

## **LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE DANS UNE APPROCHE DES PAYSAGES URBANISÉS ORDINAIRES**

### **Deux logiques s'affrontent dans le paysage?**

Poser aujourd'hui un regard détaché sur l'évolution des paysages semble bien difficile. C'est que cette évolution est en partie déterminée par l'opposition entre deux logiques à priori contradictoires, à savoir une logique de l'étendue sous-jacente à la notion même de paysage et une logique réticulaire caractéristique de l'urbanisation actuelle du territoire.

Le rapport de force entre ces deux logiques paraît fort inégal. Alors que les paysages de campagne n'ont pour seule défense que la valorisation de ressources locales (agriculture, élevage, tourisme), la croissance du milieu urbain est soutenue par des ressources de plus en plus lointaines. Ceci conduit à ce que d'aucuns appellent la banalisation du paysage, à savoir la production d'un cadre de vie intermédiaire entre ville et campagne, mais ne possédant ni l'urbanité de l'un ni la stabilité de l'autre. Face à ce déséquilibre, on voit se développer des attitudes tantôt de résignation tantôt de contestation.

Parler de paysage urbanisé, c'est, pour nous, tenter de dépasser la mise en opposition de ces deux logiques, celle de paysage étendue et celle de paysage réseau, afin de poser la question de leurs relations. C'est aussi reconnaître que l'interpénétration de la ville et de la campagne est un phénomène qui date de plus d'un siècle (avènement du chemin de fer) et que, dans tous les cas, le paysage peut toujours être assimilé à un assemblage d'éléments surfaciques et réticulaires (voies, haies, orographie). Enfin, c'est l'occasion de mettre en évidence l'influence des grandes infrastructures dans l'ordonnement des paysages contemporains.

Les pressions exercées sur le paysage par le développement inédit de la mobilité terrestre dépassent très largement les impacts visuels directs, même si ceux-ci ont toute leur importance. Il suffit de songer au réseau ferroviaire à grande vitesse ou au réseau autoroutier pour prendre conscience de l'effet catalyseur des infrastructures de transport sur le développement territorial et, indirectement, sur la nature même du paysage (plus ou moins urbanisé) et, plus largement, sur son mode d'appropriation par la population qui l'habite. L'infrastructure nous apparaît de ce point de vue comme un élément charnière des paysages urbanisés.

### *Précision des axes d'étude*

Il est utile de se rendre compte de la place qu'occupent nos infrastructures sur le territoire. Le réseau des infrastructures de communication wallonnes est dense et consommateur d'espace. Selon le cadastre, elles couvrent en 2002 quelque 86.483 ha, soit 5% du territoire alors que la résidence (appartements, maisons et jardins), à titre de comparaison, en occupe 6% ! L'ensemble de cette nappe -des grands axes aux voiries de dessertes secondaires- permet un accès hiérarchisé à une grande partie du territoire. On sait combien la création de nouvelle voirie -même secondaire- conditionne l'urbanisation. Ce sont les axes de plus grand gabarit que nous privilégierons ici pour illustrer les interrelations entre mobilité (au sens de réseau de transport) et urbanisation du paysage.

Nous proposons d'emprunter certaines infrastructures de transport wallonnes : le réseau du train à grande vitesse, les axes autoroutiers et une sélection d'axes ferroviaires "classiques" et d'axes routiers de "type nationales". Le gabarit (souvent RGG3 ou RESI1 ) de ces derniers peut varier suivant les objectifs poursuivis.

#### *Le contexte de la Convention européenne du paysage*

L'approche du paysage urbanisé via les infrastructures de communication fait écho à une particularité de la convention qui étend son champ d'application (art2.) aux paysages du quotidien et aux paysages dégradés.

D'autre part, analyser la dynamique et les pressions qu'induisent les infrastructures amènent naturellement à une réflexion sur la gestion et l'aménagement des paysages, plutôt que sur leur protection stricto sensu, autre objectif de la convention (art3).

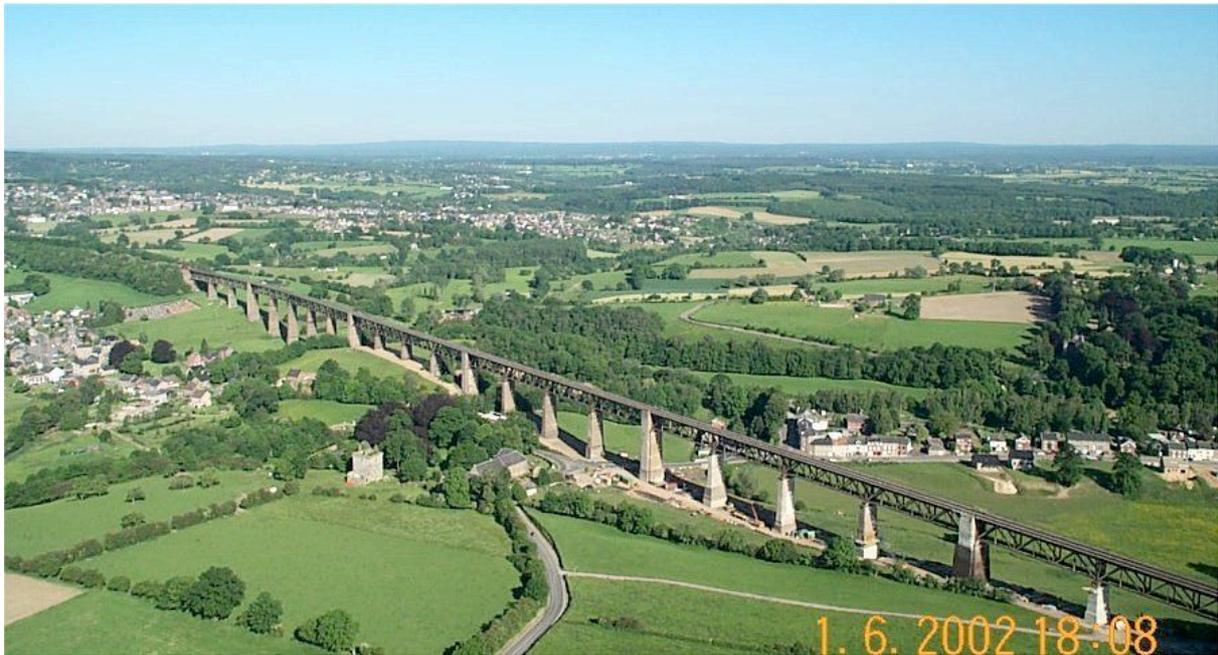
Enfin, avec cette approche, le paysage est indissociable des politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de mobilité, ce qui est en harmonie avec les mesures générales d'action prônées par la Convention (art5)

#### **Infrastructures et paysages : indifférence ou incompatibilité ?**

On aborde ici la composante physique directe de l'impact paysager des infrastructures de communication. On pose ainsi la question de l'impact sensible de l'infrastructure sur le paysage ou ... de la sensibilité du paysage à l'infrastructure?

Les infrastructures de transport, et en particulier les plus contemporaines d'entre-elles, sont rarement intégrées dans une notion paysagère. Trop rigides, trop linéaires, trop urbaines, les infrastructures sont souvent perçues comme des éléments rapportés s'assimilant difficilement aux sites naturels, sauf à les enfouir sous le sol.

Suivant les exigences du mode de locomotion qu'elles supportent, les infrastructures épousent variablement le relief en raison d'un profil en long et de pentes maximales à respecter. Le chemin de fer, par exemple, et plus encore la technologie contemporaine de la grande vitesse ferroviaire sont très exigeants à ce propos. Les évolutions en matière de transports et les progrès techniques qui lui sont associés ont amené les tracés routiers ou ferroviaires à s'affranchir progressivement de la morphologie du territoire. Si le relief a moins d'incidence que par le passé sur le tracé même des infrastructures, il en a d'autant plus sur les ouvrages d'art et les zones de déblai/remblai qui ont tendance à s'amplifier. Ces éléments d'accompagnement peuvent alors devenir les principales modalités de l'inscription paysagère des réseaux de transport. Leur empreinte sur le paysage est parfois si exceptionnelle qu'ils en acquièrent une véritable valeur patrimoniale. Ce phénomène qui peut paraître excessif aujourd'hui n'est en rien une exclusive de notre époque (figure 1) et l'on peut établir toute une gradation depuis le sentier piéton jusqu'aux lignes de train à grande vitesse en matière d'accroche au sol.



*Figure 1- Le Viaduc de Moresnet*

La notion de liberté que prennent les infrastructures de transport par rapport au relief peut être étendue. Les infrastructures ré-inventent sans cesse une nouvelle forme de relation aux contraintes au sol. Les autoroutes, par exemple, organisent la mobilité avec des modalités différentes de celles de nos routes de liaisons régionales, nationales. Les points d'origine et d'arrivée sont plus déterminants, plus espacés ; le trajet entre les deux est plus rapide, plus direct. La traversée des pôles urbains de plus en plus contestée, on les contourne plutôt que de les traverser. Le tracé évolue ainsi au rythme des techniques et des objectifs.

La logique de tracé, elle même constitue une deuxième source d'opposition entre infrastructures et paysages. Le tracé en urbanisme ou dans l'art des jardins désigne une structure immatérielle, purement géométrique, qui ordonne des systèmes de vues dans une optique de composition (en particulier dans l'urbanisme baroque et haussmannien). Appliquée aux infrastructures (tracé autoroutier, tracé ferroviaire), cette notion souligne leur nature géométrique, leur absence d'épaisseur et leur caractère largement intentionnel, soit une série d'attributs qui les distinguent des paysages dans lesquels ils prennent place. Or on sait en urbanisme combien les tracés sont liés à des traces, préexistantes, et que leur force est fonction des éléments physiques, concrets, tels que voies, bâti, monuments, qu'ils coordonnent.

De la même manière, le tracé des infrastructures ne peut être dissocié de l'ensemble des éléments qui le matérialisent et des effets qu'il induit. C'est une autre façon de dire que les infrastructures de transport, aussi détachées du territoire qu'elles puissent paraître, façonnent inévitablement le paysage en y introduisant un nouveau rapport au temps et à l'espace.

### **La gestion des paysages et la notion de projet**

Quel est l'impact sensible de l'infrastructure sur le paysage ? Quel paysage produisent ces éléments linéaires ? Quel est le rôle des ouvrages d'art ?

En Région Wallonne, l'intégration paysagère des infrastructures de transport relève essentiellement de la législation en matière d'études d'incidence. Le paysage est ainsi sensé faire l'objet d'une attention particulière lors de l'évaluation environnementale des incidences de projets de grandes infrastructures de transport depuis qu'a été transposé dans le CWATUP, par décret du 11 septembre 1985, la directive européenne 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés. Force est toutefois de constater que l'argument paysager n'est pas toujours déterminant dans le cadre de ces études. On sait en effet qu'une des limites de cette procédure est d'intervenir assez tard dans la chaîne décisionnelle, à un moment où la remise en question de certaines options fondamentales du projet peut être très coûteuse, en terme de temps, d'argent et de rapports politiques.

La réforme du CWATUP de novembre 1997, entrée en application en mars 1998, élargit le champ d'application des études d'incidence aux outils de fixation de l'aménagement du territoire (et donc les infrastructures de transport) aux avant-projet de plan. On parle alors d'études d'incidence de plans ou d'études stratégiques. En juillet 2002, le CWATUP est optimisé pour rendre cette politique évaluative plus opérationnelle et transposer la directive 2001/92/CE relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement de plans et programmes.

Il est encore trop tôt pour proposer un bilan de ces nouvelles dispositions sur l'inscription paysagère des infrastructures de transport. Nous relèverons cependant qu'il s'agit d'une ouverture importante vers la prise en considération de la dimension paysagère lors de l'inscription d'un nouveau tracé dans un plan d'affectation des sols (plan de secteur). Le paysage peut alors devenir un élément fondateur du projet.

L'étude "Gouvernance paysagère et grandes infrastructures routières. Quel apport dans le cadre d'une étude d'incidences stratégique?" met en évidence les possibilités qu'offre une étude en amont du tracé de la N54 entre Lobbes et Erquelines (Hainaut) mais aussi les limites qui existent à évaluer la relation avec le paysage sans tracé concret. Les auteurs de l'étude ont développé une méthode permettant d'envisager un large panel de solutions, sans travailler dans la complète abstraction : une analyse territoriale comparative par filtres successifs menée sur un fuseau de 25 tracés possibles, réduit à 8 puis à 4.

Cette étude interpelle quant à la difficulté d'objectiver la dimension paysagère et de cibler les critères à prendre en considération. Toute la zone d'étude a été découpée selon une grille où la sensibilité de chaque maille à un critère paysager a été évaluée grâce à un descripteur du type "nombre de courbes de niveau", "qualité pédologique des terres agricoles", "proximité d'éléments bâtis", etc. Les différents tracés activent des mailles différentes avec des valeurs de descripteurs différents. On obtient ainsi une cotation globale permettant de classer les tracés. Les descripteurs sont affinés lors d'un second tri, et des importances différentes leur sont accordées selon que l'accent est mis sur la fonction agricole, écologique ou le cadre de vie.

La mise en place de ce type de méthode est lourde au vu du nombre de critères, et des calculs en découlant, et notre propos n'est pas de dissenter sur la plus ou moins bonne adéquation de tel ou tel critère. Les grandes classes de critères considérés sont : le relief, les milieux naturels, l'agriculture, le cadre de vie, le réseau routier. Une distinction est aussi faite pour toutes ces classes entre le potentiel et l'occupation effective.

Mises à part ces difficultés méthodologiques, l'évaluation environnementale stratégique laisse encore quelques grandes questions en suspens. Parmi celles-ci nous relèverons principalement la question de l'impact paysager des infrastructures existantes, les 5 % du territoire dont nous parlions en introduction. On sait que les propositions d'amélioration de celles-ci sont bien souvent confinées à des mesures ponctuelles d'atténuation des nuisances (acoustiques ou autres) ou de camouflage. Rarement l'infrastructure est considérée dans sa globalité comme un élément constitutif du paysage. Il y a là matière à dépasser une réflexion en terme d'impact pour aborder les potentialités liées à l'intégration des réseaux existants dans une optique de structuration et d'accès au paysage..

### **Les infrastructures et leur influence sur l'urbanisation du paysage**

Si la "simple" existence physique des infrastructures de transport est remarquable, leurs conséquences indirectes sont tout aussi impressionnantes.

La mobilité est intimement liée aux modalités d'utilisation et d'urbanisation du territoire. Les infrastructures de communication agissent sur le temps qui sépare un point d'un autre et donc sur la localisation possible des activités dans le territoire. Il faut insister sur le contexte paysager, culturel, économique, qui interagit avec ces nouveaux moyens de l'exploiter. Cette interaction est le centre de notre propos, du rôle du territoire envisagé sous la pression de la mobilité.

On n'envisage pas uniquement ici les infrastructures de transport en tant que nouvelles lignes qui devraient s'adapter à des surfaces existantes pour composer une fresque agréable, mais comme lignes influençant la distribution et la croissance même de ces surfaces.

Les modalités de déplacement influencent l'espace urbanisé au sens large. Certaines poches industrielles, résidentielles ou commerciales ont un développement largement lié à la mobilité. Il ne s'agit pas de dire que la mobilité est le seul facteur expliquant le paysage urbanisé, mais bien de voir comment la mobilité a influencé notre paysage urbanisé en fonction des ressources disponibles. En parallèle avec l'évolution technique des modes de transport, trois types d'urbanisation peuvent être distinguées : la ville "piétonne", la ville "transport en commun" et la "ville voiture", caractérisée chacune par un rapport spécifique au paysage.

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

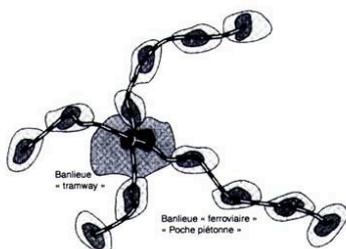
- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Ville « transports en commun »

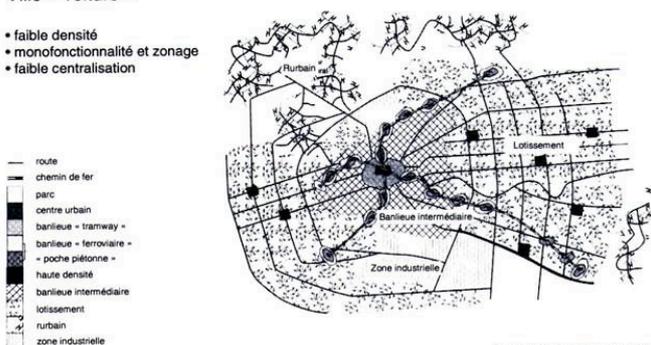
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

*Figure 2- Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport*

Il est courant d'aborder l'inscription paysagère de la ville compacte sur base de la notion de silhouette urbaine, expression synthétique des rapports qu'entretiennent une ville et le site qui l'accueille. Il n'est pas sûr que cette notion de silhouette soit toujours pertinente dans le cas de villes diffuses ou étoilées, sauf à parler de silhouettes internes ou à assimiler toute constellation de points d'appels à une silhouette urbaine. Dans le cas de la ville diffuse, on s'intéressera davantage à l'effet de velum induit par la couverture bâtie semi-continue de l'ensemble du site alors que, dans le cas de la ville étoilée, on cherchera plutôt à identifier d'éventuelles lignes de force liées à ce type d'urbanisation.

La plupart de nos villes résultent d'une hybridation de ces trois modèles, que l'on ne rencontre qu'exceptionnellement « à l'état pur ». Le paysage urbanisé doit donc se lire comme une combinaison de ces différents effets sur un site donné. Ce processus d'hybridation est lui-même alimenté par la croissance urbaine qui induit une reconfiguration constante des paysages qu'elle affecte.

Stefan Bendiks s'intéresse précisément aux endroits où se manifestent les transformations spatiales et socio-économiques du paysage urbanisé. Il se penche tout particulièrement sur ces espaces en crise, ou émergents, ... Là où l'espace est loin d'être utilisé dans un sens conventionnel : les reconstructions d'après-guerre, les zones d'agriculture en mutation, l'intégration des infrastructures...

Il propose d'emblée de considérer sans préjudice ces espaces souvent négligés. Il considère leur manque de sens du bien public comme une donnée de base à comprendre et à intégrer pour formuler une réponse appropriée sortant des standards habituels. Il explique que la solution spatiale apparaît moins bloquée si elle est intégrée dans une réalité sociale, culturelle et politique, et si l'on reste ouvert à toutes les facettes d'une situation.

Approcher les situations contemporaines complexes et les réinterpréter est la méthode qu'il préconise pour agir sur les paysages construits. C'est là que le territoire regagne subitement un sens inespéré. Voir les choses autrement peut-être aussi efficace que les changer ! Sa démarche part de l'hypothèse que la collectivité est toujours d'actualité dans l'aménagement de l'espace qu'on le veuille ou non et du fait, indéniable, que les infrastructures sont conçues pour un usage collectif. Ce qu'il constate à partir de là, c'est que cette notion d'appartenance à une entité spatiale ou mentale doit être activée et constitue une puissance motrice pour bon nombre de projets de revitalisation, pour autant qu'on sache la percevoir et la valoriser.

La N4 route importante de liaison entre Namur et le Luxembourg a vu son rôle changer avec l'arrivée de l'autoroute E411 qui la dédouble en quelque sorte. Comme les nationales N3 et la N61 en Entre-Vesdre et Meuse, sa valeur paysagère est aujourd'hui dépréciée. Stefan Bendiks sort de la morosité en décrivant la N4 comme une amusante configuration spatiale où co-existe un melting-pot de fonctions différentes qui s'étirent comme une cité linéaire. Les riverains de la nationale ont su montrer une créativité débordante qui tire profit de l'accessibilité et de la visibilité que leur offre cette nationale.



*Figure 3- La N61 à Dolhain, vue depuis la ville de Limbourg*

### **Les infrastructures comme porte d'accès privilégié au paysage**

Les infrastructures de transport de terrestre interagissent avec le paysage en constituant une porte d'accès sur celui-ci pour un nombre considérable de personnes chaque jour.

En tant que porte d'accès sur le paysage, le rôle de la route doit être mis en évidence en Wallonie tant la part modale qui lui est accordée est importante en regard des autres voies de transport. Le constat est d'ailleurs encore plus inquiétant quand on regarde la part qu'occupe à elle seule la voiture personnelle.

Envisager les infrastructures de transport, chacune avec leur spécificité, dans ce rapport dynamique au paysage demande une vision différente de l'interaction entre le réseau de communication et l'étendue du territoire sur laquelle il se déploie. Ainsi il faut chercher à les faire collaborer, interagir, plutôt que de les opposer. La notion même du trajet peut alors être revisitée dans une perspective écologique. Le trajet n'est alors plus uniquement l'action qui consiste de passer d'un point A à un point B, en un minimum de temps et dans des conditions les plus confortables possibles, mais participe à une aspiration humaine de se déplacer de devoir quitter son milieu, pour en découvrir un autre. Il acquiert alors une toute autre épaisseur et qualité.

Une telle écologie des transports exige une réflexion paysagère bien plus fondamentale par rapport au rôle des infrastructures dans la perception des paysages, qui ne peut se limiter à quelques panneaux d'animation culturelle ou des plantations.

Un exemple relevant d'un rapport différent de l'axe de communication au paysage est le Réseau Autonome des Voies Lentes RAVeL. En préservant des tracés anciens (chemin de fer, halage, ...) et en les réservant à la mobilité douce, ces voies donnent l'occasion de vivre le trajet, de le vivre différemment parce que les impératifs et modalités qui y sont habituellement associées ne sont plus rencontrées. La découverte du paysage, du patrimoine, les détours, les arrêts, les conversations, font partie du trajet et en changent le sens même.

### **Les infrastructures dans le paysage de l'Entre-Vesdre-et-Meuse**

L'ensemble paysager de l'entre Vesdre et Meuse bordé à l'ouest et au sud par la Meuse et la Vesdre a développé des axes de communication, de transport des marchandises et des personnes le long de ces deux cours d'eau mais aussi au travers des ondulations du territoire.

La Meuse et les infrastructures qui la longent pour relier Liège à Maastricht aux Pays-Bas constituent une problématique paysagère spécifique à la vallée de la Meuse et à l'ensemble paysager Mosan que nous ne traiterons pas directement ici.

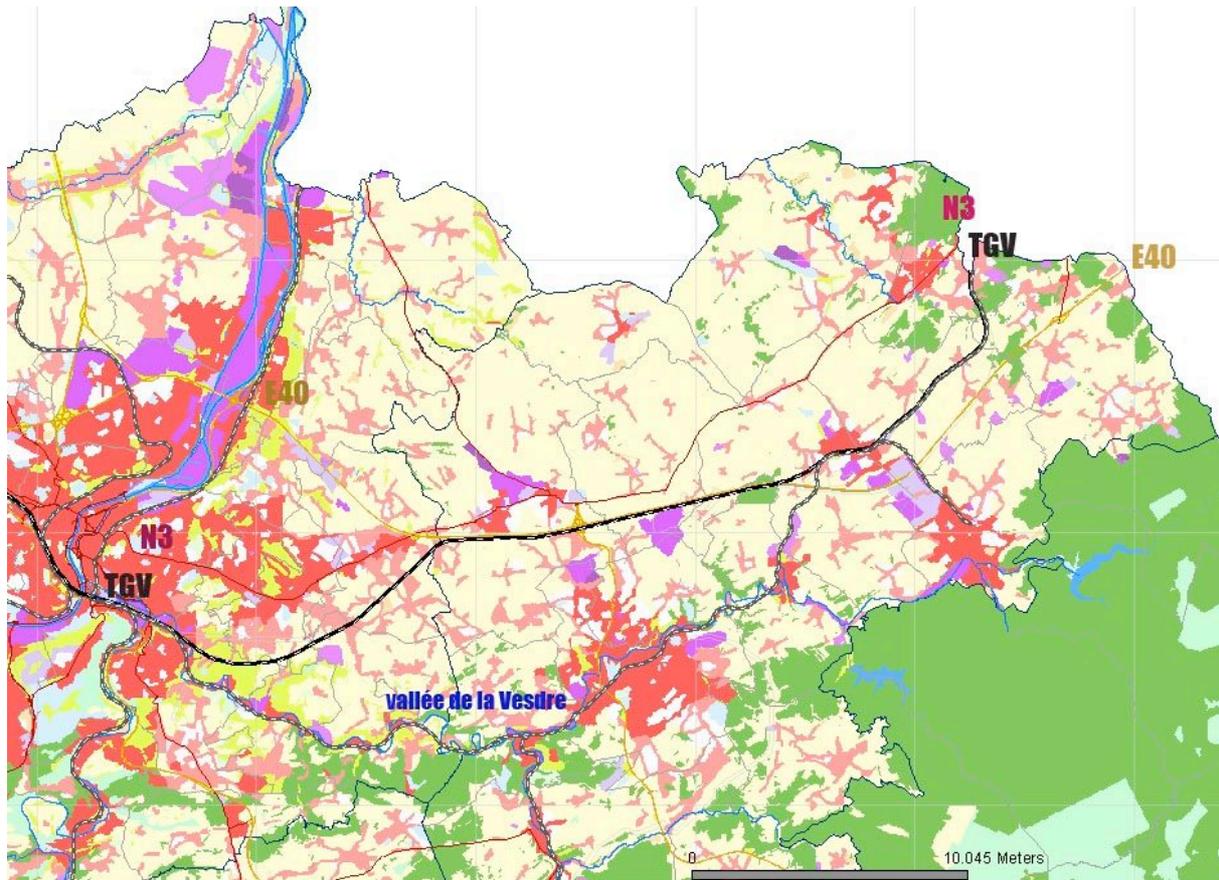
Cependant d'autres axes importants traversent le territoire. Nous avons sélectionné ceux qui nous semblent pouvoir le mieux expliquer les relations qui se tissent entre infrastructures de transport et paysage urbanisé, entre une logique de mouvement et une logique d'occupation du territoire. Rappelons que nous privilégions alors les voies principales, par opposition au réseau secondaire, pour mettre en évidence les axes qui supportent la dynamique et la structure.

La situation géo-stratégique de l'ensemble de l'entre Vesdre et Meuse, nous a ainsi amené à considérer quatre grands axes qui tous relient Liège à Aix-la-Chapelle, selon des modalités et des histoires différentes, la vallée de la Meuse étant exclue au préalable.

Ces voies ont aussi été choisies parce qu'elles représentaient des époques différentes avec des contextes techniques et socio-économiques différents, qui néanmoins continuent à évoluer et coexister sur le territoire; notre approche ne visant pas uniquement l'explicitation des relations actuelles mais leurs évolutions.

C'est ainsi qu'on abordera la nationale N3, l'ancienne ligne de chemin de fer 38 convertie en RAVeL, l'autoroute E40, et enfin la nouvelle ligne ferroviaire grande vitesse qui traversent l'ensemble d'ouest en est.

Pour compléter l'analyse, les infrastructures qui s'enroulent dans la vallée de la Vesdre ont été abordés. C'est là une problématique tout à fait spécifique, aussi bien du point de vue de son contenant que de son contenu.



*Figure 4- Extrait du plan de secteur de la Région Wallonne*

### *La nationale N3*

Cette voie d'accès tracée au XVIII<sup>ème</sup> siècle sortit la région de son isolement. Aujourd'hui, elle est toujours le support d'un certain développement économique et le paysage qu'elle donne à voir change notamment au gré de l'évolution des modes de transports et de nos habitudes.

On peut imaginer au préalable cette route sans l'urbanisation qui la borde : la montée pour s'extraire de la vallée de la Meuse, la traversée du plateau du Pays de Herve et enfin, le passage de la tête de vallée de la Gueule. On observe aujourd'hui que, dans sa première partie en tout cas, cette route s'est construit un paysage autre, le sien, plus fermé et urbain : succession quasi continue de constructions relativement basses et récentes où se côtoient activités économiques et habitat. La nationale N3 est une véritable colonne dorsale de la pression urbaine. C'est le lieu privilégié d'un développement urbain, linéaire, hybride, presque spontané, extrêmement sensible aux changements économiques et sociaux.

Toujours sur la N3, Battice (avec son rond-point et sa descente d'accès à l'autoroute) marque une rupture franche. A ce moment, on accède à un paysage plus ouvert et rural qui va défiler pendant une quinzaine de kilomètres avec quelques belles vues sur les villages de Clermont, Thimister, ... Quelques kilomètres après Henri-Chapelle, les constructions se font à nouveau plus nombreuses et on entre à la Calamine dans la sphère d'influence d'Aix-la-Chapelle.

Si l'on revient un instant sur le tronçon où le rideau de constructions est presque continu, on constate que si on emprunte une voie perpendiculaire à la nationale,

l'ambiance est rapidement autre, les vues aussi. Le tissu est moins dense, des zones peu ou pas constructibles subsistent à l'intérieur des terres et le relief permet de belles vues profondes. Ces zones intéressantes du point de vue paysager subissent néanmoins une pression d'urbanisation forte.

#### *L'ancienne ligne de chemin de fer 38*

La ligne de chemin de fer 38 traversait l'ensemble paysager, avec entre Fléron et Thimister un tracé plus ou moins parallèle à la N3 actuelle. Après avoir servi le développement industriel de la région, le trajet revit aujourd'hui sous la forme d'une voie verte.

Le réseau RAVeL promeut une mobilité douce dans des déplacements tant quotidiens que de loisirs. Et le RAVeL5 (c'est le nom attribué à l'ancienne ligne 38) semble rencontrer ces attentes. Utilisé pour les déplacements courts des uns ou les ballades dominicales des autres, le Ravel est fréquenté. Il deviendrait presque un nouveau lieu de socialisation ? Il est particulièrement apprécié des riverains habitant des zones plus densément urbanisées, car il améliore sensiblement le cadre de vie. Il constitue aussi un corridor vert intéressant du point de vue environnemental.

C'est une voie d'accès privilégié au paysage, qui maintient la trace de son évolution en préservant la cohérence du trajet ferroviaire. C'est aussi une occasion supplémentaire de valoriser le patrimoine bâti sur le trajet (gare de Herve, au pont du "Chaumont", etc). Préserver l'intégrité du tracé mais aussi celle du domaine public qui y correspond peut se concevoir à la fois comme une démarche de protection, de gestion voire d'aménagement du paysage.

#### *Le train à grande vitesse et l'autoroute E40*

Premier grand axe linéaire rapide qui se déroula sur l'ensemble de l'entre Vesdre et Meuse, l'autoroute E40 (anciennement A3) témoigne dans les années 1960-70 d'une emprise encore incomparable de la route sur le paysage. Le réseau de voirie et même les grands axes épousaient jusqu'alors mieux le territoire. Les viaducs de José, Herve, Battice, etc. en sont une illustration nette. Avec l'autoroute c'est aussi une mobilité complètement différente qui voit le jour.

Cette traversée de l'ensemble paysager par l'autoroute est aujourd'hui doublée pour les 38km qu'elles ont en commun par celle du train à grande vitesse. La ligne de force créée par l'autoroute s'accroît par la présence d'une voie ferroviaire, encore plus exigeante techniquement et d'imposantes constructions sont à nouveau nécessaires en raison du caractère très vallonné de la région.

Si on ne peut encore rien dire de la fréquentation de la nouvelle voie ferroviaire, l'autoroute Liège Aix-la-Chapelle reçoit une moyenne de 20.000 à 30.000 voyageurs quotidiens avec des pics atteignant 65.000 sur certains tronçons et constitue ainsi une voie d'accès intéressante au paysage. Cette autoroute fait partie d'un axe belge important qui va de la côte à la frontière allemande en passant par Bruxelles. Et, le tronçon qui nous occupe est souvent reconnu comme un des plus animés et variés.

Cette autoroute a induit le développement de parcs d'activités économiques caractérisés par un « design » assez spécifique : halls, espaces de stationnement, signalisation, enseignes. L'agglomération de Verviers, au croisement de l'E40 et de

l'E42 (Verviers-Prum) est ainsi entourée de quatre grandes zones d'activité économique : Les Plenesses, Stembert, Lambermont et Chaîneux/Petit Rechain,



Figure 5 : Les congélateurs Derkenne-Couline (E40) vus depuis la route Barchon-Dalhem

Plus fondamentalement, on peut dire que l'autoroute est emblématique de l'arrivée de la voiture partout. L'E40 coupe littéralement l'ensemble paysager de l'entre Vesdre et Meuse en deux. De plus, le réseau de voirie est dense, et contient quelques axes privilégiés, comme des nationales. L'autoroute est l'ouvrage majeur qui supporte la mobilité voiture et en quelque sorte une urbanisation diffuse de la campagne.

*Les infrastructures de la Vallée de la Vesdre, la ligne de chemin de fer 37 et la N61*

L'ensemble contient un élément hydrographique remarquable: la Vesdre, qui constitue sa limite sud. Le cours d'eau façonne le paysage naturel et offre des perspectives aux aspects enchanteurs...

La Vesdre a aussi façonné un autre type de paysage, urbain et industriel. Le cours d'eau, en tant que tel, a joué un rôle bien connu dans le développement des activités de la vallée, dont l'exemple le plus emblématique est certainement le développement de l'industrie lainière et l'essor de la ville de Verviers. Mais la Vesdre c'est encore et aussi une vallée, un passage naturel dans un paysage mouvementé, qui fut le réceptacle tout trouvé de divers moyens de transport, d'âges différents. La vallée, de Chênée à Limbourg, a ainsi été progressivement équipée d'une ligne de chemin de fer

(la ligne 37) et d'une nationale (la N61) qui ont variablement influencé et urbanisé son paysage. C'est particulièrement dans la vallée de basse Vesdre que s'enroulent les trois cordons de la rivière, du chemin de fer et de la route.

L'impression qui domine aujourd'hui depuis la route (N61) est celle d'un cordon urbanisé d'une hauteur relativement faible, constitué de résidences de la première moitié XXème siècle, d'ensembles plus récents pour certains tronçons, de bâtiments industriels et commerciaux. Certains éléments ponctuent fortement le paysage, comme la carrière de Trooz. En règle générale, le parcours est animé par les croisements avec la rivière et le chemin de fer. Au détour de certaines boucles, s'offre quand même un paysage verdoyant qui laisse l'esprit divaguer sur la beauté de cette vallée. Certaines de ces zones préservées, quelques kilomètres à peine, sont affectées au plan de secteurs comme zones non constructibles (forestière, agricole ou d'espaces verts). Le trajet en train offre, lui, des perspectives différentes dans la mesure où il passe en front arrière des zones d'habitats et qu'il garde une plus grande ouverture vers le fond de vallée et le lit de la rivière.

Considérée globalement, la vallée de la Vesdre nous apparaît comme une pièce maîtresse dont la gestion (paysagère) est un des enjeux de l'ensemble paysager. Ses infrastructures de communication pourraient être les éléments d'une réflexion sur sa reconversion. La ligne 37 et la N61 ont certainement encore une carte à jouer en regard du train à grande vitesse et de l'autoroute du plateau.

### **Réconcilier infrastructures et paysage**

Les infrastructures de transport constituent une pression importante pour nos paysages. Celles-ci se caractérisent de fait par une autonomie croissante par rapport au terrain et des ouvrages d'art de plus en plus conséquents,. Mal maîtrisées, elles stimulent l'urbanisation progressive de l'ensemble des paysages et peuvent conduire à une perte de diversité généralisée. Enfin, les infrastructures de transport sont, par nature, une source une fragmentation des paysages qui ne fait que se renforcer avec le temps si on laisse celles-ci se doubler d'une barrière construite imperméable à l'œil et à l'homme.

Ceci dit, penser la relation entre infrastructures et paysages en seuls terme de menace conduit à ignorer les opportunités liées à une mise en réseau des paysages. On voit ainsi se développer dans les pays voisins des projets de maillage vert et bleu, dont la finalité n'est pas seulement la protection de la biodiversité, mais également l'aménagement des paysages urbanisés en vue de leur requalification. Ce type de mesure a pour but de réconcilier les deux approches que nous évoquions en introduction, à savoir le paysage réseau et le paysage étendue, en posant l'infrastructure comme le principal support de l'accessibilité aux paysages.

On relève deux notions charnières dans ce type d'approche, à savoir la notion de continuité et celle de connexité.

### **Références**

*Convention Européenne du Paysage*, Série des traités Européens n°176, Conseil de l'Europe, Florence, 20/10/2000

Georges AMAR (1993), "Pour une écologie urbaine des transports", *Les annales de la recherche urbaine*, 59-60, p. 140-157.

Françoise CHOAY (1994), " Le règne de l'urbain et la mort de la ville ", *La ville, art et architecture en Europe, 1870 - 1993*, éditions du Centre Pompidou, Paris, p. 26-35.

Jean-Marc OFFNER et Denise PUMAIN (dir.) (1996), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Melvin M. WEBBER (1996): *L'Urbain sans Lieu ni Bornes*, Paris, éd. de l'Aube

Jean-Marie HALLEUX (2002). " La logique de la désurbanisation : les aptitudes aux déplacements et les formes urbaines ", *Les coûts de la désurbanisation*, CPDT 1, Etudes et Document, Ministère de la Région wallonne, Namur, pp. 26-32.

Jean-Pierre DEWARRAT, Richard QUINCEROT, Marcos WEIL, Bernard WOEFFRAY (2003) *Paysages Ordinaires de la protection au projet*, Architecture+Recherches, éditeur: Pierre Mardaga

Yves VAN DE CASTEELE Y. et Olivier DENIS (2005) *Gouvernance paysagère et grandes infrastructures routières. Quel apport dans le cadre d'une étude d'incidences stratégique?* Collection Territoires et Développement durable, UCL, Presses universitaires de Louvain,

CELLULE ETAT DE L'ENVIRONNEMENT WALLON (2005) *Tableau de bord de l'environnement wallon*, éditeur responsable : C. Delbeuck, directeur générale DGRNE- MRW

Laurent AUJEAN, Yves HANIN, Véronique ROUSSEAUX, Sophie VAN CUSTEM (2005), *L'occupation du sol en Wallonie*, Ministère de la Région Wallonne, Conférence Permanente du Développement Territorial, éditeur responsable : Danielle SARLET, directrice générale MRW-DGATLP

Stefan BENDIKS (2006), "Neighbourize", rapport présenté dans le cadre du symposium organisé par the University of Natural Resources and Applied Life Sciences, Vienna/H85 Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur H852 Institut für Landschaftsarchitektur (ILA)

## **Figures**

Figure 1- Le Viaduc de Moresnet.

**source:** <http://www.trois-frontieres.be> consulté en juillet 2006

Figure 2- Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

**source:** P.W.G. Newman et J.P.Kenworthy, 1996

Figure 3- La N61 à Dolhain, vue depuis la ville de Limbourg

**source:** Veronica Cremasco, juin 2006

Figure 4- Extrait du plan de secteur de la Région Wallonne

**source:** plan de secteur version coordonnée extrait de la planothèque sur le site officiel de la DGATLP, <http://mrw.wallonie.be/DGATLP>, consulté en juillet 2006

Figure 5 : Les congélateurs Derkenne-Couline (E40) vus depuis la route Barchon-Dalhem

**source:** Claire Van der Kaa, mai 2006