

Introduction générale

Le terme paysage admet plusieurs acceptions qui rendent sa définition aussi complexe qu'intéressante. Il peut notamment constituer un angle d'étude adéquat pour aborder la complexité spatiale et en particulier les interactions entre société et environnement. Tout comme la géographie concerne à la fois l'espace et l'Homme, le paysage touche le domaine du physique aussi bien que du mental. En effet, le paysage évoque simultanément les portions visibles de l'espace (il est en ce sens bien concret) et ce que l'on retient du monde (ce qui est plus abstrait). Actuellement il est au cœur d'enjeux majeurs relevant de l'aménagement du territoire et du développement durable. De plus, la demande sociale s'est considérablement renforcée en particulier depuis la mise en application de la loi Paysage. Or, certains aspects du paysage restent méconnus. C'est le cas de l'influence des déplacements sur celui-ci.

Le déplacement se réfère au mouvement, au vivant, à l'agir. Il caractérise l'une des activités principales de l'Homme qui bouge, explore, utilise sans cesse le monde dans lequel il vit. Ces déplacements combinés aux paysages introduisent une grande complexité d'ordre théorique et méthodologique. Paysage et déplacement, voici donc un champ de recherche au sein duquel nous convions le lecteur.

Cette introduction est quelque peu différente de celles rencontrées habituellement dans les thèses. D'une part, elle précise comment le sujet s'est construit au cours de ces dernières

« Un paysage ne se fait pas d'un seul coup, il se constitue pas à pas, il n'arrête pas de se fabriquer. » J.-L. Brisson, dans *Les carnets du paysage*, 2007

années, elle décrit une manière de voir les choses et de les appréhender ; il s'agit d'une prise de position. D'autre part, il y figure une série de questionnements et non pas encore une véritable problématique : celle-ci trouvera sa place en fin de première partie, une fois exposé le cadre théorique du sujet.

Ces quelques paragraphes permettront de mettre en avant une manière de procéder favorisant les digressions. La recherche sur un sujet n'est pas un parcours linéaire mais à ramifications. Ces connexions, nous avons envie de les partager, elles sont donc lisibles dès l'introduction et elles se retrouveront aussi tout au long de la thèse.

PETITE HISTOIRE D'UNE RELATION PERSONNELLE AU PAYSAGE

Pour nous le paysage, ce fut d'abord une relation, tissée essentiellement au fil de six années en lycée agricole et de huit années à l'université. Notre « paysage » est autant le support d'un métier centré sur les végétaux et l'agencement des parcs et jardins, un prétexte à représenter l'espace avec crayons et pinceaux, un sujet de discussion avec les « gens d'ici », et bien-sûr un concept scientifique.

On s'approprie un espace qui devient ainsi un territoire. On entretient une relation avec l'espace qui devient paysage. Le paysage nomme cette relation entre l'Homme et l'espace. Le mot « relation » est important car il évoque quelque chose « à entretenir ». Ce lien quasi charnel est un concept si fécond que l'on peut y adjoindre des notions et des projets pourtant très éloignés du terme. Dans ce travail, le paysage sera d'abord étudié par son entrée spatiale.

Suite à la prise de conscience, par nos contemporains, de l'importance du paysage, un cadre réglementaire et contractuel s'est petit à petit constitué : généralisation des études d'impact, loi paysage de 1993, convention de Florence en 2000, sont quelques exemples parmi un grand nombre d'autres actions et propositions. Accompagnés de nombreuses dynamiques de recherche et combinés avec les changements importants de nos pratiques spatiales, ces nouveaux outils constituent un terreau pour les paysages de demain. C'est un véritable défi pour les géographes. L'une des premières tâches qui apparaissait essentielle à ceux-ci fut d'imaginer des méthodes permettant d'appréhender l'espace dans son ensemble et sur de grandes étendues. Cette démarche favorise les études à diverses échelles (régionale, nationale par exemple) et permet donc de mieux s'accorder avec les nouvelles exigences formulées au niveau national et européen. Aujourd'hui, les méthodes scientifiques permettent d'aller encore plus loin. Nous nous inscrivons dans cette démarche en choisissant le thème du déplacement.

Au cours de nos études de second cycle universitaire nous avons été amenés à travailler sur la « visibilité » à partir d'un corpus de photographies prises sur un glacier du Spitsberg. Notre recherche a consisté à mettre en place une banque d'« images renseignées », permettant la cartographie très précise de la visibilité des lieux d'études en vue des futurs travaux du laboratoire ThéMA sur le « *in situ sensing* »¹. Nous n'avions alors exploré que l'aspect spatial du dispositif alors que plusieurs types d'échantillonnages photographiques co-existaient (spatial, spatio-temporel, temporel). Par la suite, l'aspect temporel fut l'objet d'autres recherches au sein de l'équipe. Les photographies prises à intervalle régulier sur le glacier ainsi que celles d'une webcam située sur un sommet proche donnèrent lieu à de nombreux travaux (dont une partie fut montrée au grand public par l'intermédiaire d'un cédérom multimédia et didactique²). Photographier les lieux avec un calendrier régulier s'est rapidement révélé très précieux pour comprendre certains processus physiques tels que l'englacement

1 Voir GRISELIN M., ORMAUX S., 2001 et GRISELIN M., HOLMEN K., ORMAUX S., 2004.

2 Voir GRISELIN M., ORMAUX S., 2001.

et l'enneigement. Le temps est une dimension essentielle du paysage et offre une grande richesse d'informations.

Nous avons continué notre recherche sur les banques d'images pendant l'année de DEA dont le mémoire était axé sur le déplacement. Notre travail de recherche portait sur un essai de comparaison paysagère entre deux itinéraires pédestres possibles pour traverser la Franche-Comté. La comparaison entre ces deux chemins était demandée par les associations des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle dans l'optique de combler l'absence d'un tel chemin en Franche-Comté. L'objectif du travail était de comparer des paysages visibles le long des deux itinéraires pressentis. Ce chantier en a induit plusieurs autres, nous nous sommes rapidement rendu compte que la méthode fondée sur la prise systématique de photographies correspondait bien aux besoins des études d'itinéraires. Elle permettait d'être rapide et objectif, de constituer une base de données de référence, et surtout de rendre compte des paysages en lien avec une pratique. Car le voyageur n'est pas dans les mêmes conditions d'observation s'il traverse un paysage à pied, à cheval, en bateau, en voiture, en train... Les banques d'images, outils très malléables, permettaient de rassembler une information proche de la demande des pratiquants tout en restant structurées par une démarche scientifique.

Cette année de DEA s'est cependant avérée bien courte pour explorer toute la richesse promise par une réflexion sur les temps du paysage. Dès le début de notre travail de thèse il fut donc naturel de prendre la direction de ce que l'on appelle la quatrième dimension du paysage : l'aspect temporel. Le sujet est très vaste. Il nous fallut rapidement fixer des limites. La combinaison de nos travaux de Maîtrise et DEA apporta un premier élément de réponse : nous allions travailler sur les temporalités paysagères au cours des déplacements, donc le long de linéaires. Nous nous sommes rapidement rendu compte que le déplacement impliquait lui-même une notion de temps et qu'il imposait un rythme aux espaces traversés, aux objets rencontrés. La mise en mouvement du monde par le déplacement allait devenir la clé de voûte de notre thèse, dont nous allons maintenant présenter l'économie générale.

PREMIÈRE PARTIE : UNE APPROCHE THÉORIQUE COMBINANT LES PAYSAGES ET LES DÉPLACEMENTS

Une personne cheminant dans un champ marque l'espace en foulant les herbes hautes le long de son passage. Il en résulte une trace. Notre pratique de l'espace se fonde sur ces déplacements, sur ces linéaires. Canal, voie ferrée, autoroute, chaque type d'infrastructure répond à des besoins et imprime plus ou moins durablement la physionomie de nos territoires. Ces infrastructures vont aussi engendrer de nouvelles découvertes : on peut aller plus loin, voir autre chose, ouvrir ses horizons.

À propos du paysage, les déplacements posent question. Ne seraient-ils pas un élément structurant essentiel à la fois dans ce qui nous est donné à voir du monde, et dans l'élaboration de nos territoires, donc dans nos relations aux autres ? Il existe plusieurs types de déplacements. En conséquence, est-il possible qu'ils engendrent des regards différents et caractéristiques sur les paysages ?

Pour répondre à ces questions il faudra tout d'abord cerner précisément ce que l'on entend par paysage. Précisons qu'il s'agira, dans ces travaux, d'un paysage potentiel, pas encore perçu par un observateur. En quelque sorte un paysage d'avant la subjectivité, présent en tout lieu, et qu'il est possible de quantifier. Mais dans ce cas peut-on encore parler de paysage ? Nous pensons que oui, et si dans les travaux qui suivent nous parlons de paysages quantifiés, c'est pour que d'autres puissent revenir à une définition plus ouverte qui intégrera alors pleinement l'esthétisme et la perception de chacun.

Travailler sur des espaces linéaires pose un grand nombre de questions théoriques et devrait permettre de montrer qu'il est nécessaire de reconsidérer l'importance du mouvement dans l'appréhension de notre espace. Il est déjà possible de simplement s'interroger sur le statut spatial de ces lieux du déplacement. Souvent qualifiés d'intermédiaires, ce sont des espaces particuliers, à la fois très fins, prégnants et structurants. Nous verrons que l'une des pièces maîtresses est justement le paysage qui donne en quelque sorte de la profondeur à ces linéaires. Ceux-ci peuvent constituer le cœur d'un monde foisonnant, bien plus large que l'emprise goudronnée d'une route ou le tracé d'un chemin. En conséquence, quels sont les liens tissés entre ces fines traces et les immensités traversées ? Ces infrastructures sont-elles dans une logique propre, une logique politique par exemple, échappant aux spécificités locales ? Quel sens les cheminements peuvent-ils donner à l'espace ? Est-il juste de penser que se déplacer participe de manière fondamentale à l'élaboration d'une image du territoire ?

Autrefois, on enseignait la géographie en commençant par l'étude du réseau hydrographique afin de donner aux élèves une structure capable de soutenir le reste du programme. Aujourd'hui, le géographe s'interroge sur la valeur des déplacements en tant qu'éléments de compréhension des territoires. Il en résulte le besoin d'améliorer ses connaissances sur le sujet. Il faut dès lors se questionner sur l'influence des déplacements vis-à-vis des relations entre les individus et leur territoire. Nous vivons une période charnière caractérisée par l'importance de plus en plus grande des déplacements dans les processus de transformation territoriale. La mobilité ira-t-elle jusqu'à devenir l'acteur principal des échanges individus / territoires ? Les réseaux ont un tel pouvoir structurant qu'aujourd'hui, les découpages territoriaux traditionnels (commune, canton, département) sont parfois remis en cause pour laisser une plus grande part aux réseaux et à la notion de distance-temps (la nouvelle gestion des routes ne se fera plus par rapport au territoire d'une collectivité, par exemple un département, mais par rapport à un itinéraire, un axe). De nouveaux territoires émergeraient-ils de cette relation en mutation ?

Actuellement, les choix de développement économique combinés aux améliorations techniques et aux nouvelles pratiques sociales conduisent à l'accroissement de la mobilité. Ce constat est observable à toutes les échelles spatiales (locales / globales). Les déplacements sont plus longs en distance, parfois plus courts en temps. Nos pratiques évoluent rapidement et en profondeur. Les déplacements doivent être rapides et efficaces. Il en résulte de nouvelles manières d'appréhender l'espace et de nouvelles problématiques. Est-ce alarmant ? Enthousiasmant ? Il faut mesurer les grands changements qu'implique cette nouvelle mobilité vis-à-vis du paysage. Il devrait être possible d'entrevoir les paysages comme un éventuel indicateur de ces nouveaux territoires, comme la possibilité de faire lien entre les logiques linéaires des réseaux et les espaces-territoires qu'ils traversent. Ce que l'on voit depuis ces linéaires permet-il de générer des images claires et cohérentes du territoire ? Entre course à la rentabilité et potentiel paysager, quelle peut être la place du paysage au cours des déplacements ? Nous essayerons à chaque instant de connaître les raisons, de saisir les éventuels dénouements des problématiques rencontrées, et par là même de construire un objet de discussion.

À travers une réflexion sur les paysages du déplacement nous avons la volonté de montrer une manière d'appréhender le monde, porteuse de logiques à peine soupçonnées et pourtant présentes, peu mises en valeur et pourtant débordantes de possibilités. Trouver des réponses à toutes ces interrogations sera l'objet de notre première partie. Nous y introduirons aussi des idées, des orientations pressenties. Le tout formera le cadre théorique de notre thèse.

DEUXIÈME PARTIE : DES PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Le paysage est au cœur d'enjeux majeurs qui relèvent de l'aménagement du territoire et du développement durable. Or, le déficit méthodologique reste toujours important dans ce domaine³. Pour un géographe, travailler sur la « visibilité » implique la prise en compte des trois dimensions spatiales : hauteur, largeur, profondeur. Ajoutons à cela, le « déplacement ». Au cours de notre DEA nous avons souligné l'importance d'un travail prenant en compte le plus fidèlement possible chaque manière de se déplacer. C'est évidemment de cette condition méthodologique que peut résulter un nouveau type d'information mettant en valeur les paysages pratiqués, les paysages donnés à voir par les infrastructures. Étudier les paysages en prenant en compte nos pratiques entraîne une complexification méthodologique, qu'elle soit d'ordre conceptuel ou purement technique. En conséquence il est important de faire des choix permettant d'optimiser l'ergonomie des outils, le traitement des résultats. Quelles sont les procédures scientifiques les plus courantes ? Quelles données sont à mettre en œuvre ? Quelles solutions techniques sont disponibles ? En somme, comment saisir le paysage en mouvement ?

3 L'une des raisons est la dissociation encore d'actualité entre les approches quantitatives et culturalistes. Le sujet de cette thèse se situant à la confluence de deux approches, il faudra régulièrement veiller aux possibilités d'interactions.

Une recherche d'optimisation ne doit en aucun cas réduire l'information. Pour répondre à ce souci d'efficacité et d'objectivité, seront mises en œuvre, parallèlement, deux techniques utilisant des sources d'informations différentes : les photographies de terrain et les images satellites, vue « du dedans » pour la première et vue « du dessus » pour la deuxième. L'utilisation parallèle de ces deux types de données permettra aussi de tester leur complémentarité.

En conclusion de ce chapitre méthodologique le protocole d'étude sera présenté. Cette seconde partie sera enrichie d'un certain nombre d'éléments théoriques. Nous n'avons pas, en effet, souhaité faire un découpage trop net entre théorie et pratique. Il semble que cette manière de faire puisse être enrichissante. Nous nous permettrons donc un certain nombre d'incises afin de préciser des points théoriques au moment le plus opportun.

TROISIÈME PARTIE : DE L'ESPACE AU RÉSEAU, DU RÉSEAU À L'ESPACE

Au regard des premiers résultats, il paraît nécessaire d'organiser la troisième partie en trois volets. Nous avons, en effet, constaté qu'il existait trois types de résultats. D'une part ceux permettant de faire un état des lieux qui prend en compte l'ensemble de l'espace pour mieux connaître les réseaux de voies de communication (de l'espace au réseau). Cette vue d'ensemble caractérisera les deux premiers volets, le premier visant à démontrer que le déplacement génère un potentiel paysager, le deuxième mettant en avant les principales différences paysagères relevables depuis les différents types d'infrastructures. Le troisième volet exploite des exemples pour ensuite permettre une généralisation (du réseau à l'espace).

Dans les deux premiers volets se trouve une posture souhaitée et revendiquée : analyser les paysages en privilégiant « l'entrée spatiale ». Tous les points de l'espace étudié font l'objet des mêmes traitements et c'est ce regard d'ensemble qui devrait permettre d'obtenir de nouvelles informations. Il devrait alors être possible de mieux comprendre les fonctionnements et de relever les particularismes des paysages du déplacement pour chaque type de réseau. Une fois ce travail réalisé, il sera alors temps de faire un nouveau point et de répondre aux nombreuses questions qui viennent naturellement à l'esprit. Existe-il des paysages spécifiques aux routes nationales, aux autoroutes ou aux autres infrastructures ? Peut-on en déduire des logiques d'aménagement ? La situation actuelle observée est-elle préoccupante ? Il s'agira ici de faire un état des lieux, de réaliser un instantané du potentiel paysager de chaque type d'infrastructure. Dans le troisième volet, la procédure est inversée : l'analyse se fait à partir des réseaux pour aller vers le reste de l'espace. Pour cela il a été nécessaire de dégager plusieurs itinéraires spécifiques. Cette pratique débouche assez naturellement sur une exploration de solutions opératoires. Il s'agit donc d'analyser les

paysages du déplacement par des exemples spécifiques. Les premières interrogations qui viennent à l'esprit sont relatives aux caractéristiques intrinsèques des infrastructures de déplacement. En effet, certains trajets sont composés, pour l'essentiel de leur tracé, de routes sinueuses alors que d'autres sont plus rectilignes. Est-il envisageable de mesurer l'influence de la sinuosité sur les paysages visibles ? Peut-on voir plus de choses depuis une route sinueuse que depuis une route rectiligne ?

Cette expérience ne serait pas complète si l'on ne prenait pas en compte l'effet de vitesse qui joue *a priori* un rôle important sur le potentiel de visibilité des infrastructures de déplacement. Comment évaluer ce phénomène ? Quel est son véritable impact ? Quels sont les rythmes induits et comment peut-on les interpréter ?

Le corollaire de ce questionnement touche à l'aménagement et tente d'apporter quelques solutions.

« L'image » prendra dans cette thèse une dimension particulière, à la fois illustrative et informationnelle. C'est en tant que cartographe au service d'un laboratoire de recherche que nous avons vraiment compris l'importance des images en géographie. Notre sujet de maîtrise et notre participation à l'école thématique « L'image, message de la géographie ? » sont venus renforcer cette conviction : l'image porte en elle une richesse à redécouvrir. Au laboratoire ThéMA existe une culture de l'image au service de l'étude des paysages, nous souhaitons nous inscrire pleinement dans cette pratique. Les exemples, en particulier les illustrations, prendront donc naturellement au cours de ce travail, une dimension importante. Nous insisterons régulièrement sur celles-ci et nous revendiquerons, chaque fois que possible, le statut de l'image comme moyen efficace pour mieux partager la géographie. Par ailleurs, tout au long de nos travaux, nous introduirons des encadrés permettant une lecture plus approfondie du sujet. L'idée est ici de favoriser les digressions tout en laissant la possibilité d'avoir une lecture plus rapide et plus continue.

Enfin beaucoup d'exemples feront référence à la Franche-Comté. Il s'agit bien là de faire part d'une expérience. Nous sommes conscient que travailler sur un même espace peut conduire à des biais. Nous veillerons autant que possible à conserver la rigueur et l'objectivité nécessaires, ainsi qu'à nuancer ou relativiser le poids de certains exemples.