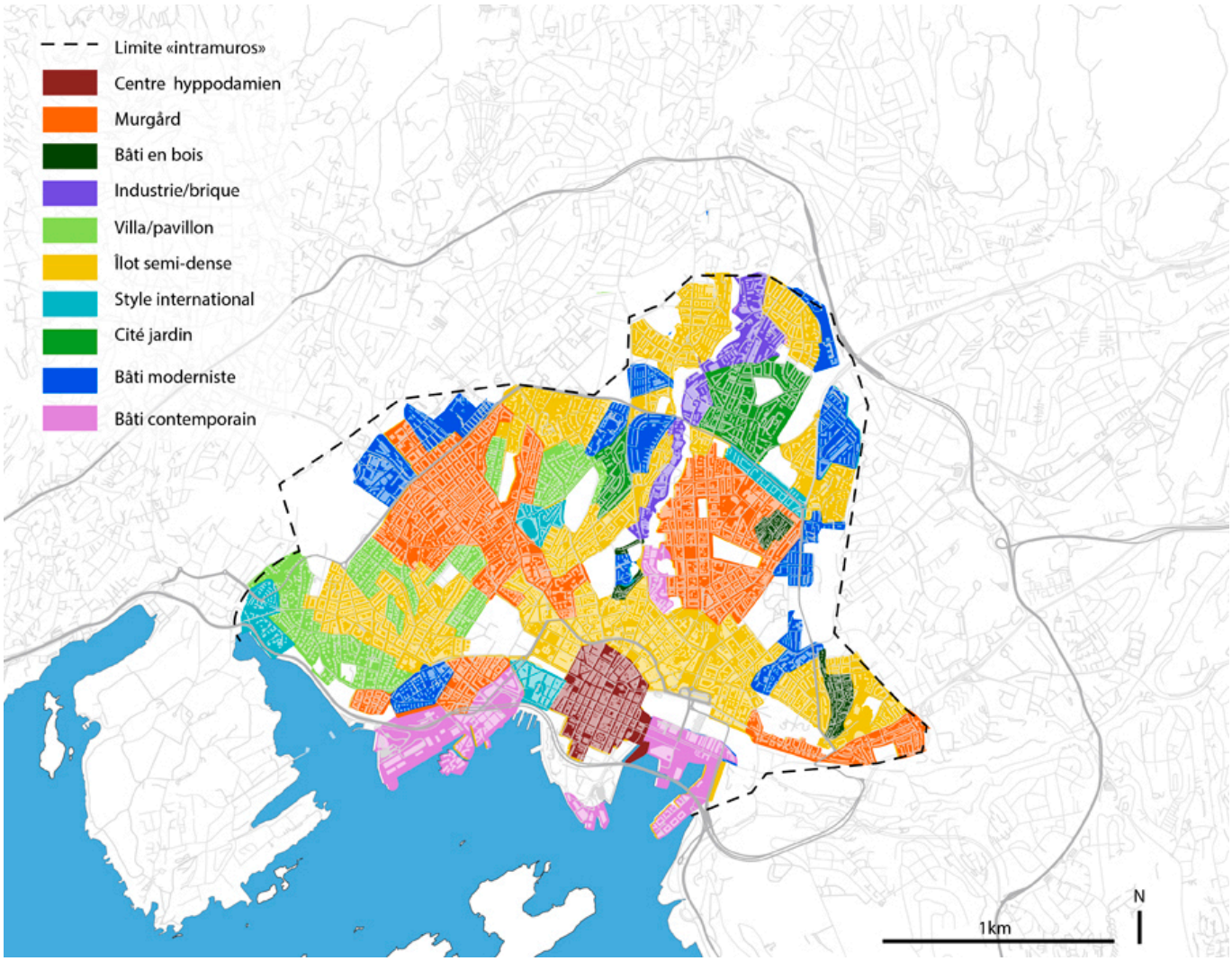
Durée 1"13 @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

Le groupe de rock norvégien deLillos a dépeint à merveille Oslo dans leur chanson « Suser avgårde alle mann » (1986) (3) : comme une planète en miniature. Les quartiers d'Oslo possèdent chacun une identité propre, de par la morphologie urbaine et par la classe de population. Parfois en passant d'une rue à l'autre, on se demande si nous sommes encore dans la même ville.

Oslo présente un aspect hétérogène du fait qu'il n'y a pas eu à Oslo de grands travaux d'aménagement

holistiques comme à Paris ou à Barcelone. Rapportée à sa taille, elle concentre une étonnante diversité de formes et de styles architecturaux. C'est une ville où se trouvent à la fois des maisons en bois, des îlots classiques, des villas avec jardins, des logements sociaux ou encore des tours contemporaines. Du fait de sa position marginale en Europe, Oslo s'est longtemps inspirée des styles architecturaux et urbanistiques d'ailleurs. La formation à l'étranger a été un passage obligé pour les architectes norvégiens. Il y a eu notamment de fortes influences germaniques et anglo-saxonnes, que l'on décèle dans les « murgårder » (4) de Grünerløkka, les cités-jardins de Torshov, ou encore les bâtiments fonctionnalistes de Bislett. On retrouve les emprunts aussi en matière d'urbanisme. L'architecte et urbaniste en chef de la ville Harald Hals, considéré comme le père d'Oslo moderne, a dessiné le plan-guide de la ville en 1929, posant les principaux jalons pour les plans d'aménagement à venir (5). Inspiré de ses expériences à l'étranger, on reconnaît dans son plan les principes de cité-jardin anglais et de système des parcs des États-Unis. Par exemple le ring 2 est conçu comme un parkway, avec de grandes allées plantées reliant deux grands parcs des deux côtés de la ville.

Depuis la fin du XXe siècle, une nouvelle facette d'Oslo se dessine en front de mer avec un bouillonnement de nouvelles constructions. L'ancien port naval Aker Brygge s'est métamorphosé en un quartier moderne avec restaurants, centres commerciaux et galeries d'art le long de la promenade. Le quartier d'affaire « barcode » rompt avec le passé avec une série de tours étroites faisant front au fjord. Un pôle culturel est en train de voir le jour avec l'Opéra, le musée Munch et la bibliothèque centrale. Tous ces aménagements s'inscrivent dans un contexte plus large en Europe de la reconquête des zones portuaires, avec des stratégies symptomatiques : concentration et mixité des fonctions, mise en valeur des espaces publics le long des quais, la culture comme vecteur de dynamisme et une logique souvent mercantile. Certains déplorent la naissance d'une ville générique, un style trop international et la perte de l'âme osloïte. Mais les quartiers considérés comme authentiques n'étaient autres que des importations des modèles et styles d'ailleurs. En un certain sens, ne peut-on pas dire qu'Oslo ne fait que poursuivre une tradition de copiste de longue date ? Et c'est peut-être tout cet ensemble de copies, d'influences qui fait justement l'originalité de la capitale norvégienne.



Diversités de typologies et styles architecturaux : Oslo comme patchwork @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

Oslo, capitale verte

Durée 1''03 @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

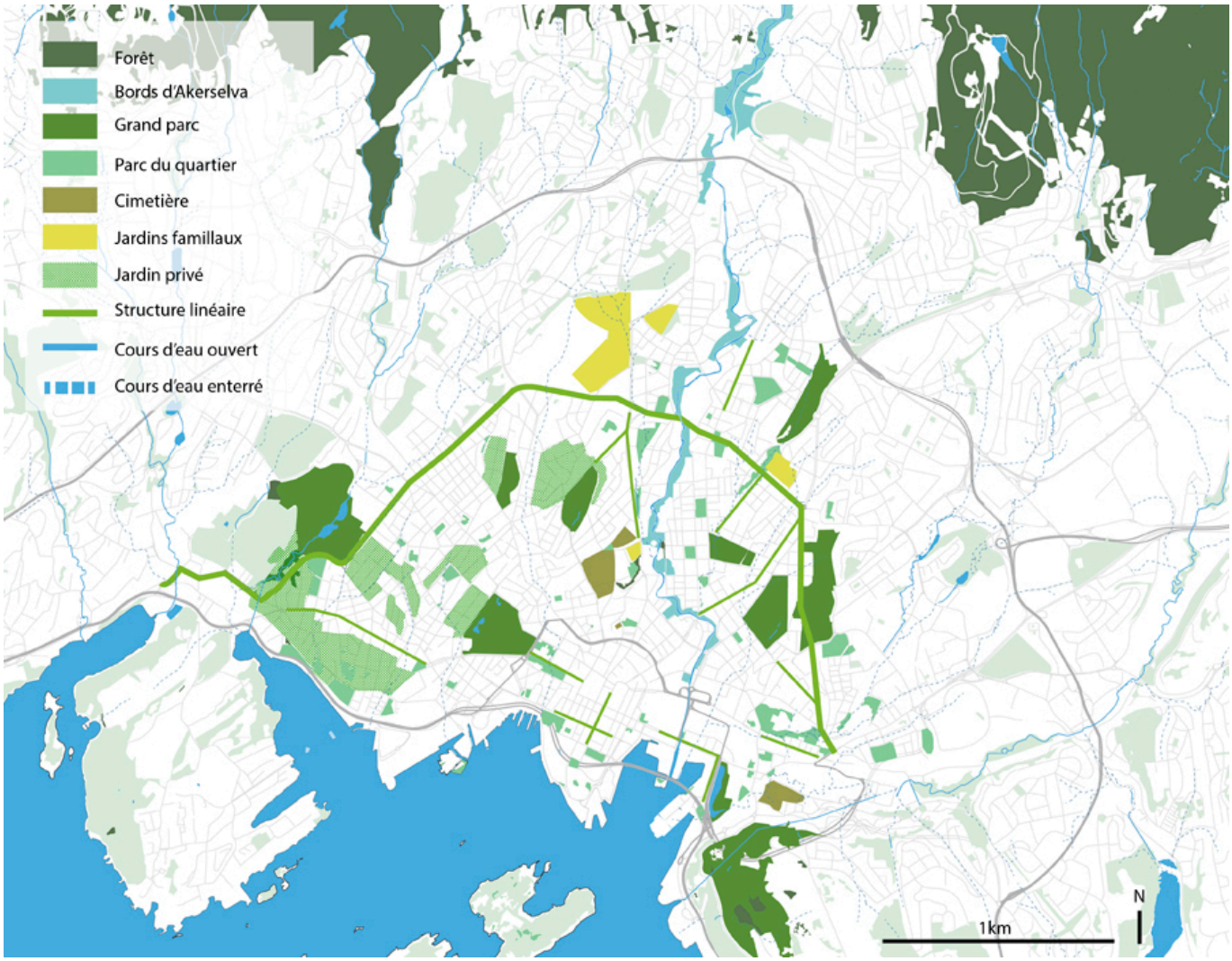
Depuis ses collines, Oslo paraît estompée dans une masse végétale : les pins et les bouleaux des forêts, les allées de tilleuls et d’érables, les lilas des jardins privés, les bosquets d’érables des parcs, les aulnes et les saules des ripisylves, les cerisiers et les pommiers des jardins familiaux… S’il y a une seule chose qui

ressort à Oslo, c’est bien l’omniprésence de la nature.

Cette nature se décline sous différents aspects, de la forêt des collines aux parcs des quartiers. Tous les espaces sont très fréquentés tout le long de l’année. Pendant l’hiver se dessine un paysage aux formes épurées, les silhouettes des arbres dénudés ressortent sur un fond enneigé. C’est la saison des sports favoris des Norvégiens : ski de fond, luge, patinage. Durant les week-ends, les habitants délaissent la ville pour profiter des espaces de nature en périphérie. Vers mi-avril, ce paysage blanc se dissipe lentement pour laisser place aux floraisons tardives mais explosives des lilas et des cerisiers. Viennent ensuite les nuances de verts subtiles des tilleuls, érables et ormes. L’été et ses longues journées tant attendus est célébré par les habitants et permet diverses activités : barbecues, baignade, cueillette des baies, randonnées, camping. Enfin, érables et bouleaux dorent le paysage à l’automne et nombreux sont ceux à entretenir la tradition de la cueillette des champignons. Oslo est une ville frugale, où défilent des paysages contrastés au fil des saisons.

Les forêts occupent deux tiers de la superficie d’Oslo. Avec la mer, elles ceinturent la ville et limitent son expansion. Le « droit à la nature » en Norvège permet à chacun de circuler librement dans les espaces naturels (6). La pratique des activités en plein air est fondamentale pour la société norvégienne. Par exemple la première ligne de métro a été construite dans le but d’offrir aux citadins l’accès à la forêt. Il est intéressant de souligner comment ce rapport étroit à la nature a influencé la conception urbaine. Au sein de la ville, les parcs ne sont pas issus d’une vision planifiée mais souvent d’opportunités foncières. Quelque peu désordonnés, ils se caractérisent tous cependant par une accessibilité permanente. On peut aussi inclure dans cette même logique les cimetières et les jardins familiaux, dans un même continuum physique.

Entre l’espace urbain et les espaces boisés, l’eau joue un rôle central. De par sa géographie, Oslo possède un important réseau hydrographique. Les rivières et ruisseaux prennent leurs sources dans les forêts, coulent à travers la zone urbaine et se jettent dans le fjord. La rivière Akerselva est la première pièce maitresse d’une trame verte et bleue. Lourdement polluée durant l’ère industrielle, la réflexion sur sa réhabilitation a commencé dès le début du XXe siècle. À partir des années 1980, une série d’aménagements a été menée pour la transformer en un parc linéaire de huit kilomètres dans sa totalité, bordée tantôt de grandes pelouses, tantôt de ripisylves aux allures sauvages. C’est un cas pionnier de revitalisation d’un cours d’eau en ville. Aujourd’hui, plusieurs projets de réouverture de ruisseaux sont en cours. Le ruisseau Hovin est notamment rouvert en plein cœur de Hovinbyen, et apporte une cohérence à ce nouveau quartier. Le système de trame verte et bleue est particulièrement pertinent pour Oslo. Les espaces de nature étant déjà amplement présents autour et dans la ville. Ce système favorise les connexions entre les différentes pièces et permet la création de nouveaux espaces publics et identités.



Oslo verte : entre foisonnement et potentiel @ Qixuan Yang et Olivia Zanchi

Nous avons organisé les balades avec l'idée de mieux connaître et de faire connaître la ville. Il y a un fort intérêt du public pour la fabrique de la ville, d'autant plus qu'Oslo connaît de profondes métamorphoses à nos jours. La démarche de la balade s'est révélée un outil particulièrement adéquat pour appréhender Oslo par la traversée des lieux et des échelles. L'éclectisme des éléments réunis dans la présente synthèse est pour nous caractéristique d'Oslo. Une ville en patchwork, à la fois ancienne et contemporaine, provinciale et branchée. C'est une capitale encore inachevée, à la quête de son identité.

En 2019, Oslo sera la Capitale verte de l'Europe (7). La faible pression urbaine a jusqu'alors permis de laisser une grande place aux espaces verts. Aujourd'hui, l'abondance de la végétation au milieu de la ville en pleine mutation a quelque chose de fascinant. Dans sa recherche d'identité, peut-être qu'Oslo n'a pas à rivaliser avec les autres grandes capitales européennes. En France, nous avons beaucoup parlé du concept des « villes moyennes » (8). Peut-on alors parler d'Oslo comme une capitale moyenne ? Il nous semble que la capitale norvégienne possède alors un terrain propice pour un nouvel urbanisme par l'eau et le végétal.

Lors d’une de nos balades urbaines à Oslo @ Jean-Nicolas Gilles

RéCITS / HISTOIRES

Une année dans le Finnmark, épisode 4

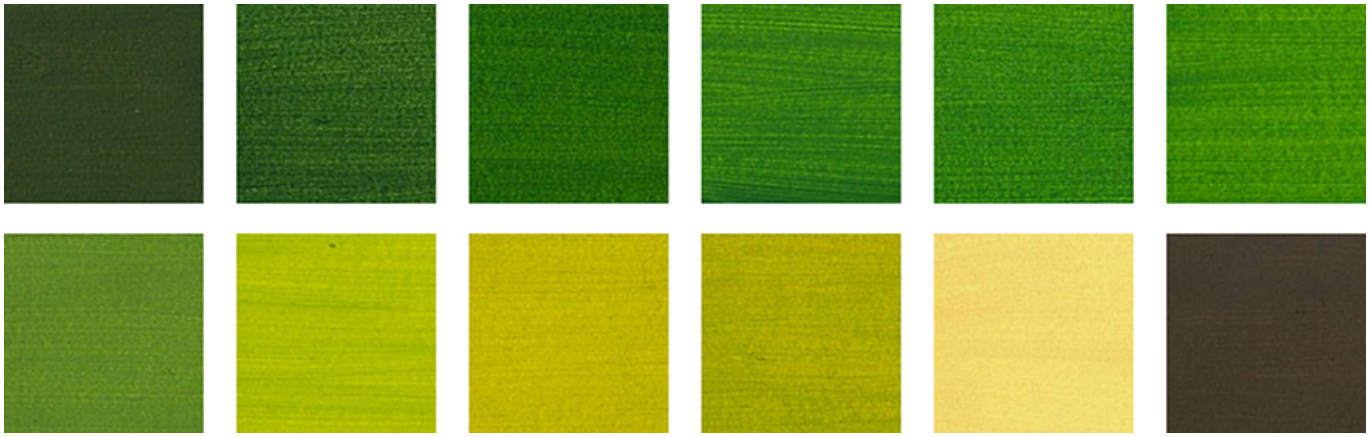
Paysagiste à Alta pendant un an, je souhaite faire partager ce que fut mon quotidien. J’ai donc entrepris d’écrire de courts récits mensuels où je développe un moment lié aux pratiques de ce territoire. Il s’agit tantôt de raconter ses paysages, ses usages, son climat si particulier mais également, de montrer comment le réchauffement climatique impacte directement ces espaces.

Par Lucie D’Heygère, JANVIER 2019

Ett år i Finnmark, norske Lappland
Fra Montenois i Frankrike til Alta i Norge, mai 2017

Montenois, France, le 21.05.2017, 9h
J’ai passé quelques jours chez un couple d’amis dans un petit village du département du Doubs. Nous sommes sur le départ. Benoît et Fabienne m’emmènent à Zurich pour prendre l’avion qui me ramène à Alta. Sur le siège passager, à côté de moi, sont posés mon bagage à main ainsi que mon pull à col roulé et mon manteau d’hiver. Trop volumineux, ils ne rentraient pas dans la valise. Pour le moment, je suis encore en T-shirt. Le ciel est d’un bleu éclatant.

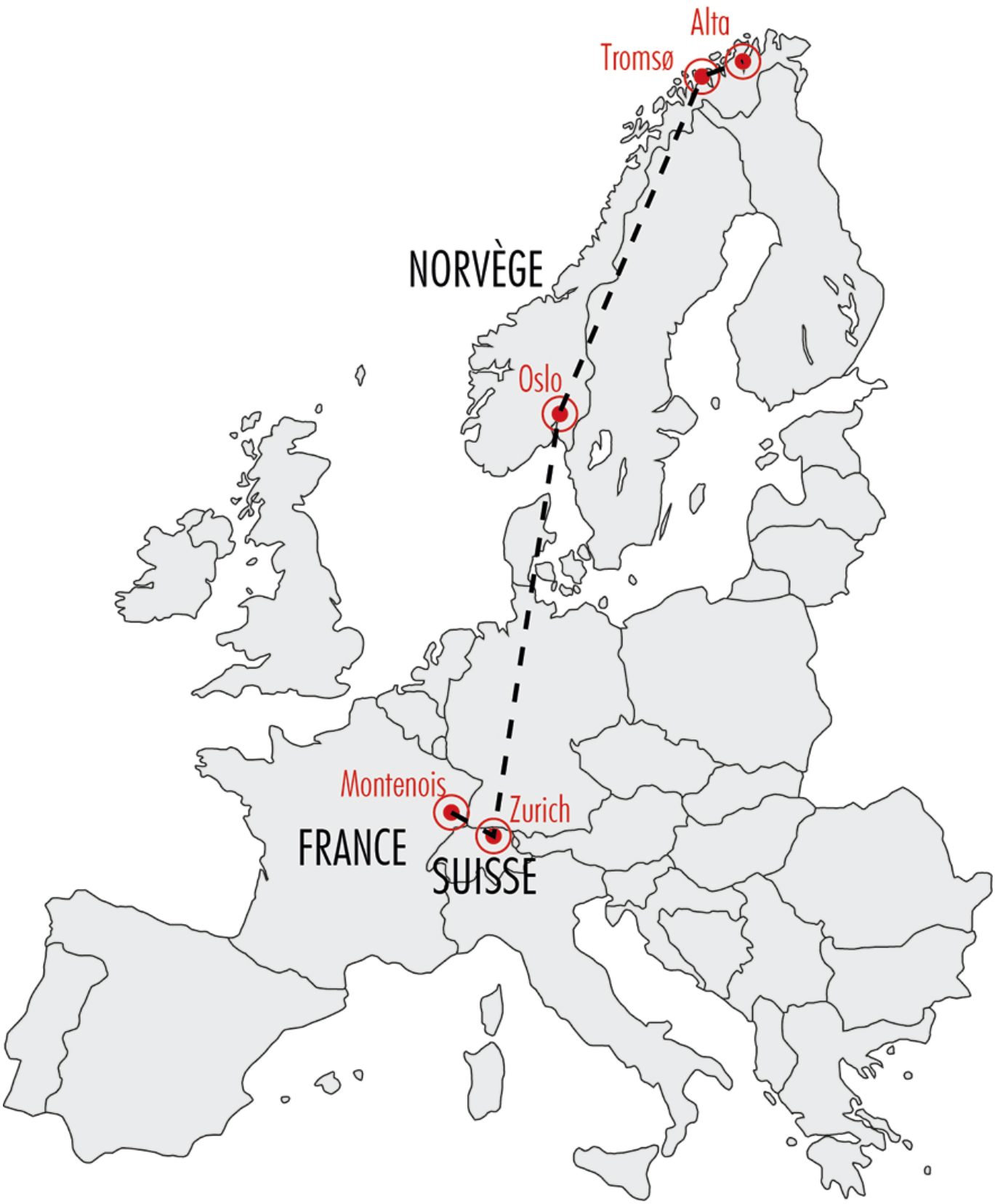
Une dernière caresse aux chiens et nous montons en voiture. Le véhicule remonte l'allée pour gagner la route principale. Je regarde les maisons individuelles et leurs jardins potagers défiler à travers la vitre. À la sortie du village, le paysage vallonné se découpe en bosquets et pâtures où broutent des vaches montbéliardes. Les haies de charmilles s'allongent le long des petites départementales où deux véhicules peuvent difficilement se croiser. Au loin, la silhouette d'un hangar en tôle se découpe au milieu de vieux noyers, d'érables et de sureaux en fleurs. Je profite un dernier instant de toutes les nuances chaleureuses qu'offre la campagne française au mois de mai.



Palette colorimétrique de Montenois, mai 2017 © D'Heygère Lucie

L'aéroport le plus proche se trouve à Zurich, à 2 h 40 de route via l'autoroute A3. Nous traversons la frontière suisse. Le soleil tape sur mon bras derrière le carreau. Il fait trop chaud. La température avoisine les 25 degrés tandis qu'à Alta, elle est proche de zéro. Il est également possible qu'il neige encore aux mois de mai et juin. Une autre réalité.

Aéroport international de Zurich, Suisse, le 21.05.2017, 14h
Après les adieux, je passe les contrôles de sécurité. C'est dimanche et il y a du monde dans l'aéroport. Les bijouteries et boutiques de montres de luxe étalent leurs devantures propres et brillantes. Dans une boutique *duty free*, je craque pour une boîte de chocolats hors de prix puis pars m'installer près de ma porte d'embarquement. Je vérifie une dernière fois mes billets d'avion. Un vol international Zurich-Oslo (14 h 40 -17 h) suivi de deux vols internes Oslo-Tromsø (18 h 35-20 h 25) et Tromsø-Alta (22 h 15 -22 h 50). Trois avions. Une journée de voyage porte à porte. Environ 3300 kilomètres. Les paysages du Grand Nord se méritent.



Itinéraire Montenois-Alta © D'Heygère Lucie

Aéroport d'Oslo-Gardermoen, Norvège, le 21.05.2017, 17h05
Une fois descendue de l'avion, je traverse les couloirs flambants neufs qui me séparent du hall principal.

L’escalator débouche sur un grand volume aux lignes épurées et au dallage gris marbré de blanc. La structure en bois et béton du bâtiment est accompagnée de motifs géométriques incrustés de lumières artificielles. De grandes vitres donnent un accès visuel au tarmac. Je me dirige vers le panneau d’affichage des départs. Vol intérieur avec la compagnie SAS. Lettres blanches sur un fond bleu foncé. 18 h 35. Tromsø. La porte d’embarquement B se trouve à l’autre bout de l’aéroport, dans la partie qui n’a pas encore été rénovée. Il me reste encore un peu de temps avant le départ, je décide d’attendre un moment dans le hall principal.

Attente - Gardermoen, aéroport d’Oslo. Durée 2" © D’Heygère Lucie

Aéroport d’Oslo-Gardermoen, Norvège, le 21.05.2017, 18h05
Je me suis finalement déplacée au niveau des portes d’embarquement B. Une voix provenant des haut-parleurs annonce que le départ est reporté de 30 minutes. L’appareil qui doit nous emmener est parti en retard de Kristiansand, une ville du sud de la Norvège.
Après une demi-heure, un avion stationne près de la porte d’embarquement. Les passagers de Kristiansand descendent quelques minutes plus tard. Tout compte fait, le vol est retardé de 30 autres minutes à cause d’un problème technique. Je m’impatiente. Pourquoi ne changent-ils pas d’appareil ? Je commence à être inquiète pour ma correspondance. Le steward explique la raison du retard dans le micro. Un problème de fixation de vitre dans le cockpit. Je hausse les sourcils. Habituellement, ce sont le vent ou la neige qui empêchent d’atterrir ou de décoller un avion. Afin de nous aider à patienter, le steward annonce le don d’un ticket-repas par la compagnie. Une queue molle se forme pour récupérer le coupon. Il n’y a rien à faire sauf attendre. Je lis un livre pour faire face à l’ennui. La voix dans le micro annonce un autre report de l’horaire de départ. 21 h. Maintenant c’est certain, je n’aurais pas ma correspondance. Je suis toujours impressionnée car personne ne râle ou ne se plaint. Je me dirige vers le bureau où se tient le steward afin de lui signaler mon problème. Il m’explique qu’il me contactera lorsqu’il aura plus d’information. Je retourne m’assoir.

Aéroport d’Oslo-Gardermoen, Norvège, le 21.05.2017, 21h35
Tout compte fait, nous embarquons enfin. Une hôtesse de l’air m’informe que je devrais rejoindre le service client de la compagnie à mon arrivée à l’aéroport afin d’être prise en charge. Je termine de m’installer. Siège 17 B. Une Norvégienne, ronde, la cinquantaine, sort ses aiguilles à tricoter accompagnées d’une pelote bleue et de son ouvrage à moitié entamé. Cela m’exaspère. Comment peut-on encore avoir envie de tricoter à presque 22 h et après 5 h d’attente ?

Aéroport de Tromsø, Norvège, le 21.05.2017, 23h40
Fatiguée, je n’ai pas le courage de demander au steward de parler anglais. Je le laisse me débiter les consignes en norvégien. Ce n’est qu’après avoir quitté le guichet que je me rends compte qu’il était impératif que je saisisse ce qu’il disait. Je me repasse la conversation dans ma tête afin d’être certaine d’avoir bien compris. Le bus rouge, l’hôtel Radus quelque chose et mon prochain avion à 7 h 23 le lendemain. Je sors de l’aéroport en suivant un couple de retraités aux doudounes colorées. Dehors, il fait jour. C’est le début de la période du jour polaire [1]. Le ciel est gris clair. Des montagnes de couleur verte sombre et au relief mou s’étalent à l’horizon. Quelques taches blanches montrent que la neige n’a pas

tout à fait disparu des points les plus hauts.
Je monte dans le bus. Les vitres teintées donnent vaguement une impression de nuit. Je vais bientôt pouvoir prendre une douche et dormir. Quelques touristes peinent à mettre leurs grosses valises à roulettes sur les étagères prévues à cet effet. Je suis contente de n'avoir qu'un bagage à main. Une fois tous les passagers installés, le chauffeur énumère le nom des hôtels qu'il va desservir. Le véhicule démarre. Tout le monde est silencieux. Certains dorment tandis que d'autres regardent par les vitres, les yeux ouverts mais le visage sans expression.
Nos corps sont ballotés par une succession de ronds-points. La main d'un homme attrape in extremis une poignée jaune pour se retenir. Personne ne fait de commentaire. Les freins pneumatiques du bus soupirent. Nous serpentons entre les étendues de pelouse et d'asphalte qui entourent l'aéroport. Après une succession de feux rouges, les premières maisons apparaissent. Nous entrons dans un tunnel avant de ressortir pour longer le fjord. La ville de Tromsø est déserte mais il fait jour. Très peu de voitures circulent à cette heure-ci. Absence de piéton. J'ai une vague pensée pour les films à scénarios catastrophes. Une ville sans habitants. Nous dépassons le triangle blanc formé par la cathédrale et nous nous engageons sur le pont qui mène au centre-ville. Le gris du ciel se mélange au gris-vert plus sombre des montagnes à l'horizon. Les couleurs rouges et jaunes des bateaux attirent le regard et tranchent avec les immeubles rectangulaires posés le long du front de mer. La hauteur du bus permet un point de vue plus élevé que si nous nous trouvions en voiture.

Je suis parmi les derniers passagers à descendre. L'hôtel Radisson Blu est un bâtiment vitré de 6 étages qui contraste avec les entrepôts en bois le long du port. D'autres hôtels et habitations des années 80 se partagent l'espace entre les containers et les places de stationnement improvisées. Dans mon dos, les bateaux sont presque immobiles. Le cri des mouettes rompt le silence.

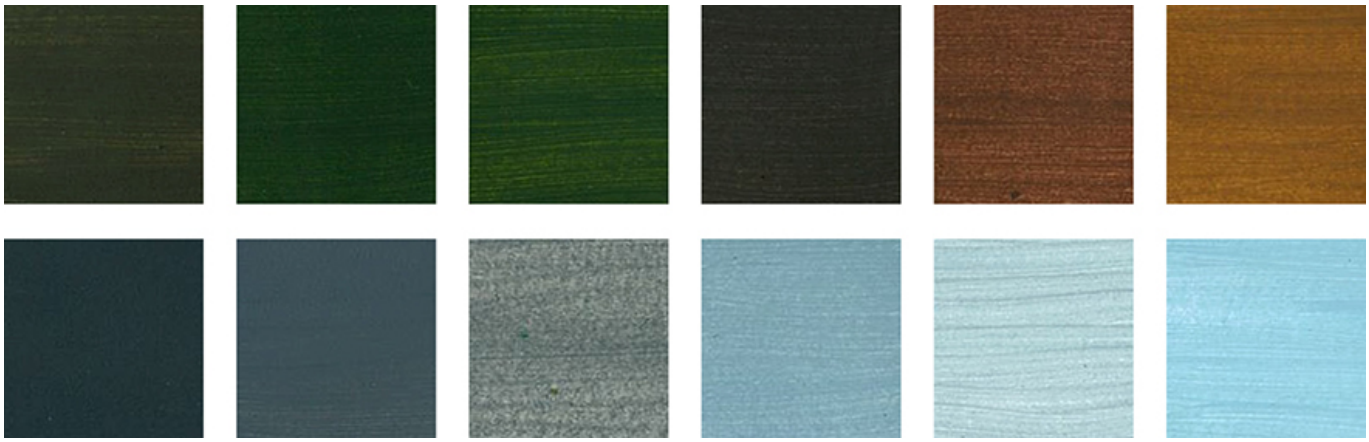
À l'intérieur, les gens font la queue pour récupérer la clé de leurs chambres. Une journée à attendre. Deux réceptionnistes répètent les consignes en boucle à chaque nouvel arrivant. C'est mon tour. Je rassemble mon courage pour lui demander, en norvégien, à quelle heure sera le petit déjeuner. Malheureusement, je devrais partir plus tôt. Je dois afficher une mine déçue puisqu'il enchaine en me signalant que des pizzas sont en libre-service à l'étage. Je le remercie, prends ma clé et monte le grand escalier métallique qui trône au milieu de la pièce. Après avoir jeté deux parts de pizza dans une assiette, je monte à l'étage où se trouve ma chambre. Je pousse la porte. De la musique se fait entendre. Elle provient d'un écran plat installé au-dessus d'un bureau où se trouve chips, amandes, et un quart de vin. La vue de la chambre donne sur le port. Ça aurait pu être pire. Je vais pouvoir dormir au calme, ce qui n'aurait pas été forcément le cas, à la maison, avec mes colocataires fixés devant leurs écrans d'ordinateur.

Aéroport de Tromsø, Norvège, le 22.05.2017, 6h15
L'aéroport est vide. D'ailleurs d'aspect, on dirait plus une grande gare routière qu'un aéroport. Je débouche dans une pièce ouverte sur le hall principal. Le tapis roulant s'ébranle en attendant l'arrivée des bagages. Je retrouve quelques-uns de mes compagnons de voyage de la veille qui prennent l'avion à la même heure que moi. Je passe les contrôles de sécurité sans encombre. Il n'y a personne. Une petite boutique duty free est coincée entre une libraire et un fast-food.
Je lève la tête vers le panneau d'affichage pour repérer ma porte d'embarquement. A21. Une grosse flèche jaune signale que les portes A20 à A30 ne se trouvent pas dans le hall principal. À l'extrémité de la pièce se trouve un escalier. Je le descends et suis la signalétique. De gros carreaux de mosaïque blancs piqués de taches colorées remplacent le parquet synthétique imitation bois qui se trouvait à l'étage. Je prends un court moment pour observer des photographies d'un autre âge accrochées aux murs.

Décidément, plus je me dirige vers le nord et plus j'ai l'impression de remonter le temps. De vieux cadres montent des photos noire et blanche des premiers avions à avoir traversé le ciel de Laponie. Des pilotes aux lunettes de soleil et aux chapkas fourrées posent à côté de petits appareils à hélices. Au fond de l'image, des bâtiments en tôle de taille modeste abritent les premiers engins. Je repense à mes collègues de travail qui me disaient que dans les années 60 était apparue la première route en asphalte d'Alta.
Je poursuis ma route le long du couloir aux murs jaunâtres. Deux portes vitrées côtes à côtes signalent les salles d'attente pour A20 et A21. Dans la première, une dizaine de passagers sont déjà installés dans des fauteuils au rembourrage bleu usé tandis que la salle d'attente A21 est vide. Je suis encore arrivée trop tôt. Dans le nord de la Norvège, on arrive à l'aéroport avec autant d'avance que pour prendre un bus. J'ai une petite heure devant moi et je suppose que les autres passagers arriveront entre 25 à 15 minutes avant le départ. Une grande rangée de fenêtres recouvre le mur qui donne sur le tarmac. Un écran indique le nom de la compagnie, Wideroe, ainsi que la destination et l'horaire du départ. Une vieille ventilation se met en route et rompt le silence. Un relent d'odeur de poubelle l'accompagne. Encore à demi endormie, je n'ai pas le courage de tenter de changer de siège pour voir si l'odeur serait moins forte à un autre endroit de la pièce.
Sur le tarmac, un technicien, gilet jaune et casque antibruit sur les oreilles, vient poser un plot orange face au bâtiment. Un petit avion blanc et vert débarque et vient s'aligner perpendiculairement à l'aérodrome.

Aéroport de Tromsø, Norvège, le 22.05.2017, 7h15
Nous traversons la piste anarchiquement. J'enjambe les trois marches métalliques et pénètre dans l'avion. L'intérieur ressemble plus à un bus qu'aux Boeings habituels. Deux rangées de deux sièges sont séparées par une allée. L'engin peut accueillir une quarantaine de passagers. Mon bagage à main, de taille pourtant standard, ne rentre pas dans les compartiments au-dessus des sièges. Trop petits. Je le pose à côté de moi. Nous sommes une trentaine. Je sens les vibrations de l'appareil dans mon siège. Pendant le vol, nous traversons quelques turbulences. La seule hôtesse qui se trouve à bord nous propose un carré de chocolat emballé dans les couleurs de la compagnie. Depuis le hublot, je vois que la neige a partiellement laissé place à l'herbe jaunie et tassée par plusieurs mois d'hiver. Quelques tas gris, pris en blocs, subsistent encore de part et d'autre de la piste. Elle recouvre encore les hauteurs bien que le paysage a commencé sa métamorphose du blanc-bleu vers un brun-vert sombre.

Aéroport d'Alta, Norvège, le 22.05.2017, 7h55
Un vent froid nous accueille à la sortie de l'avion. Mon regard se tourne vers le panneau électronique qui indique la température. Un gros 5 rouge clignote sur la devanture du bâtiment.
- Quand même ! me dis-je. Au moins les températures sont positives maintenant !
Je traverse la piste à la hâte pour me mettre à l'abri. Nous passons par le hall d'attente, indifférents aux passagers en partance. Après une porte automatique, j'arrive dans l'unique pièce de l'aéroport qui sert à l'enregistrement, à la réception des baguages et aux contrôles de sécurité. Des passagers se pressent déjà autour de l'unique tapis roulant encore immobile. Sur les murs, de grandes affiches montrent des aurores boréales spectaculaires et font la promotion de la région du Finnmark. Je passe à côté de trois tables et quelques chaises pour rejoindre les portes automatiques qui débouchent sur le parking. Dehors, une courte rangée de voitures et deux taxis attendent le long du dépose-minute. Je reconnais la silhouette de Diana, ma collègue de travail, qui me fait signe de la main. Dans le fond, des pins densément plantés forment un écran vert d'où émerge le sommet arrondi de Komsa et des autres montagnes. Plus hautes qu'à Tromsø, elles se reflètent dans l'eau du fjord que l'on aperçoit au loin. Les maisons éparpillées sur les coteaux boisés forment de petits carrés rouges foncés.



Palette colorimétrique d’Alta - mai 2017 © D’Heygère Lucie

L’aéroport d’Alta se trouve à une quinzaine de minutes du centre-ville en prenant la E6 qui longe la ville. Après une accolade, je grimpe dans la voiture qui m’emmène à l’agence. Il est 8 h passé. Nous allons arriver pile à l’heure pour le mandagsmøte [2].

Retour à Alta - mai 2017 ©D’Heygère Lucie

RéCITS / HISTOIRES

Rencontrer Plovdiv

Capitale européenne de la culture 2019

Après 2 jours de périple, mon dernier train entre doucement en gare de Plovdiv. J’emprunte le passage souterrain pour sortir du quai et de la gare, et déjà la vie locale se présente à moi : il y a des étals de fruits et légumes, de snacks sucrés aux couleurs criardes, des vitrines rythmées de cartons fluo jaunes et orange qui vendent des produits électroniques (avant) dernier cri...

Par Cécile Lesueur, JANVIER 2019

... Malgré la signalétique en cyrillique, je trouve sans difficulté le bus qui va me conduire à mon auberge de jeunesse.

« Ni tout à fait la même, ni tout à fait une autre » : chère Europe de l’Est, à chaque fois, j’ai l’impression d’aller rendre visite à des cousins que je ne vois pas souvent et je joue au grand jeu des 7 différences dans tes paysages : qu’est-ce que je reconnais ? Qu’est-ce que je ne reconnais pas ? Qu’est-ce qui me semble être « de l’Ouest » ? Qu’est-ce qui me paraît être « de l’Est » ?

Je compte mentalement les arrêts tout en essayant de trier toutes les informations visuelles absorbées par mon regard depuis les vitres du véhicule. La ville semble aérée, la trame urbaine est lâche, les bâtiments sont de volume et de style disparates, même si leurs constructions semblent récentes pour la plupart. Ils ne sont pas tous alignés sur la rue, des arbres ponctuent densément l'ensemble. Le tout est assez agréable. Évidemment, ces filtres sont entièrement subjectifs, forgés par mon parcours de vie. Quelqu'un d'autre verrait probablement quelque chose d'autre, vous raconterait un(e) autre Plovdiv.

4-5-6, ça y est, c'est mon arrêt, c'est là que je descends. Depuis le trottoir, je grimpe plusieurs marches, qui m'emmènent tout de suite dans un autre univers.

Je découvre de belles bâtisses aux façades colorées. Il y a beaucoup de bois : des poutres apparentes, les volets des fenêtres… l'embrasure des fenêtres !
Les couleurs des façades sont belles : crème, terre de Sienne, bleu indigo, bleu roi, orange, rose tirant sur le pourpre. Des motifs délicats viennent rehausser ces couleurs.
La trame serrée et sinueuse des ruelles, ainsi que le feuillage des arbres par endroit me protègent des rayons du soleil.

Il s'agit de la Plovdiv de la Renaissance nationale bulgare, qui a eu lieu entre le XVIIIe et le XIXe siècle, et qui correspond à la période où les populations bulgares ont affirmé leur identité face à l'Empire ottoman. Ce mouvement a conduit à la proclamation de l'autonomie de la Bulgarie, en 1878. La vieille ville de Plovdiv compte beaucoup de belles maisons bourgeoises de marchands construites à cette époque.

Ce décor de carte postale est superbe sauf qu'il n'est pas PMR, c'est-à-dire inadapté aux Personnes à Mobilité Réduite. Impossible de faire rouler ma valise sur cette mosaïque géante de roches qui constitue trottoirs et chaussée. Mais tout au long de mon voyage en Bulgarie, toujours une âme charitable il y aura pour m'aider.

De la vanité des valises à roulettes © Cécile Lesueur

Après avoir déposé mes affaires à l'hostel, je repars déambuler dans les rues à la recherche d'un restaurant où m'installer le temps d'une pause.
La vitrine d'une boutique retient mon attention. Je me demande si elle est spécialisée en œufs, qui viendraient de différentes races de poules ? Ou peut-être qu'il y a aussi des œufs de canes ou encore d'autruche (peu probable) ?
Je n'ose rentrer trouver réponse à mes questions devant le regard légèrement inquisiteur du poussin (mais vendent-ils aussi des poussins ?) et le néon blafard qui donne une couleur verdâtre à l'intérieur du magasin.
Cette façon ostentatoire – voire criarde – d'annoncer le produit avec un visuel qui ne s'embarrasse pas de délicatesse ni de subtilité dans les détails a un petit côté kitsch qui ne manque pas d'humour. Un petit côté « capitaliste kitsch des campagnes ».

Un clin d'œil capitalistico-kitsch (© Cécile Lesueur)

Je finis par trouver refuge sous la tonnelle en bois d'un restaurant qui se présente comme « traditionnel ».

Il est 17 h. H-1 à Paris.
Je pense à Plovdiv la Bulgare.
J'ai l'impression d'être devant le mystère d'une ville. J'essaie de prendre la mesure de celle-ci. De tâter son pouls pour évaluer comment construire une relation avec elle, même si elle ne peut être que furtive. Je cherche à la rapprocher de formes connues, de la contenir. Comment vivent les gens ici ?
Bref, si mon estomac est vide, ma tête est pleine, et il est temps de rééquilibrer tout ça !
Je reprendrai mes explorations demain.

Petit déjeuner dans la cour de l'*hostel.* Tables en fer forgé un peu rouillé, des arbres bas, un figuier, des platanes dont le feuillage protège les invités du soleil estival et continental qui chauffe déjà bien.
Je repars « élargir » de mes pas ma « carte » de la ville. Ils me guident vers la rivière, la Maritsa, qui traverse la ville et fait limite entre la ville historique et des quartiers plus récents.
J'ai un peu de mal à trouver mon chemin et je me retrouve à devoir emprunter un passage souterrain pour franchir une des 2x2 voies qui fendent la ville. Je découvre une mini-ville souterraine avec des boutiques et du street art.

Je finis par atteindre le pont du « bul. Tsar Boris III Obedinitel ».
La Maritsa ne manque pas de charme. Un débit soutenu mais tranquille, des îlots verdoyants, des berges arborées et couvertes d'herbe et de roseaux à certains endroits, la rivière est accessible et semble bien dialoguer avec la ville. Elle me rappelle un peu la Loire.
J'aperçois ensuite un curieux « Ponte Vecchio », constitué de préfabriqués (avec fenêtres) de couleurs rouge, grise et blanche. Il s'agit de « Ul. Brezovska », une passerelle piétonne autour de laquelle s'organisent les boutiques d'une galerie commerciale, comme je le découvrirai un peu plus tard.

Le « Ponte Vecchio » de Plovdiv (© Cécile Lesueur)

De l'autre côté du pont, quelques signes ponctuels de ce qui pourrait être un urbanisme tertiaire des années 80 : ici, un épais parallélépipède troué de fenêtres à la façade « habillée » de lignes horizontales formées d'une succession d'ovales blancs. Là, deux bâtiments dont les façades rappellent d'immenses miroirs aux teintes bleu gris. Je me rapproche d'eux : le premier est un hôtel et le second, une tour de bureaux vraisemblablement à l'abandon. Enfin, « tour » n'est pas tout à fait exact pour décrire ce dernier, car il comporte aussi une « sphère » alternant en façade des fenêtres tour à tour concaves ou convexes et une pyramide qui n'est pas sans rappeler celle du Louvre.
En face, c'est le choc des architectures : se dressent le bâtiment de l'International Plovdiv Fair et l'entrée des lieux d'exposition, dont le style architectural me rappelle celui du Palais de Tokyo à Paris.

Un drôle d’objet architectural / L’entrée de l’International Plovdiv Fair (© Cécile Lesueur)

J’emprunte le large passage souterrain aménagé pour traverser la 2x3 voies et remarque des escaliers métalliques posés perpendiculairement aux marches du passage. Curieux. En me rapprochant, je découvre le logo de la foire internationale.

Je repars dans la direction opposée pour m’aventurer dans le quartier de Karshiaka. Je passe quelques immeubles bien entretenus, avec des boutiques en rez-de-chaussée. « Plaplalplaplaplaplapla » : le quartier est plutôt calme, seuls résonnent le frottement des pneus des voitures sur les pavés et les cris des enfants qui jouent dans un square à proximité. L’espace urbain est généreux et fait la part belle à la rivière et à la végétation : les berges, une bande d’espace vert en surplomb, lieu de balade pour les promeneurs de chiens ou les sportifs de plein air, le trottoir avec ses carrés de ciment dont certains ploient avec le temps, le calepinage en éventail des pavés, puis le trottoir opposé.

Équipements sportifs d’extérieur en bordure de Maritsa (© Cécile Lesueur)

Et là, un petit quelque chose « en plus » : ce « trottoir » s’organise sur 2 niveaux, quelques marches distinguent en effet un trottoir « bas » d’un trottoir « haut », voire un trottoir « public » d’un trottoir « privé » ?

L’espace public et ses variations (© Cécile Lesueur)

Sur le « trottoir du haut », on trouve une série de bancs tournés vers le boulevard et... surtout une machine à café comme on en trouve dans les bureaux… une machine à café d’extérieur ! Chose que je n’avais jamais vue auparavant et qui semble être assez courante à Plovdiv ! En voilà qui en dit long sur la manière dont les habitants investissent l’espace public.

Le bâtiment autour duquel sont organisés ces espaces a quelque chose de particulier : si le matériau de sa façade n’est pas des plus élégants, son dessin est généreux et soigné : beaucoup de fenêtres, celles du rez-de-chaussée ont même la forme d’arcade. Certaines portes sont en bois délicatement travaillées. Et, surprise, je découvre, collées sur ces portes, une dizaine de feuilles format A4 : des photos de portraits plus ou moins belles, certaines en noir et blanc, d’autres verdâtres. Je vois des mots que je devine être des

noms et prénoms, des séries de chiffres : dates de naissance et dates de décès. Bizarre de se voir confrontée sans prévenir aux « départs » de personnes inconnues. J'ai l'impression de m'être immiscée dans l'intimité de la vie du quartier et je me sens un peu mal à l'aise.

Machine à café d'extérieur / L'intime et le public (© Cécile Lesueur)

Retour au point de départ : l'*hostel*. Je repars en compagnie de P. pour un deuxième regard sur le centre historique de Plovdiv. Nous nous dirigeons vers « Nebet Tepe », une des 7 collines qui font la réputation de la ville. Effectivement, ça grimpe, le terrain est sec, le sentier caillouteux, quelques arbres çà et là qui fournissent une fraîcheur appréciable : le tout est très minéral avec beaucoup de rochers à escalader parfois. La vue au sommet vaut le détour : on aperçoit les rondeurs surprenantes des autres collines qui affichent leur manteau vert à l'horizon.
Nous repartons. Nous passons devant le théâtre antique de Plovdiv, témoignage de l'époque romaine de la ville. Il est toujours utilisé pour des représentations théâtrales ou d'opéra. Ce que je trouve le plus surprenant c'est la vue en arrière-plan sur une des « autoroutes urbaines » de Plovdiv.

Le théâtre antique de Plovdiv (© Cécile Lesueur)

Un peu plus loin, autre contraste de genres : dans la zone piétonne commerçante, l'ancien stade romain jouxte la mosquée Djoumaya, qui elle date du XVe siècle. Si l'ancien stade me laisse indifférente – je trouve décidément difficile d'intégrer de manière vivante des vestiges de l'époque romaine dans la vie contemporaine (peut-être une histoire de matériaux et le caractère « ouvert » de ces équipements), je suis touchée par la délicatesse de l'architecture de la mosquée Djoumaya. Trace de la période ottomane de Plovdiv, les motifs simples et élégants du fin minaret, le dessin des agencements de briques et de pierres de la façade, la terrasse attenante… je tombe sous le charme.

Plovdiv, ville palimpseste / La mosquée Djoumaya (© Cécile Lesueur)

Un peu plus tard, une double-porte, dont l'un des battants est entrebâillé. L'instant est spécial, je ne saurai dire pourquoi : une « énergie » m'attire et j'entre. P. me suit.
Une cour intérieure se présente à nos yeux : quelques arbres, des fleurs et, au fond, l'entrée d'une église orthodoxe.
Une petite *Babouchka*, gardienne des lieux, nous salue silencieusement.
Et là.
J'ai le souffle coupé.
Je sens comme une grande chaleur, des picotements, quelque chose qui circule dans la région du cœur.
Une iconostase. Somptueuse.
La belle teinte sombre du bois qui rehausse les couleurs intenses des icônes, les ornementations finement ciselées, toute cette Beauté condensée en un seul lieu… c'est presque… trop, mais ça ne l'est pas. Le reste de l'église est d'une simplicité déconcertante : les murs sont blancs.
Mes yeux se lèvent vers la lumière claire qui descend des fenêtres d'une « tourette » octogonale.
…
Je respire à nouveau.
La *Babouchka* arrive. Elle tire sur de longues chaînes à larges mailles pour descendre cérémonieusement les bougies qui veillent sur les icônes. Elle utilise un long bâton pour moucher les bougies.
Le moment était exquis.

PROJETS / ETUDES

O'border

L’actualité brûlante de la migration est renforcée par une peur omniprésente de l’autre, de l’extérieur. L’Union européenne, dont la libre circulation est l’un des piliers fondateurs, est aujourd’hui encadrée et traversée par des frontières extérieures de plus en plus en plus armées et défensives. Les routes migratoires sont au cœur des politiques internationales et les résultantes sur les territoires en sont d’autant plus fortes.

Par Mégane Millet Lacombe, JANVIER 2019

L’exemple de la frontière Turco-Bulgare, passage vers l’Europe, est flagrant. Elle est devenue en quelques années un carrefour migratoire des plus important et l’une des frontières les plus surveillées de l’Union. Un mur de 160 km la longe et un nouveau corps de gardes-frontières vient d’être mis en place, surplombant l’autorité déjà très contestée de FRONTEX.
C’est ici, sur ces deux pays riverains et rivaux depuis des siècles que je me positionne.

Mur européen, Shtit, Bulgarie, février 2016. © Millet Lacombe Mégane

De la porte au mur de l’Europe

Quand la frontière fait paysage

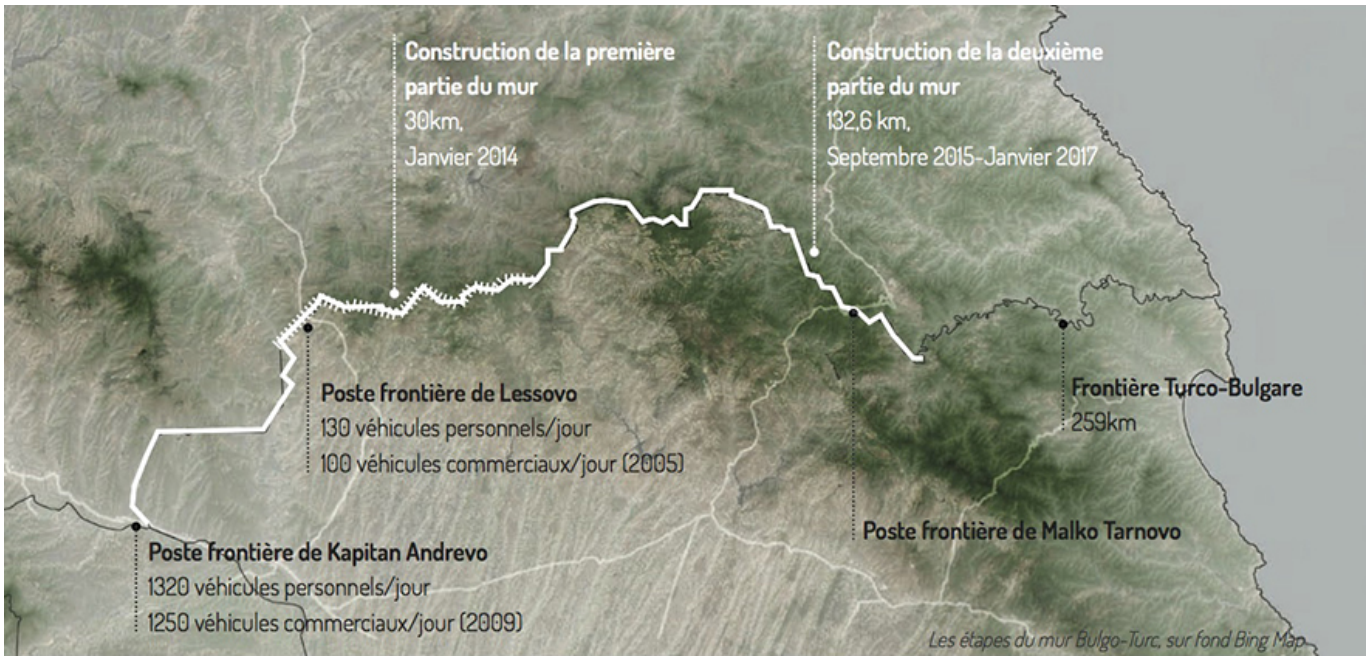
La Convention européenne du paysage indique :
« Les Parties s’engagent à encourager la coopération transfrontalière au niveau local et régional et, au besoin, à élaborer et mettre en œuvre des programmes communs de mise en valeur du paysage » (Article 9 – Paysages transfrontaliers).

Ces différentes dimensions de la frontière invitent le paysagiste à élargir la définition très géopolitique dans une définition géographique. La frontière est donc un objet géographique séparant deux systèmes territoriaux contigus[1]. Cet objet ne se résume pas seulement à une limite, car il a des incidences sur l’organisation d’un espace que j’appellerai le territoire frontalier. Il intègre trois dimensions. Une dimension politique, c’est-à-dire ce qui touche à la structuration d’une société, une dimension symbolique, car il est reconnu par un ensemble d’acteurs du territoire et sert de marqueur de l’espace et enfin une dimension matérielle qui s’inscrit dans le paysage par une succession d’infrastructures.
Dans un territoire frontalier séparé par un mur, les usages sont modifiés. Les interrelations sont supprimées, les échanges réduits à leur minimum. L’espace est contrôlé, les déplacements surveillés. Ce territoire, dont les usages façonnent l’espace, est scindé. Un espace de no man’s land plus ou moins strict s’installe. Le cycle propre du territoire est altéré.

C’est dans ce territoire frontalier que le paysage peut être vecteur de liens. Le paysage peut proposer d’accompagner puis de cicatriser ces lieux. Il peut anticiper la chute et préparer à la rencontre.

Le Mur Turco-Bulgare : Un mur à la porte de L’Union européenne

Pendant l'hiver 2013, l'Europe fait face à une crise migratoire importante. En Bulgarie, 10 000 migrants principalement venus de Syrie et d'Afghanistan traversent illégalement la frontière. Le gouvernement a placé alors un policier tous les 100 mètres, réquisitionnant ainsi 1 400 hommes, non préparés à ce travail et non armés, donnant lieu à des luttes entre migrants et policiers[2]. La décision est alors prise de construire un mur de 33 km, proche du poste-frontière de Lessovo. Ce dernier est édifié sur les traces du très récent rideau de fer, débute au début du massif du Strandja, dont la topographie boisée et montagneuse favorise la traversée des clandestins, et où 85 % des passages ont lieu[3]. L'efficacité de ce système est constatée (une chute des passages de 44 % en 2014 par rapport à 2013) les autorités bulgares décident de prolonger le mur sur 132 km kilomètres[4].

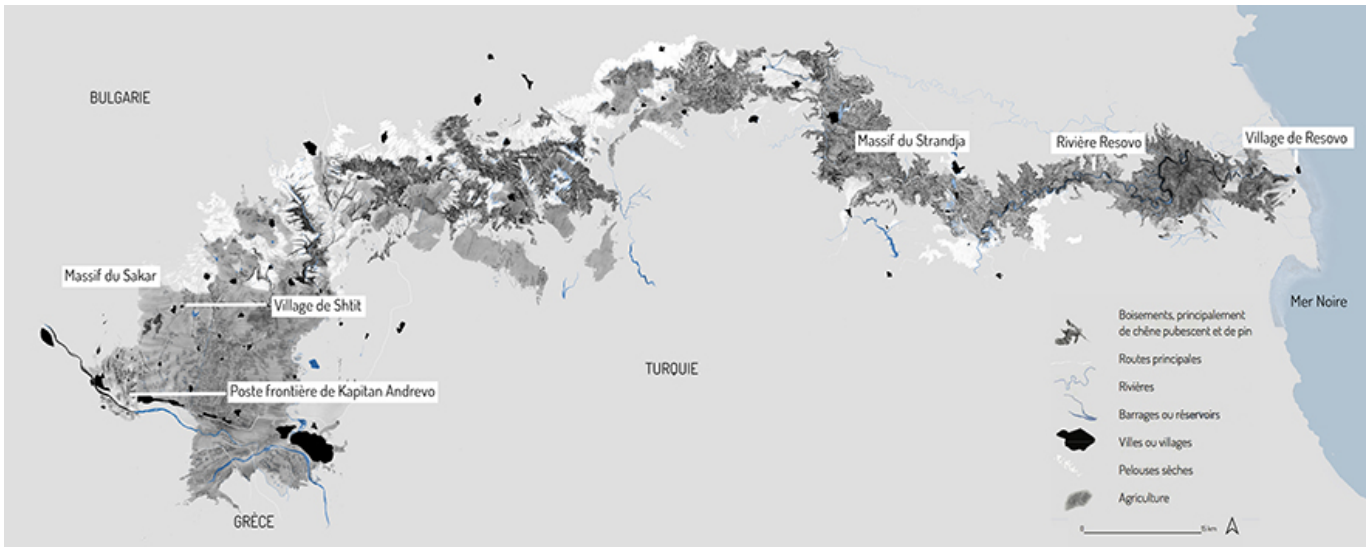


Les étapes du mur Bulgo-Turc. © Millet Lacombe Mégane

Arpentage en ligne : les paysages du territoire transfrontalier

Ce diplôme m'a amené en voyage, sur la ligne de la frontière. Pendant une semaine j'ai sillonné les différentes routes bulgares en essayant d'être toujours au plus prés de la frontière, du mur. Je me suis rapprochée des trois postes-frontière, me suis fait contrôler onze fois et ai suivi autant que possible les itinéraires frontaliers. Ce voyage en solitaire ne m'a pas permis de dépasser la ligne. Ce n'est que par les rencontres, mon regard et mon imagination que j'ai découvert l'autre côté.

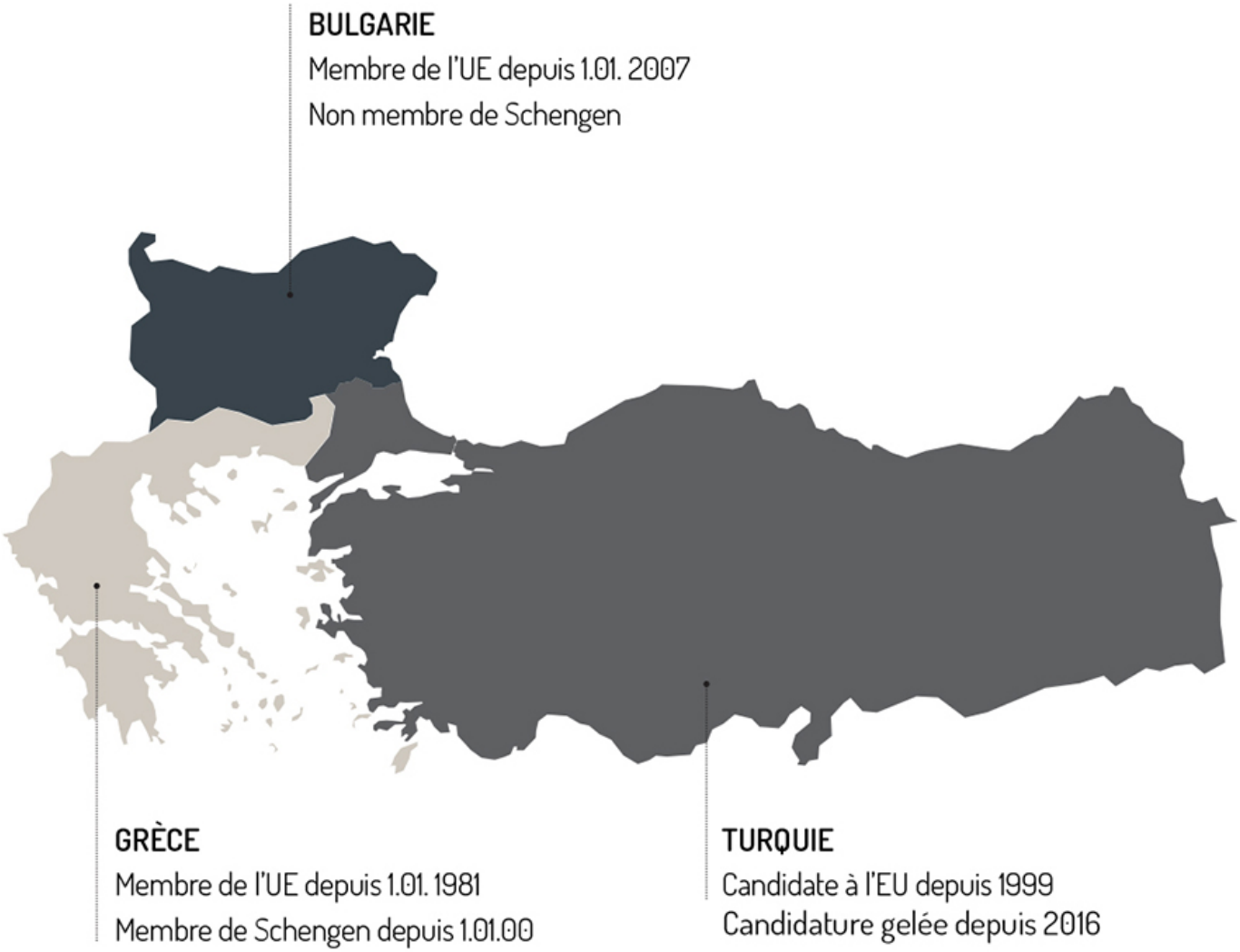
Sur ce territoire, la topographie a permis de créer un lieu commun historique, la plaine des Thraces. En effet la fin du massif des Rhodopes se meurt doucement dans la partie septentrionale de la Bulgarie, sur une plaine, jusqu'à la mer Noir et au Bosphore. Cette entité était au IIIe millénaire av. J.-C. dominée par le peuple des Thrace. Puis la région a connu plusieurs bouleversements de gouvernances. Il y eut d'abord l'Empire Romain suivi d'une invasion slave, puis la création de l'Empire bulgare en 900 apr. J.-C., conquis ensuite, en 1396, par l'Empire ottoman. Cette période est vécue comme une période sombre de la Bulgarie. Les Bulgares en parlent encore comme une période d'esclavagisme et s'en libèreront en 1878. La Turquie est créée en 1923 et l'Empire ottoman tombe un an plus tard. C'est dans ce climat de très forte hostilité que débute la Seconde Guerre mondiale dont l'issue scindera encore plus les deux pays.



Carte sensible du territoire transfrontalier. © Millet Lacombe Mégane

Aujourd'hui le territoire transfrontalier s'étend sur quelques centaines de mètres. Celui-ci se trouve élargi par la plaine agricole aux alentours du poste-frontière de Kapitain Andreevo. La présence militaire y est accrue. Le mur est souvent visible ainsi que nombreuses infrastructures militaires. Les points de vue sont multiples offrant de part et d'autre de grands panoramas sur les deux pays. Puis débute le massif du Strandja. Le territoire frontalier se resserre petit à petit jusqu'à devenir une bande de quelques centaines de mètres dans la vallée abrupte du Resovo. Les masses forestières denses laissent peu passer la vue. À cet endroit la présence militaire est moins visible.
La côte de la mer Noire très touristique laisse peu de place aux activités de la police des frontières. Le seul point de contact est le petit village de Resovo.

À la suite de ce voyage et de cet arpentage en ligne j'ai choisi de me positionner sur un site situé autour du village de Shtit. Celui-ci est au carrefour des trois pays : Bulgarie, Grèce et Turquie. Leurs positions sont très diverses face à l'Union européenne. La Grèce et la Bulgarie sont toutes membre de l'UE, alors que la Turquie est candidate (procédure aujourd'hui gelée) à une possible entrée dans l'Union depuis 1999. Cependant seule la Grèce est membre de l'Espace Schengen et donc de l'espace unique, notamment en matière de voyages internationaux et de contrôles frontaliers. Il existe ainsi une frontière dites « extérieure », entre la Bulgarie et la Grèce alors que la Turquie est considérée comme un état «tiers»



Les différentes positions face à l'UE © Millet Lacombe Mégane

Ce territoire est situé dans la plaine agricole et est encadré par deux postes-frontière importants : celui de Lessovo et celui de Kapitain Andrevoo, qui se situe sur l'une des plus importantes autoroutes européennes, l'A8 reliant Istanbul à l'Europe.

Ce territoire est bordé par les deux frontières : le mur actuel et l'ancien Rideau de Fer, dont certaines infrastructures sont encore très visibles. De plus deux initiatives européennes sont en jeux : l'itinéraire européen cyclable EuroVelo, ainsi qu'un travail sur la Green Band (programme européen de corridor écologique crée sur l'ancien no man's land du rideau de fer) dans le massif de Sakar. L'ensemble de ces problématiques se retrouvent dans un territoire frontalier resserré autour du village de Shtit

Shtit et le mur © Millet Lacombe Mégane

Entre rival et riverain

Paysages du territoire transfrontalier

Shtit est un petit village bulgare rural d'une soixantaine d'habitants situé à moins de 200 m du nouveau mur. Il est placé sur une petite colline, un cap, qui lui offre une vue surplombant la Turquie et les paysages alentour et confère à l'activité militaire une place stratégique. Dans ce village se trouve la caserne régionale d'où transitent des policiers venus de toute l'Europe.
Ainsi le projet s'est dessiné sur ce territoire transfrontalier.
Image 3] Shtit, village bulgare perché sur son cap, domine le mur et offre une vue sur sa voisine si proche, la Turquie. © Millet Lacombe Mégane

Végétation locale : un outil de projet

La topographie du site et la ressource en eau induisent ainsi les différents types de végétation. De plus les pays et les différentes pratiques proposent également des différences de gestion de végétation. En effet l'agriculture turque, bien plus mécanisée, laisse peu de place aux ripisylves et aux espaces de pâtures communes. En Bulgarie, autour du village la culture se fait sur de petites parcelles, le reste du territoire étant utilisé en pâture ou sylviculture. La ripisylve semble être le seul espace non cultivé ou productif. Ces espaces font partie d'un système paysan. Les forêts sont pâturées et les arbres recépés ou laissés en petits bosquets. Au début du printemps, chaque pied est taillé pour remonter le houppier et dégager la base.

L’eau vecteur de projet

La topographie vallonnée du territoire est issue des multiples cours d’eau et rivières sèches qui parsèment le site. Le massif du Mont Sakar se meurt ici avant de devenir une plaine dans la Thrace orientale. L’ensemble des eaux de ce territoire fait partie du bassin versant de la Maritza
Les vallées sont ponctuées de réservoirs collinaires. Ces petits barrages sont des aménagements de moyennes et petites structures hydrauliques sur les cours d’eau secondaires dans les parties amont de grands bassins versants. Il s’agit de digues en terre ou roche compactée avec un déversoir latéral donnant lieu à des retenues d’eau de tailles variables, allant de quelques dizaines de mètres cubes à quelques milliers de mètres cubes et inondant des surfaces de tailles modérées (quelques hectares à quelques dizaines d’hectares). Leurs constructions visent des objectifs à la fois de conservation des eaux et des sols, de protection d’aménagements plus importants à l’aval et de développement local. [5] Dans le territoire d’étude, ces retenues semblent être des réservoirs d’eau pour les agriculteurs qui viennent périodiquement pomper de l’eau, mais également de zones de baignade pour la population locale.

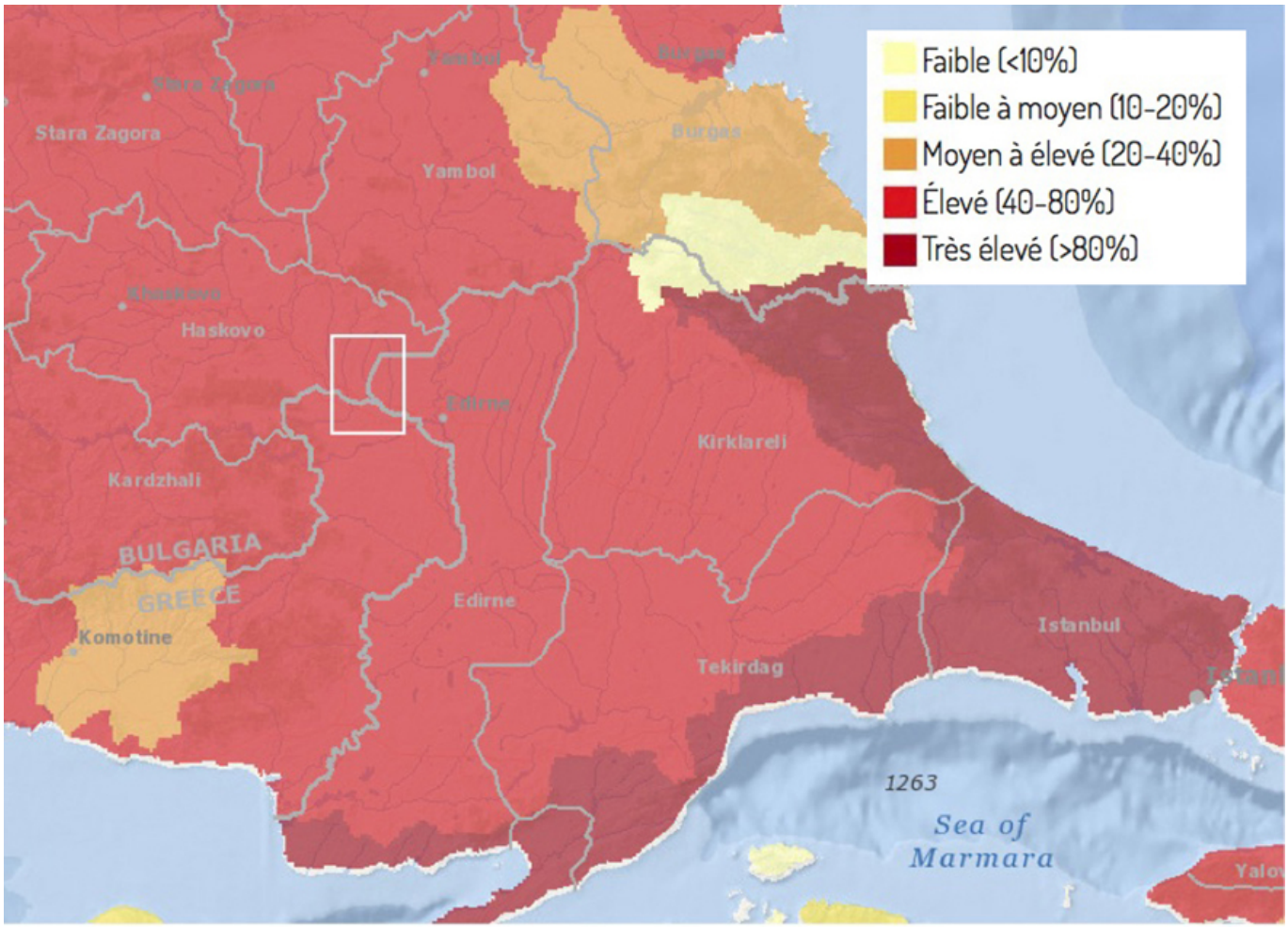
Un habitant prenant de l’eau sur une retenue d’eau @ Millet Lacombe Mégane

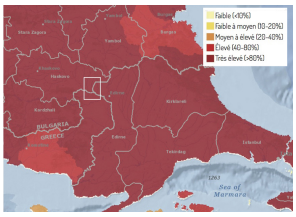
Deux bassins versants sont transfrontaliers sur ce territoire : le bassin de la Calamitsa et celui de la Bagdere.
Aujourd’hui le territoire connait un stress lié à l’approvisionnement en eau. Et ce phénomène tendra à s’accroître dans les vingt prochaines années.
Les ressources en eau seront certainement dans les cent prochaines années source de conflits, comme c’est déjà le cas dans d’autres parties du monde. Ce territoire déjà soumis à des tensions, symbolisé a travers la frontière-mur, nécessite une attention particulière. Il est donc important d’anticiper le futur partage de la ressource.

Riverain : Dérivé du latin rivus, cours d’eau
Qui se tient sur les rives.
Autorisé à faire usage d’un cours d’eau

Rival : Qui prend son eau dans le ruisseau d’un autre

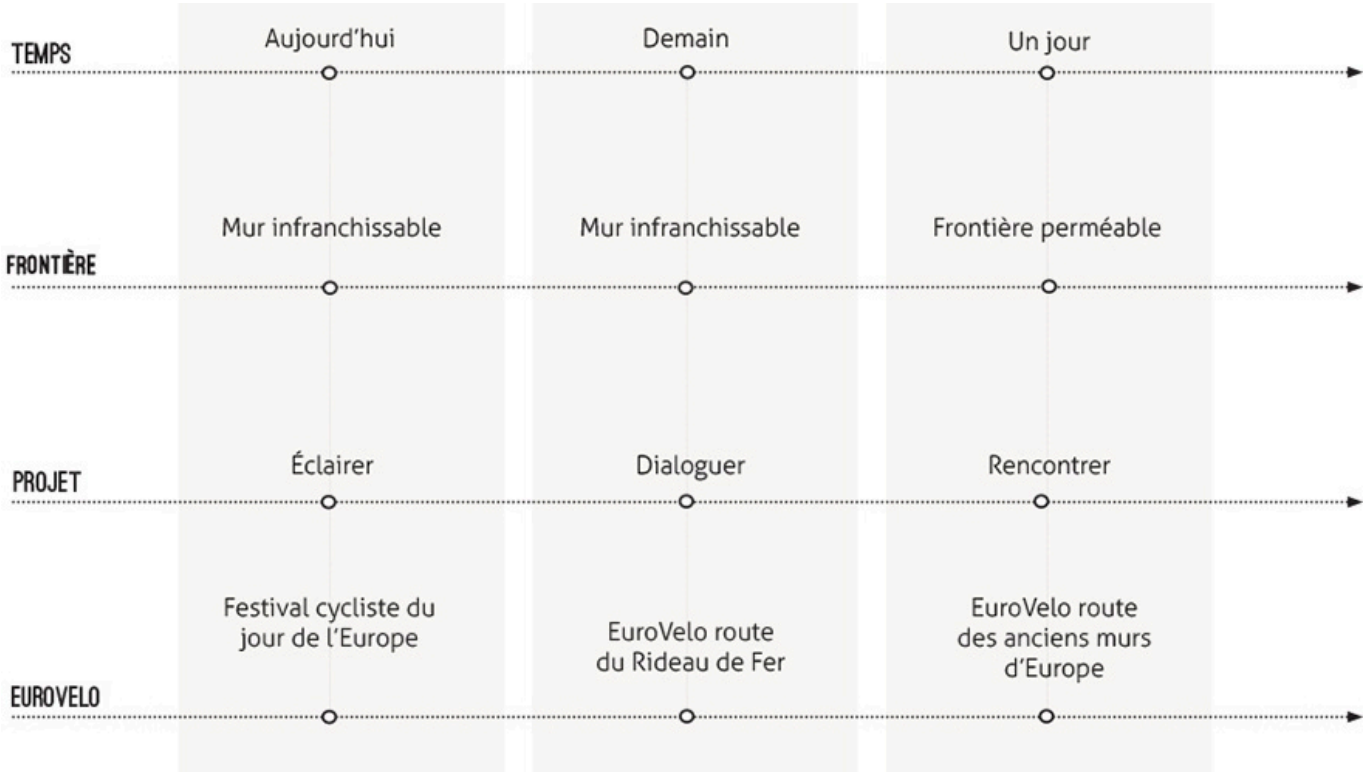
Une retenue collinaire et l’agriculture alentour @ Millet Lacombe Mégane


Faible (<10%)
Faible à moyen (10-20%)
Moyen à élevé (20-40%)
Élevé (40-80%)
Très élevé (>80%)
Stara Zagora
Yambol
Burgas
Haskovo
Edirne
Kirklareli
Kardzhali
BULGARIA
GREECE
Komotine
Tekirdag
Istanbul
1263
Sea of
Marmara

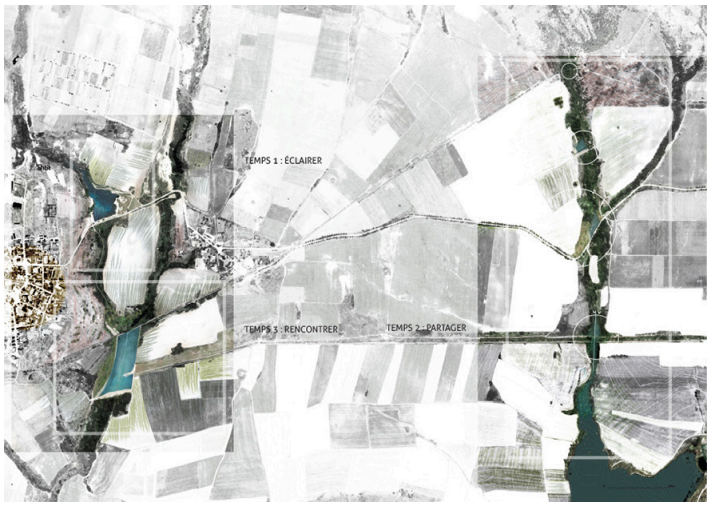


Stress hydrique en 2040 © Aqueduct Water Risk Atlas. < http://www.wri.org>

Trois temps pour unir



Stress hydrique aujourd'hui © Aqueduct Water Risk Atlas. < http://www.wri.org>



Plan des projets transfrontaliers, au pied du village de Shtit © Millet Lacombe Mégane

L'anticipation d'un mur qui tombe, d'une rencontre prochaine autour de l'eau. Le projet consiste en une cicatrisation à travers le temps avec la création de trois projets successifs qui proposent à la fois des lieux du quotidien, mais également des lieux symboliques afin de proposer une coopération transfrontalière pouvant mener à un dialogue des deux parties.
Cette analyse amène à travailler sur trois temps successifs : aujourd'hui, demain, un jour. Le dernier étant incertain. Il correspond à la chute du mur et au rétablissement d'une frontière permettant l'échange et l'interaction. Les deux temps précédents permettent d'anticiper cet événement.

Deux supports permettent le projet : l'eau ressource vitale et respectée de ces territoires, et la pierre, socle commun aux deux cultures.

L'EuroVelo route est utilisée comme un levier pour permettre le projet. Ce réseau d'itinéraires cyclables européens, qui compte 15 routes longue distance qui traversent le continent entier. Les routes EuroVelo peuvent aussi bien être utilisées par des touristes pour des voyages longue distance que par des habitants locaux pour leurs déplacements quotidiens.

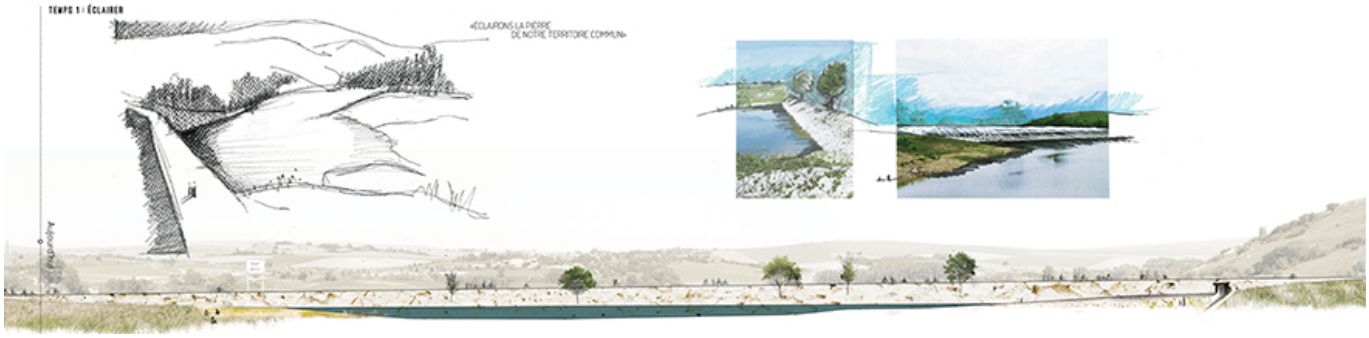
La route 13 appelée Iron Curtain Trail passe par 20 pays différents. Le parcours relie également de nombreux bâtiments, monuments, musées et attractions qui s'appuient sur l'histoire de la division de l'Europe avec le Rideau de Fer. La route proposée est actuellement en développement. Les cyclistes entre en Bulgarie par le poste-frontière Gréco-Bulgare, puis atteignent la ville de Svilengrad, remonte en direction du village de Shtit, dans la campagne bulgare, puis rejoignent Elkhovo avant de passer en Turquie par Lessovo.

Trois temps pour unir © Millet Lacombe Mégane

Elle permet le passage, mais aussi de poser un regard européen sur le site.

À partir de cette stratégie, trois lieux de projets se sont imposés, reliés à la fois à l'eau et aux deux frontières du site que sont le mur et l'ancien Rideau de Fer. Ils sont situés à proximité de Shtit.

Temps 1 : éclairer
Éclairons la pierre de notre territoire commun

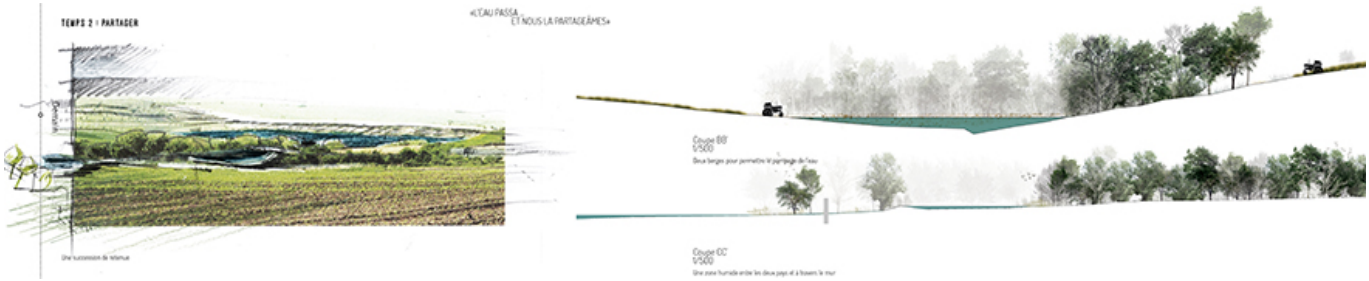


Détails du Temps 1 : Éclairer © Millet Lacombe Mégane

Le premier temps est celui de la mise en valeur de l'eau. C'est un travail immédiat qui amorce les suivants.
C'est un simple travail d'éclaircissement de la végétation où chaque pied est taillé afin de remonter le houppier et dégager la base.
Ainsi les savoir-faire locaux sont utilisés pour éclaircir une digue d'un réservoir colinéaire existant. Les houppiers sont remontés pour laisser la pierre calcaire blanche visible. La digue devient un point important de la route EuroVelo.

Depuis 8 ans un festival international de cyclisme part le jour de la fête de l'Europe, de Svilengrad et guide plusieurs centaines de cyclistes pour une balade de 120 kilomètres entre les trois pays frontaliers. Ce tour suit le tracé de l'Iron Curtain Trail de Svilengrad à Elkhovo puis rejoint Edirme.
Ce jour de festival européen cycliste permet de promouvoir ce premier travail. La digue devient un passage important et mis en valeur. Des plages sont mises en place pour la population locale.
Un chemin est dessiné dans l'ancien exutoire, se perdant ensuite dans la ripisylve. Il commence un parcours qui se terminera quand le mur tombera. C'est une invitation à s'approcher de la frontière.
Le lieu devient un point de vue sur le réservoir. La ligne de la digue est marquée tous les ans par le passage des cyclistes du festival de vélo transfrontalier.
Pour marquer l'évènement, ce travail pourrait être réalisé comme workshop commun le jour de l'Europe.

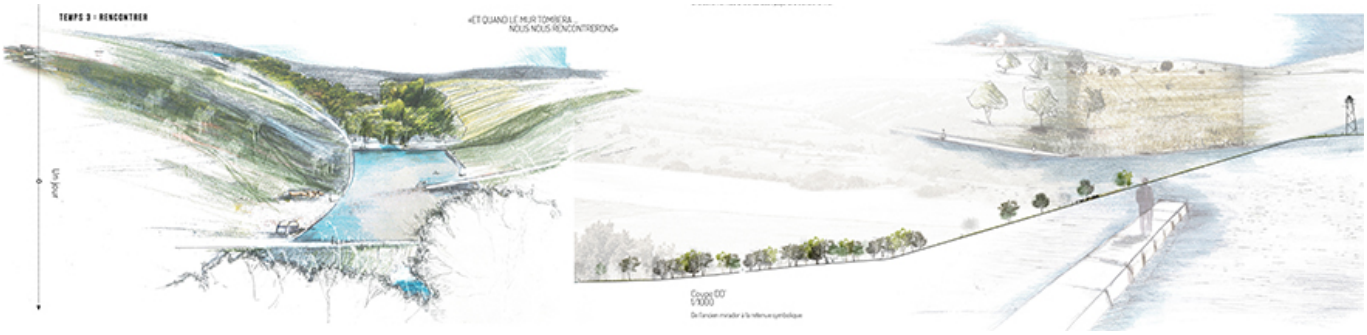
Temps 2 : partager
L'eau passa... et nous la partageâmes



Détails du Temps 2 : Partager © Millet Lacombe Mégane

Le deuxième site est situé autour du village de Shtit, à deux kilomètres de la place centrale. Il se trouve au creux de la vallée de la Bagdere.
Il existe aujourd'hui un barrage tout proche de la frontière du côté turc. Le projet a pour but d'entamer une coopération transfrontalière sur l'eau, un partage de la ressource.
Le deuxième temps est un partage de l'eau à cheval sur le mur qui permettra une coopération transfrontalière grâce à l'eau. L'EuroVelo est terminé et chaque année, de nombreux cyclistes y circulent. Une série de quatre réservoirs sont créés. Le premier, le plus en amont est un réservoir pour les cheptels. Il est situé dans un espace de pelouses calcaires, sur des chemins de transhumances. Le deuxième est un réservoir pour l'agriculture environnante. Le troisième met en valeur la route fruitière et devient une nouvelle étape de l'EuroVelo. Le quatrième est lié au barrage turc. Très proches les uns des autres, mais séparés par la frontière, ils seront, dans le cadre du projet, amenés peu à peu à fusionner. Cette succession serait la première forme de partage de l'eau entre ces deux pays.

Temps 3 : rencontrer
Et quand le mur tombera... nous nous rencontrerons



Détails du Temps 3 : Rencontrer © Millet Lacombe Mégane

Enfin le troisième temps, plus utopique arrive. Le mur est tombé et le territoire transfrontalier reprend ses échanges. Ce temps est un temps de rencontre.
Situé à l'aval du premier projet, face au Cap du village de Shtit, ce projet cicatrise les deux frontières. C'est un lieu de passage et de rencontre autour de l'eau pour les pays. À la fois réservoir et lieu de visite, peut-être que de ce lieu partira une nouvelle EuroVelo, celle de l'ancien mur d'Europe qui serait ainsi tombé. C'est également un haut lieu symbolique, un lieu de mémoire et porteur d'actions futures.
Le bassin reprend la forme de la topographie embrassant la colline surplombée du village. Des alignements d'arbres fruitiers mettent en valeur la pente. De part et d'autre, des espaces de pompage de l'eau sont mis à disposition des agriculteurs. Les berges sont travaillées pour donner un tracé géométrique au bassin, s'appuyant sur les lignes des anciennes frontières. L'eau est à la fois Turque et Bulgare et des lieux de baignade communs sont dessinés autour de la retenue.
Ce lieu est un lieu de mémoire et de cicatrisation pour les deux peuples.

J'espère ici proposer un projet ambitieux, mais aussi rempli d'humilité. Ces trois esquisses nourries de l'analyse et des connaissances acquises permettent une ébauche de projet. Le temps est ici un vecteur essentiel de cicatrisation et de coopération. Il permet d'établir une stratégie à long terme et d'anticiper une future chute du mur. Avec le travail sur l'eau le mur devient perméable. Les trois temps du projet façonnent un réseau hydraulique qui permet l'échange et l'union. Le cycle du territoire transfrontalier est repensé, non pas par la frontière, mais par le partage d'une culture commune de l'eau. La route cyclable

permet de mettre en lumière le site et de proposer une nouvelle dynamique d’arpentage et de découverte. Ainsi la Turquie et la Bulgarie pourraient penser à une coopération transfrontalière.

RéCITS / HISTOIRES

Kabylie

Il fallait voir les mains d'Aziz. Et les décrire comme Zweig décrit les mains du joueur au casino de Monte-Carlo. Sauf qu'Aziz ne jouait pas aux cartes. Peut-être avait-il lu Zweig. En tout cas ses doigts avaient tourné les pages des livres de Freud ; il citait Marx et parlait des travaux de Bourdieu.

Par Baptiste Cogitore, JANVIER 2019

Aziz avait étudié chez les Pères Blancs, qui étaient restés en Algérie après l'indépendance — j'imagine toutefois que ce n'est pas là qu'on lui fit découvrir la naissance de la psychanalyse, la lutte des classes, ou la sociologie.
Les mains d'Aziz étaient calleuses, abîmées par les travaux des champs et le travail du métal. Salies par la terre et le fumier de ses chèvres, par les picots de ses figues. Dans sa maison, au sommet d'un piton de Kabylie, l'eau coulait un jour sur deux. Alors oui, Aziz portait sur lui l'odeur tenace de l'effort. Et ses

mains étaient plutôt sales. Mais pour connaître Aziz, il fallait lui serrer sa pogne rugueuse d'ancien métallo et plonger ses yeux dans les siens.
Notre rapport à la liberté est intimement lié aux paysages qui se révèlent à nos yeux. À la conscience que nous avons en nous-mêmes, collectivement et individuellement, d'en participer. Et une identité collective ne peut se construire ni se redéfinir sans contours ni espace. Cette identité-là, en s'élaborant, établit en même temps un paysage mental, donne un sens et un mouvement à une géographie intérieure, définissant un nouvel espace de relations possibles. C'est en arrivant en Kabylie que j'ai vraiment compris le sens des mots du géographe anarchiste Élisée Reclus : « Là où le sol s'est enlaidi, là où toute poésie a disparu du paysage, les imaginations s'éteignent, les esprits s'appauvrissent, la routine et la servitude s'emparent des âmes et les disposent à la torpeur et à la mort. » S'il y avait bien un paysage où survivait la poésie, en Algérie, c'était en Kabylie où infusait une résistance à la servitude, la rébellion à la torpeur. Et l'espoir devant la mort. Cette partie de la région semblait être le lieu d'une *parole* encore possible sous un régime momifié et muet. Le chemin propice à une « émancipation spatiale », malgré — ou peut-être justement grâce à — des vallées escarpées et des crêtes difficilement accessibles. Immédiatement, c'était l'impression qui s'imposait à nous à mesure que nous avancions le long des routes étroites : nous prenions le maquis.
Le village d'Aziz se trouvait en haut d'un ravin, surplombant d'un côté l'un des nombreux virages de la route qui conduit à Ain el-Hammam, un bourg que l'on continue d'appeler Michelet, « comme du temps des Français ». De l'autre côté, le village offrait une vue impressionnante sur une vallée étroite, et les contreforts du Djurdjura.

@ Baptiste Cogitore

Le soleil tapait sur le massif de la « Main du Juif », une crête qui dessinait vaguement les contours de doigts crochus, et dont le nom en disait long sur l'imaginaire antisémite qui imprégnait désormais tout le pays, jusqu'aux montagnes kabyles. Tout en pentes et en ruelles étroites, le village comptait trois cents habitants, cousins, voisins, alliés ou rivaux tout à la fois. Un petit cimetière coiffait un autre piton, juste à côté de la salle culturelle pour la jeunesse, construite par Aziz et ses amis. Quelques arbres et des prairies en pente constituaient l'essentiel de la production agricole : on y récoltait surtout des cerises et des figues. Quelques troupeaux de brebis paissaient la tête dans l'axe de la pente, à l'ombre des platanes plantés autrefois par « les Français » le long de la route qui desservait les villages jusqu'à Michelet, et qui montait jusqu'au col où se planquaient, pendant la « Décennie noire », les maquis islamistes du FIS.
Dans les années quatre-vingt-dix, Aziz s'était retrouvé au col, avec l'argent du village sur lui, accompagné par un jeune militaire. Il avait cru voir une pierre bouger, mais c'était un « Barbu » armé d'une Kalachnikov, bientôt suivi d'une vingtaine de gaillards menaçants. Le militaire n'avait pas bougé. Aziz lui avait conseillé de rester en retrait, et personne ne mourut ce jour-là. Les maquisards ne fouillèrent pas Aziz et l'argent du village arriva à bon port.
Depuis, les Kabyles de Michelet avaient repris la montagne et célébraient cette reconquête. Ils y montaient en famille pour pique-niquer et jouer du oud au bord de la route, attendant que le soleil disparaisse derrière la « Main du Juif ». Mais les soldats n'étaient jamais loin, contrôlant les carrefours dans leurs petites guérites en béton. Les bras croisés sur le rebord de la meurtrière, avec l'air de s'en foutre, comme beaucoup de gens dans ce pays, ils regardaient passer les voitures.
Quelques années plus tôt, le Français Hervé Gourdel, un randonneur venu arpenter le Djurdjura, avait été enlevé et assassiné pas très loin de Michelet. Au volant de son fourgon, Mohammed nous avait désigné l'endroit, sur l'autre versant de la montagne. La reconquête n'était pas encore achevée, même si la Décennie noire avait pris fin. Daech et Aqmi avaient pris le relai. Et tous les maquisards ne s'étaient pas rendus.
Sur la route montant vers le col, les hommes pissaient dans le vide du haut des rochers. Les enfants faisaient claquer des pétards dans les tunnels où les voitures klaxonnaient volontiers pour faire fuir les mauvais esprits. Aziz s'emportait : ici commençait le parc naturel du Djurdjura et tout ce vacarme devait gêner les animaux.
Aziz était un vrai écolo.
Les carrières de grès qui abîmaient le paysage le faisaient pester contre le gouvernement. Lors de la fête de l'Aïd-el-Kebir, il était incapable d'assister à la mise à mort traditionnelle de l'agneau. « Si je reste, je me mets à pleurer », disait-il. Ses enfants n'avaient vu pleurer leur père qu'une seule fois : à la mort de sa tante, qui l'avait élevé comme un fils. Depuis, Aziz semblait tari. Mais quand il parlait des animaux ou de la nature, il s'emportait rapidement. Comme quand il parlait de la « Momie », le président Abdelaziz Bouteflika, que personne n'avait vu à la télévision depuis des mois, et au sujet duquel circulaient des rumeurs à la fois drôles et tragiques. Qu'une momie brigue un cinquième mandat ne surprenait plus personne. Et plus personne n'était dupe du « jeu démocratique » à l'algérienne. Voteraient-ils ? Sans doute pas. « Ici, on n'attend plus rien du pouvoir », disait Aziz. Lors des élections législatives de mai 2002, les députés représentant la Kabylie au parlement furent élus avec 2 % du corps électoral...
À l'extrémité d'un autre pic, encore, on distinguait une tache blanche : c'était un sanctuaire dont la légende racontait qu'un pèlerin avait dévalé l'à-pic avec une marmite de semoule, et miraculeusement survécu à la chute, sans perdre un seul grain. Du côté de la « Main du Juif », il y avait aussi la grotte du Macchabée. Rien à voir cette fois avec les tribus d'Israël ni avec le président : on avait un jour, parait-il, retrouvé dans cette cavité les restes d'un corps presque momifié. Certains prétendaient qu'il en restait quelques morceaux. Comme une cartographie personnelle, imaginaire.

Au village, il y avait encore Omar, l'éleveur de vaches révolté, un nerveux qui hurlait sa colère jamais éteinte, comme la clope qu'il tenait toujours allumée entre ses doigts. Mohammed, le chauffeur de taxi collectif au sourire généreux, toujours prêt à rendre service et à sillonner la vallée jusqu'à Tizi-Ouzou. Les fils d'Aziz restés au pays : Azrur, un jeune séparatiste militant pour l'indépendance de la Kabylie, qui cherchait à gagner la France coûte que coûte et passait deux heures par jour à soulever de la fonte. Son but : écumer les sites de rencontre et trouver l'âme sœur, si possible française. Converti au christianisme, pour un peu il aurait fait passer Jésus pour un Kabyle qui s'ignore. Son frère Saïd, qui avait été recalé à un télé-crochet malgré sa belle voix. Abdel, leur oncle, un marathonien acharné qui courait toutes les courses qui se présentaient à lui dans un rayon de cent kilomètres — peut-être était-ce sa manière à lui de tenir. Et les femmes : Amina, l'épouse épileptique d'Aziz — la gueule fracassée par les chutes à répétitions. Aziz disait : « les médicaments ne lui font rien. C'est juste des placébos ! » Fatiha, la femme d'Abdel, qui tentait tant bien que mal de tenir en respect sa belle-mère, que tout le monde appelait « la Vieille », et qui faisait l'air de rien la pluie et le beau temps dans la famille. Et puis, il y avait le village « éloigné », hors les murs. Ceux qui avaient gagné le gros lot et l'Europe, en obtenant leur visa ou mieux, la nationalité française. Ceux qui avaient, comme Mehdi, le fils ainé d'Aziz, rencontré une Française du Bassin minier sur Meetic et s'étaient mariés au bled, avant de traverser la Méditerranée non pas sur un zodiac pourri depuis la Libye en se faisant passer pour un réfugié de Tripoli, mais en avion et sans escale : Alger-Marseille direct en un peu plus d'une heure. Ou sur le pont d'un ferry, où les qamis et voiles intégraux se changent en shorts et en tongs, en discrets hijabs à mesure que le bateau s'approche des côtes phocéennes.

Femme du village @ Baptiste Cogitore

Ils rêvaient d'Europe, oui. Ils ne voyaient pas d'avenir à l'Algérie, et se méfiaient des élections-pièges à

con qui, au mieux prolongeraient pour cinq ans le règne de la momie-pharaon, et au pire, plongeraient à nouveau le pays dans une guerre civile. L'Europe leur offrait un espoir qui venait pulvériser régulièrement leur lassitude. Elle évoquait aussi l'injustice de l'Histoire que seul l'avenir pourrait un jour réparer.
Le père et l'oncle d'Aziz avaient fait « la guerre contre les Allemands ». Ils avaient libéré Strasbourg en décembre 1944, et l'oncle s'était fait tuer. Puis le père avait dû survivre à la guerre contre les Français. En 1962, à l'indépendance, la famille aurait pu demander la double citoyenneté, dans la mesure où l'oncle avait été tué au combat. « Mais personne ne nous l'avait expliqué, donc on n'a rien eu », dit Aziz. Ils avaient manqué le train de l'Histoire, vissés à jamais aux montagnes kabyles, tout à la fois forteresse, refuge, foyer et prison. Pourtant, Jugurtha y croyait. Saïd y croyait. Leur frère Mehdi y avait cru et avait gagné. Omar avait choisi la colère. Aziz, la résignation.
En attendant l'Europe ou l'autonomie rêvée par le MAK (Mouvement pour l'Autodétermination de la Kabylie), on s'organisait dans les villages. La tradition ancestrale remettait à des comités de villageois l'autogestion sous forme de démocratie directe municipale. En 1873, un officier botaniste et un ethnologue français de retour de mission faisaient dire à Ernest Renan que « l'organisation politique kabyle représente l'idéal de la démocratie, telle que l'ont rêvé nos utopistes ».

Graffiti pour le « mak », le mouvement pour l'autodétermination de la kabylie.@ Baptiste Cogitore

À l'origine, la *Tajmat* regroupait une assemblée d'hommes et de femmes qui débattaient des questions relatives à la vie du village, prenait des décisions et éventuellement châtier les contrevenants aux règles propres à chaque *douar*. À partir du XVIIIe siècle, les femmes ne furent plus admises dans la *Tajmat,* qui devint exclusivement masculine. Ces réunions pouvaient concerner plusieurs villages qui s'unissaient

alors en confédérations (*Qabila*). Les assemblées de village résistèrent un temps à la colonisation turque puis française, mais perdirent de leur influence après la centralisation de l'État colonial, puis indépendant. Depuis 1980, les Kabyles renouent avec cette forme de démocratie directe, surtout en raison de la méfiance de l'État centralisé, arabe et musulman. Administrativement, Alger a défini la *Tajmat* comme un ensemble de « comités de village », qu'il soupçonne d'être le lieu d'un contre-pouvoir et des foyers d'insurrection depuis trente ans. En attendant, la *Tajmat* est surtout un moyen pour les Kabyles de s'organiser devant l'incurie et l'inertie du pouvoir central. Régulièrement, lors d'hiver particulièrement rigoureux, les vallées qui mènent à Ain el-Hammam se retrouvent ensevelies sous des mètres de neige, et ainsi coupées des axes de communication pendant plusieurs jours avant que l'État ne rouvre les routes avec l'armée. Une raison de plus pour les villages kabyles de se sentir éloignés du pouvoir et des infrastructures nationales.

Entre rêve d'Europe et émancipation régionale, Aziz et les siens se retrouvent prisonniers d'un paysage aux lignes presque immuables. La jeunesse semble s'être fait une raison et beaucoup veulent désormais tenter leur chance ailleurs. Les « vieux », comme Aziz et Omar, ne se sont pas vraiment résignés, mais leur colère a pris une autre couleur, plus patinée, moins éruptive et moins visible. Une colère qui ressemble de plus en plus à du mépris pour l'État algérien.

Après nous avoir conduits au commissariat d'Ain el-Hammam pour nous présenter à la police et se porter garant de notre sécurité, Aziz eut ce qu'on appelle un « geste éloquent » : on lui prit l'empreinte de son index qu'on apposa au bas du formulaire. Une fois sorti, il cracha dessus pour l'essuyer sur son bleu de Chine, tant par dégoût que par mépris. C'est cette image que je retiens de ce premier voyage en Kabylie : un homme crachant sur son doigt pour effacer la trace infamante d'un régime policier à bout de souffle.

Strasbourg, novembre 2018

Ce texte est le fruit d'un premier voyage en Algérie (Kabylie) du 13 au 28 juin 2018. Les prénoms des personnes ont été modifiés, à la notable exception du président Abdelaziz Bouteflika. Il est aussi le fruit de récentes lectures sur l'histoire du mouvement libertaire, auxquelles renvoient les notes de bas de page.

PROJETS / ETUDES

Les grandes villes d’eaux d’Europe

À l’heure où la cohésion et le sens de l’Europe sur le plan politique sont mis à rude épreuve, il apparaît plus qu’opportun de rappeler que sur le plan culturel les échanges entre les pays et les villes du continent européen ont donné naissance à des réalisations humaines et des traditions remarquables. Pour illustrer ce propos, nous avons choisi l’exemple des grandes villes d’eaux d’Europe qui se sont réunies pour déposer une candidature commune transnationale pour une inscription sur la Liste du patrimoine mondial de l’UNESCO.

Par Anke Matthys, JANVIER 2019

Réunies sous le nom des « Great Spas of Europe », cette candidature regroupe les onze villes d'eaux les plus représentatives du thermalisme européen, situées dans sept pays européens, et dont l'apogée se situe entre le 18e et le début du 20e siècle : Baden bei Wien (Autriche) ; Spa (Belgique) ; le triangle de bohème composé de Karlovy Vary, Františkovy Lázn? et Mariánské Lázn? (République tchèque) ; Vichy (France) ; Bad Ems, Baden Baden et Bad Kissingen (Allemagne) ; Montecatini Terme (Italie) ; et la ville de Bath (Royaume-Uni).

Il suffit de parcourir la Lichtentaler Allee à Baden-Baden, remonter la rivière Teplá dans Karlovy Vary ou déambuler dans les parcs historiques de Vichy pour comprendre que ces grandes villes d'eaux se sont développées selon une composition urbaine et paysagère singulière. Fondés autour de sources d'eaux minérales naturelles, ces lieux ont été aménagés pour se soigner, « prendre les eaux », et se divertir en même temps, et ont donc naturellement cherché à allier bienfaits de la nature et commodités urbaines. En cela ils sont l'unique illustration d'une urbanisation fondée autour d'une pratique médicale. Il existe bien aux quatre coins du monde des sources d'eaux minérales qui jaillissent du sol, mais il n'y a qu'en Europe qu'on développa au 19e siècle de véritables infrastructures spécialisées et des quartiers entiers autour de cette ressource naturelle. Cet âge d'or des villes d'eaux est intimement lié à deux phénomènes que sont l'affirmation de la médecine thermale et l'engouement pour la villégiature et la mondanité. Sans ces deux phénomènes, avant tout européens, ces villes ne revêtiraient pas ce visage que nous allons maintenant décrire. À quoi ressemble alors une grande ville d'eaux d'Europe et qu'est-ce qui la

différencie des autres stations thermales?

Les « Great Spas of Europe » sont les exemples les plus remarquables car ils offrent les équipements les plus luxueux et la composition la plus typique de la ville d'eaux. On y trouve des sources d'eaux minérales, buvettes et halls des sources, établissements de bains et de soins, colonnades et galeries couvertes, hôpitaux et sanatoriums, salons, casinos, théâtres et salles de concerts, grands hôtels, quartiers de villas, églises de diverses confessions, le tout intégré au sein d'un environnement verdoyant de parcs et jardins, promenades, espaces de sport et de loisirs, randonnées équestres et balades en forêt.

Que l'on soit en République tchèque, en Angleterre ou en Italie, tous ces équipements ont été organisés selon la même approche c'est-à-dire à une échelle humaine où tout devait être accessible à pied, de manière à encourager les curistes et les visiteurs à marcher et à être actifs durant leur séjour. Au-delà des soins proprement thermaux - boire certaines eaux thermales et/ou se baigner dedans - les patients étaient invités par les médecins à pratiquer une activité physique et à se relaxer. Cette approche globale des soins et préventive (en avance sur son temps !) a conduit les villes d'eaux à aménager leur environnement en véritable « paysage thérapeutique » pour les corps et les esprits. Ce qui distingue l'urbanisation et le paysage de la grande ville d'eaux européenne c'est bien cette structuration selon trois formes de besoins ou fonctions : la réception du curiste, la mobilisation de son corps, et sa relaxation mentale. Mais cette urbanisation intègre aussi la production de modèles architecturaux spécifiques - l'architecturale thermale - qui se sont popularisés à travers l'Europe et que l'on retrouve par exemple dans ces onze villes d'eaux, symbolisant l'échange d'influences entre elles.

Pour ne donner quelques exemples, citons les pavillons qui sont construits sur ou à proximité des sources comme l'on peut en voir à Františkovy Lázn?, à Spa ou à Vichy. Il en est de même des halls des sources et des buvettes comme les « Trinkhalle » allemands (grands halls où sont regroupées les sources), notamment celui de Baden-Baden qui a été copié par Vichy en1898 après une visite d'étude des principales villes d'eaux d'Europe. On peut aussi parler des colonnades et des galeries couvertes avec l'exemple de Karlovy Vary dont le modèle avait été conçu pour permettre aux curistes de marcher avec leur verre à la main le temps que l'eau se refroidisse, et qui a servi de référence à Vichy pour ses galeries couvertes dont la fonction principale, par contre, était de protéger les curistes du mauvais temps ou de la chaleur.

Au-delà de la création de ces modèles architecturaux propres aux villes d'eaux, ces villes rivalisaient sur le plan architectural avec des établissements thermaux à l'architecture et aux décorations somptueuses à travers lesquels chaque ville cherchait la perfection pour ses patients ; et ce fut de même avec les grands hôtels puis les palaces, les villas, les lieux de jeux et de divertissement (casino, salle de jeux, opéra, kiosque à musique, salons…), et d'une manière générale dans l'embellissement de la ville (qualité architecturale des bâtiments publics, belles boutiques, places, berges, rues piétonnes, espaces propres et décorés…). Ce mouvement a stimulé une réelle diversité architecturale qui contribue à donner aujourd'hui aux villes d'eaux une élégance et une atemporalité qui leur est propre

Comme nous le disions, les « Great Spas of Europe » se distinguent des autres villes thermales en ce qu'ils offrent tout l'éventail des équipements cités jusqu'ici, mais surtout les plus luxueux. Ce caractère luxueux s'explique par le fait que ces villes deviennent au 19e siècle des destinations privilégiées de l'« élite » et des populations les plus aisées (nobles, rentiers, riches citadins…), ainsi que des artistes, qui y viennent durant l'été autant pour changer d'air et « prendre les eaux » que pour se donner en

représentation. Dans ce sens, et pour donner un exemple, la promenade n'est plus qu'une affaire de santé, mais aussi de mondanité (pour voir et être vus), et ces usages vont imprimer leurs marques sur l'espace urbain. La composition urbaine de la ville d'eaux est donc l'alliance de ces visées thérapeutiques, économiques et de distinction sociale.

À la différence d'autres stations thermales, parfois aussi très connues, les « Great Spas of Europe » ont su conserver à travers le temps l'authenticité et l'intégrité de ce patrimoine matériel et immatériel, car il est essentiel de rappeler que l'activité thermale perdure dans ces villes et contribue à préserver et valoriser ce paysage, ces équipements, ces monuments et à faire perdurer une tradition thermale européenne qui remonte à l'antiquité grecque et romaine. Bien qu'on observe aujourd'hui un essor des « spas » et de la notion de bien-être à travers le monde, ces démarches s'articulent bien souvent autour d'équipements de soins « isolés » de leur environnement et en cela sont bien éloignées de l'intelligence systémique qui a façonné l'organisation de la ville d'eaux et en a fait une forme de laboratoire d'un urbanisme idéal. Un idéal qu'il faut entendre ici par son échelle humaine, centré sur les personnes et fondé sur leur bien-être. En cela, la ville d'eaux porte en elle les ferments actifs d'une ville plus animée, plus durable et plus saine, qui sont ni plus ni moins les grands enjeux que les villes doivent affronter en ce 21e siècle.

La candidature des « Grandes villes d'eaux d'Europe » contribue donc à sa manière non seulement à construire l'Europe en rappelant l'histoire commune, sa singularité, sa valeur potentiellement universelle, mais elle est aussi porteuse de sens pour guider le développement local et transnational de ces villes vers la « ville du bien-être ». Certaines d'entre elles, comme Vichy, ont clairement choisi ce positionnement et continue de l'affirmer par des projets concrets d'aménagement visant à favoriser un espace urbain de qualité, où la ville peut se parcourir à pied et où les places publiques et les parcs invitent à s'attarder.

ESSAIS / RECHERCHES

Du socle au sol

Notre patrimoine culturel européen contribue-t-il à bâtir un imaginaire commun ? Comment le monument, et plus spécifiquement la sculpture dans l'espace public, contribue-t-il depuis un siècle à l'émergence d'un imaginaire européen partagé ?

Par Étienne Taburet, JANVIER 2019

À partir de la Renaissance, le champ de la sculpture se focalise principalement sur la statuaire. En s'émancipant des cultes, les œuvres deviennent davantage disponibles à la collection et au marché. Moins fétichisé, le signifié s'épanouit dans la statuaire, qu'il soit un objet collectionné ou un monument public. L'un des enjeux de ces statues vise l'idéalité et implique le repentir ; le modelage y excelle et va y prédominer fortement. Privilégiée, la statuaire issue du modelage est soclée, re-resoclée et triomphe sur

les arcs, les colonnes et sur tous les supports valorisants son statut. Sauvée par son signe ou son allégorie, elle est sacralisée par sa posture au sommet.
Il faut attendre le tournant de la modernité où, s'élargissant aux questions post-statuaires, le monument opérant dans l'espace public s'est remis à penser les formes comme lieu de réflexion visuelle de la sculpture. Même si quelques monuments aux morts chargés de socles couronnés d'une statue ou d'un signe sur leur firmament ont perduré, comme ici à Montieri.

Le monument aux morts de Montieri, date inconnue, une commune italienne de la province de Grosseto en Toscane à 40 km au sud-ouest de Sienne. @ Etienne Taburet

Le mot « Monument » vient du latin *monumentum*, dérivé du verbe mone? « se remémorer ». Le monument porte en lui la résistance à l'idée de la mort, de la disparition. Ici, peu d'ornements, un monument avec une étoile, l'Étoile d'Italie, le symbole, la personnification allégorique de la péninsule italienne comme peuple et nation. Une étoile, sur un obélisque, sur une couronne, sur un piédestal, sur un emmarchement. Quatre niveaux pour atteindre le symbole « chancelant » qui se perd dans les feuilles des platanes qui l'entourent et qui participent à son aura… cela fait beaucoup pour une petite étoile surchargée ! Le signe du monument est débordé par sa forme. Il quitte le surinvestissement, sa charge émotionnelle, la tombe des aïeux, la tombe de la nation, pour devenir un lieu mémoriel et symbolique sans fondement de forme. L'ouvrage est actif comme monument lors de cérémonies mais l'assujettissement de cette forme met sa valeur artistique en question.

La Colonne sans fin à Târgu Jiu - Constantin Brâncu?i, vers 1938. La Colonne est une des trois parties du monument hommage aux soldats roumains de la Première Guerre mondiale. Image Creative Commons

Les artistes « modernes » renouvellent les interrogations sur le statut artistique des formes. Ils s'y attaquent par la matière, en descellant la prééminence du modelage, idéel, et en réveillant à nos mémoires un imaginaire par la taille directe et par l'assemblage, par l'attention aux matériaux mêmes de l'œuvre.

On passe de ce que la forme veut dire à ce que l’artiste montre par la forme ; de la statue de tel sujet à une sculpture de tel sculpteur. C’est pourquoi il nous est difficile de citer un sculpteur dans les quatre cents ans qui séparent Rodin de Michel-Ange.
On quitte le monument-statue qui édifie l’histoire pour la forme monumentale à l’œuvre dans l’espace, la sculpture.

Holly Hendry, Cenotaph, 2018. Liverpool Biennial. @ Etienne Taburet

Le monument aux morts est une forme de cénotaphe - du grec ?????????? : kenos (« vide ») et taphos (« tombeau »). Lors de Liverpool Biennial 2018, Holly Hendry réinterprète l’histoire de la statuaire, de la sculpture et du monument. L’œuvre a lieu sur Exchange Flags, une place publique située à côté de l’Hôtel de Ville de Liverpool et d’un bunker, centre de commandement naval pendant la Seconde Guerre mondiale. Le monument sur Exchange Flags, dédié à l’amiral Horatio Nelson, a été inauguré en 1813. L’œuvre post-moderne est contextuelle, ce ne sont pas quelques objets, mais une œuvre qui a rendez-vous dans cet espace. Ici, les moules vides sont les formes à voir. La disparition de la forme issue de ces moules, peut-être une partie d’un hypothétique monument, rejoue le titre de l’œuvre. La taille monumentale à l’échelle de la ville (et non simplement de la place) joue avec le « petit » monument Nelson.Ces jeux de pirouette sont caractéristiques de l'art contemporain, de la post-modernité. La forte culture des lieux et des espaces fonde l’Europe dans laquelle aujourd'hui nous imaginons à travers ces oeuvres.

L’arc de triomphe pour figurois et figurennes - Rennes - Érik Dietman - 1989. @ Etienne Taburet

Érik Dietman livre en 1989, lors du bicentenaire de la Révolution, l’arc de triomphe pour figurois et figurennes à Rennes. Originairement, un arc de triomphe est une porte, destinée à l’entrée triomphale lors du retour d’une guerre. Ce fut un lieu de passage rituel entre deux états : militaire et civil. Ici, l’arc ne sert ni à la cérémonie du triomphe ni à la commémoration d’un événement ou d’un homme, le deuxième âge des arcs. Cette œuvre est plutôt un anti-arc de triomphe : pair et sans perspective. C’est une œuvre d’art - la forme importe - composée de deux portes et de deux demi-portes, soutenues par un pilier végétal, une chaîne et un pilier en brique. L’attique en mosaïque préfigure les émoticônes ; il est typique de la famille Odorico, artisans mosaïstes de Rennes. L’arc est surmonté d’une basse-cour : ironie et pirouette là aussi très « post-modernes ». Loin des perspectives monumentales tracées de l’histoire par le quadrige star, le regardeur est ici invité à dessiner d’autres imaginaires et à œuvrer en citoyen.

Elmgreen and Dragset Powerless Structures, Fig.101, 2012. ARKEN. @ Etienne Taburet

D’un détournement à l’autre, de la statue équestre de Marc-Aurèle place du capitole à Rome au seuil du musée d’art contemporain du Danemark ARKEN, les batailles de l’imaginaire, bases de la puissance politique, sont-elle toujours à l’œuvre ? Le monument équestre du duo Elmgreen and Dragset Powerless Structures - Structures sans pouvoir - nous invite à nous interroger sur le sort d’une statue équestre en France lors de la révolution ou dernièrement à Charlottesville (la statue du général Robert Lee). S’attaquer aux lieux d’édification du pouvoir et aux imaginaires qui fondent nos consciences civiques, est-ce aussi déboulonner les formes artistiques ?

Another Place - Antony Gormley. Crosby Beach - Merseyside - Angleterre. @ Etienne Taburet

La statuaire, au sol, sans socle, devient sculpture. Par quelle structure de pouvoir pivote-t-elle de la statuaire à la sculpture ? Notre dessein mémoriel du premier port négrier européen ici à Liverpool, du port de départ pour les pionniers du nouveau monde ou simplement d’un horizon, d’une terre d’asile ne dominent-ils pas l’autonomie de la forme taillée ou assemblée par les modernes ?

L’Anneau de la mémoire, au sommet du plateau de Notre-Dame-de-Lorette Architecte Philippe Prost, typographe Pierre di Sciullo @ Etienne Taburet

Au sol, ou juste au-dessus, non plus la forme érigée et triomphante mais une ellipse gravée en son cœur de près de 579 606 noms de soldats morts aux champs d’honneur sans distinction de nationalité, de genre ou de religion. En arrière-plan, les monuments dressés après la Grande Guerre semblent bien loin de la vision du sol depuis les tranchées d’Edouard Péricourt - artiste de monuments fictifs d’« Au revoir là-haut » dans le roman de Pierre Lemaitre, prix Goncourt 2013. Par quels agents de l’imaginaire est-on passé, en un siècle et en quelques mètres, de la Tour-lanterne de la plus grande nécropole nationale française à un anneau à la tangente de nos horizons ?

Hreinn Friðfinnsson, HouseProject 4, Skulptur Projekte Münster 2017 @ Etienne Taburet

Le tour de force sémantique du mot « économie », qui est passé de l'organisation de sa vie intérieure à l'organisation des activités matérielles extérieures, est peut-être ici imaginé par Hreinn Friðfinnsson. Il propose, en quatre étapes, depuis 1974, une petite maison « inversée » où la sculpture, l'art de l'espace, devient l'art du sol et de l'espace du lieu où est l'œuvre. La première étape est l'inversion des murs intérieurs et extérieurs d'un prototype de maison islandaise. Métaphore de l'insularité, du chez-soi à l'âge du triomphe des « éco-... ». Lors de la quatrième étape, la maison n'est plus qu'une structure réfléchissante, comme un reliquaire dont l'objet disparaît à notre regard, l'essentiel, le fond, à nouveau, en art étant bel et bien la forme.

Pierre Huyghe After ALife Ahead, Skulptur Projekte Münster 2017 @ Etienne Taburet

After ALife Ahead - Après une vie, une autre (en avant, traduction littérale)
Lors de Skulptur Projekte, la plus importante manifestation artistique mondiale qui interroge la sculpture, le sous-sol d'une patinoire, aux confins de la ville, devient le lieu de l'œuvre en modelage, en taille directe et en assemblage. L'artiste nous invite à déambuler dans un champ de bataille avec la matière tout en laissant le vivant s'inviter à l'œuvre. Le site, sans histoire, un lieu au ban du rayonnement de nos villes-monuments européennes qui rêvent à une inscription patrimoniale à des fins marketing, un non-lieu où l'allégorie n'a jamais eu lieu, invite cependant à pénétrer dans ses fondations pour y voir et y projeter un au-delà.

Cretto di Burri -Sculpture d’Alberto Burri. 1984>89. Gibellina Vecchia une ancienne commune italienne de la province de Trapani en Sicile à 50 km au sud-ouest de Palerme. @ Etienne Taburet

Le 15 janvier 1968, le village de Gibellina en Sicile est détruit et la vallée du Bélice compte 370 mots, 1 000 blessés et 70 000 sans-abris. De 1984 à 1989, Alberto Burri coule 122 blocs de ciment sur un quadrilatère de 12 hectares. Les ruines du village de Gibellina disparaissent sous un espace blanc, un sol de béton où émergent des volumes à flanc de colline. L’artiste propose-t-il un monument commémoratif, une œuvre conçue pour rendre hommage à ce drame ? L’effet de patrimoine a-t-il été recouvert par le regard critique de l’artiste des « Crettos » ?

Si le patrimoine est la conservation des significations et si l’œuvre d’art participe de la valorisation de nos imaginaires, alors les œuvres d’art sans histoire et sans fard ne sont-elles que formes ? Nous sommes peut-être passés de la possibilité d’un imaginaire commun à des objets de circonstances dont le partage s’accomplit dans l’espace public. Les formes relèvent d’une des fondations de notre patrimoine culturel. Du socle au sol, l’allégorie s’est métamorphosée en forme poreuse aux discernements citoyens.

ART / PHOTO / DESSIN

Resuns

Cette langue c’est du romanche, la langue de mon enfance. Elle a toujours été un son pour moi. Un son entendu et parlé en famille, loin de sa source, hors de ses racines. Un son qui me lie à une région inconnue, à un village des Alpes suisses où je n’ai jamais vécu.

Par Céline Carridroit & Aline Suter, JANVIER 2019

Resuns, extraits, durée 6'18" @ Céline Carridroit & Aline Suter

...

"Peut-on comparer la liberté de vivre hors du village, et la liberté de continuer à parler romanche ?

- Justement, c'est vraiment un problème pour moi.
Si je parle romanche, on va facilement me dire, « tu es un extrémiste ». Et je n'aime pas ça. C'est pourquoi je préfère m'éloigner un peu, tu as raison. Je l'ai souvent pensé mais jamais mis en mots. Je n'aime pas être traité d'extrémiste.

- Est-ce que toi aussi, quand tu parles romanche, même un autre idiome, tu te sens chez toi ?

- Oui plus ou moins. Car c'est tellement exclusif dans le monde. On se sent à la maison, en famille, quand on entend parler romanche. Pour moi c'est peut-être uniquement avec le romanche d'ici. Si j'entends du « surlivan » c'est plus éloigné.

- Quand tu dis « le romanche d'ici », c'est celui de Samedan, ou de toute l'Engadine ?

- Justement, c'est la question. Cela a changé au cours de ma vie.
Au début, c'était seulement avec le romanche de Pontresina. Et celui de Pontresina est très différent de celui de Samedan.

- À quelle distance est Pontresina de Samedan ?

- Cinq kilomètres."

…

"Quand je parle romanche tout le monde sait d'où je viens.
Ma langue est comme un costume. Elle me donne une identité qui est très claire aux yeux des autres, mais que moi-même je n'arrive pas à définir.
La langue semble fragmentée par les montagnes. Chaque romanche est comme un ruisseau qui épouse les vallées. Il change tellement qu'on ne se comprend pas d'une région à l'autre.

...

Resuns, extrait, durée 4'18" @ Céline Carridroit & Aline Suter

...

"Si on dit, « le mieux serait que tous les hommes parlent anglais, et qu'il n'y ait plus d'autre langue », ce serait vraiment un appauvrissement. On deviendrait plus pauvres car il y aurait moins de moyens de

s’exprimer. Et beaucoup de sentiment ou de manières de voir les choses disparaitraient, et ça serait une perte pour toujours.
Le romanche pour moi c’est cette langue qui est dans ces recoins, qui me plaisent. Sur la roche, dans les forêts, ou au-dessus des forêts, dans les arbustes de myrtilles. Spécialement dans la roche. Dans ces lieux qui me plaisent, où je me sens le plus chez moi. Je m’y sens plus chez moi que dans une ville, c’est très en lien avec la nature.
Mais c’est une projection, ce n’est pas le romanche en tant que tel. J’utilise le romanche pour parler et pour communiquer et non pas aller sur la roche ou dans la forêt."

...

Resuns, extrait, durée 1'52" @ Céline Carridroit & Aline Suter

© 2018 Openfield. Tous droits réservés