

Bernard Lassus a reçu le grand prix du paysage en 1996, décerné par le ministère de l'Environnement, pour l'ensemble de ses réalisations et pour son rôle de pédagogue. Cet ancien élève de Fernand Léger est professeur titulaire à l'École nationale supérieure des Beaux-Arts, responsable du DEA «Jardins, paysages, territoires» commun à l'École d'architecture de Paris-La Villette et l'École des hautes études en sciences sociales, professeur associé à l'Université de Pennsylvanie... et conseiller auprès du directeur des Routes du ministère de l'Équipement. En Poitou-Charentes, Bernard Lassus a réalisé deux de ses plus grands projets : le Jardin des Retours à Rochefort et, à Crazannes, l'aménagement des bords et de l'aire de repos de l'autoroute Saintes-Rochefort. C'est en 1982 qu'il a commencé à travailler à Rochefort pour donner un jardin à la Corderie royale, cet étrange bâtiment de 374 m de long construit au XVIII^e siècle, où l'on fabriquait les cordages de la marine.

Ce jardin, très fréquenté, n'est pourtant pas achevé. Il reste à construire une serre, pour y présenter des plantes tropicales introduites sur notre sol via Rochefort par les naturalistes des XVIII^e et XIX^e siècles, et à installer, dans le «labyrinthe des batailles navales», les maquettes des navires construits à Rochefort. Pour l'autoroute A387, le paysagiste a travaillé à une tout autre échelle mais selon les mêmes principes – qu'il explicite dans cet entretien. Le projet de Crazannes a été distingué par le Ruban d'or des autoroutes en 1997.

L'Actualité. – Peut-on considérer un jardin seulement comme un décor ?

Bernard Lassus. – Pour beaucoup, individus et collectivités, le jardin se résume à un phénomène décoratif. C'est une erreur. L'art des jardins et des paysages a toujours été un art philosophique et même politique. On pouvait, par exemple, savoir où les pro-



Arnaud Baumann

Contre l'arbre taillé

Entretien avec Bernard Lassus, créateur du Jardin des Retours à la Corderie royale et, à Crazannes, de l'aménagement des bords de l'autoroute Saintes-Rochefort

● Propos recueillis par Jean-Luc Terradillos
Photos Arnaud Baumann, Marc Deneyer, Claude Pauquet

testants habitaient car leurs maisons étaient «signalées» par des pins plantés à l'entrée du chemin menant à leur demeure. Autre exemple, avant la Révolution certains aristocrates français acquis aux idées des Lumières faisaient installer un tombeau du capitaine Cook dans leurs jardins, alors même que la France était en guerre contre l'Angleterre. Pourquoi un tombeau du capitaine Cook ? Parce que c'est l'homme qui va «toujours au-delà de l'horizon» et qui, le premier, a reconnu les indigènes comme des interlocuteurs à part entière – certes pour des raisons économiques. Ainsi, il considérait le «sauvage» comme un homme. Cook fait progresser notre civilisation. C'est ce respect de l'autre qui est signifié dans son tombeau, en même temps que l'adhésion au mouvement philosophique qui a révolutionné le XVIII^e siècle.

Ces aristocrates préféraient le jardin anglais. A contrario, quel sens donnez-vous au jardin classique à la française ?

Le jardin classique représente le monde de la conquête, la puissance sur l'espace, le prélude à l'ère coloniale. L'arbre taillé est l'avant-poste de la civilisation conquérante dans le monde de la sauvagerie. Il signifie : «J'apporte le savoir dans la nature sauvage.»

Cette conception perdure-t-elle aujourd'hui ?

La plupart des paysagistes contemporains s'inscrivent dans ce mouvement traditionnel : ils apportent leur savoir sur un espace et vont même jusqu'à dire qu'ils apportent «une géométrie sur une géographie». Je suis complètement opposé à cette conception. A l'inverse, je propose le concept «d'émergence». Les connaissances que j'ai acquises me servent à faire émerger le lieu, à le faire parler, afin de découvrir ce qu'il rend possible. D'où deux idées : la première c'est que chaque lieu est différent et qu'il faut inventer l'analyse, et l'autre



que l'intervention ne peut être que minimale. En effet, l'horizon de Cook est aujourd'hui atteint ; nous avons conscience de vivre dans un monde fini, ce qui exige de faire des choix en termes d'aménagement durable, de pollution, etc. Toute intervention est destructrice. C'est pourquoi je dois toujours me demander si ce que j'apporte est meilleur que ce que j'enlève. Il convient donc d'intervenir en essayant de détruire le moins possible et de maintenir le plus de potentialités possibles. En ce sens, c'est une démarche post-écologique car elle intègre les principes.

Tout n'est que cas particuliers et, en ce qui concerne mes réalisations, ce qui me gêne le plus serait que l'on puisse dire : «C'est un jardin de Lassus.» Ce serait la preuve que j'ai échoué.

Comment, dans votre travail, faites-vous naître une forme ?

On s'est mépris sur le moment dans lequel la forme naît. La forme d'une chaise ne naît pas uniquement du dessin de la chaise mais du désir d'inventer une façon de s'asseoir sur celle-ci. C'est un choix politique, culturel, etc. La création ne s'exerce pas forcément là où on pense qu'elle est. Par exemple, après neuf ans d'affrontement, j'ai réussi avec la direction des Routes à ce que la chaîne des Puys d'Auvergne ne soit pas balafnée par une autoroute au col de la Nugère mais contournée. Ne pensez-vous pas que le fait de passer dans la chaîne des Puys ou de la contourner est la décision formelle la plus importante ? Puis après où passer, il faudra étudier comment passer.

Pour des raisons de sécurité, il est actuellement impossible de visiter les carrières de Crazannes. Néanmoins, un bel espace muséographique, construit sur l'aire de repos de l'autoroute, retrace l'histoire de ces carrières inexploitées depuis une cinquantaine d'années. Tél. 05 46 91 48 92

Pour le Jardin des Retours à Rochefort, comment s'est concrétisé ce principe d'émergence ?

Déjà par la notion de «retour» qui évoque les grandes expéditions scientifiques des XVIII^e et XIX^e siècles qui ont permis aux botanistes de rapporter et d'expérimenter, dans le jardin botanique situé à l'arrière et au-dessus de la Corderie royale, de grandes quantités d'espèces végétales à Rochefort.

Cette ville avait oublié qu'elle était un port de terre. L'ancien arsenal militaire peut maintenant devenir un arsenal botanique.

En outre, il se trouve que le bégonia, rapporté des Antilles par le père Charles Plumier, fut ainsi nommé en hommage au sieur Bégon, le gouverneur de Rochefort qui avait organisé l'expédition. L'identité culturelle du bégonia ainsi retrouvée a ouvert la voie, par delà le Jar-

En replantant la végétation spécifique du marais le long de la Charente (saules, aulnes, frênes, etc.), je voulais déplacer les limites du jardin jusqu'à l'horizon afin que le promeneur ressente que le fleuve fait partie du jardin et, au-delà, du marais rochefortais que cette vaste étendue annonce.

En ce qui concerne les plantes exotiques, nous sommes plongés dans les archives du musée national d'histoire naturelle pour connaître celles qui avaient été introduites sur notre sol via Rochefort. Ceci afin de débanaliser des plantes tellement communes ici qu'on les croit «françaises» alors qu'elles viennent de très loin. Savez-vous par exemple que certains chèvrefeuilles sont arrivés des Antilles par Rochefort ? C'est l'une des innombrables plantes «immigrées» qui se sont accoutumées à notre climat. Certaines conservent leur caractère



Marc Denevier

*Ci-dessus à gauche, la rampe plantée de tulipiers de Virginie, qui permet d'accéder à la Corderie royale. Cette rampe longe aussi le mur de soutènement de la ville (à droite). Au pied du mur : une pelouse plantée d'un bel alignement de palmiers *Chamærops*.*



din des Retours, au développement d'une zone horticole... et aux crédits européens. Cette corrélation entre phénomènes culturels et économiques montre que le passé lointain d'une ville peut servir à son avenir, et que la mission du paysagiste ne se limite pas à proposer un décor. Sa mission est d'entrer dans le processus de l'évolution urbaine – c'est un rôle plus fondamental.

Quels types de plantes avez-vous choisis pour ce jardin ?

Il y a trois types de plantes dans le Jardin des Retours : les plantes «locales», les plantes «exotiques» qui se sont accoutumées et celles qui n'ont pas pu.

exotique, comme le *Chamærops*, un palmier que les navigateurs plantaient devant leur maison pour symboliser leurs voyages. C'est typiquement une plante «porte-paysage». Le *Chamærops* contient en soi une superposition de paysages puisqu'il a été observé au XVIII^e siècle par un naturaliste suédois au Japon, alors qu'il a été démontré plus tard que ce palmier était originaire de la Chine du Nord. Le Jardin des Retours, c'est ainsi une suite de paysages imaginaires suscités par les plantes.

Mais le travail ne sera achevé : que lorsque nous aurons construit la serre où seront cultivées les plantes arrivées à Rochefort, qui n'ont pas pu s'acclimater ou que partiellement comme le bégonia ; et que les maquettes des



Marc Deneyer

bateaux construits à Rochefort seront disposées dans «le labyrinthe des batailles navales» taillé en forme de vagues.

Vous avez aussi révélé l'importance de ce haut mur qui longe l'arrière de la Corderie.

Le programme du concours visait à réunir la ville et la Corderie royale. On nous demandait de supprimer ce mur pour aménager une vaste pente jusqu'à la Corderie. Il est vrai que ce mur était en mauvais état et en partie dissimulé par une friche industrielle. J'ai voulu comprendre la raison de sa présence. En cherchant au muséum, j'ai découvert que ce mur avait été construit par l'architecte de la Corderie mais avant celle-ci, et pourquoi ? Parce que la

Selon l'historien John Dixon Hunt, auteur de *L'Art du jardin et son histoire* («Travaux du Collège de France», éd. O. Jacob, 1996), Bernard Lassus «a "re-découvert" le site de la Corderie royale à Rochefort-sur-Mer pour en faire un théâtre de l'imaginaire».

«Il nous aide à "re-voir" le génie du lieu, il nous refait le récit (culturel ou géomorphique) de son passé réel ou possible. Dans ce sens, la pratique de l'architecte du paysage consiste à voir ce qui est présent mais invisible, ou à rendre au regard ce qu'il avait perdu. Lassus a forgé des mythes puissants pour habiter ses paysages.»

ville a été édifée sur une éminence au-dessus des crues de la Charente et la Corderie sur une surface plate pour des raisons telles que le maniement des lourds cordages. Il fallait donc un mur de soutènement entre la ville plus haute et la Corderie plus basse. Ce mur est fondateur de la ville. S'il avait été détruit, la ville aurait perdu sa structure fondatrice.

**«Le paysage
c'est la transformation,
c'est-à-dire le mouvement
mais non à l'identique.
L'écologie
nous a beaucoup aidé
à cette prise de conscience»**

D'autres motifs m'empêchaient, comme demandé, de dessiner un axe central menant de la ville à cet édifice : si belle soit-elle, la Corderie n'est pas un château mais un bâtiment de type industriel, dont il fallait respecter le caractère pour éviter toute confusion. En outre, l'axe aurait transformé l'arrière de la Corderie en façade sur la ville, alors que sa vraie façade donne naturellement sur la Charente et donc sur la mer.

Vous avez écrit : «Intervenir n'est pas se juxtaposer à une agglomération d'objets ; c'est par un jeu d'éléments ou de fractions, réinventer le donné dont on part.» Est-ce la conduite adoptée pour le projet de Crazannes ?

C'est une expérience unique, un vrai cas particulier. Les Autoroutes du Sud de la France m'ont confié de choisir l'emplacement¹ et la réalisation de deux aires de repos et le choix de leur emplacement sur l'autoroute Saintes-Rochefort. J'en ai situé une à proximité des anciennes carrières à ciel ouvert de Crazannes afin que le public puisse découvrir ce site étonnant. Ces carrières pourraient devenir un haut lieu du Poitou-Charentes si elles étaient plus visitables. Mais dans leur état actuel trop de visites détruiraient la végétation, c'est pourquoi j'ai conçu, avec l'aide des représentants des associations locales, un parcours de visite puis prévu son aménagement en une promenade sur des passerelles et belvédères en bois. Ce projet, dont l'étude a été financée par ASF, attend toujours dans les cartons des collectivités locales.

Initialement, ma mission se limitait à l'aire de



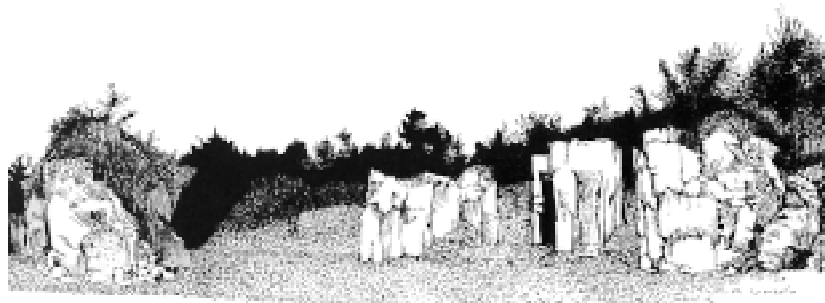
Claude Pauquet

Ci-dessus, les bords de l'autoroute Saintes-Rochefort «sculptés» par Bernard Lassus. L'A 837 est appelée «autoroute des oiseaux» du fait de la collaboration des ASF, du Conseil général de la Charente-Maritime et de la LPO pour faire connaître et protéger les richesses du patrimoine naturel. Les ASF ont acquis, en mesures compensatoires, quinze hectares de prairies humides habitées par le râle des genêts, un oiseau très menacé.

Ci-dessous, un dessin préparatoire de Bernard Lassus (11 août 1995).

repos, mais en creusant le passage de l'autoroute, les terrassiers ont mis au jour dans les talus quelques rochers. A la demande d'ASF, je suis allé constater : il s'agissait de carrières plus anciennes qui avaient été comblées par les déblais de celles restées depuis à ciel ouvert. C'est ainsi qu'est né le projet d'aménagement des bords de l'autoroute. Pendant neuf mois, avec les chefs d'équipe, les conducteurs d'engins, je suis venu chaque semaine pour travailler sur le site. Nous avons pu peu à peu pénétrer dans les talus.

Les ingénieurs souhaitaient être guidés dans leur démarche par des dessins, ce qui me semblait difficile tant que tout n'était pas mis au jour. Sur leur insistance, j'ai dessiné plusieurs propositions en essayant d'imaginer une succession de rochers. Ces dessins ne correspondent d'ailleurs pas à ce que nous avons découvert qui s'est révélé beaucoup plus important





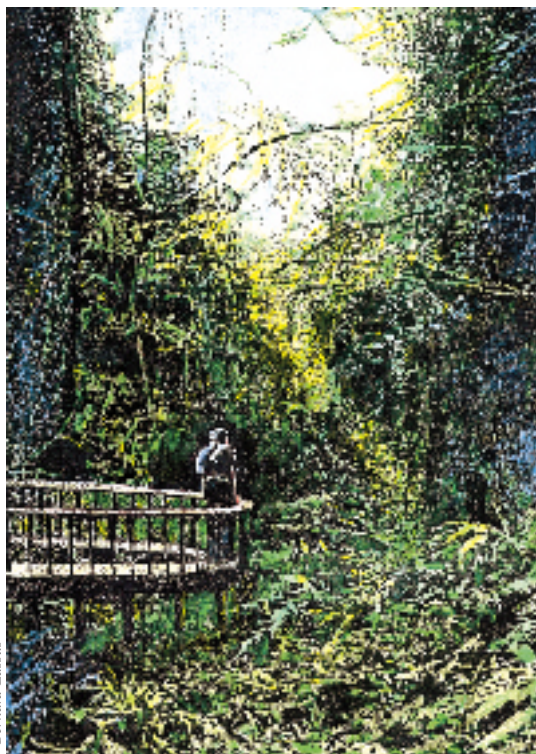
que ce que nous avons imaginé, mais ces dessins m'ont permis d'organiser le rythme de succession des «poches visuelles» creusées dans les talus, et de déterminer les proches et les lointains, les jeux des noirs et des lumières sur 2,5 km de chaque côté de la voie. J'ai travaillé perpendiculairement à l'autoroute afin que l'automobiliste ne longe pas un mur ou une rangée de plantations mais qu'il voit des espaces successifs. C'est pourquoi nous avons dû faire sauter certains premiers plans à la dynamite pour introduire ces espaces perpendiculaires.

Compte tenu de la vitesse, 2,5 km n'est-ce pas un peu court ?

La fonction de notre vision implique que la vitesse ne nous empêche pas de voir. Dans les documentaires, un plan fixe de paysage peut durer trois secondes et nous nous en souvenons. Trois secondes, c'est 100 mètres d'autoroute. Nous percevons donc très bien cette succession d'espaces perpendiculaires.

L'écologie n'a-t-elle pas non plus changé notre regard sur le paysage ?

On a tendance à lier les termes de paysage et de mouvement mais en réalité un mouvement, par sa répétition à l'identique, devient comme une roue qui tourne, et le mouvement ce n'est pas le paysage. Le paysage c'est la transformation, c'est-à-dire le mouvement mais non à



l'identique. L'écologie nous a beaucoup aidé à cette prise de conscience.

D'ailleurs aujourd'hui le jardin et le paysage se mélangent, d'un belvédère d'où nous contemplons une vue étendue, nous ne pouvons pas nous empêcher de penser à nos propres expériences en découvrant de grandes aires, des prés, des lisières...

Aujourd'hui, le tactile, l'olfactif et le son se mêlent à la vision lorsque nous contemplons un paysage : le paysage devient ambiance. ■

Ci-contre, projet pour la promenade des carrières de Crazannes, situées derrière l'aire de repos de l'autoroute A 837. Afin de ne pas détruire la végétation du site par le piétinement, la visite pourrait s'effectuer sur des passerelles et des belvédères en bois. Cet investissement, certes important (plusieurs millions de francs), permettrait de découvrir un paysage absolument unique en Poitou-Charentes.

1. Avec Jacques Houlet, conseiller d'ASF.