



UN GRAND MERCI

à la Professeur Paola Viganò, pour ses remises en question toujours précises et constructives,

au Professeur Dieter Dietz, pour son écoute et la finesse de ses commentaires,

à Charlotte Erckrath, pour son soutien et ses remarques,

à Raphaël Widmer, pour le souvenir de Suisse,

à David Vigo, pour avoir extrait l'imaginaire collectif,

à nos familles.

LA NOTION DE PORTRAIT ET LA SUISSE
LE PAYSAGE DES INFRASTRUCTURES AU PREMIER PLAN

I.
EN QUÊTE DE RESSOURCES
IMAGINAIRES ET SPATIALES

TABLE DES MATIÈRES

EN QUÊTE DE RESSOURCES IMAGINAIRES ET SPATIALES

1. Préambule	<i>page 9</i>
2. Approche du travail	<i>page 14</i>
2.1 Tradition du paysage suisse	<i>page 15</i>
2.2 Cartographie à l'échelle nationale	<i>page 17</i>
2.3 Cadrages dans la carte	<i>page 17</i>
2.4 Expérimentation spatiale des infrastructures	<i>page 19</i>
3. La culture du paysage en Suisse	<i>page 20</i>
3.1 Tradition du paysage suisse	<i>page 21</i>
3.2 La Suisse à vol d'oiseau	<i>page 27</i>
3.3 Regard sur les objets difficiles - les artistes suisses contemporains	<i>page 40</i>
4. Collecte d'oeuvres présentant le paysage infrastructurel au premier plan	<i>page 46</i>
4.1 Le paysage de la route	<i>page 49</i>
4.2 Le paysage des pylônes électriques	<i>page 54</i>
4.3 Le paysage industriel	<i>page 58</i>
4.4 Le paysage d'extraction	<i>page 60</i>
4.5 Le paysage des stations de ski	<i>page 62</i>
4.6 Le paysage de la montagne construite	<i>page 66</i>
4.7 Le paysage de la décharge	<i>page 68</i>
5. L'infrastructure au premier plan, quelle démarche?	<i>page 70</i>

1. PRÉAMBULE

«Ils arrivèrent ainsi à la sortie de la ville, là où finissaient les maisons, où la rue se transformait en autoroute.»¹

(1) Calvino Italo,
Marcovaldo, 10/18,
1981, p.61

Que ce soit lors d'un voyage en train ou en parcourant des images satellite, chacun de nous a déjà été confronté à la rencontre avec ces infrastructures, de taille conséquente, parsemant le territoire aux abords des villes. L'esthétique imposante, que nous avons pris l'habitude d'opposer à celle du tissu urbain «traditionnel», de ces constructions ainsi que les nuisances qui vont souvent de pair avec leur activité ne nous poussent pourtant pas à nous aventurer plus près, et notre regard, intrigué un moment, se détourne finalement pour se porter en terrain plus connu et contempler scènes de nature ou vieilles fermes, omniprésentes en Suisse et constituant l'image que nous nous faisons et persistons à nous faire de ce paysage.

Pourtant, le vingtième siècle a été un siècle de grands travaux, et la ville a plus changé ou dans tous les cas davantage grandi au cours de cette période qu'au cours de tout autre siècle. Ainsi, le tissu de bâtiments et infrastructurel du vingtième siècle représente une part importante de la matière avec laquelle projeter aujourd'hui. Les projets réalisés au cours de ce siècle d'expansion sont liés à la manière de concevoir l'urbanisme de cette période : ils sont liés à une vision particulière, à un contexte économique et politique particuliers qui ont fait naître les grands projets d'infrastructures.

Pour réaliser ces projets, un transport d'énergie et un apport conséquent de matières premières étaient requis, deux aspects qui ont donné naissance à d'autres types d'infrastructures... Ainsi le territoire s'est-il rapidement trouvé travaillé par et pour ces constructions, dont l'essence était pourtant d'être au service des hommes. Intimement liées à la croissance démographique et économique en général, elles ont été jusqu'ici toujours en s'amplifiant.

Aujourd'hui, la récurrence de ces éléments dans des territoires de plus en plus urbanisés est responsable d'une tension qui demande à être considérée : apprendre à les regarder et à les reconnaître comme des acteurs à part entière dans la garantie de notre niveau de vie ne nous rendrait-il pas plus tolérants? Sinon, que penser de notre mode de vie actuel, qui engendre cette profusion d'objets et en dépend? Le temps n'est-il pas venu de réfléchir à notre consommation de matière de manière conséquente d'une part, de penser la matière déjà existante comme base des nouveaux projets, d'autre part? Finalement, quel espace cette production de matière exponentielle construit-elle? Est-il le paysage dans lequel nous voulons vivre? Pourrions-nous considérer les espaces générés par ces infrastructures du XX^e siècle comme l'espace de l'invention d'une nouvelle réalité et d'une vision pour la ville du XXI^e siècle?

Dans le contexte du changement climatique, plusieurs paradigmes de base du système de production-consommation sont fortement mis sous pression et le système des grandes infrastructures semble relativement peu résilient à long terme. Considérons la pression exercée par le changement climatique comme une chance de réfléchir d'une façon bien plus conséquente à une construction du territoire considéré dans son entièreté comme notre cadre de vie et à une utilisation durable des ressources présentes dans la nature ou déjà produites par l'homme.

La démarche de notre travail consiste donc à porter notre attention directement sur un paysage alternatif de celui que l'on valorise traditionnellement, celui des infrastructures et ses objets relatifs, à savoir plus précisément les infrastructures d'énergie, de transport, industrielles et d'extraction de matériaux, massivement présentes sur le territoire.

Les placer au premier plan pendant un temps nous semble important dans la mesure où malgré le fait qu'elles occupent une part importante du territoire et que leur fonctionnement semble assez clairement limité dans le temps, nous ressentons qu'un certain malaise est lié à toute évocation de leur futur ou de leur lien avec le tissu de la ville. Il nous semble en effet que l'imaginaire du territoire suisse, prenant culturellement beaucoup de place, trouble la lecture du territoire suisse si bien que nous peinons à regarder en face ces infrastructures, qui sont pourtant la conséquence de nos modes de vie sur un paysage adoré appartenant aujourd'hui au passé.

Procédons donc à ce décalage en quelque sorte encore artificiel du regard. Se posent alors la question de l'avenir de ces grandes infrastructures en tant que sommes de matière considérables et la question des traces laissées par elles, parfois violentes, parfois belles, parfois toxiques, dans un paysage naturel ou urbanisé dégradé et qui demande à être reconsidéré.

Et si, dans une attitude de réutilisation de la matière en place, l'espace du projet était ces infrastructures elles-mêmes? Qu'en ferions-nous? En effet, la possibilité réelle d'obsolescence physique ou contextuelle de ces structures n'est-elle pas une des problématiques importantes auxquelles nous nous trouverons confrontés dans notre pratique professionnelle, au vu des différentes crises que notre époque traverse actuellement?

Si la démarche paraît faire sens, plusieurs questions apparaissent : Quel est l'espace propre de ces grands objets? À quel point est-il appropriable par de nouveaux usages? Ou quelle trace la fin du fonctionnement premier ou le démantèlement de l'une de ces constructions laisserait-elle sur le territoire? Le négatif, l'empreinte, offre-t-il à son tour un potentiel en tant qu'espace pour de nouveaux projets?

On comprend bien dès lors qu'on rentre dans le domaine du paysage, avec ce qu'il emporte avec lui de concepts séculaires, de tradition du regard...

Il y a paysage quand du «pays» se met sous tension ; quand les différents éléments entrent en interaction, s'organisent en polarités et qu'en découle un accroissement manifeste d'intensité.²

(2) François Jullien, *Vivre de paysage ou l'Impensé de la Raison*, Éditions Gallimard, 2014, p.145

Voilà la définition proposée cette année par un philosophe et sinologue français, tentant d'extirper le concept de paysage de sa définition européenne traditionnelle, laquelle est fortement liée au sens de la vue et à un cadrage, à l'aide de la définition chinoise du paysage, laquelle «*en lieu et place du «paysage», terme unitaire, [...] dit un jeu d'interactions sans fin entre facteurs contraires, devenant partenaires, par lesquels du monde est matriciellement conçu et s'organise.*»³

(3) Ibidem, 2014, p.40

Dans cette *mise en tension*, les infrastructures ou leurs traces ont leur rôle à jouer, et voilà qu'au-delà de leur potentielle influence négative au niveau sanitaire actuelle, on pressent déjà d'autres possibles, dans lesquels elles semblent appartenir à un paysage...

La démarche de traiter ces objets habituellement ignorés par l'architecte comme matière du projet peut sembler paradoxale. Mais les difficultés que nous rencontrerons sans aucun doute à considérer certains de ces objets comme *ressources* pour d'autres usages, nous les considérons comme un appel à réfléchir également sur les modes de vie qui engendrent leur prolifération.

Enfin, sur une planète bientôt entièrement urbanisée et aux ressources naturelles limitées, la nature réclamant d'autre part de l'espace pour se régénérer, il nous semble important de tenter de considérer toute matière déjà existante ou toute parcelle de territoire dans son potentiel intrinsèque et dans une vision à long terme, dans laquelle l'occupation du territoire par l'homme et son utilisation des ressources naturelles ne menacent plus l'équilibre de la biosphère.



(4) Antoine Picon, *Anxious landscapes, From the Ruin to Rust*, 2000, p.72

<http://www.gsd.harvard.edu/images/content/5/3/537796/fac-pub-picon-ruinerouille.pdf>

Fuller compares the earth to a space ship aboard which humanity finds itself trapped. The feeling of vulnerability suggested by this image would soon be confirmed by views of the earth obtained by the Apollo expeditions. The blue ball seen outlined above the lunar horizon appears very small and fragile in relation to the immensity of interstellar space.⁴

2. APPROCHE DU TRAVAIL

«The biggest fear suggested by the contemporary technological landscape is that of the death of humanity in the midst of the signs of its triumph over nature.»¹

(1) Antoine Picon, *Anxious landscapes, From the Ruin to Rust*, Grey Room I, 2000, p.72

<http://www.gsd.harvard.edu/images/content/5/3/537796/fac-pub-picon-ruinerouille.pdf>

La démarche consistant à approcher et étudier des objets en général peu regardés, peu appréciés dans leur esthétique, connotés négativement pour la plupart et dans tous les cas rarement considérés comme matière d'un projet d'architecture nous paraissait réclamer plusieurs étapes successives, comme une sorte d'apprivoisement. Par ailleurs, le fait de penser un autre futur de ces infrastructures et un autre paysage pour la ville-territoire suisse réclame d'une part une idée assez précise du cycle de vie de ces objets, d'autre part une compréhension des mécanismes de changement en cours au niveau du système tout entier, en relation avec le changement climatique, et finalement un effort d'imagination pour proposer une vision qui, si elle n'est qu'une vision, possède une cohérence poussant à la considérer, pour un temps, comme un possible.

2.1 TRADITION DU PAYSAGE SUISSE

En préambule d'un travail majoritairement cartographique et pratique, les cartes se précisant au gré de nombreux voyages à travers la Suisse, certains aspects nous semblent intéressants à relever de manière théorique pour enrichir et appuyer nos propos. Ainsi, l'imaginaire du territoire suisse nous semble demander à être compris et illustré dans toute sa complexité, car toute démarche de projet concernant ces grandes infrastructures vient obligatoirement bouleverser une série d'images et d'idées d'un paysage dont l'imbrication avec la construction de l'identité du pays est très forte.

D'autre part, montrer l'aspect construit de cet imaginaire revient à rendre possible la construction d'un nouvel imaginaire, inspiré lui aussi en partie par ces paysages naturels, mais se représentant la possibilité de leur pérennité non pas en l'absence du reste des couches du paysage contemporain mais dans une tension entre des plans divers, anciens comme nouveaux, constituant un paysage - support de vie nous invitant à reconsidérer notre *implication originaires dans le monde*².

(2) Voir François Jullien, *Vivre de paysage ou l'Impensé de la Raison*, Éditions Gallimard, 2014

La découverte brutale de ce paysage des infrastructures a eu lieu en partie grâce à l'apparition des images vues du ciel. Leur taille gigantesque et leur positionnement dans le territoire en général à l'extérieur des centres urbains denses rendent en effet leur lecture et leur appréhension dans toute leur ampleur complexe pour l'homme resté au niveau du sol. Mais si ces images existent en grande quantité dans le cas suisse - également certaines ayant pour objet principal les infrastructures - grâce à l'initiative de quelques entrepreneurs, l'histoire de leur publication montre que le choix des images ne les favorisait pas et que c'est uniquement aujourd'hui que le contenu de cette banque de données colossale sur l'histoire du territoire suisse est enfin étudié dans son entièreté afin que soient rendus visibles au public tous les différents aspects du résultat de ce siècle d'opérations de photographie aérienne.

On peut également questionner leur utilité réelle dans l'aide à penser la spatialité spécifique des infrastructures : leur abstraction n'annule-t-elle pas finalement leur potentiel subversif et ne nous laisse-t-elle pas aussi démunis qu'auparavant face à l'ampleur de la tâche de leur réhabilitation?



Luftaufnahmen, photographies issues de la collection de
ETH Bibliothek Zürich,
Bildarchiv

http://ba.e-pics.ethz.ch/#1420694001372_1

Ces photographies révèlent pourtant ces infrastructures dans leur entièreté et leur pouvoir de fascination s'exerce sur tout un chacun. Si elles nous aident à comprendre l'ampleur du phénomène et la fréquence de sa répétition dans le territoire, elles ont été assez rapidement, dès les années septante, délaissées par les artistes :

Even if planners still find the allure of the bird's eye perspective hard to resist, the pedestrian perspective has long since counted as the one that best reflects the needs that architecture and urban planning have to answer. The influence of this fall back to earth, to everyday reality, on photography was as great as the leap off the rooftops that has preceded it. It ushered in a renaissance of landscape photography that has continued to this day.³

(3) WEIDMANN Ruedi, N°4
*Swissair Luftbilder, Swissair
aerial photographs*, ETH
Bibliothek, 2014, p.

Dans ce contexte, il nous semble donc pertinent de nous pencher sur le travail de plusieurs artistes suisses qui, au cours des deux dernières décennies, ont traité de la nouvelle esthétique des infrastructures, de leur apparition dans le fond du paysage à leur présence actuelle, occupant parfois le premier plan dans des zones parallèlement très habitées. Nous voyons dans cette fascination de l'artiste pour les dimensions et l'étrangeté de ces objets ainsi que pour le rapport de tension entre notre dépendance à ces objets et notre rejet simultané une voie de projet pour l'architecte qui voudrait bien regarder ces objets de plus près.

2.2 CARTOGRAPHIE À L'ÉCHELLE NATIONALE

D'une approche par la notion de portrait, au sens de l'acte de description d'un sujet en choisissant un point de vue, il s'agit ici de travailler sur une représentation cartographique du territoire au regard des grandes infrastructures nécessaires au fonctionnement actuel de notre société.

Après avoir choisi des objets constituant d'après nous un système à part entière au niveau de leur cycle et de leur réseau de fonctionnement et ayant de par leurs dimensions un impact territorial important, un premier pas sera donc de les cartographier précisément à l'échelle nationale, pour donner lieu à un portrait territorial du paysage de ces objets.

La carte ainsi produite permettra de rendre visible la fréquence à laquelle ces objets sont présents dans le territoire suisse. La confrontation avec le reste du paysage bâti, composant les habitations et le cadre de vie quotidien de la population, permet de comprendre à quel point ces infrastructures sont présentes au sein-même de ce cadre. Cette confrontation a par ailleurs pour objectif de mettre en évidence la corrélation construction de la ville – objets infrastructurels. La relation entre les différents éléments du système, réseaux et éléments ponctuels, sera également rendue plus intelligible.

Ainsi se verra en quelque sorte révélé ce négatif de la ville, cette machine de l'ombre, et dans la densité affichée de ces infrastructures en bordure de tissus urbains dont on connaît l'importante croissance, on pourra déceler certaines tensions.

2.3 CADRAGES DANS LA CARTE

De ce travail à l'échelle de tout le pays se dégagent plusieurs types de rapports entre bâti de logement, tertiaire et grandes infrastructures ou entre paysage naturel et infrastructures. De ces rapports, des tensions au niveau de l'usage des sols que nous soupçonnons ainsi que des connaissances acquises en ce qui concerne le futur de ces infrastructures, tant celui prévu par la politique nationale que celui qu'on imagine au regard du changement climatique, nous choisirons des situations spécifiques à représenter de manière plus approfondie. Cela se traduit par le choix de trois cadrages, représentés à l'échelle 1:10'000, d'une aire fixe de 20x20km².

Les trois cadrages seront choisis en tant qu'extraits représentatifs des trois types majeurs de topographie suisse : ainsi Alpes, plateau et Jura représentent-ils des *fonds* sur lesquels le tissu urbain comme les infrastructures viennent se poser de manière différente. Ces cadrages contiendront tous une série d'objets appartenant aux catégories représentées sur notre carte à l'échelle nationale, objets dont nous savons également que la remise en question partielle ou complète du fonctionnement ou de l'existence pour des raisons politiques ou environnementales engendrera d'importants changements au niveau spatial et fonctionnel pour le tissu urbain environnant, ainsi qu'au niveau de la gestion des déchets ou de la réutilisation de la masse de matière déjà produite pour leur construction.

A travers ces cadrages, nous souhaitons montrer premièrement, à l'aide de cartes historiques contenues dans la période entre 1890 et 2012, comment ces infrastructures étaient placées géographiquement et stratégiquement au moment de leur construction et comment ce positionnement par rapport au tissu urbain a été modifié dans le temps, souvent d'une manière non véritablement souhaitée, par l'expansion du bâti résidentiel.

Ces cartes ont également pour objectif de nous permettre de comparer la fréquence à laquelle ces infrastructures sont présentes dans les différents cadrages et leur réelle dimension spatiale, ceci afin de considérer à quel point chacun de ces territoires serait concerné par une remise en question du fonctionnement premier des grandes infrastructures dans un avenir plus ou moins proche.

En complément, nous produirons une série de coupes territoriales indiquant la position de ces objets et leur rapport à la ville également en matière de relations visuelles. Des coupes à une échelle plus réduite nous aideront à révéler également le potentiel spatial de l'infrastructure déjà présente et de l'espace qu'elle crée en rapport avec son environnement. Quelles sont les richesses du site où elle se trouve implantée ? Quelle est la manière dont se côtoient les textures propres à ces différentes couches du paysage ? Quelles seraient les qualités propres de ce nouvel espace dans son rapport à la ville, au delà de la fonction première de l'infrastructure ? À quel point le sol a-t-il été travaillé, déformé, parfois endommagé, par l'implantation dans le site de l'infrastructure ou par les activités qui lui étaient propres ?

A l'aide du site Internet PANORAMIO, qui permet aux utilisateurs de géoréférencer les photos prises pendant leurs promenades ou au quotidien sur la carte googlemaps, nous pouvons également nous constituer une idée des objets qui, actuellement au sein des cadrages d'étude choisis, sont regardés et photographiés par la population et de ceux qui restent complètement ignorés, nous laissant entrevoir quelle esthétique est peut-être déjà en train de se faire une place dans l'imaginaire des gens et quels objets semblent rester inintéressants, voire repoussants.

2.4 EXPÉRIMENTATION SPATIALE DES INFRASTRUCTURES

Si la figure de l'infrastructure semble si peu sujet à projet autre que celui lié à sa fonction première aujourd'hui, c'est en partie parce que celle-ci est difficile à appréhender dans son entièreté - même lorsqu'on se donne la peine d'essayer d'en faire le tour - et positionnée dans le territoire de façon à ce que sa rencontre quotidienne concerne le moins de personnes possible. Ainsi, nous ressentons comme une nécessité d'aller à la rencontre de ces grands objets de manière plus poussée que notre curiosité nous avait jusque alors poussées à le faire.

En voyageant premièrement en train à travers toute la Suisse, nous souhaitons mesurer à quel point ces objets sont présents à travers le territoire, leur manière de se superposer au paysage traditionnel mais aussi nous mesurons leur degré d'accessibilité par le transport public. Dans un deuxième temps et par des voyages plus orientés à travers les lieux contenus dans nos cadrages, nous tenterons d'appréhender la relation qu'ils entretiennent avec leur site, à une échelle large du paysage environnant comme à celle plus resserrée de leur accessibilité propre, de leur voisinage et de leur implantation dans un sol souvent auparavant resté relativement intact.

En nous confrontant au fait de les photographier, de loin dans le paysage suisse ou de près dans leur matérialité, nous tenterons de comprendre combien leur dimension, leur degré de nuisance ou de dangerosité rendent leur rapport à l'homme complexe et de mesurer à quel point un changement d'affectation offrirait la possibilité de modifier ces rapports ou quelles sont les qualités intrinsèques de l'objet, dans sa matérialité, son esthétique propre ou son rapport au paysage, qui offrirait une possibilité à cet espace de l'infrastructure de trouver un nouveau sens dans l'imaginaire remodelé qu'il apporterait avec lui.

3. LA CULTURE DU PAYSAGE EN SUISSE

«A la sortie des Alpes, les premiers boeings annonçaient l'heure du thé.»¹

(1) Maxime Maillard, *Monsieur vitesses*, Éditions d'Autre part, 2014, p.35

De manière plus ou moins consciente et à travers les siècles passés, nos imaginaires du territoire suisse ont été pétris au levain des images en lesquelles nous avons pu nous reconnaître et nous construire et que nous ne nous étions pas vus forcés, jusqu'ici, de remettre en question. Or qu'en est-il de la confrontation de cet imaginaire avec le territoire d'aujourd'hui ? Quel rôle potentiel joue-t-il dans le malaise que nous ressentons face au paysage technologique et infrastructurel contemporain ?

C'est à partir de cette tension entre un imaginaire mis à mal et nos modes de vie exigeants en termes d'énergie que nous proposons d'aborder la question de l'imaginaire du territoire suisse sous l'angle du changement climatique, qui met en jeu à la fois notre rapport à l'environnement et à nos modes de vie.

Vue du Lac du Kandel Steig,
Bourrit, Marc-Théodore,
dessinateur
Moitte, Angel, Graveur,
in *Description des Alpes Pen-
nines et Rhétiennes*, 1781

tiré de la banque
d'images en ligne
VIATIMAGES

<http://www2.unil.ch/viatimages/index.php?lang=de&projet=all&module=image&action=detail&IDImage=2239>



3.1 TRADITION DU PAYSAGE SUISSE

Le paysage en Suisse est, depuis longtemps, intrinsèquement lié à la définition de l'identité propre du pays. Si c'est dans d'autres cas l'image de la capitale fourmillante et ordonnée qui est la première représentation que se font les esprits à l'évocation du nom d'un pays, la Suisse évoque quant à elle paysages de campagne verdoyante et travaillée et de montagnes puissantes. Depuis plus de deux siècles donc, l'imaginaire du territoire suisse s'est façonné autour des thèmes de la nature construite et de la nature sublime. Objets d'une idéalisation et d'une véritable mythification, ces paysages sont profondément ancrés dans l'imaginaire collectif.

S'ils ont été construits, ces mythes ne se sont pas pour autant formés au hasard et sont intrinsèquement liés au sol suisse dans ses propriétés les plus concrètes.

La Suisse a en effet une composition particulière au niveau de sa topographie, les Alpes et le Jura couvrant 70% du territoire. Kafka déclarait d'ailleurs à ce sujet avec ironie :

(2) cité dans
François Walter,
*La Suisse, au-delà du pay-
sage*, Découvertes Gallimard,
2011, p.12

Quelle serait la superficie de la Suisse si elle se trouvait dépliée sur une plaine ?²

Le mythe du paysage suisse s'est donc constitué autour du capital naturel important que représentent les Alpes, puis également autour des paysages vallonnés du plateau, dessinés précisément par une agriculture complexe, travaillant cette terre parfois peu généreuse dans ses limites afin de lui arracher une production vivrière, cet aspect constituant un deuxième volet de l'idylle suisse.

Ce paysage s'est constitué autour d'une imagerie du territoire provoquée en grande partie par l'intérêt croissant des touristes étrangers pour les paysages alpins spectaculaires.

Au XIX^e siècle, les Suisses s'approprient cette imagerie et en font un des fondements de leur conscience nationale. La Suisse se «*transforme en paysage*»³, et dans cette imbrication complexe entre identité nationale et paysage naturel naît un rapport de tension entre le spectateur à la recherche du *paysage suisse* et les changements apportés par la modernité.

L'exemple du Village Suisse est à ce sujet des plus démonstratifs : les visiteurs sont fascinés par les cascades, les montagnes et les vaches de carton-pâte à la grande surprise des organisateurs de la deuxième Exposition Nationale de Genève de 1896, pour qui le but premier de l'exposition était de glorifier la technologie industrielle et les applications de l'électricité.

(3) François Walter,
La Suisse, au-delà du paysage, Découvertes Gallimard,
2011, p.75



Carte postale :
*Souvenir de l'Exposition
Nationale Suisse à Genève*,
1896

[http://www.notrehistoire.ch/
article/view/235/](http://www.notrehistoire.ch/article/view/235/)

Pour la première fois donc, le discours anti-urbain découlant de l'arrivée des infrastructures qui semblent liées à la construction de la ville et au mode de vie urbain «*prend une coloration nationaliste et patriotique [...] La ville moderne met en péril les valeurs collectives et menace l'identité nationale.*»⁴

(4) François Walter,
Les Suisses et l'environnement, Une histoire du rapport à la nature du 18^e siècle à nos jours, Éditions Zoé, 1990,
p.134

Les récits des touristes où les écrits des poètes suisses de cette époque nous montrent en effet que ce n'est pas tant l'opération humaine sur l'environnement naturel que la banalisation et parfois déjà le caractère cosmopolite des nouvelles infrastructures qui posaient problème. En effet, si ces écrits mettaient en évidence les aspects exotiques et pittoresques d'une vie à la montagne protégée de l'évolution des modes de vie écartant les hommes des valeurs de base et proche de l'ordre naturel des choses, omettant la plupart du temps de raconter à quel point les conditions de vie étaient difficiles, les populations s'organisant avec une rigueur immense pour subvenir à leurs besoins primaires à l'aide de ressources réduites et complexes à exploiter, ces différents témoignages nous permettent de constater que le nouveau dessin que l'homme imposait déjà à l'époque de manière assez conséquente à l'environnement naturel était alors regardé et admiré, ce fait illustrant peut-être une certaine naïveté ou méconnaissance en ce qui concerne les conséquences environnementales de telles opérations.

Les infrastructures construites au cours du XIX^e siècle semblent pourtant déjà avoir pour une partie le caractère nocif pour l'homme et l'environnement en général qui caractérise nombre d'infrastructures actuelles. Ainsi, la conscience écologique qui prendra son véritable essor seulement dans les années 1970 est-elle précédée d'une inquiétude pour certains phénomènes liés aux infrastructures et touchant au quotidien des hommes. On prend conscience des risques liés à l'expansion illimitée de l'activité humaine, et de premières mesures sont établies en parallèle afin de protéger l'environnement mais aussi l'homme, de l'activité de l'homme. «*L'essor de l'industrie chimique éveille la conscience de risques plus subtils, ceux des émissions toxiques de gaz et surtout d'empoisonnement de l'eau.*»⁵

(5) Ibidem, p.106

Mais les réactions à ces constats ne prennent en compte qu'une partie minime du cycle de conséquences qu'entraînent ces différentes pollutions, et «*la mise en évidence des dangers encourus par l'environnement ne débouche pas encore sur une véritable attitude*

écologique au sens actuel du terme, mais plutôt sur le réveil d'une nostalgie de l'harmonie, d'ordre fondamentalement esthétique.»⁶

De même, nous semblons encore aujourd'hui peiner à regarder le territoire de la Suisse, la ville-territoire suisse, telle qu'elle est, et la banalité, l'aspect générique de la plupart de ces infrastructures - «un unique grand son gris, une vaste rumeur neutre»⁷ écrit Andrea Branzi - ainsi que le degré de menace sanitaire lié à l'activité de certaines d'entre elles semblent être des points cruciaux dans le trop peu de sens que nous parvenons à leur attribuer ou le rejet que nous en faisons. Ainsi, depuis plus d'un siècle, nous évitons du regard de grandes parties d'un paysage violemment transformé par l'arrivée d'une quantité importante d'infrastructures diverses et imposantes. Malgré notre confrontation quotidienne à certains de ces nouveaux éléments, le nouveau visage de ce territoire semble peiner à véritablement entrer dans la représentation que nous nous en faisons ou souhaiterions continuer à nous faire.

(6) François Walter, *Les Suisses et l'environnement, Une histoire du rapport à la nature du 18^e siècle à nos jours*, Éditions Zoé, 1990, p.114

(7) Andrea Branzi, *Nouvelles de la métropole froide : design et seconde modernité*, Centre Georges Pompidou, 1992



Chippis (Valais) et la Fabrique d'Aluminium
Jullien Frères, Phot. Editeurs,
Genève, 1908

[http://www.notrehistoire.ch/
group/le-rhone](http://www.notrehistoire.ch/group/le-rhone)

Si le travail des terres par l'agriculture ou l'assainissement des marécages ont représenté un gain immense pour tous les habitants de régions devenues enfin cultivables, et plus aisément que les terres des montagnes, si les barrages sont d'emblée rentrés dans l'imaginaire collectif de par les événements majeurs historiquement qu'ont représenté des chantiers d'une ampleur inconnue jusque alors et de par leur taille et leur rôle puissants dans un contexte naturel qui semble s'incliner devant l'homme, on ne peut pas en dire autant de tous les réseaux et objets constituant la couche d'infrastructures alimentant la ville-territoire du XXI^e siècle.

Il semble donc que le rapport à la nature et à sa construction ou sa modification par l'homme ait évolué de manière ambiguë, et que la «mauvaise conscience écologique» à laquelle nous confronte quotidiennement l'établissement de nouvelles infrastructures nous empêche de les considérer en tant qu'objets à regarder ou objets de projet. Reléguées aux abords des villes quand cela est possible, ces infrastructures entretiennent dès leur construction une relation distante avec le tissu urbain, distance qui participe de fait à amplifier le sentiment de méfiance et laisse peut-être les infrastructures, moins surveillées, se développer d'une manière peu viable.

Cette ambiguïté du rapport de l'homme à son activité et à son environnement, balançant entre coexistence et domination, entre «*impérialisme*» et «*arcadianisme*»⁸, qui a perduré tout au cours du siècle passé, est loin d'être résolue. Si l'on considère qu'aujourd'hui, on perçoit peut être enfin la nécessité et l'urgence de trouver des modèles de développement alternatifs au «*modèle technico-économique de rapport à l'environnement*»⁹ qui a caractérisé les deux derniers siècles, troublant dans une moindre mesure l'équilibre naturel mondial, on peut alors voir dans le malaise que nous ressentons toujours face à ces objets, au-delà de leurs propriétés dangereuses, l'illustration de cette ambiguïté, où les infrastructures semblent comme un piège se refermant sur l'humanité.

Aujourd'hui la Suisse, si elle est pour une part encore ce paysage, est aussi le milieu de vie d'une population de plus en plus nombreuse, mobile et qui tend fortement à s'urbaniser. La peur du nucléaire après la catastrophe de Fukushima, la pollution des sols et des eaux, la dégradation environnementale en général et le changement climatique qui lui est lié, l'urbanisation de la campagne, le «*morcellement des paysages*»¹⁰ sont autant de thématiques qui constituent le centre des préoccupations actuelles des différentes entités

(8) voir Woerster, *Nature's economy*, cité par François Walter, *Les Suisses et l'environnement, Une histoire du rapport à la nature du 18^e siècle à nos jours*, Éditions Zoé, 1990

(9) François Walter, *Les Suisses et l'environnement, Une histoire du rapport à la nature du 18^e siècle à nos jours*, Éditions Zoé, 1990, p.218

(10) Concept explicité dans le cadre du rapport de l'OFEV, *Nouvelles approches pour relever la qualité du paysage*, 2013

du gouvernement et des populations, et l'on pourrait penser que cette conscience accrue du fonctionnement de l'écosystème nous oblige à considérer les nouvelles interventions humaines dans toutes leurs conséquences. Pour autant, l'attitude face au phénomène de la prolifération des infrastructures reste ambiguë, et l'on continue à creuser, construire et remodeler en même temps que l'on protège le paysage en en figeant certains morceaux. Ainsi François Walter, après avoir consacré plusieurs études à la construction des identités sociales en rapport avec le paysage en Suisse, écrit dans un ouvrage récent :

Il y a un décalage si profond entre ce qu'est la Suisse et ce qu'on dit d'elle, que ce pays demeure comme prisonnier des images qu'il a lui-même contribué à façonner» et qu'il conviendrait donc de «dire autrement une Suisse différente et qui ne cesse de changer.¹¹

(11) François Walter, *La Suisse, au-delà du paysage*, Découvertes Gallimard, 2011, p.2

En plaçant pour un temps ces objets - qui constituent en ce sens le « négatif » de la ville qu'ils engendrent et par laquelle ils sont engendrés dans un cycle lié à la croissance, qui semble aujourd'hui infini - au premier plan de notre étude, nous souhaitons nous confronter aux conséquences spatiales directes de nos modes de vie exigeants en termes d'énergie. Pendant le XX^e siècle, ces objets semblent ainsi ne pas avoir été sujets d'attention de la part des architectes mais plutôt avoir été considérés comme des objets *obligés*, dont la forme découlait directement de la fonction et ne venait en aucun cas dialoguer avec le reste de l'espace construit qui constitue notre milieu de vie. Les réseaux sont arrivés au cœur des villes et ont imposé leurs lois. L'architecte, portant sur ses épaules le poids d'une tradition et se sentant menacé dans son statut par l'ingénieur alors représentant du progrès ratait peut-être à ce moment précis l'occasion de prendre lui aussi l'infrastructure comme objet d'étude, d'une manière qui aurait été toute autre que celle de l'ingénieur et aurait réfléchi au paramètre de l'espace généré par ces nouveaux objets techniques.

Si la peinture, l'art, la littérature se sont renouvelés au XX^e siècle, ce n'est pas le cas du mouvement moderne qui, concentré sur l'histoire de sa discipline et non sur celle des hommes, a atteint très vite ses limites, de sorte qu'il n'est aujourd'hui plus possible d'imaginer un futur selon les principes développés à l'époque - ordre, industrialisation - expliquait Andrea Branzi récemment lors d'une conférence¹², car la situation que nous connaissons aujourd'hui était tout simplement impensable à l'époque.

(12) Andrea Branzi, *La métropole primitive*, Conférence donnée à l'EPFL dans le cadre du Superstudio, 8 décembre 2014

3.2 LA SUISSE À VOL D'OISEAU

Les années 1970 constituent pourtant un tournant mondial dans l'histoire de l'environnement: l'humanité prend conscience du caractère limité de certaines ressources naturelles sur lesquelles elle avait massivement basé son développement. La dépendance aux énergies carbonées constitue dès lors un motif d'inquiétude mondiale, principalement suite au premier choc pétrolier de 1973. Mais cette prise de conscience se fait également au niveau de l'écosystème de la planète entière, dont l'équilibre a été bouleversé, provoquant des réactions en chaîne d'une complexité imprévisible.

Dans le cadre de la compréhension de ce que représentaient véritablement à l'échelle de l'environnement naturel l'action des hommes et la construction des infrastructures de la modernité, les nouvelles perspectives offertes par les vues aériennes ont joué un rôle crucial. Ces nouvelles vues avaient un pouvoir de fascination que les entreprises ont très vite compris. Ainsi le territoire s'est-il vu photographié massivement, principalement alors dans le but de transmettre à un public curieux cette vue du ciel qu'il n'avait pas autrement. Mais ces photographies représentent aujourd'hui un témoignage riche de l'évolution du territoire au cours du XX^e siècle et de l'impact croissant de l'action de l'homme sur l'environnement naturel : les infrastructures en sont un des exemples les plus frappants.

En Suisse, il existe dans ce domaine une tradition : la compagnie aérienne Swissair a en effet mené des opérations soutenues de photographie du territoire durant tout le XX^e et jusqu'au début du XXI^e siècle. Certaines des campagnes de photographie étaient commandées pour des fins touristiques : les grands hôtels de montagne étaient de grands clients de vues des Alpes, qu'ils utilisaient sous toutes leurs coutures pour la promotion du tourisme d'altitude. Mais d'autres séries de photographies étaient réalisées plus librement. Celles-ci étaient ensuite rigoureusement classées et archivées, puis triées et sélectionnées à des fins de publication sous forme de livres.

Il est intéressant de comparer les différents ouvrages tirés de ces missions photographiques au fil du temps, afin de comprendre quelle était l'intention du livre, quelles étaient les images sélectionnées - et celles qui ne l'étaient pas. Les premières publications, datant du début du XX^e siècle, comme celles du pionnier suisse de l'aviation Walter Mittelholzer, étaient destinées à faire rêver un public qui survolait pour la première fois le territoire. Elles révélaient les différentes régions de la Suisse et ses topographies.

Les publications des années 1970 adoptent un ton différent. Si elles insistent également sur les trois topographies principales de la Suisse, elles documentent aussi le rapport que l'homme entretient avec son environnement, d'une manière qui est à la fois admirative et déjà nostalgique d'un paysage passé. Si l'infrastructure n'est que rarement le sujet principal de l'image, elle n'est pas évitée pour autant et sa présence dans le territoire se fait très nettement sentir.

Enfin, ce n'est que très récemment qu'ont pu être brassées les très riches archives de Swissair, l'opération ayant donné lieu à une publication qui permet de mieux comprendre quels ont été les choix des éditeurs de l'époque : on constate en effet qu'il existe de nombreuses séries de photographies détaillant les infrastructures, dans un réel souci de documenter l'évolution du territoire et ces apparitions nouvelles, mais celles-ci n'avaient encore jamais été publiées.

EXTRAIT DU LIVRE *LA SUISSE À VOL D'OISEAU*, 1926

Les premières vues prises par les aviateurs ont soulevé un enthousiasme peut-être excessif, mais il est évident qu'elles possèdent des qualités qui leur assurent les faveurs du public et qui permettent de croire que leur vogue ne sera pas passagère. [...]

Le voyageur qui a cheminé tout le long d'une vallée où de nombreux paysages ont successivement défilé sous ses yeux se plaît à les revoir dans leur ensemble, du haut d'un point élevé, afin d'en mieux saisir le sens et la forme. Souvent des montagnes trop rapprochées lui cachent le lointain et il aimerait échapper à ces terres basses pour gagner ces hautes cimes d'où l'oeil découvre toutes les merveilles de ce monde, éparses alentour, et d'où il plonge dans les vallées les plus retirées. Ce désir de dominer, les photographies aériennes viennent le combler. Elles n'offrent pas seulement une image nouvelle des villes et des campagnes déjà si souvent reproduites ; elles offrent une synthèse de toutes nos impressions quotidiennes. En parcourant avec attention cette collection, surtout les vues urbaines, on constatera bientôt que non seulement le regard plonge dans

Extraits de l'introduction de
« La Suisse à vol d'oiseau »,
p.247

Illustrations de Walter
Mittelholzer présentées par le
Dr.Otto Flückiger, traduit par
René Meylan, 1926 (première
édition parue en 1925), par
Eugen Rentsch, éditeur,
Erlenbach-Zurich

les recoins les plus cachés, mais que toute l'histoire de la ville apparaît clairement. Les alignements de maisons, d'ordinaire sans intérêt, deviennent les membres d'un organisme vivant. On voit sans peine, du haut des airs, comment une vieille cité s'est édifiée, comment aussi sa forme première, nettement déterminée, s'entoure de quartiers neufs, sans plan d'ensemble et le plus souvent vulgaires.

Aarau,
photographie tirée du livre
SCHULTHESS Emil, EGLI
Emil, Swissair Photo +
Vermessungen AG,
Suisse, vue aérienne,
Artemis Verlag Zürich und
München, 1973 , p.54





Glarus,
photographie tirée du livre
SCHULTHESS Emil, EGLI
Emil, *Swissair Photo +
Vermessungen AG,*
Suisse, vue aérienne,
Artemis Verlag Zürich und
München, 1973 , p.26

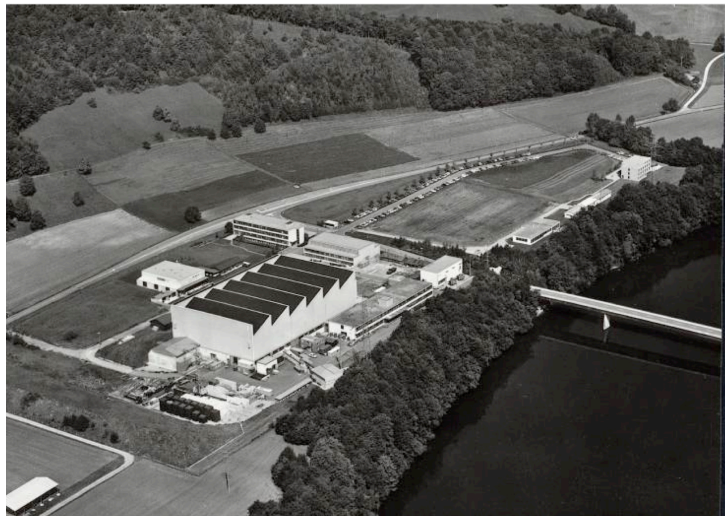
*Intschi, N2 Reussbrücke
Intschi,
Comet Photo AG*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Villigen, Schweizerisches
Institut für Nuklear Forschung,
photographe inconnu*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Dübendorf, Eidgenössische
Materialprüfungs - und
Forschungsanstalt,
Werner Forrer*

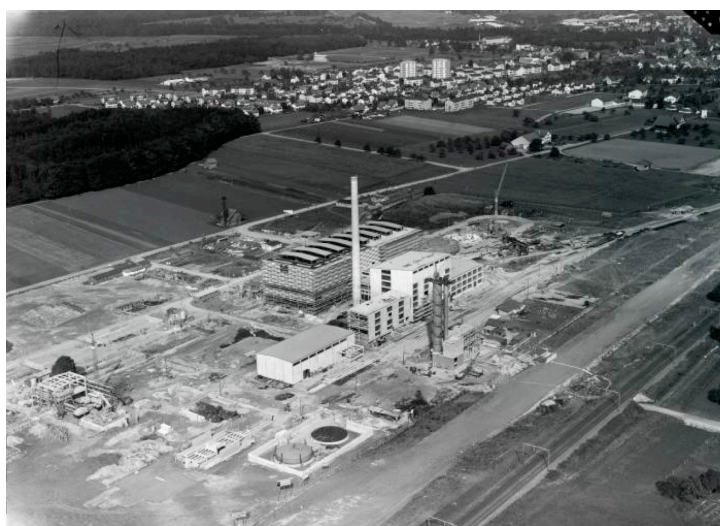
tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv





Grimsef,
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Autobahn A3, Bau Autobahn
Zürich-Pfäffikon,*
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Autobahn A3, Bau Autobahn
Zürich-Pfäffikon,*
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv

*Würenlingen,
Eidgenössisches Institut für
Reaktorforschung,
Eric Björn Lindroos*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



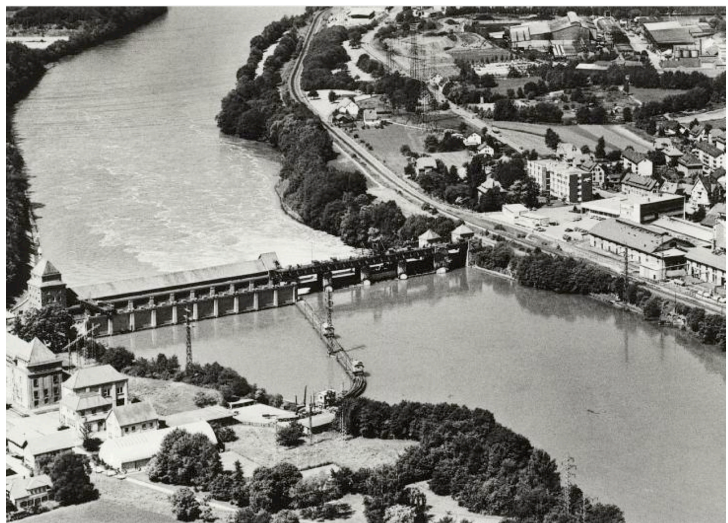
*Basel, Industriegebiet
Dreispitz, Mitte : Freilagerhalle,
Comet Photo AG*

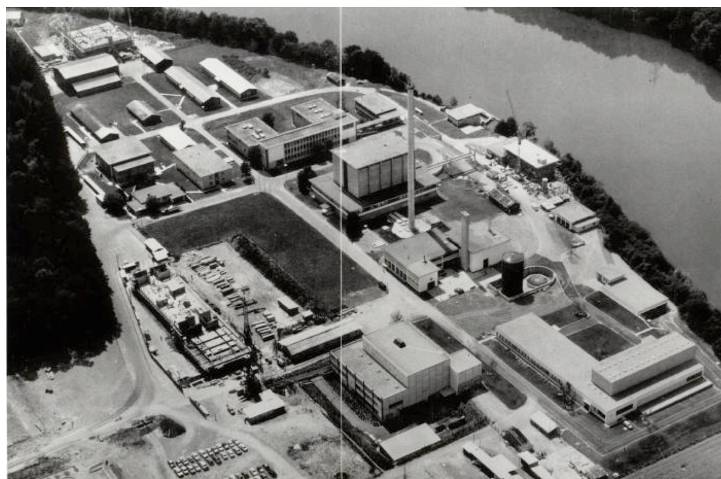
tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Das Kraftwerk Laufenburg am
Rhein,
Comet Photo AG*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv





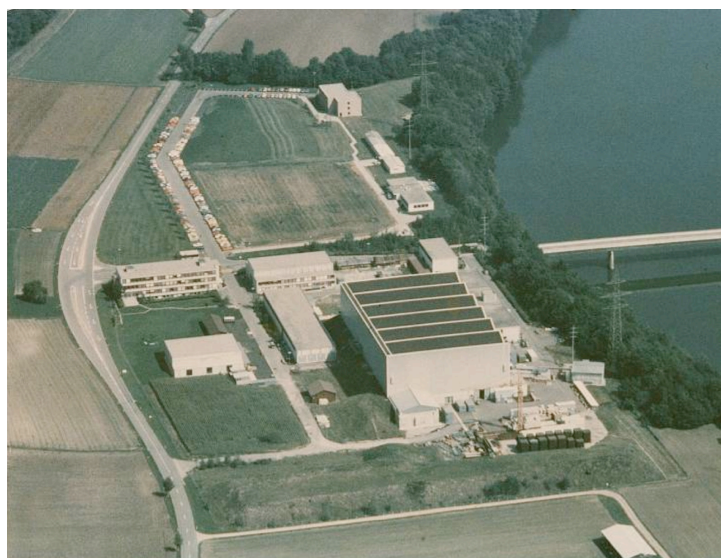
*Würenlingen,
Eidgenössisches Institut für
Reaktorforschung,
Photographisches Institut des
ETH Zürich*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Autobahn Rheintal, Bauriet-
Alterrhein,
Comet Photo AG*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Schweizerisches Institut für
Nuklearforschung,
Villingen AG,
photographe inconnu*

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv

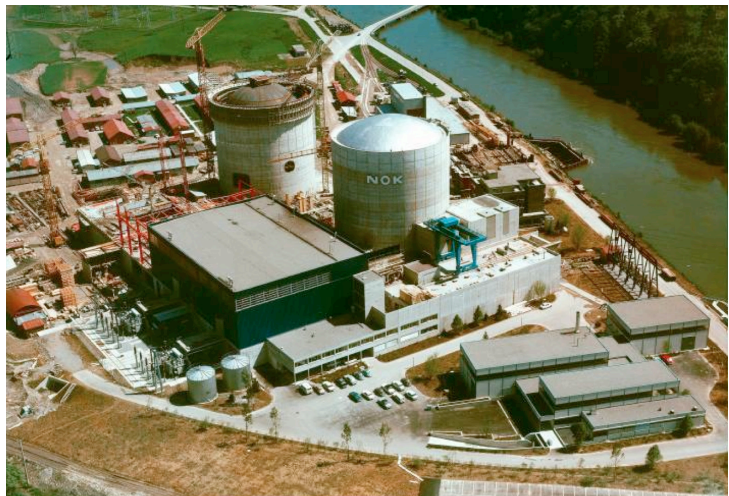
*Villigen, von Nord-Osten,
Kieswerk Portland, Geissberg*
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



*Döttingen, von Süd-Westen,
Bau Kernkraftwerk Beznau,
Aare*
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv



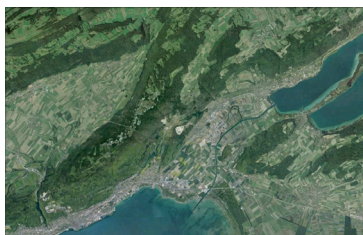
*Döttingen, von Süd-Osten,
Bau Kernkraftwerk Beznau,
Aare,*
Comet Photo AG

tiré de la banque d'images
ETH-Bibliothek Zürich,
Bildarchiv

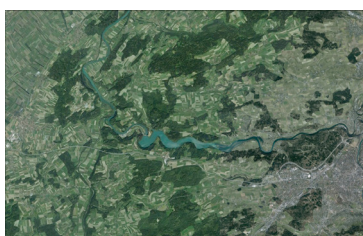


Aujourd'hui, il n'est plus question de publication ou de non-publication, si ce n'est pour les photographies plus anciennes. L'accès généralisé à la vue du territoire par satellite permet à tout un chacun de voir ce qu'il souhaite voir. Il est donc possible de se rendre compte de l'impact territorial des différentes infrastructures construites tout au long du XX^e siècle : leurs contours nets dans le territoire nous permettent de leur attribuer une forme que nous n'arriverions pas à appréhender d'une autre manière.

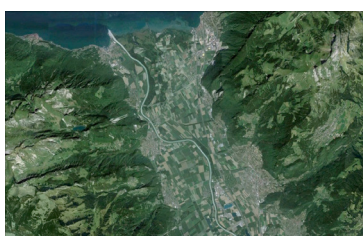
Ces nouvelles technologies et connaissances nous permettent de comprendre, mesurer les effets néfastes de certaines activités humaines sur l'écosystème bien mieux qu'à l'époque où les infrastructures d'exploitation dont nous dépendons aujourd'hui ont été construites. Nous pouvons également procéder par comparaison entre les différents territoires afin de situer les cas auxquels nous devons faire face dans une échelle ; ainsi, la Suisse, si elle est confrontée à des cas de proximité ou parfois déjà de promiscuité entre bâti résidentiel et infrastructures, reste au niveau de l'échelle de celles-ci dans une situation particulièrement modeste si on compare les dimensions des principales infrastructures avec celles de ses voisins européens. Et l'on ne parle pas de l'Amérique...



A gauche :
Mines de lignite à ciel ouvert
en Rhénanie du
Nord-Westphalie, à proximité
de Düsseldorf,
2014



A droite, de haut en bas :
Région de Neuchâtel et ses
carrières,
2014
Région de Berne et le lac de
Wohlen,
2014



Région de Villeneuve et ses
différentes infrastructures,
2014

Cartes tirées de Google
Maps, à une échelle similaire

Si ces photographies aériennes permettent donc de comprendre l'ampleur du phénomène ou d'intégrer *conceptuellement* quelle est la silhouette de ces gigantesques constructions, elles ont tendance, de par leur éloignement et la tendance de cette prise de vue de réduire les volumes à des textures abstraites, à faire oublier les difficultés réelles que le passant ressent au pied de ces machines. Fascinantes vues de haut, les infrastructures n'en sont pas moins obstacles, objets géants et non appréhendables aisément une fois l'atterrissage effectué.

Comme le plan ne veut souvent rien dire sans la coupe - et le cas est particulièrement évident en Suisse au niveau territorial, il manque peut-être à la photographie aérienne la capacité de décrire toute la complexité du phénomène territorial lié à l'émergence des infrastructures.

A pied, rien n'est plus évident pour autant et la perception d'un éventuel potentiel du phénomène reste limitée, les infrastructures provoquant plus fréquemment désintérêt ou mépris, parfois pour des raisons complètement justifiées, parfois sûrement par manque de lisibilité. Aujourd'hui, la vue du ciel nous apprenant qu'en Suisse, ces infrastructures sont infiniment nombreuses et proches de lieux de vie appréciés, il paraît nécessaire de leur destiner pour un temps notre regard. Pour François Walter,

(13) François Walter,
Les Suisses et l'environnement, Une histoire du rapport à la nature du 18^e siècle à nos jours, Éditions Zoé, 1990,
p.283

*L'appropriation de la nature par les sociétés humaines n'obéit pas seulement à un souci de rationalité économique, mais relève de représentations sociales complexes. Celles-ci ne peuvent se réduire à des rêves romantiques anti-industriels, anti-urbains ou anti-progrès. Elles sont, au contraire, porteuses d'espoir et de développement.*¹³

Les artistes de la fin du XX^e et du début du XXI^e siècle semblent attachés à ce retour sur le sol, pour proposer des visions qui concernent le cadre de vie de l'homme et s'adressent à son quotidien. Pour un temps, ils placent l'infrastructure au premier plan de leur oeuvre, acte délibéré découlant d'une attitude volontaire ayant pour espoir d'ouvrir les futurs.

Suffirait-il alors de cet acte, de cette projection au premier plan, *sous les feux de la rampe* de l'infrastructure pour la faire apprécier?

Le philosophe François Jullien nous livre à ce sujet sa réflexion :

Car tout ne serait-il pas «paysageable»? Il suffit, nous dit-on donc, que je sache faire évoluer mes habitus culturels, de concert avec la modernité, pour découvrir partout du paysage, du paysage digne d'être «contemplé» ; voire, le plus réticent (le moins facile d'emblée à admirer), comme de juste, est le plus prometteur. Cela n'est pas seulement requis par ces horizons nouveaux où, grâce aux moyens de la science, l'oeil peut désormais porter et qui recèlent peut-être encore plus de beauté que les autres : les fonds marins ou la Terre vue d'une autre planète. Mais cela vaut aussi de ce qui a résisté si longtemps à l'esthétique bourgeoise, mais dont l'art aujourd'hui s'occupe, en quoi il est effectivement formateur : des terrains vagues, du no man's land, des zones de banlieue ou des aires de décharge, des croisements d'autoroutes et des champs dévastés. Finis les temps du paysage-carte postale qui serait né béni des dieux. À ma perception, où que je porte le regard, de se rééduquer - et cela effectivement est salutaire. Mieux : faire surgir, brisant le moule, à nouveau de la vérité.¹⁴

(14)(15) François Jullien, *Vivre de paysage ou l'Impensé de la Raison*, Éditions Gallimard, 2014, p.152-153

Suite à ce premier paragraphe, l'auteur souhaite nuancer son propos. En effet, s'il semble ici possible, à le lire, de tout *paysager*, pourquoi les infrastructures sont-elles encore mal acceptées dans le paysage urbain contemporain? Quelles conditions supplémentaires, si l'on peut dire, sont-elles nécessaires pour qu'opère ce charme qui nous fait nous sentir devant, ou plutôt dans, un paysage? L'auteur poursuit donc ainsi :

Car si l'on sait pertinemment qu'une forêt de fils électriques peut former un paysage et, de même, un noeud autoroutier ; que l'activité, le travail, la densité et son vacarme génèrent aussi bien du paysage par leur mise en tension multiple, et même mieux, que les bergeries bucoliques, le problème naît lorsqu'ils n'ont pas assez de consistance en eux-mêmes pour se constituer en pôle ; et qu'ils ne peuvent donc entrer, non pas en composition (qu'ils «s'intègrent» - la vieille revendication de l'harmonie), mais en corrélation dans, ou plutôt avec, le paysage existant : qu'ils ne puissent coopérer avec lui. Mais

que s'organise cette mise en tension, qu'un nouveau circuit s'établisse, ils sont alors, eux aussi, facteurs et vecteurs de paysagement. Comme le conflit n'est donc pas avec la «contemporanéité» et son immixtion, on comprendra qu'il ne s'agit pas là de «sauvegarder» : face à Venise, de l'autre côté de la lagune, Mestre et son hérissément de pylônes et de tuyaux, tel un Manhattan pétrolier, fait également paysage.¹⁵

Ainsi, si le charme du paysage opère dans la mise en tension d'éléments différents mais dialoguants, l'infrastructure dans le paysage suisse omniprésent a alors un rôle à jouer dans le paysage urbain contemporain.

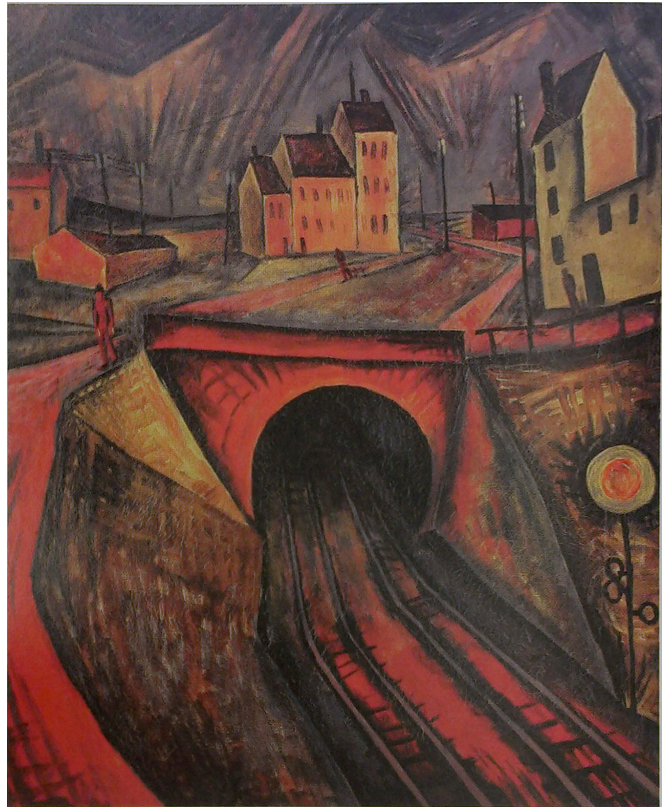
Il nous semble que c'est la particularité de la génération des artistes suisses ayant produit une oeuvre au cours des vingt dernières années que de vouloir mettre en exergue ce potentiel - non intrinsèque, de mise en tension du paysage que possède l'infrastructure lorsqu'elle est placée dans le contexte de l'environnement naturel suisse, dessinant ainsi un chemin vers une nouvelle lecture et un nouvel imaginaire de ce même territoire.

3.3 REGARD SUR LES OBJETS DIFFICILES PAR LES ARTISTES SUISSES CONTEMPORAINS

Nous avons pu le voir avec les vues aériennes, les infrastructures se distinguent bel et bien de leur environnement et laissent lire des délimitations nettes, travaillées dans le paysage naturel tant dans le plan horizontal que vertical. Si leurs contours s'articulent à la manière d'une lisière de forêt entretenue par l'homme, leur propriété est d'accueillir en leur sein une activité humaine quasi-incessante ou du moins en perpétuel mouvement. C'est peut-être le contraste entre la sollicitation soutenue des infrastructures et l'apparente douceur du paysage qui les entoure qui génère en partie l'émotion à l'origine de la recherche d'une esthétique de l'infrastructure et du paysage.

À l'évidence en Suisse, de par des topographies marquantes et culturellement remarquées, les infrastructures ne constituent pas pour la plupart le centre d'intérêt du regard dans le paysage. Cependant, la démarche de placer les infrastructures au premier plan, avec en arrière-plan le paysage valorisé s'avère être le fruit d'une attention particulière de certains artistes d'origine suisse. On trouve ainsi déjà, à l'époque des premières infrastructures - ponts, chemins de fer, des regards d'artistes complètement focalisés sur le thème de l'infrastructure au premier plan dans un paysage. Le plus souvent, les infrastructures de la modernité ont été perçues et représentées de manière tragique, nostalgique. La représentation témoigne alors d'un pressentiment de l'époque de la violence pouvant être engendrée par les infrastructures, tant du point de vue de leur implantation que vis-à-vis de l'urbanité des espaces qui les bordent.

L'un des protagonistes de l'art de l'infrastructure dans le paysage en Suisse est le peintre Ignaz Epper, qui nous a transmis des oeuvres de ces premières infrastructures marquantes du paysage. Son art se caractérise par une mise en tension constante du premier plan de l'infrastructure - qu'il s'agisse de chemins de fer, de tunnels, de ponts, de hangars industriels, de «Gaskessel» (installations de chauffage au gaz), du rythme de poteaux d'électricité ou du téléphone, de la rencontre avec les éléments urbains et de l'arrière-plan d'un paysage qu'il devait adorer. La représentation par l'apposition et la reprise du médium utilisé (traits successifs, appuyés, pans de couleurs s'interpénétrant et se mélangeant) témoignent de la dureté et du mouvement qui accompagnent le premier plan des infrastructures.



IGNAZ EPPER (1892-1969) - PEINTRE ET SCULPTEUR SUISSE

Cinq oeuvres de Ignaz Epper mettant en relation l'infrastructure au premier plan avec le paysage en arrière-plan.

Les deux peintures, de gauche à droite: «Landschaft mit zwei Brücken» vers 1919, «Eisenbahntunnel», vers 1918.

Les trois dessins, de gauche à droite: «Eisenbahn bei Zürich» vers 1917, «Gaskessel bei Zürich-Schlieren» vers 1917,

«Bei St. Gallen» vers 1919.

De même les couleurs utilisées transmettent la notion d'énergie, de violence par rapport au paysage de l'arrière-plan, le rouge à la rencontre du bleu. L'agitation à la rencontre du calme, de *ce qui a toujours été*.

La question de l'échelle de l'infrastructure faisait alors son apparition. Ce thème, celui du trop grand, de l'innapropriable, se posant dans le territoire plus par collage que par intégration, a travaillé l'imaginaire du XX^e et travaillera encore sans aucun doute celui du XXI^e siècle.

De par la forte croissance de l'espace dédié aux infrastructures du siècle dernier, nous avons tenté de chercher, dans le domaine de l'art visuel, quels étaient les artistes contemporains suisses qui traitaient avec récurrence du thème de l'infrastructure au premier plan, en contraste avec le paysage culturellement valorisé. Le regard posé se devait de l'être sur une infrastructure bel et bien en marche, non pas à l'abandon.

Nous avons pu constater qu'il existe en effet plusieurs artistes effectuant des démarches dans ce sens, cela à travers plusieurs média. Si nous avons trouvé des artistes peintres, cinéastes et sculpteurs, ce sont les artistes photographes qui sont les plus nombreux, la photo apparaissant tel un médium de prédilection pour ces sujets difficile à traiter. Sans doute la tradition de la photo documentaire y est-elle pour quelque chose. Dans la préface du livre «The eye of the beholder», collectant des oeuvres photographiques de sept artistes photographes suisses contemporains, on peut lire la note suivante :

Cette génération a depuis longtemps cessé de croire à la photographie comme « document infalsifiable de la réalité temporelle » (László Moholy-Nagy), et les critères de qualité classiques ne jouent, pour la majorité d'entre eux, qu'un rôle secondaire. Leurs œuvres, en revanche, portent encore la trace des violentes secousses qui, à la fin des années soixante et dans les années soixante-dix, ont ébranlé les sociétés occidentales et sapé l'édifice des anciennes normes et valeurs. On fit alors tomber les façades officielles de l'image, perçues comme fausses et creuses car elles ne correspondaient plus au nouveau mode de vie, et l'on se mit à chercher fébrilement de nouveaux moyens d'expression pour porter sur les conditions sociales un regard plus honnête et plus authentique.

Extrait de l'article de Peter Pfrunder dans *The eye of the beholder, seven contemporary swiss photographs*, publié par le Swiss Federal Office of Culture, Bern et le Swiss Institute, New York, 1996, p.45

En effet, la photographie présente l'avantage, comparé au médium de la peinture ou autres média à travailler directement par la main, de transmettre une part de notre subjectivité à la neutralité froide d'une machine à prendre des images. De fait, la subjectivité de l'individu derrière l'appareil - ou la caméra s'il s'agit d'images en mouvement, se trouve principalement liée au sujet choisi, à tout ce que l'individu choisit de montrer et à ce qu'on peut supposer qu'il ne montre pas. L'infrastructure placée au premier plan de la photographie dit alors clairement le choix de l'artiste et le refus de choisir de ne pas montrer une certaine réalité.

Au contraire, on peut très facilement se trouver dans un paysage magnifique des Alpes et être dans une situation de coprésence directe d'un pylône électrique, en tirer une photographie dont une personne tierce ne saurait dire s'il pouvait y avoir derrière nous une quelconque infrastructure. De même il est possible, dans le plateau suisse, de photographier un vallon surplombé de fermes champêtres en évitant une centrale nucléaire. Et encore, dans le paysage du Jura, d'obtenir un cadrage tel qu'on puisse se perdre dans les textures de la forêt épaisse garnissant les plis montagneux, évitant telle cimenterie ou telle carrière. C'est ce que l'on peut se surprendre à faire et ce qu'on peut observer dans nombre de photos amateur.

De gauche à droite,
de haut en bas:

Ursula Meier,
L'enfant d'en haut, film, 2011

Ursula Meier,
Home, film, 2008

Nicolas Faure,
Région Visp (VS), photo,
2006

Nicolas Faure,
*A1: Gümnenen-
Viadukt (BE)*, photo, 1996



En choisissant de mettre évidence la coprésence d'une infrastructure, d'en préparer une image ayant des qualités esthétiques indéniables quant à une certaine lumière, un traitement de l'image, un traitement des proportions données à chaque élément, les artistes nous transmettent ainsi une vision du monde qui nous entoure nous permettant de réfléchir, d'apprendre à questionner notre environnement sur ce qu'il est ou ce qu'il devient.

La photographie permet d'amener de manière intéressante le sujet sur la table tout en générant une confiance supplémentaire en l'image, formulée sans qu'un parti pris pictural radical puisse être pointé du doigt par le spectateur comme dans une oeuvre peinte ou sculptée - bien que comme nous venons de le dire, il n'en soit rien au vu de toutes les marges de manoeuvre et les manipulations avec lesquelles l'artiste peut travailler. Reste que l'expérience que nous avons de la photographie nous laisse présupposer une vraisemblance.

Pour la peinture, probablement moins prisée pour ce thème par les artistes, nous avons relevé spécialement le peintre Jean-Frédéric Schnyder, qui poursuit en quelque sorte la démarche impressionniste du plein air en partant en vadrouille dans l'environnement d'aujourd'hui, muni d'un dispositif mobile pour la peinture, tel le kit de l'impressionniste contemporain, tout aussi important dans la démarche de l'oeuvre que les peintures que l'artiste prépare sur celui-ci.

Jean-Frédéric Schnyder travaille ainsi sous la forme de séries des paysages devant lesquels il s'arrête pour peindre. Une récente exposition à Zurich, préparée par Peter Fischeli et intitulée «Ferdinand Hodler / Jean-Frédéric Schnyder», avait pour thème de mettre en résonance une démarche et des oeuvres, et le présentait ainsi en relation avec les travaux du célèbre peintre des paysages suisses Ferdinand Hodler.

D'autres arts, tels que la sculpture, la performance ou même la broderie, ont été utilisés par les artistes suisses pour représenter le thème de l'infrastructure et du paysage, mêlant ainsi des langages de tradition à des sujets tout autres que ceux que ces supports véhiculaient traditionnellement.

De gauche à droite,
de haut en bas :

Ferdinand Hodler,
Landschaft bei Montana,
1915

Jean-Frédéric Schnyder,
*Kernkraftwerk Gösigen VIII et
Kernkraftwerk Gösigen IX*,
1990

Photographie (inconnu)
de Ferdinand Hodler avec
palette et pinceau allant
peindre à Bad Heustrich,
1910

Photographie (Marco Schibig)
de Jean-Frédéric Schnyder,
avec son matériel de peinture
et son vélo, 1983



Ainsi, ce nouvel imaginaire suppose la rupture avec le déni provoqué par la recherche vaine d'une réalité qui n'est plus. L'intérêt que l'on peut trouver au paysage suisse dans la démarche de la photographie des infrastructures est qu'il permet de juxtaposer littéralement sur le même support les éléments d'un imaginaire profondément ancré dans la culture avec les éléments sujets de ce nouveau regard. Le sentiment d'une nature construite par la main de l'homme s'en retrouve ainsi exacerbée, de même que le contraste parfois peu lisible entre condition naturelle et artificielle, ambiguïté à laquelle nous nous retrouvons aujourd'hui tous confrontés.

Afin de mieux saisir vers quels sujets infrastructurels le regard des artistes contemporains suisses se tourne, nous avons choisi de rassembler les oeuvres collectées - non-exhaustives - par type d'infrastructure. Ce mode de tri permet de mesurer à quel point le sujet infrastructurel en question est traité et par la comparaison, de quelle façon il est traité.

PAYSAGES INFRASTRUCTURELS REGARDÉS



Paysage de la route



Paysage des stations de ski



Paysage des pylônes électriques



Paysage de la montagne construite



Paysage industriel



Paysage de la décharge



Paysage d'extraction

4. COLLECTE D'OEUVRES PRÉSENTANT LE PAYSAGE INFRASTRUCTUREL

AU PREMIER PLAN

Cette collecte offre un aperçu des objets infrastructurels regardés par les artistes contemporains suisses. Sans être exhaustive, elle permet de mettre en avant certains objets plus regardés que d'autres. Nous avons pour cette collecte rassemblé les oeuvres des artistes photographes Nicolas Faure, Joël Tettamanti, Georg Aerni, Michel Bonvin, Thomas Flechtner, Jules Spinatsch, Luciano Rigolini, Olivier Junod, de la cinéaste Ursula Meier, des peintres Jean-Frédéric Schnyder et Emilienne Farny, de la brodeuse Maria Ceppi et des plasticiens Thomas Hirschhorn et Roman Signer.

Il semble ainsi que les thèmes de l'autoroute, du pylône électrique, des stations de ski et de la montagne construite émergent comme ceux les plus prisés des artistes. On peut aussi noter que plusieurs artistes apparaissent pour plusieurs thèmes. Une petite statistique de la collecte résume ces deux points. La présence forte de l'artiste Nicolas Faure s'explique non seulement par la diversité des éléments qu'il photographie mais aussi par sa production très soutenue dans la représentation des infrastructures en relation avec le paysage.

Nicolas Faure,
mauvais - ref101,
 Autour de 2006 (année de
 publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Paysage A - ref71,
 Autour de 2006 (année de
 publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref129,
 Autour de 2011 (année de
 publication du livre *Alles in Ordnung*)





Nicolas Faure,
Paysage A - ref69,
Autour de 2006 (année de
publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Paysage A - ref72,
Autour de 2006 (année de
publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
mauvais - ref101,
Autour de 2006 (année de
publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Paysage A - ref71,
Autour de 2006 (année de
publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Paysage A - ref73,
Autour de 2006 (année de
publication du livre *Paysage A*)



Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref124,
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)

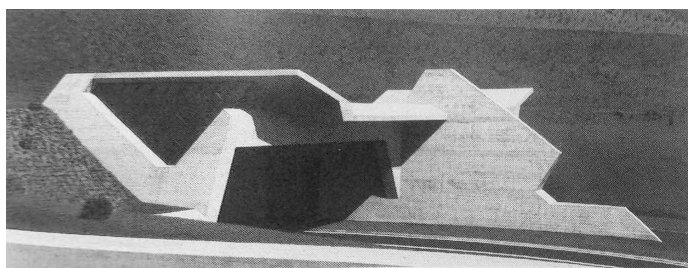




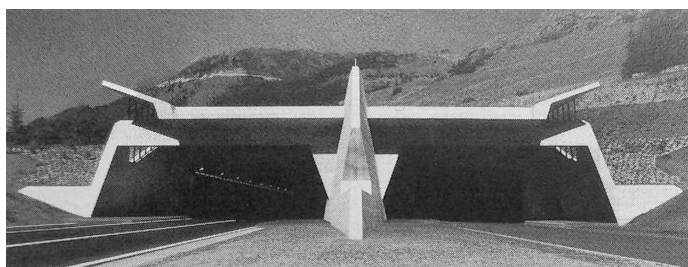
Nicolas Faure,
A9 _A Veytaux (VD),
1998



Nicolas Faure,
Gümnen Viadukt (BE),
1996



Luciano Rigolini,
Galleria del San Gottardo,
1997



Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



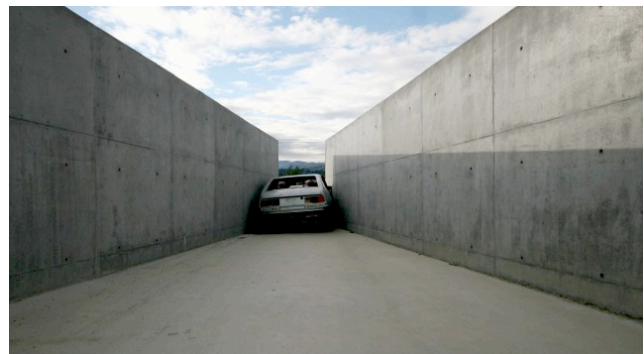
Emilienne Famy,
Chantier sur route,
1970



Maria Ceppi,
Zeitdocument, oeuvre brodée à la main,
2002-2006



Romain Signer,
Engpass,
2000

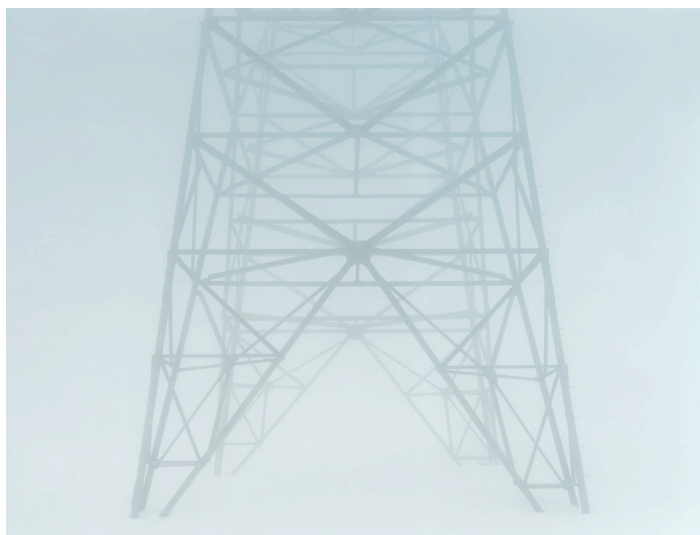




Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref114,
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)



Georg Aerni,
2204-3, *Flüelen*,
2003



Thomas Flechtner,
Gotthard de la série *Passes*,
2001



Joël Tettamanti
Sans titre, photographie issue
de la série *Cols Alpins*,
2001-2012



Joël Tettamanti
Sans titre, photographie issue
de la série *Cols Alpins*,
2001-2012



Joël Tettamanti
Sans titre, photographie issue
de la série *Cols Alpins*,
2001-2012





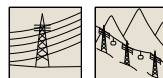
Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



Emilienne Fary,
Maisons dans paysage,
1974



Jean-Frédéric Schnyder,
Im Seeland,
1988



Jean-Frédéric Schnyder,
Kernkraftwerk Gösgen VIII
et *Kernkraftwerk Gösgen IX,*
1990



Jean-Frédéric Schnyder,
Leibstadt,
1990



Jean-Frédéric Schnyder
Dispositif de peinture en plein air et série des *Berner Veduten*, exposés à la Kunsthau de Zürich à l'occasion de l'exposition «*Ferdinand Hodler/Jean-Frédéric Schnyder*» de Peter Fischeli





Michel Borvin,
Christ roi, untitled serie,
2007



Michel Borvin,
Raffinerie, untitled serie,
2007



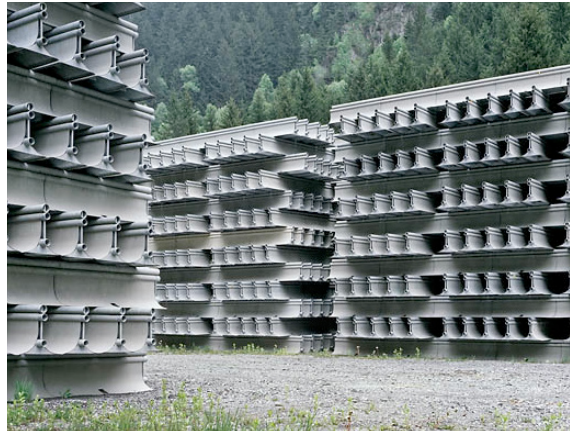
Georg Aerni,
1057-2, Seewen,
1998



Georg Aerni,
2168-1, Rotkreuz,
2002



Georg Aerni,
3049-4, *Standel*,
2008



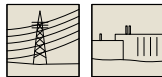
Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref115,
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)



Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



Jean-Frédéric Schnyder,
Terminal -Nr. 101,
1983





Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref119,
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)



Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref128,
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)



Joël Tettamanti,
Bure, jura, CH - Place d'arme,
Autour de 2013



Nicolas Faure,
Extrait du livre *Autoland*,
A9 Sierre, Ile Falcon (VS),
1999



Olivier Junod,
Photographie issue de la série
des Carrières du Salève,
2001



Olivier Junod,
Photographie issue de la série
des Carrières du Salève,
2001





Michel Bonvin,
Photographie issue
de la série *Montagne Machine*,
2005



Thomas Flechtner,
Gletsch, photographie issue
de la série *Passes*,
2000



Michel Bonvin,
Photographie issue
de la série *Montagne Machine*,
2005



Georg Aerni,
2182-7, Larein,
2003



Nicolas Faure,
Alles in Ordnung - ref118
Autour de 2011 (année de
publication du livre *Alles in Ordnung*)

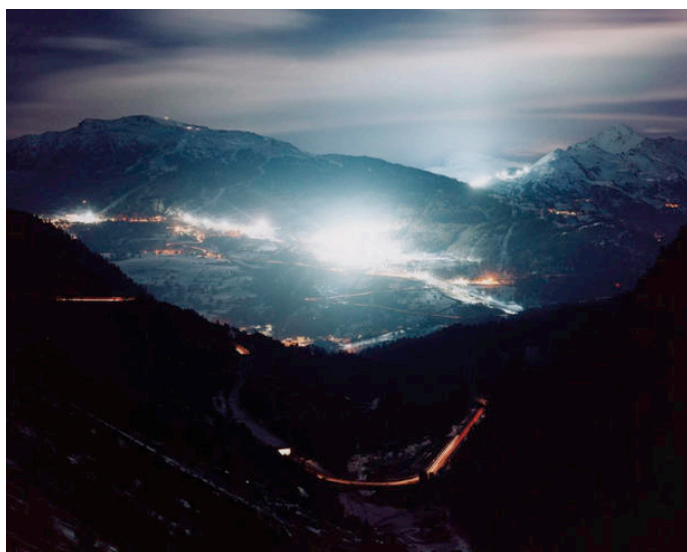
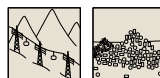




Joël Tettamanti,
Sans titre, photographie issue
de la série *Davos*,
2006-2009



Michel Bonvin,
Photographie issue
de la série *Montagne Machine*,
2005



Jules Spinatsch,
Photographie
de la série *Snow management*,
2006



Jules Spinatsch,
Photographie
de la série *Snow management*,
2006



Ursula Meier,
Extrait du film *L'Enfant d'en Haut*,
2011



Thomas Hirschhorn
Deux photographies de l'installation
Wirtschaftslandschaft Davos,
exposée à l'Aargauer Kunsthaus,
2001





Thomas Flechtner,
Furka, photographie issue
de la série *Passes*,
1998



Thomas Flechtner,
Lukmanier, photographie issue
de la série *Passes*,
1998



Joël Tettamanti
Sans titre, photographie issue
de la série *Cols Alpins*,
2001-2012



Georg Aerni,
3413-3, Val di Giuaglio,
2011



Joël Tettamanti
Sans titre, photographie issue
de la série *Cols Alpins*,
2001-2012





Thomas Hirschhorn,
exposition performance
Too too – much much,
au Museum Dhondt-Dhaenens,
2010



Thomas Hirschhorn,
exposition performance
Too too – much much,
au Museum Dhondt-Dhaenens,
2010



Thomas Hirschhorn,
exposition performance
Too too – much much,
au Museum Dhondt-Dhaenens,
2010



5. L'INFRASTRUCTURE AU PREMIER PLAN, QUELLE DÉMARCHE ?

En parcourant la collecte d'oeuvres triées par objet plutôt que par artiste, on se rend compte de la diversité des modes d'expression utilisés. On assiste ainsi à plusieurs attitudes émotionnelles vis-à-vis de la démarche de placer l'infrastructure au premier plan. S'il fallait définir deux démarches extrêmes et opposées, du point de vue de l'impact des oeuvres et de leur manière de traiter du thème, l'on pourrait citer les travaux de Luciano Rigolini et ceux de Thomas Hirschhorn.

Le premier, Luciano Rigolini, voit en l'infrastructure un moyen de s'évader dans une abstraction générée par le graphisme d'une série de lignes bien définies jusqu'à l'obtention d'un tableau calmé, idéalisé ;

Une photo réussit à me surprendre quand je ne parviens pas à comprendre sa logique.[...] J'ai trouvé cette planche de contact dans les archives de l'architecte Rino Tami, l'architecte qui a construit le tunnel du Saint-Gotthard, ce trait d'union emblématique entre le Sud et le Nord de l'Europe.

L'entrée du tunnel qu'on ne voit plus aujourd'hui était une sculpture dépouillée, très pure, qui ne correspondait qu'en partie à ses fonctions. Un acte gratuit de

(1) Mots du photographe parlant des photographies du tunnel du Saint-Gotthard. Dans la série des reportages «Photosuisse» de la RTS, offrant le témoignage de Luciano Rigolini sur son oeuvre, diffusé le 15 juillet 2009

<http://www.rts.ch/docs/photosuisse/807331-photosuisse-luciano-rigolini.html>

l'architecte qui est devenu artistique. La planche de contact était un matériel brut. L'ordinateur a laissé une place à l'idéalisation et m'a permis de glorifier cette sculpture qui possède une force et une beauté extraordinaires. Isoler l'objet de son contexte en le faisant devenir virtuel fait que l'image n'est plus la preuve de rien. Elle n'est plus la représentation de quelque chose; il ne ressemble plus à rien. Elle devient un tableau.¹

A l'opposé de la recherche de distance par l'esthétique ou même l'esthétisation, Thomas Hirschhorn voit en l'infrastructure un moyen de dénoncer et pousser radicalement à bout des problématiques de la société contemporaine. Il va, quant à lui, jusqu'à amener l'infrastructure sous forme d'installation pour que le spectateur se trouve littéralement au corps à corps avec elle. C'est par cette confrontation directe, par une immersion physiquement emphasée mais bien sûr limitée, que l'artiste cherche à déclencher les questionnements d'une société sur elle-même.

Poursuivant une démarche similaire de par la construction d'une carte dont le thème est le paysage des infrastructures au premier plan, nous avons tenté d'éviter d'entrer dans des démarches aussi catégoriques que celles de ces deux artistes, de façon à nous abstenir d'une part d'entrer dans une trop grande abstraction, et d'autre part dans un débat trop politisé qui n'est pas ici l'objectif que nous nous fixons.

À l'image de l'émotion d'intrigue que véhiculent par exemple les oeuvres de Nicolas Faure ou de Joël Tettamanti, dont la photographie «*asticote avec ses semblants de réalité et ses fictions documentées, racontant tant d'histoires qui ont lieu ailleurs, produisant des images qui peuvent avoir l'air familières quand elles sont lointaines et lointaines quand elles se situent juste à côté*»², nous avons cherché à obtenir un équilibre entre esthétique et controverse, entre dépouillement et narration, afin de présenter le phénomène d'une manière renouvelée : le paysage de l'infrastructure, au centre du regard, est mis en tension de manière évidente avec le paysage naturel et celui du tissu bâti, générant ainsi des questionnements par le contraste de leurs caractéristiques propres ; à cela s'ajoute la recherche profonde d'une esthétique provoquant chez le spectateur une envie de regarder.

(2) Extrait de l'article de Collier Schorr dans *The eye of the beholder, seven contemporary swiss photographs*, publié par le Swiss Federal Office of Culture, Bern et le Swiss Institute, New York, 1996, p.27