

## UNE PENTE PAYSAGÈRE: L'AIRE DE NÎMES-CAISSARGUES

**Bernard LASSUS\***

**RÉSUMÉ** À travers l'aménagement d'une pente paysagère sur une aire de repos de l'autoroute reliant Nîmes à Arles, l'auteur démontre que la création d'une ambiance méditerranéenne n'est pas seulement une question de végétation et de climat, mais qu'elle naît aussi de l'interrelation entre différents sites.

**ABSTRACT** Landscaping a service area on the stretch of motorway between Nîmes and Arles has shown that creating a Mediterranean type of atmosphere is a question, not only of vegetation and climate, but also of creating a link between different sites.

**RESUMEN** A través del acondicionamiento de una pendiente paisajística en un área de descanso de la autopista Nîmes-Arles, el autor demuestra que la creación de un ambiente mediterráneo no depende únicamente de la vegetación y del clima sino que nace también de la interrelación entre sitios diferentes.

• AIRE DE REPOS • AMÉNAGEMENT  
• AUTOROUTE • NÎMES • PAYSAGE

• DEVELOPMENT • LANDSCAPE • MOTOR-  
WAY • NÎMES • SERVICE AREA

• ACONDICIONAMIENTO • ÁREA DE DES-  
CANSO • AUTOPISTA • NÎMES • PAISAJE

Pour montrer qu'une ambiance méditerranéenne n'est pas seulement une question de végétation ou de climat, mais est un processus à constituer, on développera ici, en prenant appui sur le concret, comment, sur le tracé d'une autoroute reliant Arles à Nîmes, s'est déployée la conception et, par la suite, la réalisation d'une aire de repos.

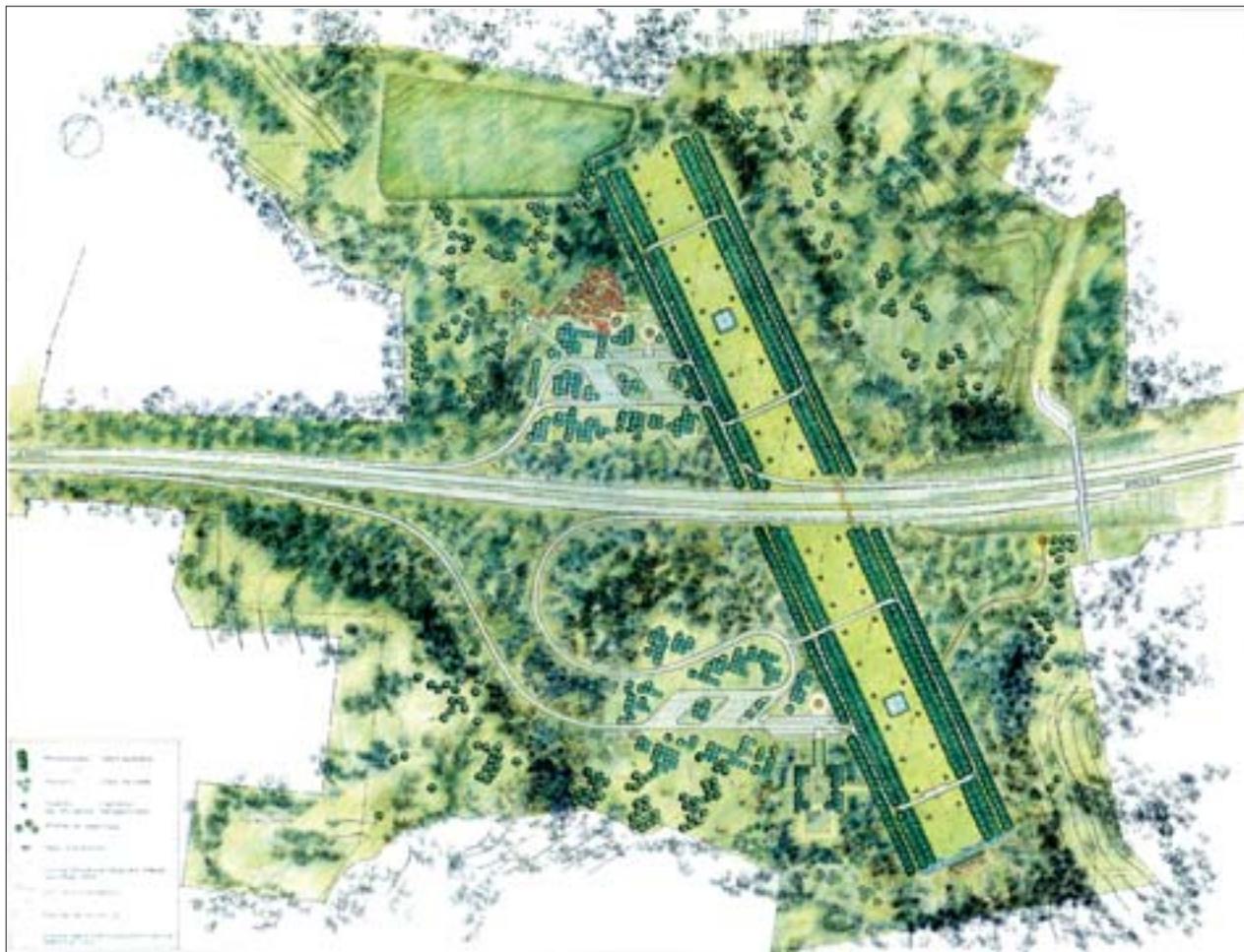
Dès l'abord, un problème d'échelle se posait au concepteur: celui de constituer un espace local sur le trajet d'une voie reliant l'Italie à l'Espagne. Cette difficulté ne se résout pas *in abstracto*, mais plutôt, à chaque fois, à propos d'un terrain particulier. Ici, il s'agissait de celui de Caissargues. À savoir, tout près de la ville de Nîmes, sur une superficie de 35 hectares, une énorme carrière de près de 30 hectares sur l'emplacement de laquelle la Société des Autoroutes du Sud de la France, qui plante habituellement des aires d'environ 16 hectares et divisées en deux surfaces, voulait installer une aire de repos, de chaque côté de la nouvelle autoroute. Le programme était de mettre en place des parkings pour poids lourds et d'autres destinés aux véhicules légers; installer des toilettes et mettre en situation un petit musée destiné à rendre compte de la découverte, près de l'aire, à la suite de

terrassements autoroutiers, des vestiges dits de la «Dame de Caissargues».

Sur cet emplacement, on pouvait constater, d'abord, de fortes rafales de vent dont il allait falloir protéger les visiteurs; ensuite que, avant le creusement de cette carrière, se trouvait là, en limite d'un plateau, un terrain situé sur l'une des pentes de la vallée dans laquelle s'était installée la ville de Nîmes. On pouvait donc, de ce lieu, apercevoir la ville dans toute son étendue, c'était même le premier endroit, sur ce trajet, d'où l'on pouvait observer les façades de cette cité sur la légère et lointaine pente d'en face. Aux alentours immédiats de la carrière, un peu de garrigue puis, à l'extérieur du terrain, toujours quelques touffes de buissons mais aussi des vignes, de jeunes pins, une ferme à l'horizon et, évidemment, cette échappée sur la ville.

Pour situer le contexte plus général de la mise en place de cette aire, il faut signaler que les sociétés autoroutières sont devenues, compte tenu du nouveau schéma autoroutier et du nombre d'aires que cela implique, les maîtres d'ouvrage les plus importants dans le domaine des jardins. À ce problème de constituer une aire fonctionnelle, s'ajoutait donc celui d'un jardin. Or, le point fondamental de l'art des jardins liés au paysage est, d'abord et essentiellement, de configurer un sol comme une architecture, c'est-à-dire d'en choisir la forme; ce sol est

\* Plasticien, architecte-paysagiste, École d'Architecture de Paris-La Villette.



## 1. Plan général de l'aire

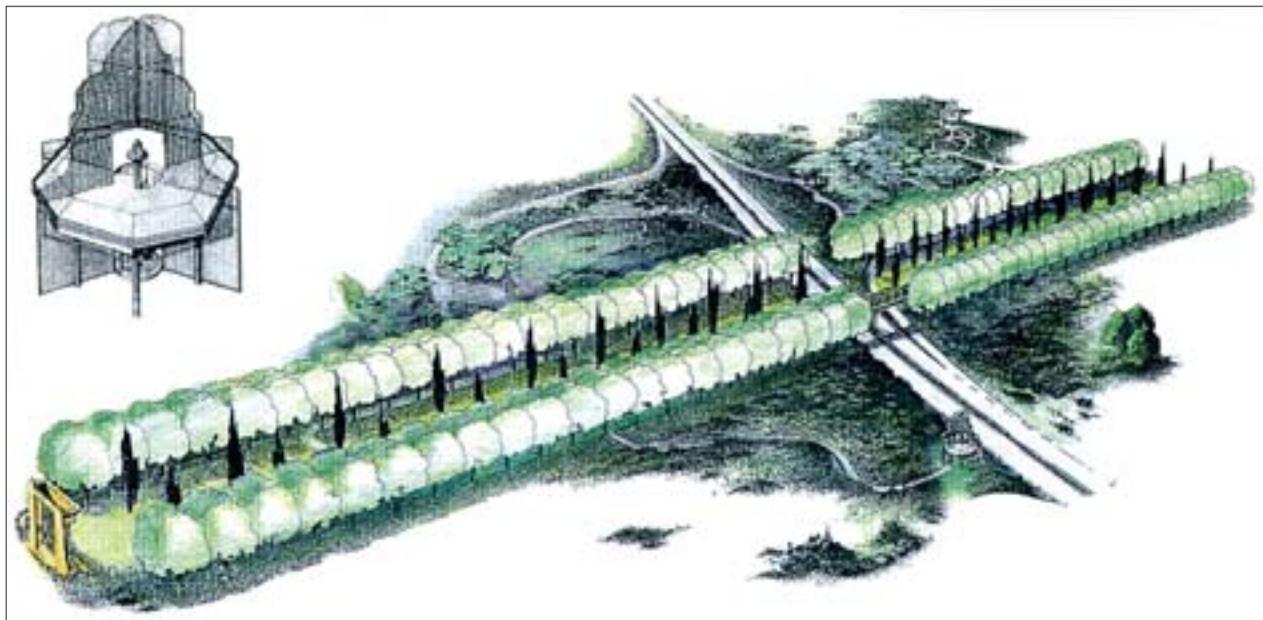
On remarquera, au centre du plan, le chemin d'herbes et, à son extrémité méridionale, les colonnes de l'ancien théâtre. À gauche de ce mail, dans la partie haute du plan, l'emplacement de la *Nimetta*, maquette en briques du plan de Nîmes et, dans son prolongement, le belvédère à un étage représenté sous forme d'un hexagone rouge. Le deuxième belvédère se trouve à droite de ce même mail, en bordure du plan.

ensuite planté, c'est-à-dire décoré. Mais le sol qui était déjà là, celui du fond de la carrière, était-il ce sol du lieu et du jardin?

Au départ, il semblait plus logique *a priori* d'utiliser cette carrière, parce qu'elle était déjà là et que, de plus, elle pouvait servir d'abri contre le vent. C'est la réflexion de type paysager qui a prévalu contre cette évidence, autrement dit le choix de s'inscrire dans le lieu. Celui-ci, en effet, n'était pas limité à la surface sur laquelle on intervenait, cette carrière, mais s'étendait au-delà même de la carrière et du terrain. On pouvait donc en utiliser les particularités pour que l'aire en fasse partie. De ce fait, il ne pouvait être question de justifier un creusement récent, négateur du local. Le terrain appartenait à une entité paysagère: un lieu, qui était, en son essence, la pente qui menait jusqu'à Nîmes. Autrement dit, ni la pente pour la pente, ni un fond de carrière, mais la pente dans la direction de Nîmes. Entre le plateau et le début de pente de cette vallée

où se déployait nîmes, en cette rupture de pente qui était déjà significative de l'apparition de la ville en tant que point de vue, il ne pouvait donc être question de s'enfoncer dans le sol. Dans cette optique, reconstituer à cet endroit le terrain initial devenait la décision fondatrice du lieu porte-paysage sur lequel allait s'édifier le jardin. La reconstitution homothétique de la pente initiale permettait de se retrouver à niveau avec la garrigue, la ferme, la vigne. Cependant, les 350 000 m<sup>3</sup> qui furent utilisés ne purent combler qu'imparfaitement le terrain, c'est-à-dire que l'on ne put obtenir qu'un niveau un peu inférieur au niveau initial spécifié par les anciens plans du lieu; mais l'on résolut ainsi un important problème technique: la réutilisation des déblais provenant de la construction de l'autoroute.

Avec cette pente reconstituée, on obtenait un degré zéro de lieu, sur lequel il était possible de repartir en paysage. La



## 2. Perspective du mail et détail du belvédère

Au niveau du mail, on notera les groupes de cyprès, les trois rangées de micocouliers et la colonnade du théâtre. De part et d'autre, sur la partie droite du plan, les deux belvédères. On notera aussi, sur le détail du belvédère, en haut à gauche, la petite maquette de pierre de la tour Magne qui se trouve sur une colonne au cœur de la structure.

pente refaite rendait possible la vue directe sur Nîmes, perpendiculairement à l'autoroute. Par cette pente même s'établissait un jeu avec cette ville; une rupture, pour la ville, avec le système de l'autoroute, là même où intervenait la rupture de pente du terrain. Ce lieu était aussi bien un arrêt, pour les voyageurs et les conducteurs de camions, qu'un jardin, celui de la ville toute proche.

Quelle était donc la forme de cette pente en tant qu'aire et jardin? Comme on peut le voir sur les figures 1 et 2, il s'agit d'un long ruban d'herbes souligné par trois alignements de micocouliers, ponctué de groupes de trois cyprès en son milieu, divisé en deux par l'autoroute elle-même; soit, en fait, une aire en deux surfaces (fig. 1). Lors de la présentation du projet, M. Bousquet, maire de la ville, dira d'ailleurs: «Vous m'amenez là un parc pour ma ville». Ce n'est pas là, en dépit des apparences, un parti géométrique pour la géométrie mais presque une ironie. L'autoroute n'est-elle pas un chemin de majesté, une voie qui s'impose aux sites contrairement aux anciennes routes? Il apparut que ce qui en approchait le plus c'était le tapis vert de Versailles, long d'à peu près 300 mètres, lui aussi majestueux et faisant découvrir le paysage dans le lointain. En doublant la longueur de ce tapis de référence, on avait donc, à la fois, la possibilité de rapprocher formellement les deux parties de l'aire, de montrer plaisamment l'inadéquation de l'échelle habituelle des jardins pour répondre aux problèmes autoroutiers, et en même temps de poser une question. Le double tapis vert est-il traversé par l'autoroute ou le contraire? Jeu redoublé d'ailleurs par celui

des deux pentes de ce tapis vert. En effet, à la pente faible longitudinale qui, de par les 700 mètres de l'aire partagée par l'autoroute, peut se voir par la dénivelée qui en résulte, s'oppose une pente transverse, celle qui amène au terrain et que seule une visite sur les lieux peut faire ressentir. Le maire de Nîmes accepta volontiers que l'on déplace, au plus haut de l'aire, les colonnes de l'ancien théâtre (fig. 3). C'était la première fois qu'un monument historique était déplacé pour faire partie d'un nouveau lieu, mais dans le but exprès d'affirmer sa «nîmété». Nouveau jeu qui redoublait encore la question ambiguë évoquée plus haut.

Comme l'on était dans les termes du jardin et que l'on ne pouvait se contenter d'une vue imprécise sur la ville, on suggéra d'élever, sur chaque partie de l'aire, un belvédère, l'un d'un étage, l'autre de deux, pour tenir compte de leurs positions différentes sur le site (fig. 4). Ce sont aussi, on l'aura deviné, des «folies» qui constituent un contrepoint à la double présence historique du musée de la «Dame de Caissargues» et des colonnes, et également un point de vue sur l'autoroute. Ces belvédères ont été dessinés suivant les profils de la tour Magne, un des plus imposants monuments de Nîmes et réalisés avec des surfaces grillagées et des tubes métalliques (fig. 4 et 2). Mais il ne suffisait pas de ces vues pour assurer une présence sensible suffisante de la ville, car ces silhouettes n'étaient pas forcément reconnaissables. C'est le rôle de deux maquettes en pierre de la tour Magne disposées à l'intérieur de chaque belvédère. On comprendra aisément que, par ce jeu des échelles, la présence tactile des maquettes puisse faire

apprécier la présence réelle de ce monument.

Il était important que fut assurée la romanité de l'aire, pour répondre à celle de Nîmes, cité précisément située sur l'antique voie Domitienne menant en Espagne. En ce sens, l'aire, par ses colonnes, ses profils et ses maquettes de la tour Magne — et peut-être, plus tard, sa *Nimetta*, maquette en briques du plan de Nîmes (fig. 1) — cherche à constituer, pour notre époque, un avant-poste de cette romanité en venant de l'Espagne, tout en étant un arrière-poste de celle-ci en venant de l'Italie, comme un jardin du Belvédère de ces lieux.

Il ne nous appartient pas de dire si ce site verra confirmer ce sens, mais il est clair que le cumul des références peut y aider. Quoiqu'il en soit, seule la fréquentation décidera de son émergence. Elle est déjà manifeste. En d'autres lieux, ce seraient, sans nul doute, d'autres réalités qui apparaîtraient si l'on posait la relation du site et des objets qu'il reçoit, non pas en tant que le site est l'objet mais l'interrelation de plusieurs sites et de plusieurs objets. Question d'éthique artistique que cette relation car, il ne faudrait jamais l'oublier, l'existant finit par l'emporter sur tout.

---

### Références bibliographiques

ANGLESIO D., 1991, «L'aire de repos de Nîmes-Caissargues», *Paysage et aménagement*, n° 16, août, pp. 8-17.

LASSUS B., 1991, *Le jardin des Tuileries*, Londres, Coracle Press, avril. (Avant-propos de S. Cutts; commentaires de S. Bann, Ch. Bayle, Ph. Boudon, L. Burckhardt, M. Conan, J. Dixon Hunt, Ph. Poullaouëc-Gonidec, P. Jacobs, R.B. Riley, A. Roger)

*Le Débat*, n° 65, «Le paysage comme organisation d'un référent sensible», pp. 94-111.

*Urbanismes*, 1987, n° 218, mars, «L'Entité paysagère», pp. 139-140.

*Urbanismes*, 1991, n° 250, septembre, «Les Continuités du paysage», pp. 64-68.



### 3. Vue générale de l'aire et des colonnes du vieux théâtre

On remarquera la pente reconstituée et, en arrière-plan, les colonnes du théâtre incendié de Nîmes, dont l'architecture date du XIX<sup>e</sup> siècle. On a joint un dispositif optique pour les visiteurs qui, contrairement aux Nîmois, ne sont pas censés savoir que les colonnes n'ont pas été toujours là et qui, grâce à ce dispositif, ont la possibilité de replacer, par la pensée, ces vestiges à l'emplacement et à l'époque exacts qui étaient les leurs avant que l'incendie n'ait amené à les transporter là où ils sont maintenant.

Cliché: B. Lassus.



### 4. Vue du belvédère à un étage

Au milieu de la structure grillagée du belvédère, on remarquera le point blanc correspondant à la maquette de pierre. Au premier plan, au-delà de l'autoroute, on découvre une partie du mail en cours d'aménagement (plantations de cyprès et de micocouliers) ainsi que les oliviers au pied du belvédère. À l'arrière-plan, la ville de Nîmes.

Cliché: B. Lassus.