

Paysages

Documents joints

Document 1 : François Béguin, *Le Paysage*, 1995.

Document 2 : Site Plus 55, « *Brasilia, l'impossible utopie* », Courrier International, 3 mai 2016

Document 3 : Marion Dupont, « *Petite histoire du rond-point et de ses usages politiques* », Le Monde, 1 février 2019

Document 4 : Raymond Depardon, *Le Portel, Pas-de-Calais*, 2007

Vous ferez une synthèse objective et ordonnée de ces quatre documents : comment l'homme s'approprié-t-il l'espace qui l'entoure ?

Document 1

Si la surface terrestre est aujourd'hui souvent appréciée en termes d'environnement, et si l'inquiétude écologique est désormais partagée par beaucoup, la question des paysages s'ajoute fréquemment à ces préoccupations. Les formidables bouleversements qu'a connus le territoire depuis une cinquantaine d'années justifient en grande partie cet intérêt. L'extension désordonnée des villes et des villages, le développement des infrastructures touristiques sur les côtes et dans les montagnes, les transformations de l'agriculture, les grands réseaux de transport des marchandises, des énergies et des personnes, ont considérablement modifié la physionomie du monde qui nous entoure. Jamais sans doute, dans toute l'histoire de l'humanité, la surface terrestre n'avait encore connu une évolution aussi rapide, brutale, et d'une telle envergure.

C'est dans le domaine du paysage que les résultats de ces grands bouleversements sont les plus apparents. Ils sont violemment contestés par certains, au nom des paysages anciens que beaucoup de bâtiments et d'infrastructures modernes ont dévastés, et parce que ces travaux donnent souvent le sentiment de ne pas être animés par la conscience des effets qu'ils provoquent et du monde hostile qu'ils construisent. Jusqu'à même laisser croire, pour paraphraser René Char, au retrait de l'homme de son décor terrestre.

Les problèmes soulevés par ces transformations sont toutefois distincts de ceux qui ont pendant longtemps occupé la pensée écologique. Ils concernent davantage l'évolution physionomique de nos villes et de nos campagnes que la qualité de l'air que nous respirons ou de l'eau qui coule dans nos rivières. C'est en quelque sorte l'image que les lieux donnent d'eux-mêmes que nous apprécions dans un paysage. Et les qualités de cette image sont perceptibles sans le recours à des appareils de mesure compliqués.

Le paysage n'en demeure pas moins une réalité complexe. Le sens même du mot est ambigu. En premier lieu, il sert aussi bien à désigner l'espèce de grande toile de fond qui accompagne nos déambulations à la surface de la terre que l'objet principal d'une investigation savante : le paysage du peintre ou du géographe. Ensuite, la plupart des paysages dont nous parlons aujourd'hui sont le résultat d'une très longue histoire dont les principaux acteurs n'ont que très peu, et très tardivement surtout, fait une référence explicite à cette dimension : ni les grands temples de l'Antiquité ni les terroirs de nos campagnes ne furent conçus du point de vue des paysages qu'ils constituaient, alors

même qu'ils ont pour nous valeur d'exemple en ce domaine. Enfin l'histoire de la notion de paysage révèle que le mot a plutôt servi d'abord à qualifier des manières de voir que des manières de faire. Ce sont les peintres, puis les géographes et les romanciers qui ont donné à cette notion ses principales significations, et non les paysans ou les grands bâtisseurs. Souvent implicite, la référence de l'architecture aux paysages mérite cependant d'être examinée avec attention. Elle organise en effet une vision autant qu'elle oriente une action.

Savoir ce qui différencie les paysages les uns des autres, connaître leur évolution et les processus dont ils résultent, évaluer les éléments qui les enrichissent ou les amoindrissent, identifier le rôle qu'ils tiennent dans la vie d'une personne ou d'un peuple, supposent dès lors un certain apprentissage. De multiples branches du savoir y contribuent. La géographie, bien sûr, qui peut nous apprendre comment les paysages se construisent et se transforment, mais également la littérature, la peinture ou la philosophie, qui elles, nous disent plutôt quels sont les paysages qu'affectionnent particulièrement un homme ou une époque, et comment nous pouvons essayer de comprendre ces attachements. Cela permet de prendre la mesure des enjeux importants que la question des paysages recoupe. Associés à l'histoire de nos sociétés comme un patrimoine d'images partagées qui fonde une identité, les paysages sont aussi quelquefois partie prenante dans le devenir des individus : nous habitons certes des maisons, des quartiers, des villes ou des régions, mais nous habitons aussi des paysages. Ils peuvent ouvrir la vie sur des dimensions plus vastes que celles où se trouve généralement cantonnée l'activité humaine.

On a pu ainsi dire que le paysage jouait un rôle de médium par rapport à l'immensité du monde naturel, et qu'il rendait possible un contact fructueux avec des dimensions qui nous dépassent. Ces échanges apparaissent cependant vulnérables parce qu'ils reposent sur des harmonies difficiles à contrôler. La volonté de protéger les paysages s'explique en partie par cette fragilité et par l'incertitude qui pèse sur l'aptitude de nos sociétés à fabriquer de nouveaux paysages.

François Béguin, *Le Paysage*, Flammarion, 1995.

Document 2

Plus55 était un site internet consacré à la société et à la culture brésiliennes et s'adressant aux étrangers anglophones. Il avait été créé par le journaliste Gustavo Ribeiro qui aujourd'hui dirige le site The Brazilian Report. Cet article fait le portrait de Brasilia, cette ville jeune, conçue comme un lieu de rêve, mais qui reflète aussi toutes les inégalités caractéristiques du Brésil.

Le concept de Brasilia est né le 4 avril 1955, à Jataí, un village d'un millier d'habitants situé au centre du Brésil. Juscelino Kubitschek, dit "JK", candidat à l'élection présidentielle qui se tenait cette année-là, était interrogé sur ses projets de développement pour l'arrière-pays. A l'époque, il existait un énorme fossé – bien plus important qu'aujourd'hui – entre la côte moderne, où l'essentiel de la population urbaine était implanté, et les terres vides du centre. "Je vais transférer l'Etat et construire une nouvelle capitale", avait alors déclaré JK.

(...)

Une capitale conçue comme une utopie

Brasilia a été conçue comme une utopie – une ville destinée à trancher avec l'architecture coloniale de Rio de Janeiro, la capitale du pays jusqu'alors. Brasilia serait une ville moderne, au tracé limpide,

organisée autour de grands espaces. En 1987, cette architecture urbaine utopique a valu à Brasilia d'être inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Mais l'utopie avait un prix. Si effectivement JK a engagé le Brésil dans la voie de la modernité, sa devise des "50 années en 5" aurait pu aussi s'appliquer à la hausse de la dette publique et de l'inflation. Le coût de Brasilia – corrigé de l'inflation – s'élève à environ 83 milliards de dollars (73 milliards d'euros). L'équivalent de 10 % de la richesse du pays en 1950.

Brasilia a été conçue et aménagée par de grands noms de l'architecture brésilienne, Lucio Costa et Oscar Niemeyer, ainsi que par le paysagiste Roberto Burle Marx. Le centre-ville affecte la forme d'un avion : les ailes forment des quartiers résidentiels et commerciaux, tandis que le fuselage est constitué par les administrations, les ministères, le Congrès, la Cour suprême et le palais présidentiel.

Aujourd'hui, la capitale voit grandir sa troisième génération de brésiliens, ceux qui sont nés ici. Brasilia a beau être une ville jeune, elle ne manque pas de personnalité. En fait, peu de villes de notre pays ont produit une jeunesse aussi critique vis-à-vis des problèmes de notre société. Dans les années 1980 et 1990, elle a été considérée comme la capitale brésilienne du rock. Les habitants s'insurgent contre sa réputation de ville des escrocs – d'autant que la plupart des escrocs qui y travaillent, à savoir nos honorables députés, viennent d'autres régions.

Un résumé des inégalités brésiennes

Cette vivacité juvénile se retrouve dans le rapport des habitants à leur ville. "Les gens de Brasilia ont une vision entièrement originale de l'espace urbain", assure Carlos Madson, de l'Institut national pour l'héritage historique. Quand Brasilia a été conçue et construite, l'industrie automobile était le fleuron de la modernité. Et naturellement, la ville a été conçue pour privilégier les déplacements en voiture. Aucun réseau de métro n'a été mis en place avant la fin des années 1980. En 2003, une ligne de métro à deux branches a été enfin inaugurée, même si elle ne fonctionne pas très bien. Les transports publics sont un vrai problème. Comme de nombreuses villes du Brésil, la capitale pâtit d'une mauvaise gestion et d'un urbanisme insuffisant.

Dans l'esprit de JK, Brasilia devait être une capitale sans bidonvilles, un lieu où les différentes classes sociales cohabiteraient dans le même espace urbain. A cet égard, son rêve ne s'est pas réalisé. Le centre-ville de Brasilia – l'avion – est un îlot de développement, où le PIB par habitant est le plus élevé du Brésil. A quelques dizaines de kilomètres de là, la pauvreté atteint des sommets. L'une des favelas les plus tristement célèbres, juste à la périphérie de Brasilia, est située dans une décharge. D'une certaine façon, Brasilia résume les inégalités du Brésil.

Site Plus 55, « Brasilia, l'impossible utopie », Courrier International, 3 mai 2016

Document 3

De la place Tahrir, au Caire, à la place de l'Etoile, à Paris, en passant par Commercy (Meuse) ou Longuenesse (Pas-de-Calais), de quelles visions de la société le carrefour giratoire est-il le symptôme ?

Il y eut la place Tahrir, au Caire (Egypte), en 2011, le rond-point de la Perle, à Manama (Bahreïn), la même année, la place Taksim, à Istanbul (Turquie), en 2013, Maïdan, à Kiev (Ukraine), en 2014... On pourrait désormais ajouter la place de l'Etoile, à Paris, mais aussi Commercy (Meuse), Longuenesse (Pas-de-Calais) ou Tourlaville (Manche). L'un des points communs de ces mouvements populaires récents semble moins politique qu'architectural : ils ont pris place sur des ronds-points. Un choix qui

a surpris tant les médias que les pouvoirs publics, habitués aux places urbaines centrales et aux parcours balisés pour la mise en scène d'une contestation.

« Lieu de la mise en scène de la centralisation du pouvoir »

(...)

Le rond-point, une place circulaire vers laquelle convergent plusieurs voies, vient tout d'abord structurer les forêts de chasse du XVIIe siècle, lieux de la « première tentative moderne d'une volonté de maîtrise totale du territoire », note Eric Alonzo, architecte et enseignant à l'École d'architecture de la ville et des territoires (Paris Est), dans son ouvrage *Du rond-point au giratoire* (Parenthèses, 2005). Le Nôtre utilise cet élément dans l'art du jardin, notamment à Versailles et aux Tuileries : le rond-point est apprécié pour ses propriétés organisatrices et panoptiques. La place ronde est alors un « outil issu d'une conception de l'espace façonné par la perspective, qui servait à valoriser la statue du roi, des monuments, des fontaines. C'est le lieu de la mise en scène de la centralisation du pouvoir », ajoute Eric Alonzo.

« Embellissement urbain »

Au XIXe siècle, la circulation s'intensifiant, certaines places ne sont plus que d'immenses et dangereux carrefours où se croisent des flux ininterrompus. Inventé par Eugène Hénard en 1906, expérimenté aux États-Unis, le premier pays confronté à la circulation automobile de masse, perfectionné ensuite au Royaume-Uni, le carrefour giratoire moderne s'impose progressivement comme un élément de régulation du trafic très efficace. Il comporte désormais un îlot central infranchissable, un sens unique et la priorité à l'anneau.

C'est à la fin du XXe siècle que leur nombre croît considérablement. « En France, à partir de 1983 et des lois de décentralisation, les compétences urbanistiques sont confiées aux maires, analyse Eric Alonzo. Portés par un effet de mode, ils l'adoptent pour améliorer leur bilan en termes de -sécurité routière et participer à une forme d'embellissement urbain, par la capacité qu'a le giratoire à accueillir des ornements en son centre ».

(...)

A usage, contre-usage. L'architecte Eyal Weizman, directeur de l'agence de recherche Forensic Architecture, note ainsi dans son ouvrage *The Roundabout Revolutions* (Sternberg Press, 2015) comment, par un effet de mimétisme et de solidarité internationale entre peuples opprimés, les « printemps arabes » prirent place, les uns après les autres, sur des ronds-points. Au Caire, à Tunis, à Manama, à Ramallah, à Téhéran, la foule -envahit les places, interrompt le flux. « Quel meilleur lieu pour mettre en scène une révolution, après tout, qu'un lieu fait pour qu'on tourne autour de lui ? », souligne Eyal Weizman.

Choix stratégique et symbolique

Ce choix est à ses yeux à la fois stratégique et symbolique. Stratégique, car dans un monde construit en réseau, la mise à l'arrêt d'un point névralgique perturbe la ville dans son intégralité. Symbolique, parce qu'ils sont souvent la marque de -colonisateurs désireux de discipliner la ville orientale, mais aussi parce que ces lieux sont ornés de statues et de monuments à la gloire des régimes autoritaires. « L'îlot central du rond-point, habituellement désert, devient le lieu de l'action – littéralement le lieu du mouvement, d'un mouvement », analyse Eyal Weizman. La puissance politique de cette geste est -attestée par la violence de sa répression, et par la volonté des pouvoirs publics -d'effacer les traces

de cette subversion -urbaine – le rond-point de la Perle, à -Bahreïn, a été tout bonnement rasé pour laisser place à un carrefour en étoile.

Dans un contexte différent, y compris géographique puisque la majorité des ronds-points choisis par les « gilets jaunes » sont périurbains, leur occupation semble procéder d'une critique similaire de l'emploi de l'espace public. Le géographe Luc Gwiazdzinski (auteur d'un article à paraître sur le sujet dans la revue *Multitudes*) décrit ces ronds-points occupés comme « des espaces libres à s'approprier dans une société saturée », et s'amuse du paradoxe de l'émergence de « lieux de fixité sur un système réticulaire de flux qui redistribue sans cesse ».

Les attributs jadis honnis du rond-point tels que sa vacuité, sa standardisation et son ralentissement se muent alors en qualités permettant la rencontre, la -reconstitution d'une place publique, ou la visibilité à soi-même. « Les "gilets jaunes" montrent que dans l'ADN de cette forme technique restait l'idée de la place, ils en ont réactivé tout le potentiel latent et retrouvé un usage qui s'était atrophié à force de déclinaisons et d'avatars venus appauvrir le modèle initial », signale Eric Alonzo. A la formule « Circulez, y a rien à voir » répond donc désormais, à l'entrée des ronds-points, « Klaxonner c'est bien, s'arrêter pour discuter c'est mieux ».

Marion Dupont, « Petite histoire du rond-point et de ses usages politiques », *Le Monde*, 01 février 2019

Document 4 :



Raymond Depardon, Le Portel, Pas-de-Calais, 2007