

R
H R
E H R
I I I
N N J
N

*Exploration
d'un fleuve habité*



- 21. Rijnmond, km 1032
- 20. De Rotterdam, km 1001
- 19. Maison du delta, km 902
- 18. Wunderland Kalkar, km 842
- 17. NRW Landesarchiv, km 781
- 16. Aschlöksen, km 760
- 15. Mannesmann Hochhaus, km 743
- 14. Kölner Zentrum, km 688
- 13. Alter Zoll, km 653
- 12. Rolandseck Bahnhof, km 640
- 11. Remagen Brücke, km 632
- 10. Löhnberger Mühle, km 586
- 9. Lorelei, km 555
- 8. Pfalzgrafenstein, km 546
- 7. Eicher See, km 464
- 6. BASF, km 443
- 5. Ziegelei Sondernheim, km 385
- 4. Jardin des deux Rives, km 293
- 3. Grand Canal d'Alsace, km 173 - 226
- 2. Ecluse de Kembs-Niffer, km 174
- 1. Kraftwerk Birsfelden, km 163

Rhein, Rhin, Rijn

Exploration d'un fleuve habité

Le Rhin est habité, par ceux qui ont construit des villes et ceux qui ont détruit des ponts, par ceux qui vivent sur ses berges, par tous ceux qui dans l'extension de son bassin versant demeurent. Par ceux qui puisent son eau, par ceux qui ont peint ses mérites et ceux qui y ont déversé leurs peines. Mais aussi par ceux qui viennent simplement le contempler et ceux qui s'y baigneront demain.

Nous avons cherché à explorer la multiplicité des relations que nous partageons avec le fleuve, avec pour objectif de trouver des repères pour affirmer notre conception du territoire. Un premier voyage estival à vélo, de Bâle à Rotterdam, nous a permis de suivre au plus près le tracé du fleuve. Novembre nous a fait repartir pour documenter avec précision les sites que nous reconnaissons comme manifestes de l'identité rhénane.

Cet énoncé présente un travail cartographique et photographique pour chacun de ces lieux afin d'en révéler les figures de leur intégration au paysage. Entre ceux-ci se construit la réflexion que nous avons façonnée au long de ce travail. Elle nous rapproche déjà du projet à venir.

Introduction	07
* légende cartographique	13
<i>Kraftwerk Birsfelden</i>	
<i>Ecluse Kembs-Niffer</i>	
1.1 Anthropisation linéaire	23
<i>Grand Canal d’Alsace</i>	
<i>Jardin des deux Rives</i>	
<i>Ziegelei Sondernheim</i>	
1.2 Capitalisation du sol	41
<i>BASF</i>	
<i>Eicher See</i>	
1.3 Érosion des légendes	55
<i>Pfalzgrafenstein</i>	
<i>Lorelei</i>	
2.1 Ruines en chantier	69
<i>Löhnberger Mühle</i>	
<i>Remagen Brücke</i>	
<i>Rolandseck Bahnhof</i>	
2.2 Façade de la ville	87
<i>Alter Zoll</i>	
<i>Kölner Zentrum</i>	
<i>Mannesmann Hochhaus</i>	
2.3 Zones neutres	105
<i>Aschlöksken</i>	
<i>NRW Landesarchiv</i>	
<i>Wunderland Kalkar</i>	
3.1 Ici et ailleurs	123
<i>Deltahuis</i>	
<i>De Rotterdam</i>	
3.2 Horizon	137
<i>Rijnmond</i>	
Bibliographie	145

Avant de partir

L'étymologie du mot *Rhin* nous en dit déjà long sur sa nature. Du celtique *Renos*, qui signifie "eau courante",¹ il est l'abondance, l'eau douce qui permet la vie des hommes à ses côtés. Repère immuable, le fleuve a toujours servi de fil conducteur, de la montagne à la mer. Il représente au total 1233 kilomètres de long, partant des Alpes jusqu'au delta des Pays-Bas où il se diffuse dans la mer du Nord en plusieurs bras. Le Rhin sous-entend également une vaste zone d'influence: son bassin versant représente 198 000 m² dans neuf pays différents; des centaines d'affluents y confluent dont le Main, la Moselle et le Neckar. Il traverse la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne et les Pays-Bas et sert de frontière entre le Liechtenstein, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse, puis l'Allemagne et la France.

Le fleuve semble vaste, insaisissable. D'où vient-il ? Où va-t-il ? Sur une carte, notre doigt serpente pour suivre son parcours. Cette eau qui nous échappe, nous parle d'un ici et d'un ailleurs, invoque des régions beaucoup plus vastes que ce que nous voyons. Si nous remontons jusqu'à sa source lointaine, l'histoire commence en Suisse, dans le canton des Grisons. Le fleuve tire sa puissance de cinq ramifications dont le *Rhin antérieur* et postérieur qui se rejoignent près de Chur puis se dirigent vers le lac de Constance plus au nord. Nous sommes dans le *Rhin alpin*, surnommé "Rhin sauvage", où l'eau gronde sur les galets. Il continue ensuite son long périple et prend le nom de *Haut-Rhin* après le lac. Les chutes vertigineuses de Schaffhouse marquent cette étape. Notre intérêt se porte alors sur l'apparition de grands ouvrages tels que la dernière écluse de Rheinfelden et le premier port en amont de Bâle, qui marquent cette fin du Rhin sauvage. C'est à Bâle, première grande ville du parcours accrochée au coude fluvial qui bifurque vers le nord, que le Rhin prend l'identité de *Rhin supérieur*. Le fleuve y est navigable, grâce à ses rectifications et à ses aménagements réguliers. Ici commence la route vers la mer du Nord et de ce fait, l'étendue de notre sujet.

Profondément modifié, le *Rhin supérieur* trace droit comme un canal et traverse le fossé rhénan. Appelé *Rhin moyen* à partir de Bingen, ce premier tronçon allemand sur les deux rives serpente entre les vallons du massif schisteux rhénan. Vient ensuite le *Rhin inférieur*, fortement industrialisé par la région de la Ruhr et marqué par la conurbation des villes de Bonn, Cologne, Düsseldorf et Duisbourg. Enfin le *delta* mène de Pannerden jusqu'à la mer. Le fleuve y diverge en trois bras principaux, la Waal -soit les deux tiers du Rhin-, le Nederrijn-Lek et l'IJssel. Plusieurs débouchées s'ouvrent sur la mer mais la principale passe par le plus grand port européen situé à Rotterdam.²

Cadre d'exploration

Si le Rhin nous charme et nous interroge, c'est surtout pour les interactions qu'il partage avec le territoire traversé et ses habitants plus que pour ses états hydrologiques dont les changements échappent à notre temps d'observation. Nous voulons parler d'un Rhin vivant, un cadre quotidien, une scène de la vie de tous les jours. Prendre le fleuve dans un ensemble d'articulations spatiales dont il est la composante principale permet d'en lire les frictions. Il est l'image du temps, de la constance et du changement, dont les empreintes alentours en sont les témoins silencieux. Or appréhender le Rhin et son influence est une initiative complexe: fragmenté géographiquement, historiquement, politiquement, il existe peu de fleuves qui présentent de telles scissions. Cette fragmentation se lit à toutes les échelles, jusqu'à celle du paysage, où les rives sont bordées d'apparentes contradictions. La réalité contemporaine rapproche des lieux tous dépendants du cours d'eau, mais aux enjeux, usages et équipements très différents.

Le paysage, pourtant substantiellement continu, change, de la plaine d'Alsace aux polders néerlandais, en fonction des dénommées segmentations du Rhin. Tout ce qui se passe le long du fleuve rythme son parcours. Pourtant le rivage est constant et cette eau qui coule invariablement, ces franges

d'arbres ou ces rangs de bâtiments qui semblent ne plus finir, transmettent l'impression d'un paysage familier qui pourrait paraître lassant voire repoussant. Mais c'est étonnamment sur cette ligne de rencontre précise, le long du rivage, que le fleuve nous révèle le plus de mystères et de surprises qu'il ne reste plus qu'à suivre. Il s'agit pour nous d'être au plus près du Rhin dans notre étude, tout comme nous l'avons fait lors de nos voyages car l'analyse de ce territoire est fondée sur ce que nous y avons vu.

Or le point d'union entre ce qui existe et le regard d'un individu selon le poète Michel Collot, c'est le paysage. Il n'est ni "pure représentation"³ ni "simple présence" mais un phénomène. L'historien de l'art André Corboz ajoute que ce n'est pas un objet figé, mais une "collection fortuite de fragments"⁴ auquel on donne un sens car il est reconnu comme "système formel". Par ailleurs, le mot allemand *Landschaft*, signifiait à l'origine une unité d'occupation humaine, une terre délimitée dans un espace étendu et ouvert. Ce n'est donc certainement pas un hasard si, aux Pays-Bas, les polders, qui sont eux-mêmes le site d'une vaste ingénierie humaine, ont développé l'idée du *landschap* qui s'est transformé par la suite en *Landschaft*⁵. Désigné par l'historien du paysage comme une réalité objective, matérielle, produite par les hommes, le paysage répond aux besoins issus des possibilités et des contraintes de la nature ou de la culture.⁶ Ainsi le paysage sous-entend le territoire habité. Affirmer que le fleuve est habité dans le titre de notre énoncé ne consiste pas à démontrer qu'un idéal absolu de la nature a été sacrifié mais plutôt établir un état des lieux, de considérer l'habiter contemporain d'une manière dialectique, c'est-à-dire d'évaluer les contradictions de la réalité paysagère pour tenter de les dépasser.

Méthode

À propos de l'écriture de cet énoncé, c'est le courant du fleuve qui guide notre pensée. Nous composons un voyage le long d'un parcours qui s'arrête à vingt et un endroits spécifiques entre Bâle et Rotterdam. Tous témoignent de la relation entre

l'homme et le fleuve. C'est cette accumulation de lieux qui permet de faire résonner nos pensées. En tant que "touristes alertes",⁷ il nous a fallu glisser d'une vision contemplative pour intégrer progressivement ce que nous apprenions en découvrant les strates invisibles du paysage. Les réflexions qui viennent ponctuer le parcours, proposent une étude approfondie des réalités du territoire rhénan et sont placées avant les lieux les plus emblématiques. Elles évoluent en trois parties à l'image de notre regard qui s'affûte pendant le voyage.

Anthropisation linéaire, Capitalisation du sol, et Érosion des légendes sont les forces dominantes du paysage qui tendent à désolidariser le Rhin de son territoire et de son imaginaire.

Ruines en chantier, Façade de la ville et Zones neutres sont des espaces intermédiaires qui s'inscrivent à l'intérieur de ces grandes figures d'exploitations. Manifestes respectifs de la mémoire, du pouvoir et du libre arbitre, elles sont les interfaces du fleuve, du territoire et ses habitants.

12

Face à cette exploration des relations multiples vis-à-vis du Rhin, nous proposerons deux attitudes projectuelles pour envisager un futur de l'habiter au bord du fleuve dans *Ici et ailleurs* et *Horizon*.

Nous invitons le "lecteur-visiteur"⁸ à explorer des lieux de négociation entre l'homme et le fleuve à la recherche d'un potentiel, d'un élan, tant physique qu'imaginaire. Le fleuve a-t-il encore une importance majeure ou est-il totalement absorbé par un système culturel figé ? Même si le Rhin semble progressivement désacralisé, il subsiste un enchantement, une brèche opportune dans laquelle nous nous sommes glissés.

13

1. Lucien Febvre, *Le Rhin: histoire, mythes et réalités*, Paris, Perrin, 1997. p.68
2. Mark Cioc, *The Rhine: An Eco-Biography, 1815-2000*, Weyerhaeuser Environmental Books, Seattle, London, University of Washington Press, 2002. pp.27-29
3. Michel Collot, *La pensée-paysage : Philosophie, arts, littérature*, Arles, Versailles, Actes Sud Editions, 2011. p.18
4. André Corboz et Sébastien Marot, *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 2001. p.224
5. Simon Schama, *Landscape and Memory*, London, Harper Collins, 1995. p.10
6. John Brinckerhoff Jackson, *Discovering the Vernacular Landscape*, New Haven, Yale University Press, 1986. pp.12-15
7. John Brinckerhoff Jackson, *De la nécessité des ruines et autres essais*, Paris, Du Linteau Éditions, 2005. p.24
8. Sébastien Marot, *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, La Villette, 2010.

Rhin	
Axe	
Route	
Rail	
Tramway	
Chemin	
Bac	
Ligne électrique	
Frontière	
Topographie	
Digue	
Tunnel	
Zone urbaine	
Zone industrielle	
Végétation rase	
Végétation dense	
Marécage	
Plage	



BASEL

N
+

0 100 200 500m

À quelques kilomètres en amont du centre-ville de Bâle, se trouve la centrale hydroélectrique de Birsfelden, construite entre 1953 et 1954 par l'architecte Hans Hoffmann. Historiquement, cette infrastructure constitue un projet décisif pour le développement de la ville, limitée jusqu'alors en approvisionnement électrique. Contrairement à la plupart des centrales hydroélectriques le long du Rhin, souvent situées à l'écart, celle-ci s'implante dans un contexte périurbain bien établi. Elle parvient à dialoguer avec son environnement immédiat, celui des berges, et son horizon : la silhouette de la ville de Bâle.

Le barrage supporte un pont, qui devient promenade, pour les piétons et les cyclistes. Au centre du dispositif, la grande halle des turbines, s'élève par une structure filiforme. Elle transforme en spectacle la production d'électricité. Les grandes machines bien entretenues s'offrent au regard des passants comme des oeuvres d'art. D'un côté, vers la rive gauche, les longues péniches, qui remontent depuis la mer du Nord, franchissent ici leur dernière écluse. Entre le passage des bateaux et le fleuve, une île artificielle a été reboisée et accueille un petit port dédié aux sports nautiques. De l'autre, les pavillons en béton disposés vers la rive droite, dialoguent par leur taille, et leur apparence naïve, avec les huttes de pêcheurs, qui ponctuent le fleuve aux alentours de la ville.



ECLUSE DE KEMBS NIFFER

FRANCE

KM 188

+ 230 M

MULHOUSE

Canal du Rhône au Rhin



Kembs

<< KRAFTWERK BIRSFELDEN



L'écluse de Kembs-Niffer fait partie d'un grand remaniement fluvial du XXe siècle en Alsace. Aujourd'hui isolée dans le brouillard, elle est en fait le noeud qui relie le canal du Rhône au Rhin, le grand canal d'Alsace et le canal de Huningue. La liaison navigable du Rhône au Rhin est la concrétisation d'un rêve datant de l'époque de Louis XIV, celui de connecter la mer du Nord à la mer Méditerranée. Construit depuis la Saône -affluent du Rhône- en 1832, il se divise en deux bras près de Mulhouse, l'un allant vers Strasbourg pour se jeter dans l'Ill, l'autre allant vers le sud, à Niffer ; là où nous sommes.

Le Corbusier à propos du canal Rhône-Rhin : "Ce canal est absolument droit à travers tout le pays. Cette droite est impressionnante au milieu du site confus; c'est un travail d'homme. C'est émouvant. C'est d'un lyrisme certain dans ce paysage flou" (Urbanisme, 1924). Le grand canal d'Alsace lui, est un chantier plus tardif et un casse-tête politique devant concilier les intérêts de la France, de l'Allemagne et de la Suisse. Enfin le canal de Huningue, plus modeste, n'est qu'un cours d'eau paisible pour les canoës.

En somme, une dernière écluse était nécessaire pour raccorder à cet endroit la continuité du réseau et c'est justement Le Corbusier, en 1962, qui a marqué ce lieu en construisant une tour de commande et un bâtiment annexe. Mais le grand destin de ces monuments a été dévié : certes l'écluse fonctionne toujours, mais elle a été remplacée en 1995 par une autre, à 500 mètres, plus grande, plus moderne, en prévision de la mise à grand gabarit de la liaison Rhône-Rhin. Ces travaux n'ont jamais été réalisés pour des raisons économiques et écologiques, abandonnant de ce fait les deux écluses dans la plaine.



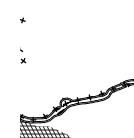


En géographie et en écologie, l'anthropisation désigne le processus par lequel les populations humaines modifient ou transforment leur environnement.

Germans distinguish between 'nature' (a cultural projection of human ideas and emotions) and 'nature in itself' (the complex of lifeforms on earth, which includes humans). When I write about the making of the modern German landscape, it is in this double sense. The two meanings complement each other. They represent two halves of a single history.¹

David Blackbourn, chercheur américain en histoire environnementale, explique comment le paysage du Rhin est construit par des agents naturels et des acteurs humains en constante interaction. En remontant le fil de l'histoire, nous pouvons témoigner de l'évolution du rapport entre le fleuve et ses riverains, jusqu'à provoquer son aménagement à une échelle globale.

Jusqu'au XIX^e siècle, le Rhin est décrit comme un fleuve capricieux et redouté par les habitants installés sur ses rives. Sa forte personnalité transparait dans l'allégorie classique de la mythologie germanique, le "Vater Rhein".² Il était aussi respecté et honoré en dieu "Rhenos", par les Celtes et les Germains, qui exprimaient leur allégeance par des sacrifices humains. En ces temps-là, la plupart des villages des régions ripariennes sont établis à une distance respectable des berges, loin des fréquentes inondations. L'emprise du fleuve sur le territoire était bien supérieure à celle d'aujourd'hui. Les lits changeaient en permanence si bien que d'une année à l'autre il était possible de ne pas reconnaître la configuration des rives. Ceci explique tout à fait la conception ancienne qui l'associait à une entité mythologique vivante et dotée d'une volonté propre.





Déjà au Moyen-Âge, des digues et des fossés sont construits pour tenter de dévier les flots menaçants. De modestes travaux sur le fleuve sont réalisés localement, par les communautés riveraines, là où les influences des souverains locaux permettaient d'agir ponctuellement sur des obstacles ou sur des courbes spécifiques.³

En 1815, le Rhin devient un objet politique. Le congrès de Vienne déclare le statut international des eaux du fleuve, la liberté de circulation et par conséquent l'abolition des péages. Il établit aussi la création de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, chargée spécialement de diriger les affaires le concernant. Tout cela symbolise la prise de conscience de l'importance des enjeux liés à la gestion du fleuve et de ses influences sur l'économie grandissante le long des rives. Les intérêts des pouvoirs en place convergent tous vers un même objectif, la transformation d'un grand fleuve en un canal navigable. Afin de concrétiser cette vision, le domaine hydraulique s'affirme comme un élément majeur de la consolidation du pouvoir étatique. Les innovations techniques se multiplient d'abord aux Pays-Bas puis dans les états germaniques. Dans les manuels, il est décrit que les rivières sont potentiellement les ennemies des hommes et qu'elle doivent par conséquent être domestiquées, domptées, harnachées.⁴ D'une coexistence initiale avec le fleuve, émerge dès le XVIII^e siècle l'idée de son exploitation.

Ce climat d'effervescence prométhéenne aboutit en 1817 à un projet titanesque : la rectification du Rhin supérieur, entre la ville suisse de Bâle et la ville allemande de Worms. Il est dirigé par l'ingénieur, Johann G. Tulla, originaire de Karlsruhe et surnommé depuis le "dompteur du Rhin sauvage".⁵

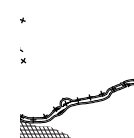
Avant les travaux de rectification, le Rhin supérieur était le segment du Rhin le plus libre. Une nappe mi-fluviale, mi-lacustre, lentes successions d'îles et de méandres. L'environnement immédiat était insalubre : propice aux maladies comme la malaria - qui tuait plus que la guerre à cette époque - mais aussi impropre à l'agriculture dont les récoltes étaient hasardeuses à cause des inondations. Toutes

ces précarités laissaient supposer la nécessité drastique d'un réaménagement.

Après 62 années de travaux, le lit du fleuve artificiel est désormais d'une largeur uniforme, de 200 mètres entre Bâle et Strasbourg et de 230 à 250 mètres entre Strasbourg et Mannheim,⁶ conçu pour contenir de manière amplement suffisante le débit d'eau moyen. Dans le cas d'une hausse conséquente du niveau de l'eau, celle-ci est censée remplir les bras morts adjacents. Concrètement, le Rhin a été réduit entre Bâle et Worms de 354 à 273 km, soit un quart de sa longueur. Certains villages se sont opposés violemment au projet, redoutant d'être rapprochés du fleuve et de ses montée des eaux ou encore de perdre des terres agricoles et des méandres favorables à la pêche. L'assèchement des marécages et la prévention des inondations a néanmoins permis de récupérer sur le fleuve une large surface de terres exploitables.

Tulla n'avait pas tout anticipé et ses successeurs ont multiplié les dérives. De nombreux problèmes sont apparus à la suite de son intervention. Le Rhin accéléré a augmenté l'érosion de son lit et provoqué l'ensablement du delta. À l'origine, il était prévu de garder les bras morts connectés au fleuve en cas de hausse du niveau d'eau mais les digues construites de manière systématique ont fait du Rhin un flux rigide. De même que l'implantation de ports et d'usines ont aussi profondément altéré l'environnement fluvial.

À partir de Koblenz, les travaux réalisés à l'époque prussienne ont aussi consolidé le profil du lit du fleuve, au profit du trafic navigable. Sur la majorité du Rhin inférieur, des épis ont été installés de manière systématique. Ce sont des jetées partiellement immergées, positionnées perpendiculairement au courant qui protègent les berges et concentrent le courant au centre, pour qu'il se creuse un lit plus profond. Dans le secteur du Rhin moyen, la vallée est plus encaissée et le lit du fleuve est plus rocailleux. De nombreux rapides se formaient au dessus des bas-fonds dangereux qui, depuis, ont tous été enlevés à grand renfort de dynamite.



Aux Pays-Bas, il a fallu creuser à nouveau les lits de la Meuse et du Rhin pour former les grandes voies navigables qui rejoignent la mer du Nord. Mais les inondations dévastatrices de 1953 ont aussi révélé les faiblesses de cette grande façade maritime. Pour y faire face, un gigantesque ouvrage de défense contre les eaux a été mis en oeuvre : le Plan Delta. Il est achevé en 1997 avec la construction du Maeslantkering, une barrière contre les tempêtes, qui permet, si le niveau de la mer menace le pays, de fermer complètement l'embouchure du fleuve.⁷

Face à l'ampleur de l'entreprise humaine sur le fleuve, nous sommes amenés à nous poser une question fondamentale : le Rhin est-il devenu un objet hybride à la fois naturel et artificiel ? Actuellement, la notion de "nature" comme domaine est fortement critiquée.

*Nature is a mystified anthropocentric ideal, one explained well by Caspar David Friedrich's 1818 painting of a man poised on the edge of the abyss, contemplating its vastness and projecting onto it an extension of his own inner grandiosity. Man, the conscious cultural being, sets himself against the world of natural things: civilized artificiality versus original wilderness.*⁸

28

L'idée de nature, tend effectivement à placer "l'homme" en son centre. En revanche la nature est généralement associée à une figure "féminine". Cette construction culturelle occidentale, atteint ses limites dans sa propre contradiction.

*Ironically, the more we learn to control nature, the less nature we have, and the more we change nature, the more complex, strange and unknowable it appears.*⁹

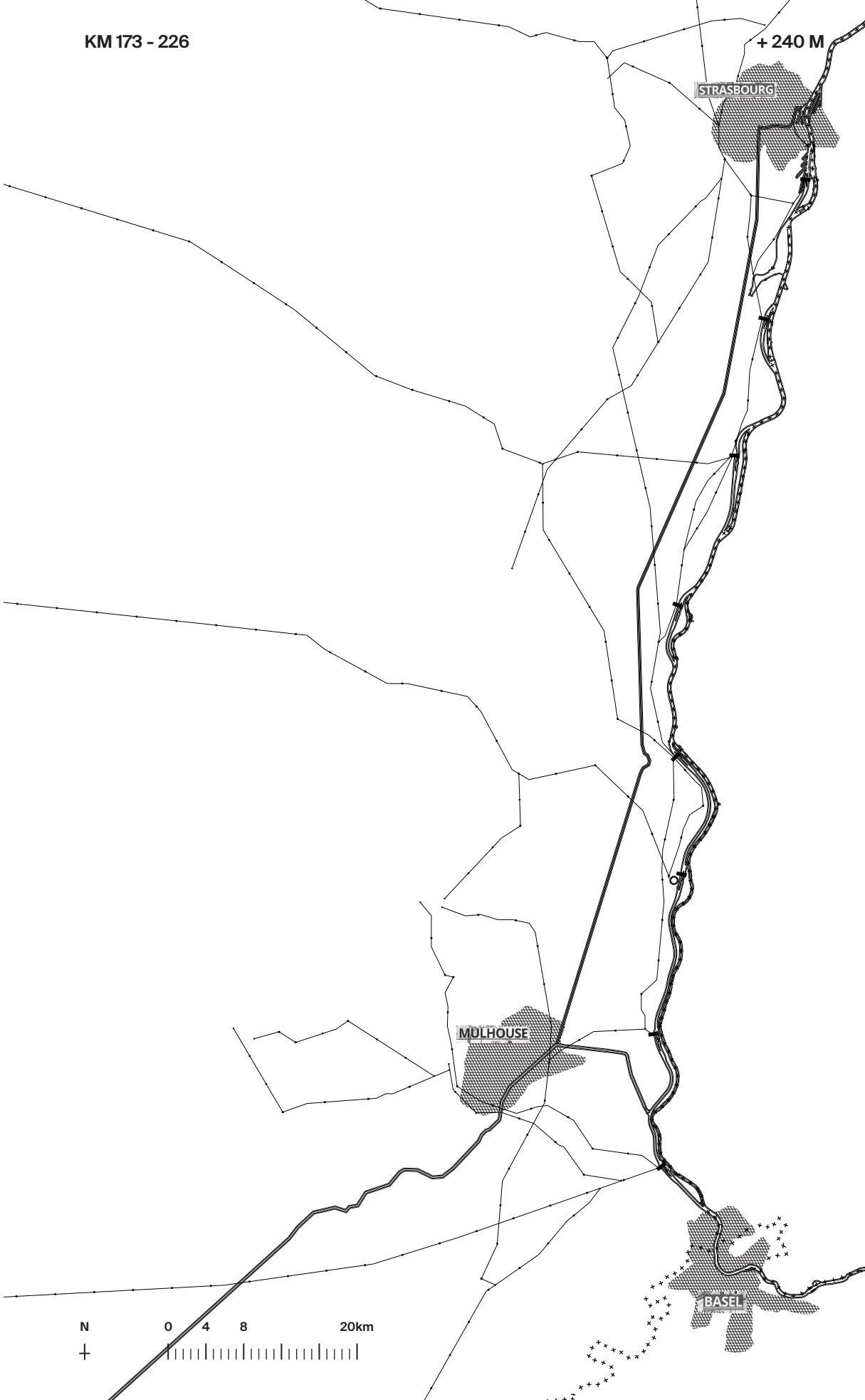
Mais la pensée écologique contemporaine cherche à dépasser ce clivage apparent pour nous offrir la possibilité de réfléchir plus à même sur notre condition :

*In the light of such ambiguity, Koert van Mensvoort's essay "Real Nature is not Green" proposes a replacement of the nature/culture binary with that of controllable vs. autonomous, whereby culture would be that which we can control and nature all that we cannot.*¹⁰

À tous les niveaux, le processus continu d'artificialisation a effectivement contribué à faire basculer le Rhin d'un fleuve autonome en un objet contrôlé, afin qu'il serve les intérêts communs des pays riverains et ouvre la voie de l'industrialisation.

29

1. David Blackbourn, *The Conquest of Nature – Water, Landscape and the Making of Modern Germany*, New York, W. W. Norton & Co, 2007. p.14
2. Un vieil homme, à la longue barbe vigoureuse, père des nymphes et des rivières selon le poète romain Martial.
3. David Blackbourn, *The Conquest of Nature – Water, Landscape and the Making of Modern Germany*.
4. Mark Cioc, *The Rhine: An Eco-Biography, 1815-2000*, Weyerhaeuser Environmental Books, Seattle, University of Washington Press, 2002. p.48
5. Ibid. p.39
6. Ibid. p.54
7. Ibid. p.51
8. <https://www.keringhuis.nl/> consulté le 31 décembre 2019
9. Harry Gugger et Barbara M. Costa, *Urban-Nature : The Ecology of Planetary artifice* dans San Rocco #10: ECOLOGY p.33
10. Ibid.



Dans la plaine d'Alsace se lit aujourd'hui l'évolution du génie hydraulique et des enjeux liés à la houille blanche -l'eau qui fait tourner les turbines. Sur les 190 kilomètres de fleuve qui tracent la frontière entre la France et l'Allemagne, pas moins dix centrales hydroélectriques et une centrale nucléaire ont été implantées.

Le grand canal d'Alsace est la première phase de cette entreprise majeure. Long de 50km, large de 150m, il passait pour être le plus grand chantier d'Europe lors de sa construction. Prévu pour améliorer les conditions de navigation entre Bâle et Strasbourg, il aplanit la pente relativement forte sur ce tronçon et régule le débit qui varie fortement. L'initiative du projet est portée par les Français mais aussi très profitable à Bâle qui gagne ainsi une "façade maritime". Les écluses aménagées le long des installations permettent le passage annuel de plus de 16 000 navires. Aujourd'hui il faut aux automoteurs, qui transportent jusqu'à quatre barges de conteneurs, 40 heures seulement pour descendre à Rotterdam et 70h pour en remonter.

Suite aux conséquences hydrauliques imprévues du grand canal, les phases consécutives ont préféré placer les installations électriques en dérivation. Puis en aval de Strasbourg, toujours pour remédier aux problèmes liés aux interventions précédentes, le Rhin est directement canalisé.



JARDIN DES DEUX RIVES

FRANCE

KM 293

+140 M

STRASBOURG

KEHL

10
Canal du Rhône au Rhin

<< GRAND CANAL D'ALSACE



Voici quelques dates clés concernant les rives franco-allemandes au niveau de la traversée entre Strasbourg et Kehl.

1861: Ouverture du pont ferroviaire, les échanges entre les deux villes s'intensifient, sous l'influence de l'Empire allemand. **1880:** Vitrine de l'urbanisme germanique impérial, le quartier Neustadt s'étend au nord de la Grande Ile strasbourgeoise. **1897:** Une ligne de tramway à vapeur relie la place Kléber, au centre-ville, jusqu'à Kehl. En parallèle, les activités portuaires augmentent intensément, des bassins apparaissent dans le nouveau port autonome. **1914-1945:** Les guerres mettent brutalement fin à ces aménagements. Strasbourg hisse le drapeau français à la fin de la Seconde guerre. **1960:** Côté français et côté allemand, les rives sont réinvesties et deux parcs se regardent face à face. **1985:** Les accords de Schengen engendrent un nouveau rapport à la frontière, devenue ligne imaginaire. **2004:** Après dix années de réflexions et d'hésitations, l'idée d'unir les deux rives se concrétise par un parc transfrontalier, allégorie des deux nations réconciliées dont la linéarité du Rhin compose l'horizon interne. Les jardins prennent la forme circulaire d'anciens bras mort du fleuve, liés par une passerelle légère pour les promeneurs. **2017:** Le tramway D relie à nouveau la gare centrale de Strasbourg et la mairie de Kehl.

La translation des lieux de pouvoir aide à comprendre les successives intentions de développement urbain. Le Jardin des deux Rives, figure actuelle, projette le ville de Strasbourg vers le Rhin.





C'est par la piste cyclable qui émerge de la forêt, que nous avons découvert ce lieu préservé, composé d'un café et d'un musée de la brique traversé par un circuit en train. Une cour abrite des paons endormis. Poussés par la curiosité, nous nous arrêtons pour avoir davantage d'explications.

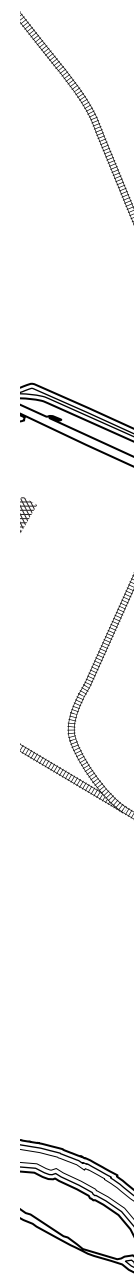
Nous sommes sur le site d'une ancienne briqueterie de 1834. Elle s'est implantée en zone inondable à côté de la réserve naturelle de la Willig, un ancien bras mort du fleuve d'où l'argile était extraite. Pendant 150 ans, elle a approvisionné en matériaux de construction la ville militaire de Germersheim située à moins d'une dizaine de kilomètres en aval. Les façades y montrent toujours leur appareillage brut. La briqueterie a créé autour d'elle un microcosme dont elle fait partie, activant son contexte immédiat. Mais en 1976, la production de briques s'est achevée. Peu après, le lieu a été classée au titre de monument historique par les autorités, jugé digne de préservation grâce à sa relation privilégiée face au fleuve, à l'écart de tout, au milieu de la zone inondable. Désormais seul le Rhin semble pouvoir nous amener jusqu'à elle.



Au cours du XVIII^e et du XIX^e siècle, les conditions de navigation sur le Rhin ont été durablement consolidées par de nombreux travaux d'ingénierie, ouvrant la voie de l'industrialisation le long du fleuve. L'acheminement des ressources en grande quantité est largement facilité par cette route large et plane que remontent lentement un nombre toujours grandissant de navires. Cette matière première, c'est d'abord le bois des forêts, qui à la seule force du courant, descend des Vosges, de l'Eifel, ou de la Schwarzwald le long des affluents, formé de long trains de bois. Puis le secteur métallurgique, pressé par la raréfaction des ressources forestières, découvre le charbon de terre, la houille, ressource souterraine longtemps insoupçonnée. Car derrière l'immense empreinte du Rhin, se cache une autre formation géologique majeure : la grande trainée houillère, étirée d'est en ouest, perpendiculaire au tracé nord-sud du fleuve. Invisible à l'oeil nu, sa découverte provoque la précipitation de notre civilisation dans une nouvelle ère, celle de l'Anthropocène.¹

The large-scale opening up of coal seams, meant that the industry was beginning to live for the first time on an accumulation of potential energy, derived from the ferns of the carboniferous period, instead of upon current income.²

Cette citation de Lewis Mumford en 1934 illustre le profond changement qui s'opère dans l'exploitation des ressources terrestres. À l'inverse du bois, du vent et de l'eau, le charbon est une ressource non-renouvelable. L'industrie humaine commence à puiser ses ressources dans un cycle qui ne lui appartient pas, à extraire le temps de la terre. La mine deviendra rapidement un lieu d'expérimentation infrastructurel, équipée de chemins de fer, d'ascenseurs, de télégraphes, de téléphones et de réseaux électriques. Après avoir fait le parallèle entre les galeries urbaines d'équipements et le machinisme souterrain du milieu minier, Lewis Mumford affirme que la mine est le prototype de la ville moderne.



Si le secteur de la métallurgie s'est surtout concentré autour de la Ruhr, un des affluents, l'extraction du charbon a propagé le développement de l'industrie tout le long du Rhin, remontant chaque fois plus en amont, dès que l'aménagement du fleuve le permettait. L'industrie chimique se base traditionnellement sur la transformation des produits bruts issus des mines. Au XIX^e siècle, le goudron de houille est la matière première modifiée par différents processus et l'ajout d'ingrédients externes. Chaque réaction du processus est un dommage potentiel pour l'environnement. À ce titre, les premières installations étaient particulièrement polluantes en terme de déchets issus des produits dérivés, des produits secondaires et des résidus. De toutes les branches de la chimie industrielle, la fabrication de colorants synthétiques a eu les conséquences les plus dramatiques, tant sur la qualité de l'air que celle de l'eau dans tout le bassin rhénan.³ Les conséquences immédiates sont visibles localement dans le paysage. La verticalité des cheminées et les longues volutes de fumées s'élèvent au-dessus des transformations et brisent l'horizon des plaines qui jusque-là, n'avaient rapproché du ciel que de modestes clochers.

Bayer à Leverkusen, BASF à Ludwigshafen et Hoescht à Francfort sont au milieu du XX^e siècle les acteurs principaux du monde de la chimie. Le gigantisme caractérise définitivement le développement de l'industrie chimique le long du Rhin.⁴ Pour s'approprier le "droit de nuire" au fleuve, les grandes firmes industrielles se sont associées en formant des structures politiques pour s'assurer un contrôle partagé de leurs intérêts. Dans ce contexte de surexploitation, le Rhin est sacrifié au rôle d'exutoire, d'égout à ciel ouvert, destiné à éloigner les produits nauséabonds après leur utilisation. C'est la linéarité même du fleuve qui dédouane les usines en emmenant les rejets ailleurs, au loin et toujours dans le même sens. Les symptômes d'une sur-exploitation du paysage sont sensibles dès le début du XX^e siècle. À la pollution visuelle et sonore se sont ajoutées les odeurs incommodantes. De même que l'eau courante qui approvisionne les villes est déclarée impropre à la consommation. Les saumons, encore pêchés en 1925 aux alentours de Cologne sont jugés immangeables.⁵ Au-delà de

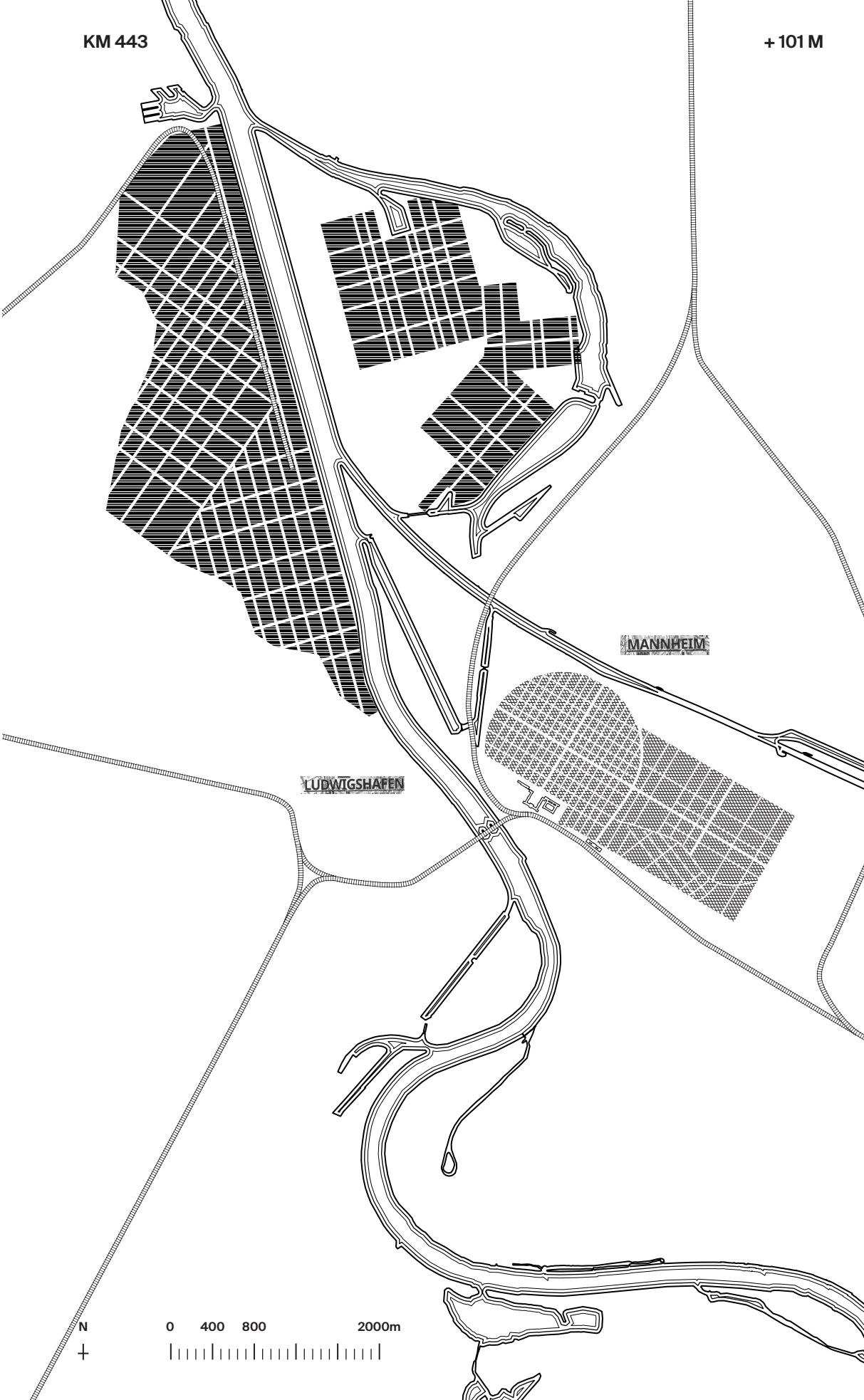
cette simple anecdote, le nombre d'espèces animales dans les eaux du fleuve a été divisé par deux en un siècle. Aujourd'hui il serait légitime d'évoquer un crime contre l'environnement.⁶ Il a fallu toutes ces conséquences pour que soit prise en compte la mesure du désastre écologique qui se déroule sous nos yeux. Quand le fleuve asphyxié n'a plus été en mesure de répondre à la pression des intérêts économiques, alors seulement, les pouvoirs en place ont pris la peine d'écouter l'avis de ceux qui, depuis longtemps déjà, constataient le désastre.

C'est par le témoignage de certains visiteurs de passage qu'est relevée la singularité du paysage rhénan par rapport à d'autres pays industrialisés. En 1935, une description d'Aldo Léopold,⁷ relatée par Mark Cioc, indique que le fleuve domestiqué par deux siècles d'aménagements lui fait l'effet d'un "serpent mort".⁸ Cette remarque entre en résonance avec la photographie réalisée en 1999 par Andreas Gursky intitulée "Rhein II" : un fleuve abandonné, déposé dans le territoire comme une fragile mue de reptile. L'industrie a définitivement intégré le paysage rhénan, elle fait maintenant partie de sa "nature". Mais ces grands complexes, qui sont construits par et pour notre société, nous semblent pourtant si étrangers...

La pétrochimie, nous introduit à un sentiment paysager ambigu, pour partie la menace fantastique d'un dragon noir dont on ne devine que les écailles, pour partie la vision picaresque d'une ingénierie toute-puissante qui nous raccorde au monde, à cette trame des échanges de matières et de services sur tout le globe.⁹

Comme le décrit Matthieu Duperrex, enquêteur de milieux anthropisés, ces installations sont des émergences des macro-systèmes techniques.¹⁰ Le Rhin est directement branché à des systèmes technologiques à l'échelle planétaire. Le fleuve est le support direct par les villes et les aménagements de grands réseaux d'énergie et de communication qui circonscrivent le cadre de notre existence et effacent le lien de causalité entre notre mode de consommation et l'expansion de notre empreinte territoriale.

1. Le chimiste Paul Crutzen a suggéré en 2002 dans la revue Nature, que les activités humaines seraient devenues la principale force géophysique de la planète. Par conséquent nous pouvons considérer que nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique : L'Anthropocène qui suit l'Holocène.
2. Lewis Mumford et Antoine Picon, *Technique et civilisation*, Marseille, Parenthèses, 2016, p.157
3. Mark Cioc, *The Rhine : An Eco Biography*, p. 153.
4. Ibid. p.141
5. Ibid. p.104
6. Ibid. p.164
7. Aldo Léopold est un penseur du paysage américain, forestier et écologiste, et l'un des principaux influenceurs de l'éthique environnementale moderne.
8. Mark Cioc, *The Rhine : An Eco Biography*, p.5
9. Matthieu Duperrex et Frédéric Malenfer, *Voyages en sol incertain : Enquêtes dans les deltas du Rhône et du Mississippi*, Wildproject, 2019, p.18
10. Voir la théorie développée par Thomas P. Hughues, historien des technologies américaines dans : *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1983. et *Rescuing Prometheus*, New York, Pantheon Books, 1998.



Les épaisses fumées, les flammes, le bruit assourdissant, l'odeur âcre... l'apparition dans le paysage d'une installation pétrochimique, provoque tous les sens du voyageur. Tout du moins dans notre imagination, car nous nous tenons à une distance respectable, souvent de l'autre côté du fleuve. À leur manière, la présence inquiétante des grands complexes industriels dans le paysage témoignent d'un nouveau sublime. Ils viennent renouveler le sentiment exaltant, cette "délicieuse horreur" singulière sensation d'attraction, mêlée d'effroi que nous ressentons face à ce qui nous domine.

Le principal complexe industriel de la firme pétrochimique BASF est situé à Ludwigshafen, en face de Mannheim. Aujourd'hui, la superficie occupée par l'usine est largement supérieure à celle du centre des villes voisines. Avec ses 40.000 employés répartis dans 2000 bâtiments reliés par 106 km de rues, 230 km de voie ferrée et 2800 km de pipelines. Le complexe central de BASF est un véritable simulacre urbain. Une usine pétrochimique peut être conçue comme une grande machine entièrement dédiée à une seule cause : la productivité. Le Rhin est l'infrastructure déterminante des installations, il permet d'acheminer jusqu'à 40% des matières premières qui vont être transformées. Douze navires, accostent chaque jour pour ravitailler les chaînes de production jamais rassasiées. Lors des récents bas-niveaux du fleuve, la logistique a été sévèrement perturbée, et le groupe a subi d'importantes pertes financières. Avec l'exploitation s'installe la dépendance.





Un mardi matin de novembre nous nous sommes arrêtés à l'Eicher See. Il y avait quelques pêcheurs solitaires et de la mousse plein les palissades des jardins. Abris, caravanes, cabanes et autres maisonnettes se sont accaparés toute la circonférence du lac. Ici, tous les résidents ont leur ponton individuel pour aller ferrer dès que possible. L'Eichersee et le club de golf adjacent, semblent être les lieux de détente secrets des habitants du village de Eich.

À l'origine, ce lac était une gravière, justifiant son isolement. Il s'est formé par l'extraction de la matière minérale, alimenté par les eaux souterraines puis par les eaux de surface environnantes.



Au XIX^e siècle, c'est par le même charbon de l'industrialisation que les bateaux à vapeur sont propulsés sur le Rhin. Le trafic augmente, les *steamers* défilent dans tous les ports, affirmant le potentiel du cours d'eau récemment assagi. Pourtant, les périples sur le Rhin laissent le voyageur perplexe, même anxieux face aux berges peu civilisées, qu'il préfère ignorer. Seuls les artistes dits du mouvement romantique de l'époque se plaisent à observer cette nature sauvage, tourmentée, qu'ils font correspondre à leur état d'esprit.

Ce sont les Anglais les premiers séduits par cette traversée, toujours au XIX^e siècle : ils prennent alors la coutume d'y descendre pour rejoindre les Alpes ou la Bavière via le Main, à la découverte de leurs paysages rêvés. Les *Grand Tour*¹ décrits par les jeunes fortunés transmettent le charme de ces régions encore isolées. Mais c'est surtout après la publication du poème de *Childe Harold* par Lord Byron en 1818, que le Rhin devient un voyage à la mode pour le grand public. Ces envies d'expéditions coïncident avec le congrès de Vienne en 1815, qui fait disparaître les péages le long du fleuve international. Dès lors, le voyage devient un *pèlerinage*² populaire à la suite des grands artistes, une quête facilitée par le trajet en bateau dont le Rhin est le chemin tout tracé et où l'on sait déjà ce qu'il faut regarder. S'opère alors une inversion de la perspective : le voyageur-spectateur, au centre du panorama sur le pont des paquebots est passif. L'horizon semble arrangé pour lui, comme un diorama où les rives ne sont qu'un décor.

*L'autonomie du voyageur est un phénomène de masse.*³

En 1837, 150 000 voyageurs sont comptés sur le Rhin, en 1849, le million est dépassé.⁴ Tout un réseau d'infrastructures indispensables se met en place comme le développement du chemin de fer, l'amélioration des chaussées, etc. pour rendre les trajets simples et agréables. La logistique des expéditions doit répondre à des exigences qui évoluent sans cesse. Les transports et l'hôtellerie sont répertoriés et recommandés par les guides

de voyage, notamment les guides *Baedeker* dont la notoriété internationale s'est établie grâce à sa publication dédiée au fleuve. Ce livre rouge⁵ au format de poche, devient l'unique compagnon du voyageur moderne. Les informations y sont si claires et détaillées que le lecteur peut se balader au fil des pages devenues territoire.⁶ Victime de son succès, le *Baedeker* crée une situation absurde : attirant de plus en plus de touristes (le guide existe en allemand, français et anglais) sur les bords du Rhin, il conseille d'éviter les foules pour partir en quête d'un voyage seul face au paysage.

*Avec le pittoresque Rheingau s'amorce ce qui ne va plus cesser de s'intensifier dans la vallée encaissée du Rhin: ce romantisme du Rhin qu'il est si difficile de décrire et si simple de ressentir. (Extrait d'un prospectus de voyage sur le Rhin, 1980)*⁷

Le voyageur est à la recherche d'un paysage dit authentique et romantique qu'il identifie entre Mayence et Coblenze où le décor paraît plus pittoresque qu'ailleurs, cadré par le relief du massif schisteux rhénan, ses vallées étroites et ses vignobles, loin des fumantes activités industrielles. C'est alors l'industrie du tourisme qui s'accapare ce segment dit du Rhin moyen, à un tel point qu'il s'affuble du nom de "Rhin romantique". Le fleuve n'y est pas préservé comme nous l'avons vu auparavant. Ici aussi, les berges ont été élargies pour accueillir les voies ferrées, les hôtels, les parcs, les restaurants et autres équipements.

Pour séduire les foules, la modernité fait revivre les légendes locales et offre au fleuve une réputation encore inexplorée. Il ne s'agit plus de suivre le cours d'eau comme une route vers des destinations lointaines mais de partir à la quête des légendes. Celui qui ne s'est pas exclamé devant le rocher de Lorelei ou qui n'est pas monté au Drachenfels des Nibelungen, n'a pas vraiment voyagé sur le Rhin. Ces lieux les plus réputés sont fondés sur des singularités géologiques du massif schisteux rhénan : Drachenfels est le reste d'une formation volcanique tandis que la Lorelei est le rocher culminant le fleuve à 132 mètres de haut. Sollicités et modifiés, ces sites ont perdu leur

identité brute. Les centres touristiques s'y juchent toujours aujourd'hui et déroulent une mise en scène pensée pour les foules. Or vouloir reproduire dans les moindres détails ces histoires légendaires, c'est en faire disparaître le charme mystérieux. Teintés de fausseté, ils ne participent plus à étoffer un imaginaire lié au Rhin mais imposent une représentation illusoire.

*L'imaginaire est un des modes de préhension du réel alors que l'illusoire est le mode par excellence de dénégation du réel.*⁸

L'illusion est imprécise, confuse, "incapable à jamais de définir un objet quelconque"⁹ pour le philosophe Clément Rosset car elle répudie toute réalité tangible. C'est ce que ces lieux nous inspirent : les ruines, entièrement restaurées font désormais partie d'un ensemble indissociable composé d'une crémaillère, d'un restaurant panoramique, de boutiques, etc. Que doit-on regarder ? Qu'est-ce qui participe à l'imaginaire de la légende ?

*Au royaume du kitsch totalitaire, les réponses sont données à l'avance et excluent toute question nouvelle. Il en découle que le véritable adversaire du kitsch totalitaire, c'est l'homme qui interroge.*¹⁰

Dans *L'insoutenable légèreté de l'être*, l'écrivain Milan Kundera définit le "kitsch" comme ce qui annihile le laid, élimine ce que personne ne souhaite voir, c'est-à-dire la difficulté, le raté, l'inacceptable. Sa vision euphorique du monde exclut toute potentielle contradiction, use de sentimentalisme et des vérités universelles admises. Ici le caractère sanguinaire des légendes est oublié et les ruines, illuminées et fraîchement restaurées, perdent leur aura. Le divertissement et le confort écrasent ces lieux et dissipent le mystère initial. Le kitsch de ces sites sont une "station de correspondance entre l'être et l'oubli",¹¹ qui omettent sciemment d'évoquer les nombreuses adaptations de ces histoires.

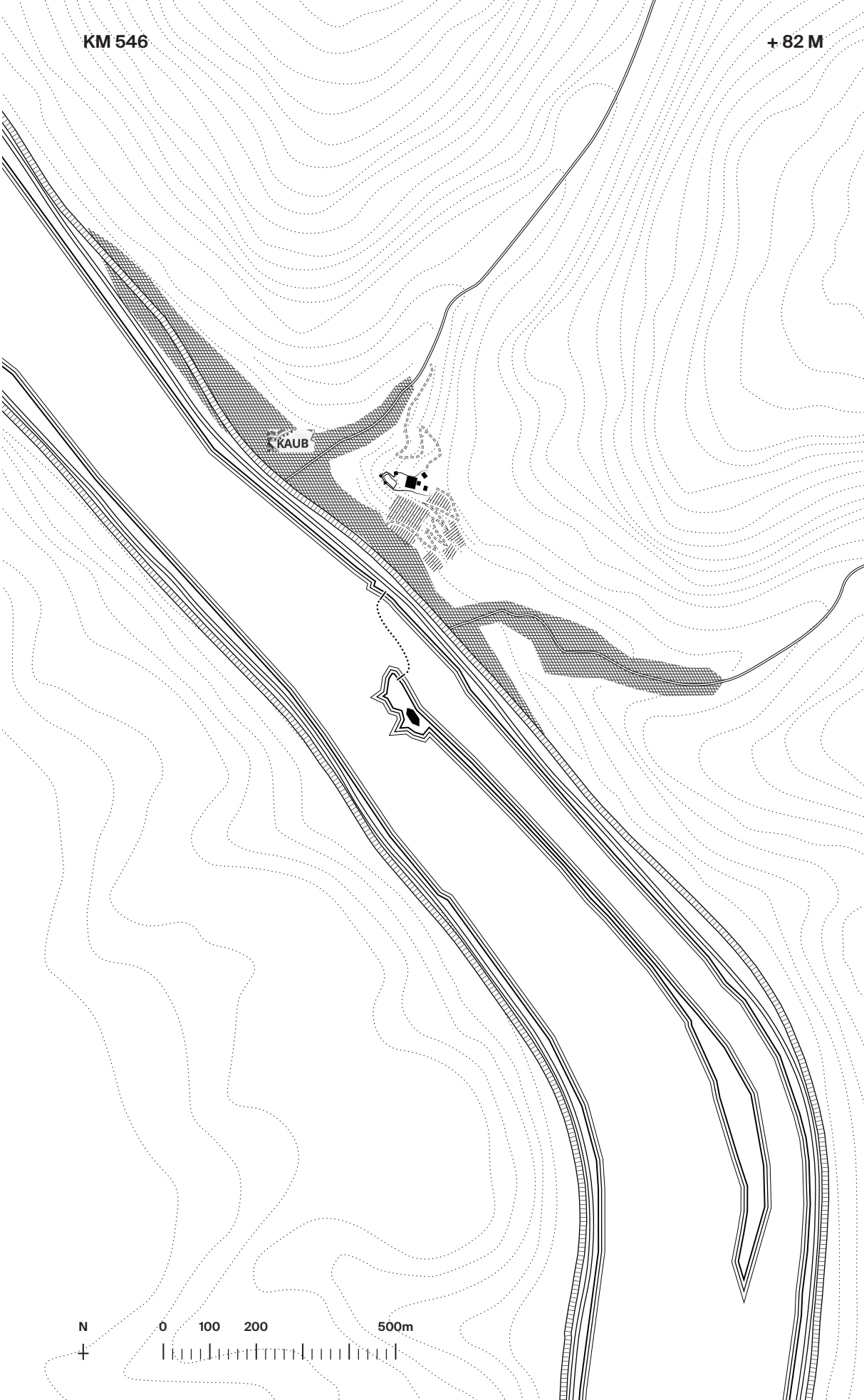
Politisation et romantisation vont du reste souvent de pair sur les bords du Rhin, et, en ces contrées limitrophes, culture et paysage affirment avec force leur spécificité.¹²

La politisation du Rhin, du “Vater Rhein” pour l’affirmation de la nation s’est répétée plusieurs fois dans l’histoire. Support de toutes sortes de revendications politiques allemandes depuis le XVIII^e siècle, les thèmes de la fiction sont sollicités pour correspondre aux enjeux de la réalité ; l’image du peuple prêt à se soulever pour sa nation ou la défense des trésors populaires enfouis dans le Rhin, etc.

Ainsi, évoquant des spectres plus que des icônes, les légendes du “Rhin romantique” s’essoufflent. Aujourd’hui, l’artificialité de ces sites et leurs histoires est ressentie de tous : la région n’attire plus le public escompté. Petit à petit, les restaurants et les hôtels quittent les vallons.

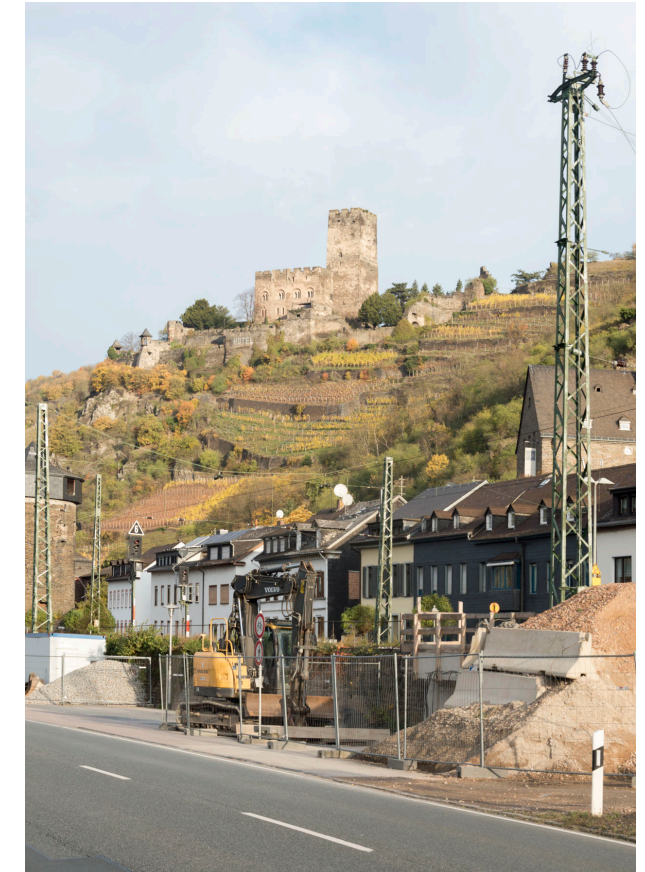
Dans l’oeuvre des artistes romantiques, le Rhin présente un autre jour. Leur imaginaire part du réel, du fleuve en lui-même, mais en néglige la simple reproduction. Ce sont d’autres images qu’il permet de susciter. Le fleuve est plutôt considéré comme une entité qui permet de transcender le temps et les échelles. Comme un tremplin du rêve et de l’imagination, un miroir dans lequel le spectateur romantique voit son reflet qu’il voudrait briser pour entrer dans le domaine de l’inconnu. “Fascination du fleuve, fascination de soi.”¹³ Ne faudrait-il pas se détacher de ce Rhin moyen surmené et mettre en lumière d’autres lieux ou d’autres événements encore inconnus au bord du fleuve ? Après tout, d’où viennent les légendes ? Une légende, selon le dictionnaire, est un “récit à caractère merveilleux, où les faits historiques sont transformés par l’imagination populaire ou l’invention poétique”.¹⁴ Si une légende se base sur la réalité, notre imagination peut être sollicitée quel que soit le moment, quel que soit le lieu. De nouvelles histoires sont nécessaires pour faire revivre les bords du Rhin. Celui-ci est à la fois le protagoniste et le cadre d’un quotidien aux multiples possibilités. Il suffit d’une anecdote, racontée, esquissée, pour transmettre un idéal.¹⁵

1. Le Grand Tour est un voyage en Europe effectué par les jeunes gens de la haute société européenne, particulièrement au XVIII^e siècle.
2. George Gordon Noël Byron, *Childe Harold’s Pilgrimage*, Venice, the Armenian Monastery of S.Lazarus, 1872. Poète anglais qui a propagé le modèle du héros romantique.
3. Pierre Ayçoberry et Marc Ferro, *Une histoire du Rhin*, Des Fleuves et des Hommes, Paris, Ramsay, 1981. p.202
4. Ibid. p.203
5. Karl Bädeker, *Rheinreise von Strassburg bis Rotterdam*, Koblenz, Karl Bädeker, 1835. C’est ce livre rouge qui nous a inspiré pour la couverture de notre énoncé...
6. Dans *Espèces d’espaces*, Georges Perec voyage depuis son salon avec le Baedeker de Londres, le guide est si détaillé qu’il n’a plus besoin de se rendre sur place.
7. Pierre Ayçoberry et Marc Ferro, *Une histoire du Rhin*. p.171
8. Clément Rosset, *Le Réel, l’Imaginaire et l’Illusoire*, Distance, 2000. p.85
9. Ibid. p.107
10. Milan Kundera, François Ricard, et François Kérel, *L’insoutenable légèreté de l’être*, Translation, Paris, Gallimard, 1990. p.357
11. Ibid.
12. Pierre Ayçoberry et Marc Ferro, *Une histoire du Rhin*. p.186
13. Ibid. p.180
14. Collectif, *Le grand Larousse illustré 2019*, Edition 2019, Larousse, 2018.
15. Cette hypothèse de la nouvelle légende nous fait penser à Andreas Gursky, qui par le biais d’une photographie atteste d’un événement étrange. *New Year’s Day Swimmers*, montre quelques courageux se baignant le 31 décembre 1988 sur la berge inondée face à Düsseldorf. Est-ce une mise en scène ? Le photographe, en hauteur sur le pont *Rheinknie*, est-il intervenu ou a-t-il simplement surpris ce moment ? Nous ne saurons jamais...



Avant que la liberté de circulation soit déclarée, les péages sur le Rhin étaient une source de revenus très importante pour les pouvoirs locaux. Sur la longueur totale du fleuve, 60 taxes différentes étaient perçues. À cet égard, la situation du château de Pfalzgrafenstein indique à elle seule qu'il était autrefois l'un des plus lucratifs : au coeur du courant, cette fortification n'est accessible qu'en bateau. Son implantation surprenante et sa forme hexagonale l'ont vite transformé en l'un des symboles de la région. Aujourd'hui, il ne subsiste plus qu'une caricature de ce qu'il a été autrefois, un motif qui se retrouve décliné partout dans la ville, envahissant l'imaginaire visuel des environs.

La relation directe que l'île entretient avec le village et le château de Gutenfels, demeure du seigneur est nettement moins visible maintenant que la route nationale et la voie ferrée l'ont isolé au milieu du courant. Lors de notre voyage à l'automne, Kaub était désert. Les habitants, qui peuvent se permettre de vivre d'une activité saisonnière, quittent le fond glacial de la vallée dès que les flux de touristes s'éteignent.





Née d'un rocher s'élevant à 132m au-dessus du Rhin, qui dévie et comprime brusquement le fleuve, la légende de la Lorelei se métamorphose suivant cette chronologie :

1801, un fantôme féminin symbolique de l'amour passionnel raconté par le poète Clemens Brentano - 1824, un poème de Heinrich Heine où la nixe Lorelei fait naufrager les navires - 1849, un écho qui peut répondre jusqu'à six fois et devenir effrayant - 1875, dans le guide Baedeker : le profil de la roche est comparé à celui de Napoléon Ier - Fin XIX^e, correction du lit du fleuve pour faciliter la navigation - Aujourd'hui, un site touristique surchargé avec campings, café, restaurant, parkings, promenades, piste de luge et longues vues payantes.



Une grande partie de l'espace de vie rhénan est soumis à la pression constante de l'urbanisation et l'industrialisation. À cet effet, de nouvelles constructions s'érigent en permanence et nécessitent souvent la destruction de ce qui était préexistant.

Par la mémoire, nous nous représentons le passé comme s'il était présent, et que l'espace seul est capable de nous figurer une telle stabilité, comme si le temps était demeuré immobile.¹

Or le sociologue Maurice Halbwachs défend la thèse que l'espace habité est notre mémoire collective. Par nos choix, nous participons à écrire l'histoire de notre habitation.

C'est l'image seule de l'espace qui, en raison de sa stabilité, nous donne l'illusion de ne point changer à travers le temps et de retrouver le passé dans le présent ; mais c'est bien ainsi qu'on peut définir la mémoire ; et que l'espace seul est assez stable pour pouvoir durer sans vieillir ni perdre de ses parties.²

Comment décider alors de la nécessité de chaque ruine ? L'époque actuelle tend à considérer comme digne de préservation tout ce qui témoigne d'assez d'ancienneté. Or il est impossible de sauvegarder tout ce qui a été produit jusqu'alors, basé seulement sur le critère de l'âge, sous peine de se retrouver très rapidement encombrés.³

Tout au long du Rhin, ce ne sont pas seulement des bâtiments inoccupés qui témoignent de notre passé. Les lieux d'extraction ont aussi légué des plaies ouvertes. Les travaux de rectification du Rhin supérieur du XIX^e siècle ont déposé dans la plaine de nombreux bras morts. La toponymie actuelle d'Altrhein désigne sur les cartes ces vestiges et témoigne de l'importance passée du fleuve. Aujourd'hui cette mémoire, visible depuis une vue satellite, fait partie de propriétés privées.

Initialement ces zones humides ont été utilisées comme gravières ou carrières d'argile, puis transformées en réserves naturelles, parcs de loisir ou camps de vacances.

*Benjamin argues that memories of singular moments in the past can have an influence on the present. Rather than regarding history as an unbreakable and irreversible chain of events, it should also be possible to isolate past incidents that might, in retrospect stop every kind of progress or advancements.*⁴

Walter Benjamin expose l'importance de notre considération du passé, par l'histoire qui doit demeurer en chantier pour envisager le futur.

*Benjamin suggests that reconsidering one story, one act, or even one sentence in the past, can cause everything to be different; this is the hope he clings to. Of course, this entails a different kind of history writing: no longer the historiography of grand narratives and big, official, national stories, but rather an attention to detail, to underexposed traditions, to marginalized people.*⁵

Nous ne pouvons pas seulement arrêter notre regard sur les ruines qui nous relient à un événement historique précis et connu de tous. L'histoire en tant que récit est une construction culturelle dont nous avons tous la charge et la responsabilité de préserver.

*Cette mine serait un monument. Symbole de plusieurs siècles d'histoire, elle évoquerait le passé lointain et proche, mais aussi le présent de la région, elle réhabiliterait un passé et un présent décidément positifs, joyeux peut être, du moins digne. Mémoire qui appelle et convoque l'avenir, elle serait l'origine fondatrice de perspectives étonnantes. Elle pourrait devenir par exemple, le centre névralgique d'une nouvelle université pour la région. Ce monument géologique serait, pour l'Europe centrale, aujourd'hui dépressive, le garant d'un présent serein, tendu entre un passé rétabli et un futur prometteur.*⁶

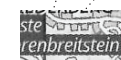
L'artiste suisse Rémy Zaugg décrit ainsi un projet pour une mine près de Leipzig. Il applique alors les préceptes de Walter Benjamin. Par la simple reconsidération du site et la volonté d'une vision optimiste, le projet semble apparaître presque naturellement. Mais il vise aussi à rétablir l'équilibre écologique qui a été rompu par l'activité extractive.

*There is no document of culture which is not at the same time a document of barbarism.*⁷

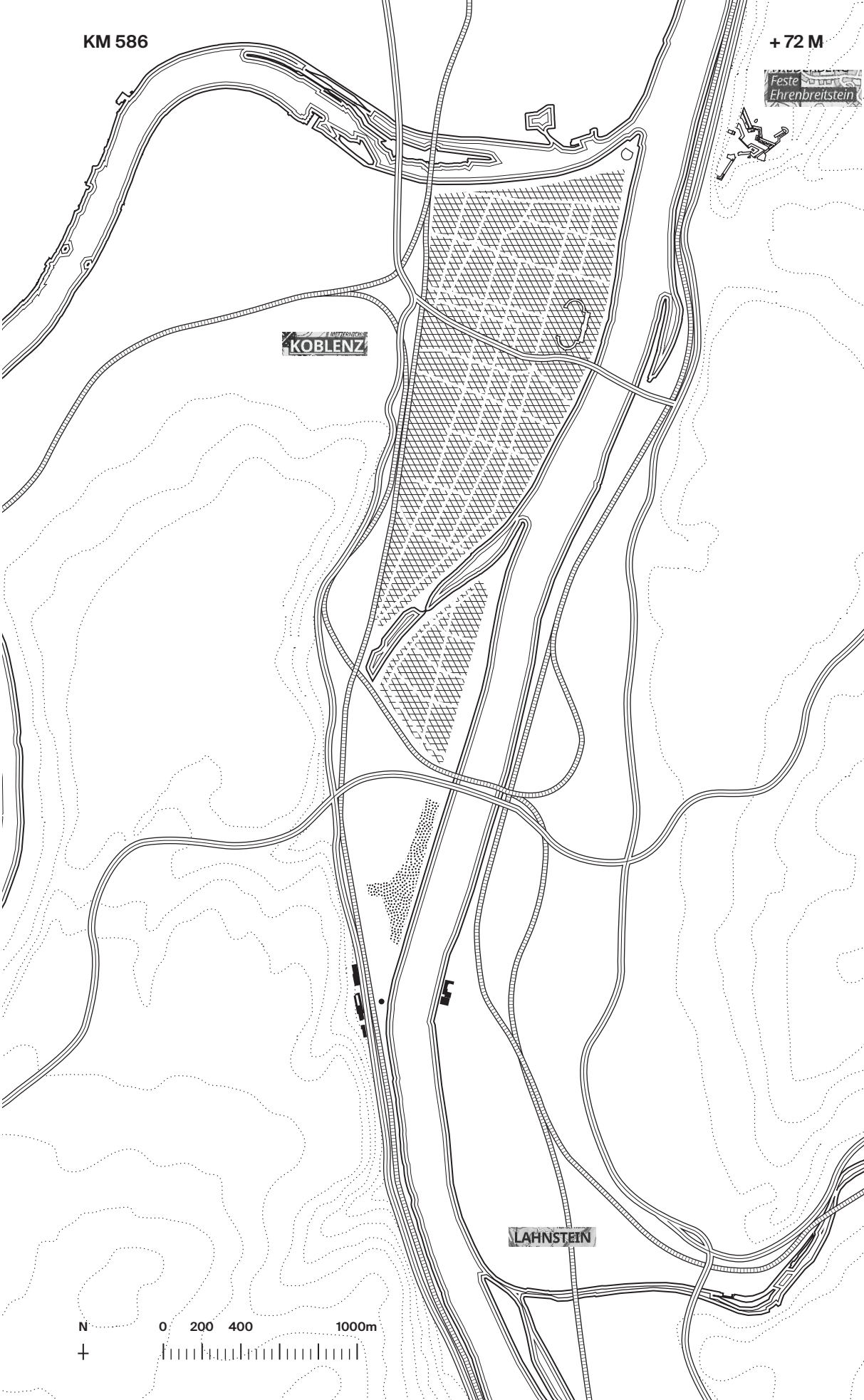
En effet, le récit écrit par les vainqueurs n'est qu'une version parmi tant d'autres. L'histoire traditionnelle tend à oublier tout ce qui ne rentre pas dans la trajectoire du progrès. C'est ce que montre Mark Cioc en écrivant la biographie du Rhin comme écosystème. L'histoire du Rhin habité, peut être elle aussi relue en portant une attention particulière aux traces du sol. C'est exactement ce qu'encourage l'urbaniste André Corboz. A la suite de l'explication de sa théorie du *Territoire comme Palimpseste*, qui utilise le parchemin comme métaphore de notre surface terrestre, il nous engage en ces termes :

*Une prise en compte si attentive des traces et des mutations ne signifie à leur égard aucune attitude fétichiste. Il n'est pas question de les entourer d'un mur pour leur conférer une dignité hors de propos, mais seulement de les utiliser comme des éléments, des points d'appui, des accents, des stimulants de notre propre planification. Un lieu n'est pas une donnée mais le résultat d'une condensation.*⁸

Considérer l'existant comme point d'accroche est un processus d'adaptation spontané lisible dans les constructions urbaines de nos villes anciennes. C'est par celui-ci que les murailles des villes fortifiées au Moyen-Âge sont devenues les nouveaux axes de l'époque classique. Ce processus pourrait être aujourd'hui activé à nouveau sur l'ensemble de notre territoire.

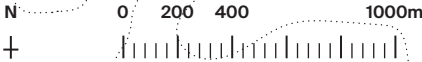


1. Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997, p.236
2. Ibid.
3. Françoise Choay, *L'Allégorie du Patrimoine*, Paris, Seuil, 1992.
4. Christophe van Gerrewey, *Choisir l'architecture : Critique, histoire et théorie depuis le XIXe siècle*, Lausanne, PPUR, 2019, p.163
5. Ibid. p.164
6. Rémy Zaugg, *Ecrits complets : Volume 9, L'art pour la ville*, 1986-2005, Dijon, Les Presses du réel, 2017, p.164
7. Ibid.
8. Le palimpseste désigne un manuscrit dont l'écriture originale, grattée ou lavée, a fait place à un nouveau texte. André Corboz et Sébastien Marot, *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 2001. p.228



KOBLENZ

LAHNSTEIN



Après Bingen, le Rhin s'engouffre dans une vallée encaissée, qui sépare le massif schisteux de l'Eifel à l'ouest et du Taunus à l'est. À la sortie de ce long défilé, une usine abandonnée, déguisée en palais florentin se tient solitaire. La façade comme le plan, tous deux symétriques, transmettent l'héritage d'une architecture classique, qui ouvre vers les collines une large cour d'honneur.

En cherchant l'origine de cette étrange situation, nous avons appris qu'il s'agissait d'un moulin industriel, transformant autrefois le blé du sud de la Russie, apporté directement par navires. L'architecture du bâtiment n'a pas résisté aux impératifs de la production et nous a été transmise transpercée par toutes sortes d'appareils et de systèmes métalliques qui débordent de sa délicate façade de briques. Sur l'autre rive lui répond la tour de stockage de la brasserie locale. Ensemble, elles composent la porte sud de la ville de Koblenz, formée à la confluence de la Moselle.



REMAGEN BRÜCKE

ALLEMAGNE

KM 632

+ 90 M

80

<< LÖHNBERGER MÜHLE



N
+

0 1000 2000 5000m

Le pont de Remagen fait partie d'un ensemble d'infrastructures de guerre. Construit comme le pont de Neuwied pendant la Première Guerre mondiale pour aider à livrer des renforts et du ravitaillement aux troupes allemandes sur le front occidental, il reliait le réseau ferroviaire d'Erpel à Remagen.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, ce pont était le dernier debout sur le Rhin : à l'arrivée du front américain, le 7 mars 1945, il n'a pas été dynamité à temps par les Allemands. Les Américains, surpris de leur chance, parviennent à atteindre la rive orientale malgré les ripostes adverses. Le pont, sévèrement endommagé, menace de s'effondrer. Les Américains construisent alors en urgence quatre traversées provisoires aux alentours qui vont leur permettre de faire passer 25 000 hommes, avec leurs tanks, artillerie et camions, sur l'autre rive. Le pont de Remagen s'effondre le 17 mars 1945 mais sa prise a tout de même accéléré la fin de la guerre.

Le besoin de le reconstruire ne s'est jamais manifesté. Ses pierres ont été vendues comme "souvenirs" dans les années 70. En nous rendant sur place, nous avons vu les tours noires massives de part et d'autres du fleuve. Celles de la rive ouest ont été converties en musée d'histoire et celles de la rive est sont un espace d'art. Mais tout est fermé. Les lieux sont mornes et en mauvais état. En ruines, les tours sont envahies d'herbes sauvages et de graffitis. Une clôture de chantier protège vaguement des éboulis de pierres.





La gare de Rolandseck, construite entre 1856 et 1858 est située sur la ligne ferroviaire qui lie Bonn à Koblenz par la rive gauche. Son apparence de villa classique, posée dans une grande pente boisée qui domine le fleuve, n'évoque pas sa fonction première. Cette gare ne dessert aucune localité en particulier, elle avait pour simple fonction de transférer les passagers du rail vers les navires à vapeur. Il s'agit d'une infrastructure entièrement dédiée au tourisme. Le panorama apprécié depuis les grandes terrasses porte sur les Siebengebirge, montagnes légendaires dont la formation est contée dans l'épopée des Nibelungen. À partir de la gare, l'accès est facilité vers l'Arche de Roland, scène pittoresque par excellence pour les peintres du XIX^e. C'est une célèbre ruine, qui trône désormais au milieu de la terrasse d'un restaurant.

Haut-lieu du pouvoir rhénan pendant les derniers siècles, la gare de Rolandseck a été sauvée de l'abandon par l'engagement d'anciens résidents nostalgiques. Récemment, le bâtiment principal néoclassique a été augmenté d'une extension moderne de l'architecte américain Richard Meier : icône suprême d'un modernisme mondialisé. Relié par un passage architectural souterrain, puis un ascenseur en partie vitré prolongé par une passerelle, l'ensemble abrite un musée dédié au sculpteur Jean Arp.



Tous les chemins vont vers la ville.

*Du fond des brumes,
Avec tous ses étages en voyage
Jusques au ciel, vers de plus hauts étages,
Comme d'un rêve, elle s'exhume.*

*Là-bas,
Ce sont des ponts musclés de fer,
Lancés, par bonds, à travers l'air ;
Ce sont des blocs et des colonnes
Que décorent Sphinx et Gorgones ;
Ce sont des tours sur des faubourgs ;
Ce sont des millions de toits
Dressant au ciel leurs angles droits :
C'est la ville tentaculaire,
Debout,
Au bout des plaines et des domaines.*

[...]

*le long du fleuve, une lumière ouatée,
Trouble et lourde, comme un haillon qui brûle,
de réverbère en réverbère se recule.¹*

La perception de cette ville fluviale par Emile Verhaeren en 1893 correspond encore à la situation actuelle d'une métropole mais le rapport au fleuve, lui, a évolué. Ce sont toutes les transformations de la ville qui attestent des changements d'intentions concernant le Rhin qui nous intéressent et de ce fait, le caractère changeant de sa façade urbaine.

La forme de la ville est toujours la forme d'un temps de la ville et les temps qui existent dans la forme de la ville sont nombreux.²

Au regard de leurs implantations générales, les villes du Rhin suivent des schémas très distincts en fonction de l'époque de leur fondation. Les formes de la ville superposées en disent beaucoup sur son temps et son environnement. Mentionnons pour exemple Cologne qui s'est concentrée autour de la grille romaine de *Colonia Claudia Ara Agrippinensium* au bord du fleuve et s'est étendue de manière concentrique; Düsseldorf, érigée au Moyen-Âge, a été régularisée en son centre par la *Königsallee*, manifeste du classicisme. Karlsruhe, née d'un rêve en 1715, est formée par un plan rayonnant, abstraction du pouvoir, qui s'étend indépendamment du Rhin.

Chaque ville évolue différemment selon son implantation, son centre et ses axes. Mais aujourd'hui il est intéressant de voir qu'elles partagent toutes une approche similaire pour favoriser leur rapport au Rhin, qu'elles avaient négligé auparavant. Suivons un exemple :

The city-state presents itself as a fortress ; in contemporary guise it preserves the old image of fortification walls and towers essential for protection against the hostile surroundings, and yet, given the city's current social and economic development, this is a total anachronism.³

Bâle était marquée, bloquée par son ancienne forteresse qui limitait les perspectives d'une extension urbaine. L'artiste Rémy Zaugg explique que des mesures d'aménagements étaient d'autant plus nécessaires qu'elle est la seule ville traversée par le Rhin en son centre. Les planification d'aménagement par Herzog & de Meuron⁴ dans les années 90 montrent que les rives n'étaient qu'une frange industrielle, portuaire, ferroviaire constellée d'entrepôts et de réservoirs, soit une limite infranchissable par la vie urbaine des deux côtés de la ville. Aujourd'hui, dans la majorité des agglomérations, les zones d'exploitations industrielles sont repoussées loin des centres-villes par souci de leur propre extension mais aussi grâce à la

prise de conscience du potentiel de ces franges privilégiées face au fleuve.

Le déplacement des préoccupations d'aménagements se manifeste aussi par les "points de repères"⁵. Dans *Image de la cité*, l'urbaniste américain Kevin Lynch les définit comme des éléments prédominants, visibles dans la ville depuis différents endroits ou bien ayant un alignement ou une hauteur différente de leurs voisins immédiats. Les points de repères sont "visibles de près, de loin, de jour, de nuit"⁶. Ils sont perçus en un coup d'oeil, détachés d'un arrière-plan quelconque grâce à leur forme facilement identifiable : carré, rectangulaire, ou alors massive, haute, etc. afin que chacun puisse s'en souvenir.

Il existe des points de repères partout dans la ville, mais ceux face au Rhin possèdent un statut particulier. Leur visibilité est accentuée par le fait qu'ils soient au bord du cours d'eau et plus hauts que l'horizon bâti. Ils ont le rôle de médiateurs entre le fleuve et la ville : au centre, ils permettent souvent de s'orienter tandis que sur le Rhin ou depuis l'autre berge ils donnent un "visage" à la ville. Quand nous avons exploré Düsseldorf, Cologne, Duisburg, nous avons été intrigués, même éblouis par certains de ces objets singuliers qui tranchent nettement avec leur contexte. Les nouveaux repères mettent en valeur le fleuve, le regardent et sculptent les berges "comme un bijou serti d'or"⁷. La manifestation du pouvoir des villes rhénanes se déplace des centres historiques jusqu'au bord du Rhin, où leurs images entrent dans une concurrence fictive mais directe.

Grands lieux de rassemblement et de mobilité, les repères symbolisent la foule, les flux, la vitesse et l'accélération. Ce sont des monuments symptomatiques de notre époque plus que de monuments intentionnels, élevés pour déclamer un statut externe, public, universel avant tout.

Ce paysage rend visible le pouvoir qu'il incarne.⁸

Richesses de la ville, éloges des puissances industrielles, monuments religieux, ils expriment leur emprise urbaine par la façade. Cette posture stratégique est manifeste d'un paysage

dit politique. C'est la représentation d'un appareil central, celui de la ville, qui ancre sa position et son histoire face au fleuve.

Le Rhin nous permet de prendre du recul sur la ville, il la met en scène. Construire face au fleuve devient un véritable enjeu, quel que soit le programme; même un bâtiment industriel peut être affublé d'un langage monumental. L'édifice, conscient de sa position dominante, joue de sa scénographie et se donne à voir. Toutes ces audaces transforment alors les berges, d'endroits lugubres à la "lumière ouatée",⁹ en un espace de contemplation.

*La façade de la ville sur le fleuve est une vision inoubliable.*¹⁰

Ces allées au bord du Rhin, sont agréablement aménagées, disposées à une hauteur intermédiaire entre celle de la ville et du fleuve. Mais n'oublions pas que la ville ne nous montre que ce qu'elle a envie de nous dévoiler sur ce bord bâti...

1. Émile Verhaeren et Maurice Piron, *Les Campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*, Paris, Gallimard, 1982.
2. Aldo Rossi, *L'architecture de la ville*, InFolio, 2001. p.60
3. Gerhard Mack, *Remy Zaugg, a Monograph*, Luxembourg, Mudam Luxembourg, 2008. p.308
4. Ibid.
5. Kévin Lynch, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1998. p.56
6. Ibid. p.96
7. Gerhard Mack, *Remy Zaugg, a Monograph*. p.308
8. John Brinckerhoff Jackson, *Discovering the Vernacular Landscape*, New Haven, Yale University Press, 1986. p.27
9. Émile Verhaeren et Maurice Piron, *Les Campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*.
10. Alfred Berchtold, *Bâle et l'Europe : Une histoire culturelle*, Lausanne: Payot-Lausanne, 1990. p.15

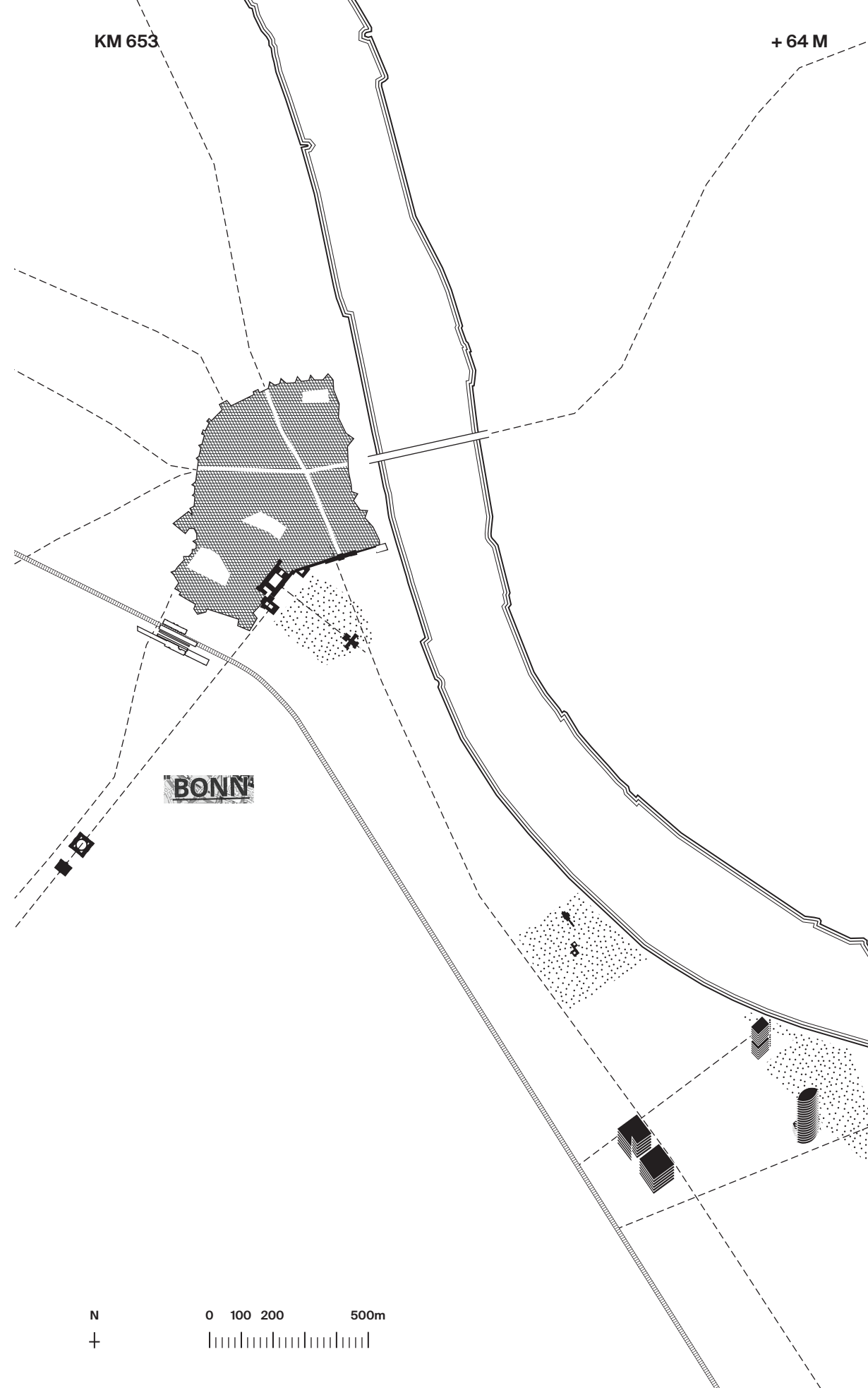
ALTER ZOLL

ALLEMAGNE

KM 653

+ 64 M

94



BONN

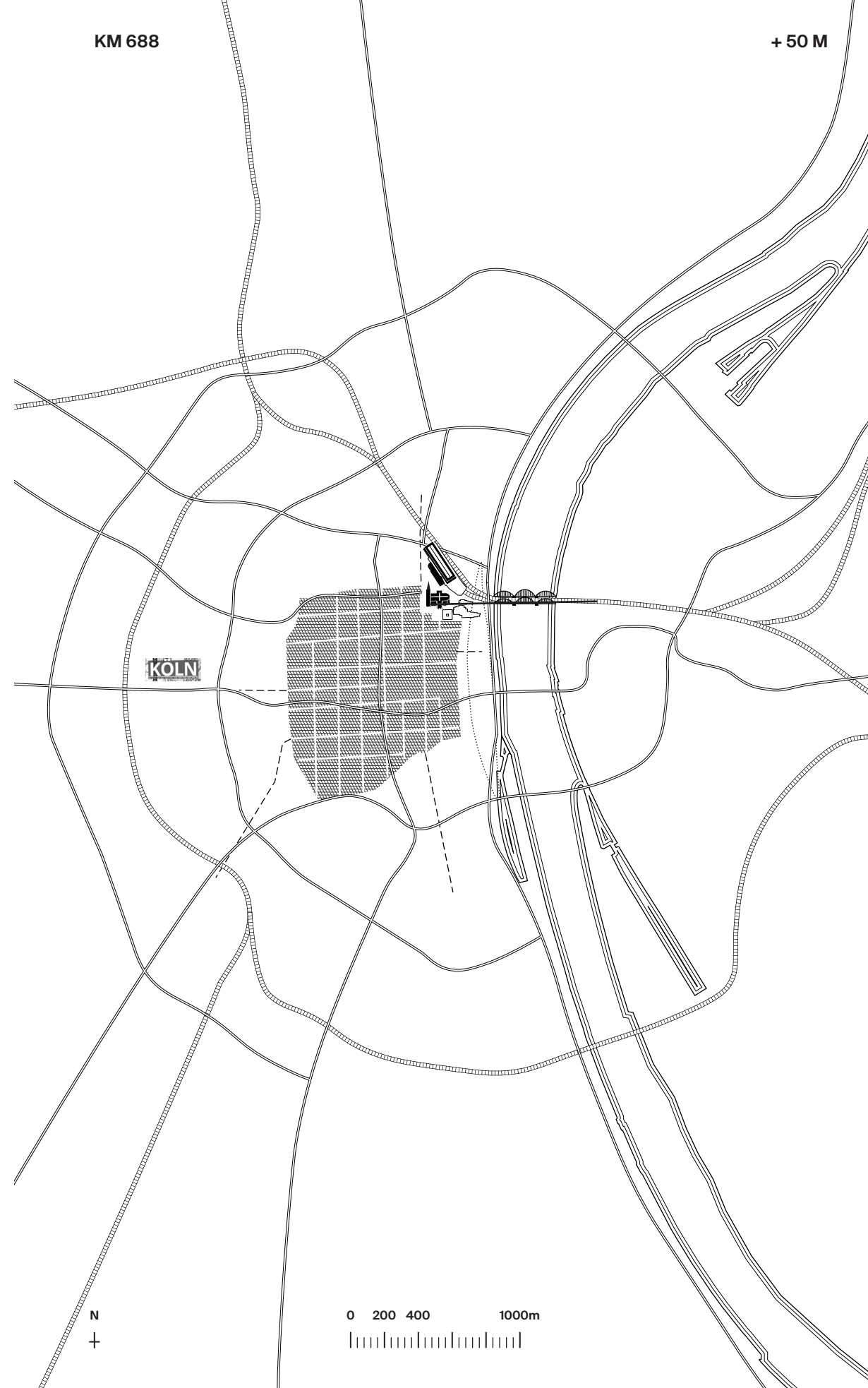
N
+

0 100 200 500m
| |

<< ROLANDSECK BAHNHOF

Les représentations typiques du Moyen-Âge illustrent la ville de Bonn par une accumulation de clochers et d'autres toits pointus, parmi lesquels se distingue le bâtiment de la douane. L'expansion de la ville et les divers pouvoirs qui se sont succédés ont contribué à modifier largement la structure urbaine. Cependant au sein de ce processus, il est intéressant de constater la progressive mutation du statut et de la nature de l'ancienne douane. À l'origine, c'était une des portes, un péage nécessairement aligné avec les murs qui délimitaient de manière précise la ville de sa campagne. Quand les menaces extérieures ont disparu, ce mur devient un bâtiment qui abrite l'Université fondée en 1818. Dans le même temps, la résidence d'un monarque influent s'y aligne, à la fin d'une grande figure axiale à plusieurs kilomètres du fleuve. Suite à son statut temporaire de capitale de la RFA, les lieux du pouvoir à Bonn se sont déplacés bien plus loin que la vieille ville. Les nombreuses institutions internationales ont contribué à promouvoir une extension urbaine vers le sud. Des grattes-ciels transforment l'horizon de la ville. Au milieu de tout cela, la présence de la vieille douane demeure, mais plutôt en négatif ; un espace ouvert, où l'on peut simplement s'arrêter pour contempler le fleuve.



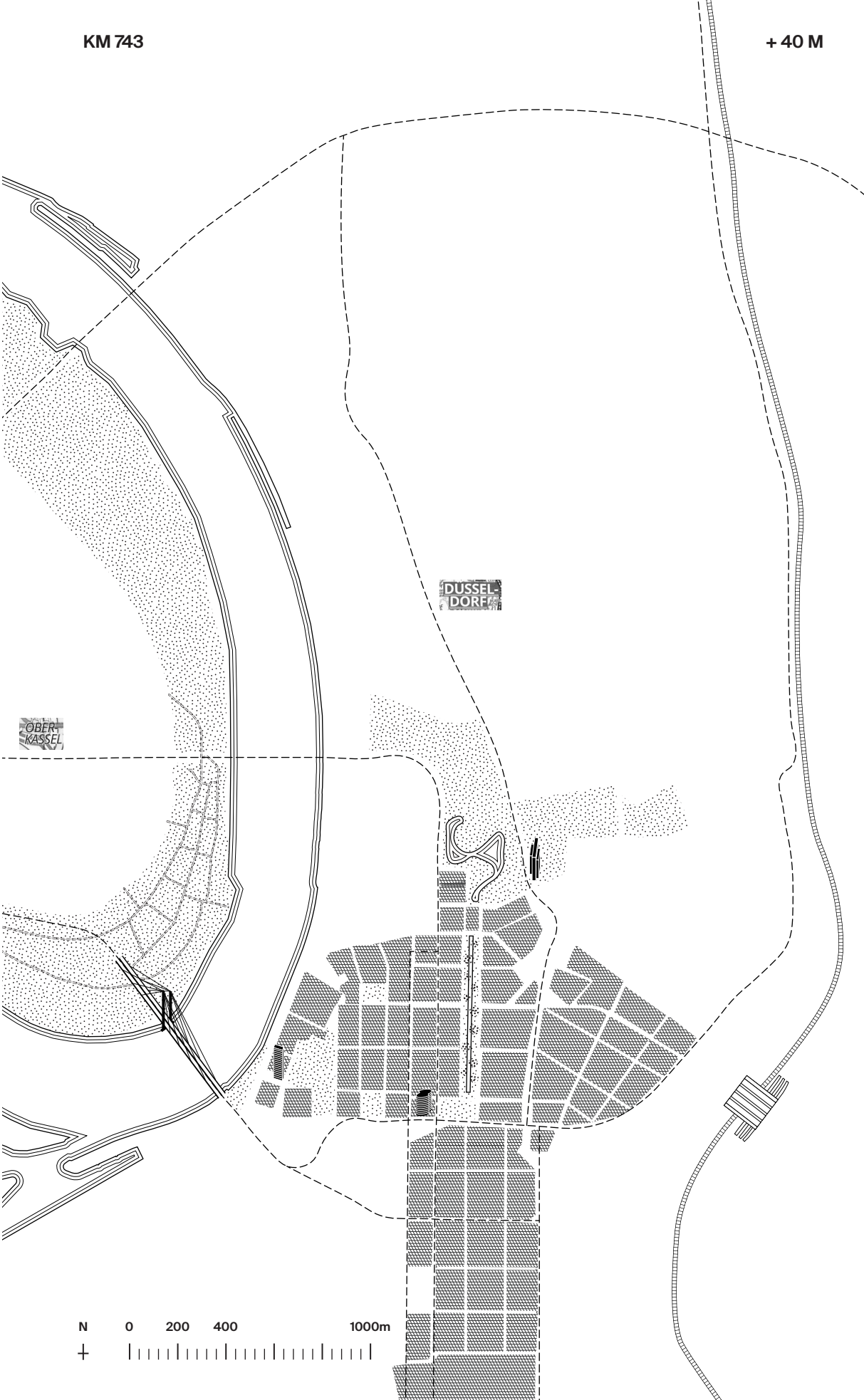


Lorsque nous arrivons aux pieds du pont Hohenzollern, il fait déjà sombre. La traversée est longue à pied mais nous donne le temps d'observer l'eau noire, la cathédrale illuminée droit devant nous et les trains qui passent sans arrêt sur les six voies ferrées.

Seul vestige de son temps, ceinturée de tunnels routiers, d'un musée souterrain, de voies ferrées, de feux de circulation, l'intégration urbaine de la cathédrale est ahurissante. Même la nuit, nombreux sont les gens qui se croisent sur son parvis. Certains flânent, pendant que d'autres, pressés, descendent la grande volée de marches pour s'engouffrer dans le hall de la gare centrale. Portés par cette agitation, nous y entrons nous aussi. Sa structure métallique filiforme de la fin du XIX^e nous permet de ne pas perdre de vue la cathédrale au-dehors.

Le coeur de Cologne se manifeste par cette rencontre fortuite entre la cathédrale, la gare centrale et le pont Hohenzollern qui se frôlent dans une tension palpable, comme des paquebots amarrés trop près. Leur proximité engendre un degré maximum de signification, comme si l'essence même de la ville était rassemblée sur une surface minimale. L'imminence de la collision est accentuée par les fonctions symboliques qu'ils représentent : la foi, le transport et l'industrie. Ici se trouve l'âme de la cité, et ce, depuis que la romaine Colonia Claudia Ara Agrippinensium a été érigée en ces lieux.





Face au front du centre-ville de Düsseldorf, nous marchons dans un immense terrain vague -ce n'était pas vraiment un parc- dont les seules traces sont celles des pas des promeneurs effacées par les montées d'eau occasionnelles. Sur l'autre rive, les maisons patriciennes, basses et contiguës, contrastent avec cette tour blanche solitaire. En montant sur le pont à haubans "Rheinknie", prouesse technique de 1962, nous pouvons la voir dans l'axe. Sa façade vers le Rhin, si fine, s'élance comme une voile dans le ciel. En arrivant à ses pieds, nous remarquons que son emprise au sol est très restreinte contrairement aux îlots massifs alentours. Construite pour l'entreprise d'aciérie Mannesmann, la tour est une des oeuvres de la reprise économique de la Ruhr comme celle de Thyssen face à l'extrémité nord de la Königsallee. Une passerelle connecte la tour Mannesmann et l'édifice adjacent en pierres massives, qui est la maison mère de l'entreprise, dessinée par Peter Behrens... Il est saisissant de constater le changement radical de conception qui s'opère en un demi siècle. La tour-extension de l'architecte Paul Schneider fait l'éloge de l'innovation technique, de l'architecture internationale; de tout ce qui était encore impossible quelques années auparavant.



Comme nous l'avons vu jusqu'à présent, le Rhin et son territoire nous renvoient une image plutôt saturée. Les sites d'exploitations, les lieux touristiques, les centres urbains se succèdent et parfois même s'entremêlent le long du fleuve. Pourtant il existe des moments de répit où l'on s'éloigne de toute activité. Où sommes-nous ? Nulle part, ou dans un entre-deux, car notre regard cherche déjà la prochaine destination visible à l'horizon. Peut-on nommer, ou même qualifier cet entre-deux résiduel ? Le paysagiste Gilles Clément nous y introduit.

Cet ensemble n'appartient ni au territoire de l'ombre ni à celui de la lumière. Il se situe aux marges, dans les recoins oubliés de la culture, là où les machines ne passent pas.¹

On ne peut pas définir la marge sans mentionner la page. Ces "résidus" sont ceux du territoire organisé, ils en sont la conséquence directe. Leurs contours se dessinent par rapport à ce qui les entourent. Gilles Clément leur donne le nom de *Tiers paysage*² dans son manifeste éponyme. Mais s'il n'y a rien dans ces marges, qu'y-a-t-il à en espérer ?

'I wouldn't mind living around these parts.' My friend immediately replied that he would never like to live there, not even for a day, and that those places frightened him (...). I didn't answer, but remained deep in thought, puzzled at this incomprehensible fear that made the freshly ploughed fields seem more inhospitable than the desert, or the popular plantations more treacherous and mysterious than the jungle. But at the same time, I was happy, and smiled at the idea that a sense of the unforeseen or of the adventure might haunt these ordinary roads, (...). In the end, I almost convinced myself, that Adventure really did dwell along those country roads, and that they were, in fact, the perfect setting for all kinds of incidents and surprises.³



Cet extrait est une anecdote racontée par le photographe italien Luigi Ghirri. Son ami est repoussé par la plaine du Pô en Italie, qu'il juge banale et vide. Elle appartiendrait à ces paysages de l'ordinaire que l'on ne regarde plus vraiment. C'est alors ce que s'efforce de faire Ghirri, il considère ces grands espaces comme pour la première fois et mentionne Walter Benjamin : "Boredom is the threshold to great deeds".⁴ C'est exactement ce que nous imaginons de ces espaces vides au bord du fleuve dont peuvent jaillir toutes sortes de desseins. Mais quittons à nouveau les rives un instant :

*Il existait à Paris des zones intermédiaires, des no man's land où l'on était à la lisière de tout, en transit, ou même en suspens. On y jouissait d'une certaine immunité.*⁵

Patrick Modiano est l'auteur de la théorie des zones neutres, qui considère ces endroits méconnus en plein Paris, où se cachent les gens qui ne veulent pas être vus. Pourtant situées à proximité immédiate des centres, des artères de la capitale, quelques rues sont à part. Elles semblent se détacher du tissu homogène, par le biais d'un subtil décrochement, qui les propulse vers l'ailleurs. Ce ne sont pas des lieux a priori attractifs, mais plutôt des "trous noirs"⁶ dans lesquels tout devient invisible. L'auteur raconte que l'on profite dans ces zones neutres d'une certaine immunité. À proximité du Rhin, nous constatons l'égale liberté qui caractérise les lieux mis à l'écart. Ces espaces en marges possèdent ce statut particulier d'être nulle part mais au bord du Rhin. L'isolement, propice à la solitude et à la mélancolie, permet des fantaisies insoupçonnées. La théorie des *zones neutres* croise celle du *tiers-paysage* de Gilles Clément, qui compare ces lieux à notre propre inconscient, où les événements émergent et se succèdent sans préméditation.

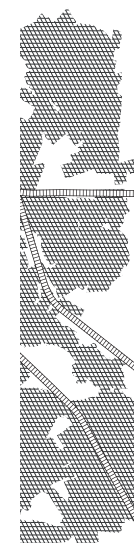
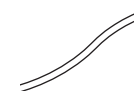
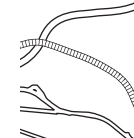
*Les usages du fleuve sont souvent des usages de réappropriation. On trouve des types de détournement, parce qu'il n'y a pas de contrôle possible sur une telle étendue. C'est un peu comme une zone en friche que l'on peut assez librement venir occuper et récupérer et qui conserve un fort pouvoir d'attraction.*⁷

Tout y est possible, comme rien n'est dicté, ni prédestiné, indique le photographe Bertrand Stofleth qui a exploré le Rhône. Ces espaces en marge ont tout de même des statuts établis que nous sommes libres de faire correspondre à nos besoins ou nos volontés. Ils sont des "espace de nature, espace de loisir, espace improductif ou espace sacré"⁸. L'usage de cette marge est à l'image de son emplacement : un vide entre deux zones exploitées, qui propose un lieu de liberté. Ce sont surtout les habitants des alentours qui viennent chercher ce face-à-face avec le fleuve et qui profitent de ces grands espaces au quotidien. Les touristes le franchissent d'une traite, à pied, à vélo et s'y arrêtent plutôt par hasard ou par nécessité. En tout cas, personne n'y reste jamais vraiment. Seulement quelques instants, quelques minutes, quelques heures puis chacun repart. Patrick Modiano le dit aussi pour les zones neutres, elles ne sont "qu'un point de départ".⁹ Un instant dérobé au rythme effréné du reste du monde.

Les zones neutres les plus communes au bord du Rhin sont au coeur des zones inondables, prêtes à accueillir "les irrégularités d'humeur du fleuve".¹⁰ Elles représentent des surfaces conséquentes, souvent utilisées comme terres agricoles. Or ces plaines appartiennent au Rhin, qui n'hésite pas à retrouver parfois son amplitude d'antan. Pour s'en protéger, les zones d'habitations se sont établies soit en hauteur, soit à l'abri d'une digue ou d'une épaisse marge de sécurité qui épouse aussi la forme des anciens méandres. Nous sommes aujourd'hui moins familiers aux extensions spontanées du fleuve grâce à toutes ces installations défensives, mais le témoignage d'Anselm Kiefer ci-dessus nous transmet le caractère fantastique de cet événement qui transcende la réalité.

*La frontière était fluctuante, non seulement parce qu'un fleuve, ça coule, mais parce qu'au printemps, comme nous l'avons vu, le fleuve grossissait, s'élargissait et s'insinuait dans les anciens bras du Rhin, inondant les terres et la cave de notre maison. Où se situait alors la frontière ?*¹¹

Toutes les marges sont des lieux d'événements. Ces zones de végétations humides, de prairies aux herbes couchées, dégagent



un atmosphère changeante, qui nous surprends chaque fois. Rien n'y précède, rien n'y reste, rien n'y est attendu. Les lieux sont à redécouvrir à chaque fois, comme tout y est éphémère. Ce sol incertain est en fait la qualité principale de ces espaces, livrant le visiteur à lui-même. Étendues sans but imposé, sans promesses, elles sont propices à la dérive, à l'imagination, à la catastrophe, à tout ou à rien.

Tiers paysage renvoie à Tiers état. Espace n'exprimant ni le pouvoir ni la soumission au pouvoir.

Il se réfère au pamphlet d'Emmanuel-Joseph Sieyès de 1789 :

Qu'est-ce que le Tiers état ?

Tout.

Qu'a-t-il fait jusqu'à présent ?

Rien.

Qu'aspire-t-il à devenir ?

Quelque chose.¹²

1. Gilles Clément, *Manifeste du tiers paysage*, Paris, Sens Et Tonka, 2014. p.18
2. Ibid.
3. Luigi Ghirri, *Luigi Ghirri The Complete Essays, 1973-1991*, London, Mack, 2016. p.139
4. Ibid.
5. Patrick Modiano, *Dans le café de la jeunesse perdue*, Paris, Folio, 2009. p.117
6. Ibid. p.129
7. Gilles A. Tiberghien, Nicolas Giraud, et Bertrand Stofleth, *Rhodanie*, Actes Sud Editions, 2015. p.145
8. Gilles Clément, *Manifeste du tiers paysage*. p.51
9. Patrick Modiano, *Dans le café de la jeunesse perdue*. p.120
10. Sylvain Tesson, *Chronique des bords du Rhin*, Le Verger éditeur, 2017. p.12
11. Anselm Kiefer, *Anselm Kiefer Au Collège de France*, Editions du Regard, 2011. p.41
12. Gilles Clément, *Manifeste du tiers paysage*. p.19



L'établissement Aschlöksen se situe tout à fait sur la ligne de démarcation entre les deux grandes municipalités de Duisbourg et Düsseldorf. De part et d'autre de cette frontière, l'atmosphère des villages change radicalement. Mais ce jardin est un lieu à part, délicatement étrange. D'une sonorité presque archaïque, le nom du site évoque un amas de cendres, sûrement celles des machines à vapeur des steamers qui avaient l'habitude de s'y arrêter.

Une légère pente, sise de travers, descend depuis la berge et nous guide vers l'intérieur de la buvette. Animée par des règles tacites, nous avons vite compris que les gens qui s'aventurent jusqu'ici sont des habitués. Nous les imitons en prenant une chaise en plastique qui traîne que l'on aligne sur la pelouse de la digue, face au Rhin.

De l'autre côté, il n'y a rien. Au loin vers Duisburg, s'élèvent de longs panaches de fumées et les flammes des raffineries scintillent. Mais à cet endroit précis rien ne semble avoir d'importance, si ce n'est le plaisir d'y être présent.



NRW LANDESARCHIV

ALLEMAGNE

KM 781

+30-M

RUHRORT

DUISBURG

<< ASCHLÖSKEN

N
+

0 100 200 500m



Les cheminées des industries, implantées de tous les côtés, constituent l'horizon de la ville. C'est à Duisbourg que se trouvent à la fois la plus grande production sidérurgique et le plus grand port intérieur du monde en connexion directe avec la Chine par un réseau de train de frêts de la Trans-Eurasia Logistics.

Entre le centre-ville et le port, le bâtiment des archives de Rhénanie-du-Nord-Westphalie s'érige comme nouveau symbole de la ville, haut lieu de mémoire tant par sa fonction que par son emplacement. La tour de 76m de haut vient s'intégrer au centre d'un bâtiment de stockage industriel datant des années 1930. A l'intérieur de l'édifice, 148 kilomètres de rayonnages y rassemblent toute l'histoire du Land.



118



119



WUNDERLAND KALKAR

ALLEMAGNE

KM 842

+ 22 M

KALKAR

N
+

0 200 400 1000m
m

À proximité de la ville de Kalkar, une centrale nucléaire a été construite à la fin du siècle dernier. Une erreur humaine qui mena à la catastrophe de Tchernobyl, survenue le 26 avril 1986, changea définitivement notre conception de la radioactivité. Le désastre a stimulé l'émergence du mouvement Vert allemand, dont les partisans affluèrent nombreux pour protester contre le démarrage des installations de Kalkar.

Après une décennie de maintenance inutile, les réacteurs n'ayant jamais été mis en service, la centrale a été rachetée par un investisseur hollandais audacieux qui l'a transformée en un parc d'attractions. Lorsque nous sommes passés à proximité, nous avons aperçu un manège qui émerge désormais de la tour de refroidissement. Il provoque l'essentiel d'une atmosphère absurde, quand au milieu de nulle part surgit tout à coup cette superposition surréaliste. Face à cette incongruité subsiste une maison isolée, témoignage du paysage vernaculaire d'un autre temps, désuète mais habitée. Cette ambiance étrange constitue le décor quotidien pour de nombreux pêcheurs, qui profitent des derniers méandres du fleuve avant le début du delta.



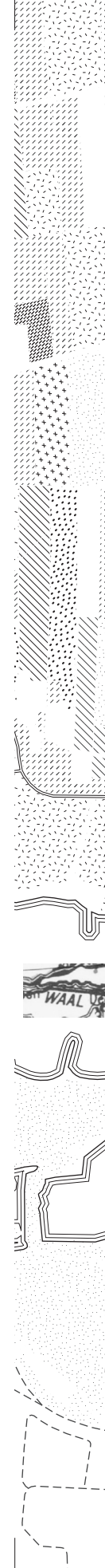
À l'entrée des Pays-Bas, le Rhin se divise en deux à l'entrée du delta. La Waal s'échappe vers l'ouest et le Rhin inférieur vers le nord. Est-ce l'image de notre propre route qui se dessine ici ? Pour conclure, il faut se décider, prendre position. Après avoir découvert les strates du paysage, nous voulons proposer un projet qui puisse témoigner de notre volonté d'habiter le Rhin aujourd'hui. Les derniers essais, *Ici et Ailleurs*, puis *Horizon* se complètent par la définition de deux attitudes possibles à adopter.

Nous sommes conscients de vivre un bouleversement de notre rapport au monde.¹

C'est en réaction à ce phénomène que le philosophe Timothy Morton, pose les principes fondateurs d'une pensée écologique. En la considérant, nous pouvons facilement relier les points entre eux pour voir que *tout est interconnecté dans la crise écologique à laquelle nous faisons face.²*

Après avoir altéré profondément la vie du fleuve et de ses habitants, animaux et végétaux, nous voyons maintenant apparaître une politique qui vise à la réparation. Pour autant, la proclamation de réserves naturelles, soit le choix de préserver un écosystème en l'isolant est un acte tout aussi artificiel. Et si nous ne pouvons pas y permettre l'habitation nous nous excluons du même coup du concept de "nature".

En parallèle, nous subissons une modification profonde de la notion de lieu. À la suite de la mondialisation, les identités ont tendance à s'homogénéiser, nos modes de vie s'influencent également à une échelle globale. Être ici et ailleurs, c'est à la fois la qualité propre du Rhin, mais aussi la nouvelle condition de notre position suite au développement des technologies de l'information. Timothy Morton réfléchit à une possible redéfinition de l'idée traditionnelle de lieu :



*L'ici est un maillage de présences et d'absences enchevêtrées, et non un concept fondamental, localiste, anti-global. L'ici contient la différence. L'ambiance nous désigne l'ici et maintenant d'une manière impérieuse qui excède le contenu explicite (...) L'ambiance ouvre nos notions d'espace et de lieu à un questionnement radical.*³

Face à ce scénario déroutant, le Rhin offre un territoire expérimental pour se confronter à une nouvelle définition de la notion d'habiter.

À partir de cette transition, nous pouvons affirmer que notre conception générale de l'inondation est aussi anthropocentrée, et elle se doit d'être questionnée directement par la pensée écologique.

Le gonflement des eaux du fleuve pendant la saison humide, provoque son étendue dans la largeur. C'est un phénomène intégré au bon fonctionnement de tout un ensemble d'écosystèmes. Quand son emprise est limitée afin d'augmenter la surface utile à notre activité, le fleuve qui retrouve son amplitude initiale devient une menace, engendrant une lutte pour sa domination. Sans pour autant prôner un retour en arrière, nous pouvons reconsidérer le statut de certaines manifestations, modifier notre conception du passé pour envisager notre futur.

*S'il y'a un quelconque enchantement, il est dans l'avenir. L'écologique enchante le monde, si enchantement signifie explorer la profonde et merveilleuse ouverture et intimité du maillage [de la pensée écologique].*⁴

Une intuition s'installe... la catastrophe récurrente du territoire rhénan, l'inondation, pourrait-elle se transformer en un événement déclencheur ? Le professeur Christian Gilot présente le court-métrage *Histoire d'eau* de Jean-Luc Godard pour réfléchir aux conséquences de la montée du niveau de l'eau sur le paysage :

*The flood alters the hierarchies of spatial structure, relative position and continuity. Places that once were close suddenly appear to be distant. Situations change over time. what is possible now might be impossible later. Infrastructure then seems an inadequate means to describe a territory in which proximity to roads, railways and bridges no longer counts for much – in which the key indicators are found not in plan but in sections. As centrality becomes irrelevant, we are more attentive to the edge conditions.. everywhere : the flood turns a territory into a milieu.*⁵

Immédiatement, l'inondation transforme notre vision du territoire ; elle efface les limites communément admises et métamorphose le lieu en milieu. Le fleuve, de figure linéaire, accède à une dimension supérieure et devient surface. Nous échappons alors à la simple condition de bord ; le fleuve maintenant nous entoure. La notion de milieu, nous intègre de force dans le paysage. Le Rhin n'est plus un objet que nous pouvons cadrer. Depuis un milieu, l'extérieur n'existe pas, il peut seulement s'expérimenter de l'intérieur.⁶

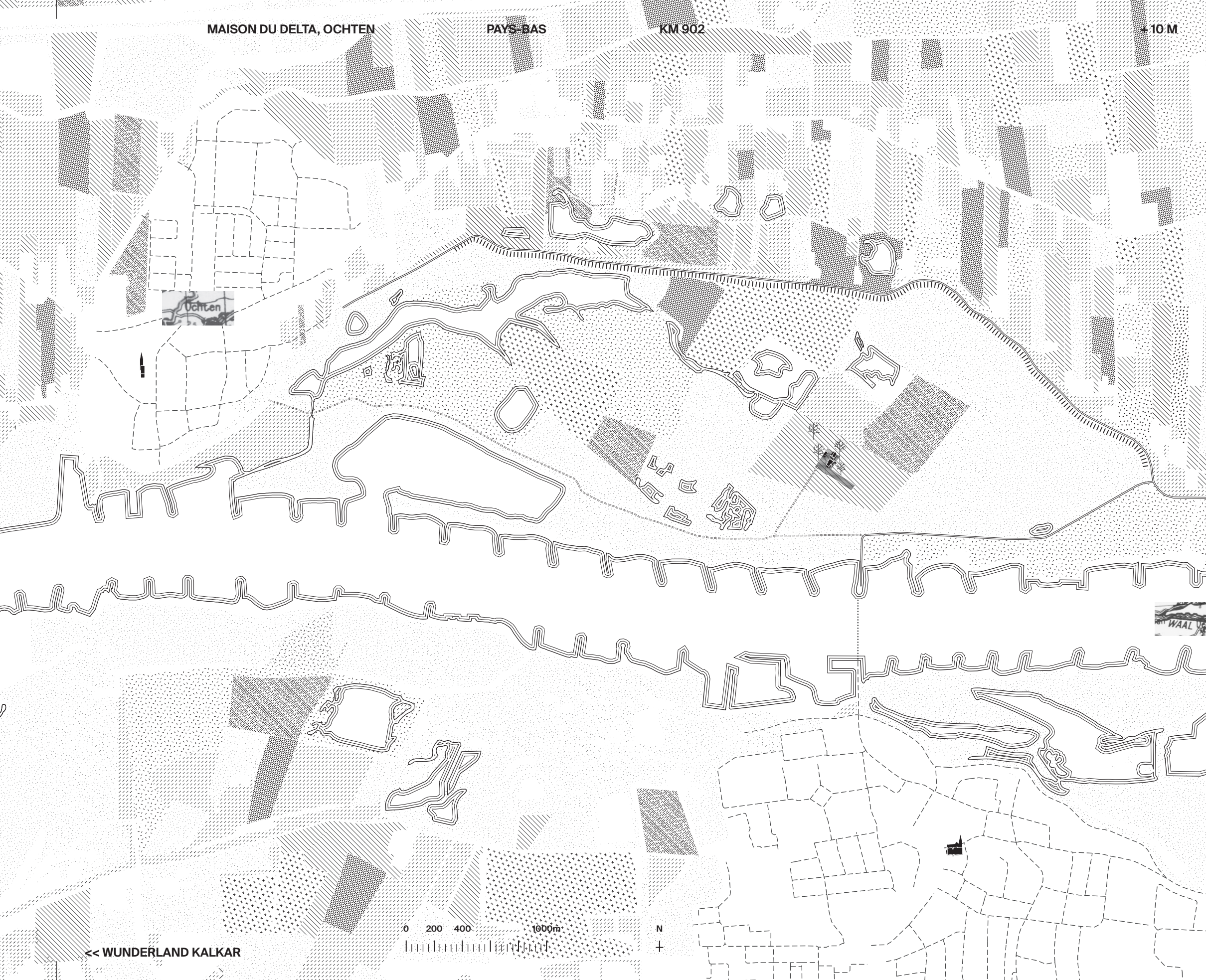
*A milieu has no fixed form. Rather than shape, it should be described in terms of levels of homogeneity, and consistency, its own particular admixture of densities, relations, continuity, and absence.*⁷

À l'inverse du lieu, nous ne pouvons pas représenter un milieu par une figure. Cette définition fait directement écho à la notion d'ambiance développée par Timothy Morton dans *La pensée écologique*. Encore une fois, Anselm Kiefer décrit l'opportunité qui survient lors du débordement du fleuve et son caractère fantastique :

*J'ai grandi au bord du Rhin, près de la frontière avec la France. Chaque année, au printemps, quand s'amorçait la fonte des neiges, le Rhin sortait de son lit et coulait jusque dans notre cave. Je me souviens de mon émotion lorsque, descendant à la cave, j'y découvrais l'eau du fleuve frontière dans la maison familiale. La frontière immuable s'était déplacée jusqu'à nous.*⁸

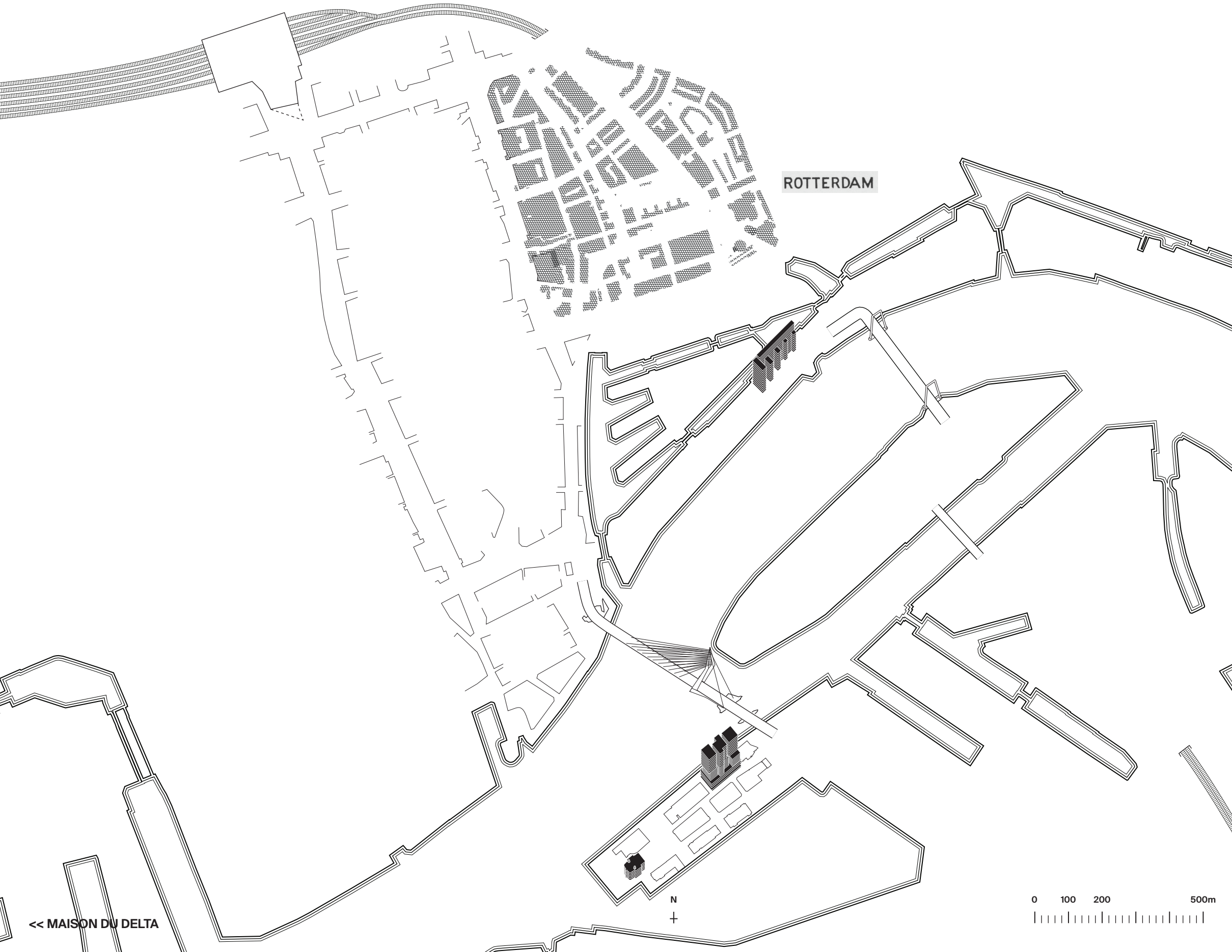
Selon notre regard, la soi-disante catastrophe peut certainement revêtir un caractère optimiste. L'inondation nous offre l'occasion d'échapper à ce qui en temps normal contraint notre quotidien. Mais il nous faut pour cela s'enquérir de la vie du fleuve et apprendre à cohabiter d'une nouvelle manière. Changer notre regard, nécessite de questionner ce que l'on pensait établi, peut-être par exemple, de détruire une digue. Cette attitude suppose donc la création d'un objet de résistance. Résistant car capable d'être autonome, s'il se trouve isolé au milieu du fleuve. Résistant car capable d'affronter le fleuve dans tous ses états. Résistant car il se détache de tous les artefacts qui ont modifié la "nature" du fleuve. L'inondation providentielle provoquerait alors le retour à une relation directe entre le fleuve et le projet.

1. Nous reprenons ici la formule donnée par le sociologue Bruno Latour dans : Bruno Latour, *Face à Gaïa: Huit conférences sur le nouveau régime climatique*, Paris, La Découverte, 2015.
2. Timothy Morton, *La pensée écologique*, Paris, Zulma, 2019, p.13
3. Ibid. p.172
4. Ibid. p.173
5. Christian Gilot, *Histoire d'Eau*, publié dans San Rocco #14: 66 p.26-31
6. Jacques Lucan, *Composition, non-composition: architecture et théories, XIXe-XXe siècles*, Lausanne, PPUR, 2009.
7. Christian Gilot, *Histoire d'Eau*, p.27
8. Anselm Kiefer, *Anselm Kiefer Au Collège de France*, Paris, Editions du Regard, 2011, p.41



Champs à perte de vue, terres labourées, prairies encore humides du matin délimités par quelques clôtures, mais rien pour arrêter le regard dans ce plat paysage. Seules quelques péniches et des nuées d'oiseaux osent troubler l'immobilité alentours. Le bac pour les promeneurs ne fonctionne pas en hiver. La digue au fond des champs marque la limite communément admise pour l'habitation. Nous distinguons quelques toits qui en dépassent. Mais au milieu de cette vaste étendue, une maison habitée s'oppose à l'ordre établi. Le fleuve monte souvent dans ces terres et même la digue à l'arrière n'est pas toujours suffisante. Cet isolement nous intrigue et place cette maison comme image même de la résistance.





ROTTERDAM

N
+

0 100 200 500m
| |

<< MAISON DU DELTA

Détruite par les bombardements allemands de la Seconde Guerre mondiale, Rotterdam a pu embrasser la modernité lors de sa reconstruction. Elle demeure aujourd'hui une référence internationale dans le domaine de l'urbanisme.

L'imaginaire de l'architecte néerlandais Rem Koolhaas est résolument tourné vers Manhattan, vers la culture de la congestion et son plus célèbre artefact : le gratte ciel. Une quarantaine d'année auparavant, de l'autre côté de fleuve, un projet inachevé pour le quai de Boompjes traduisait déjà cette obsession de transformer le Rhin en Hudson River.

C'est maintenant chose faite : l'ensemble de trois tours interconnectées, élève radicalement l'horizon de la seconde ville des Pays-Bas. De ces mêmes quais de Wilhelmina, partaient autrefois les bateaux des émigrants vers le Nouveau Monde. De Rotterdam emprunte d'ailleurs le nom de l'un des navires de la Holland America Line. Face à cette métropole verticale, on se surprend à penser : sommes-nous maintenant plus proche de New York que de notre point de départ ?



—

*Sois dans cette nuit de démesure
la force magique au carrefour des sens,
et le sens de leur rencontre singulière.¹*

Une seconde attitude envisagée serait de régénérer un fragment du territoire rhénan et de s'inscrire dans l'horizon établi. Employé comme *instrument de mesure* du site, le projet tient compte des conditions existantes qu'il révèle sous forme de signes, des mesures ou des échos. Construire, c'est visualiser l'environnement qui nous entoure, l'explicitier et le manifester en des objets culturels, d'après les théories de l'architecte Norberg-Schulz.²

Retrouver le temps perdu signifie non pas se ressouvenir du passé avec nostalgie ou pratiquer une quelconque analyse, mais générer des étincelles avec la matériau présent afin de surpasser le passé et le présent, de même que la fusion nucléaire produit tout autre chose qui, une fois l'impulsion donnée, peut se reproduire de manière continue en dehors de tout autre apport d'énergie.³

Plus qu'un instrument de mesure, le projet serait un *trait d'union* capable de solliciter l'épaisseur temporelle d'hier et d'aujourd'hui. Anselm Kiefer explique ainsi retrouver le temps perdu. Le psychanalyste David Cooper soutient cette idée qu'il nomme "Présent continu"⁴ dans lequel un objet construit "a une histoire et est son histoire", car plusieurs temporalités s'y superposent et se stimulent.

Comment concevoir de telles ambitions ?

En tant qu'instrument de mesure, l'attitude projectuelle serait de rééquilibrer le rapport de forces intrinsèques du paysage rhénan. La présence de l'industrie ou du tourisme limitent toute articulation territoriale, cherchant à s'accaparer le Rhin. Il semble nécessaire de concilier en un même lieu différents flux, différents besoins, même différents désirs projetés en



relation avec le fleuve. En tant que trait d'union, confronter divers éléments territoriaux qui semblaient incompatibles ou isolés auparavant en révélerait un potentiel encore inexploré, à l'image d'un "commutateur"⁵ qui viendrait perturber les connexions entre des éléments existants. Explorer un site confus ou contradictoire s'inscrit dans la dialectique de notre énoncé. Ce serait faire ce que Georges Descombes appelle de "l'architecture intempestive".⁶ Une architecture qui à première vue paraît mal à propos, à contretemps, mais qui a la volonté et les outils pour s'acclimater.

*Créer, ce n'est plus faire oeuvre d'empereur, ce qui est futile, mais tirer un coup de clarté dans l'oppressante, dans l'obsédante confusion du monde.*⁷

C'est encore un poète qui nous éclaire, William C. Williams incite à la retenue, à proposer une intention humble, intègre, venant compléter, ajuster ou souligner. C'est par sa simple présence que le projet deviendrait un élément catalyseur en s'appuyant sur une ou plusieurs nécessité(s) locale(s). La "confusion du monde" évoquée nous rappelle aussi que l'image du Rhin et de son territoire périlite.

*

Et si le voyage au bord du Rhin recommençait ? Notre regard s'est-il ajusté par rapport à tout ce que nous avons parcouru ? La centrale hydroélectrique de Birsfelden, premier arrêt de notre exploration, semble en fait le manifeste adéquat de notre seconde attitude.

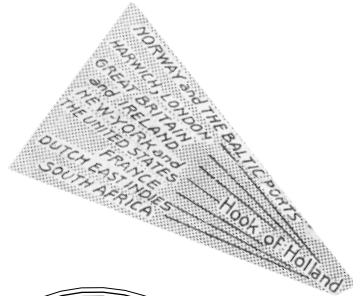
*La centrale électrique est mise en place dans le Rhin. Elle le somme de livrer sa pression hydraulique, qui somme à son tour les turbines de tourner. (...) La centrale n'est pas construite dans le courant du Rhin comme le vieux pont de bois qui depuis des siècles unit une rive à l'autre. C'est bien plutôt le fleuve qui est muré dans la centrale.*⁸

Arrêtons nous un instant sur l'opposition qui apparaît entre les deux intitulés. Le Rhin muré dans l'usine d'énergie

*et le Rhin, titre de cette oeuvre d'art qu'est un hymne de Hölderlin. Mais le Rhin, répondra-t-on, demeure le fleuve du paysage. Soit mais comment le demeure-t-il ? Pas autrement que comme un objet pour lequel on passe une commande.*⁹

Martin Heidegger, philosophe sceptique de la technique, aurait-il changé d'avis sur les centrales en voyant celle de Birsfelden ? Nous pensons que ce n'est pas la technologie qui est coupable de la désolidarisation du fleuve, mais plutôt sa mise en oeuvre. L'emplacement de l'installation énergétique de Birsfelden, au sein d'un contexte périurbain, est surprenant. Véritable continuité du tissu résidentiel, le site s'intègre docilement au quotidien des habitants des environs. Contrairement à ce que le philosophe affirme, la centrale de Birsfelden nous semble célébrer tous les usages du Rhin. La recherche d'un équilibre s'affirme entre les grandes figures de notre époque qui mettent en valeur des éléments plus ténus. En ce lieu cohabitent le fleuve, la centrale, le barrage, les écluses, la passerelle, le parc sur l'île et les huttes de pêcheurs. Le paysage est perçu non pas comme scène, mais comme forme agissante car il ne s'érige pas nécessairement de manière spectaculaire mais bien avec l'ensemble de ses capacités.

1. Rainer Maria Rilke, *Sonnets à Orphée*, Paris, Editions de La Différence, 2012.
2. Christian Norberg-Schulz, *Genius loci: paysage, ambiance, architecture*, Bruxelles, Mardaga, 1981. p.17
3. Anselm Kiefer, *Anselm Kiefer Au Collège de France*, Editions du Regard, 2011. p.137
4. Sébastien Marot, *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*, La Villette, 2010. p.120
5. Ibid. p.104
6. Ibid. p.108
7. Ibid. p.104
8. Martin Heidegger, *Essais et conférences*, Essais. Gallimard 90, Paris, Gallimard, 1958. p.22
9. Ibid.



Au bout de la longue digue, l'Europe s'arrête derrière le parapet. Là où le Rhin s'efface dans la mer du Nord, il offre avant de disparaître, une subtile caricature de sa situation. D'un côté du fleuve canalisé, s'étale à perte de vue le grand port où résonne encore l'activité incessante du frêt, des machines et devant lequel défilent les navires immenses prêts à parcourir le monde. En face c'est la large plage qui mène vers la Haye et les touristes joyeux, éparpillés par le vent d'hiver.

À l'abri des dunes, en toute saison, d'innombrables serres multiplient un climat artificiel propice à l'agriculture hors-sol. La dernière porte du Rhin, le Maeslantkering, attend patiemment la prochaine tempête pour pouvoir serrer le fleuve dans ses bras.



- Berchtold, Alfred. *Bâle et l'Europe : Une histoire culturelle*. Lausanne: Payot-Lausanne, 1990.
- Blackbourn, David. *The Conquest of Nature – Water, Landscape and the Making of Modern Germany*. Reprint. New York, NY: W. W. Norton & Co., 2007.
- Byron, George Gordon Noël. *Childe Harold's Pilgrimage*. Venice: printed at the Armenian Monastery of S.Lazarus, 1872.
- Chevrier, Jean-François. *From Basel - Herzog & de Meuron*. Birkhäuser, 2016.
- Cioc, Mark. *The Rhine: An Eco-Biography, 1815-2000*. Weyerhaeuser Environmental Books. Seattle ; London: University of Washington Press, 2002.
- Clément, Gilles. *Manifeste du tiers paysage*. Édition revue et Augmentée. Paris: Sens Et Tonka, 2014.
- Collot, Michel. *La pensée-paysage : Philosophie, arts, littérature*. Arles: Versailles: Actes Sud Editions, 2011.
- Corboz, André, et Sébastien Marot. *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon: Editions de l'Imprimeur, 2001.
- Costa Barbara, Gugger Harry. *Urban nature: the ecology of planetary artifice*. San Rocco: Ecology, 2014.
- Duperrex, Matthieu, et Frédéric Malenfer. *Voyages en sol incertain: Enquêtes dans les deltas du Rhône et du Mississippi*. Wildproject Éditions, 2019.
- Febvre, Lucien. *Le Rhin: histoire, mythes et réalités*. Paris: Perrin, 1997.
- Gerrewey, Christophe van. *Choisir l'architecture : Critique, histoire et théorie depuis le XIXe siècle*. PPUR Presses Polytechniques, 2019.
- Ghirri, Luigi. *Luigi Ghirri The Complete Essays, 1973-1991*. London: Mack, 2016.
- Gilot, Christian. *Histoire d'Eau*. San Rocco: 66, 2018.
- Halbwachs, Maurice. *La Mémoire collective*. Paris: Albin Michel, 1997.
- Heidegger, Martin. *Essais et conférences*. Essais. Gallimard 90. Paris: Gallimard, 1958.

- Jackson, John Brinckerhoff. *Discovering the Vernacular Landscape*. New Haven: Yale University Press, 1986.
- . *De la nécessité des ruines et autres essais*. Paris: Du Linteau Éditions, 2005.
- Kiefer, Anselm. *Anselm Kiefer Au Collège de France*. Editions du Regard, 2011.
- Kundera, Milan, François Ricard, et François Kérel. *L'insoutenable légèreté de l'être*. Translation. Paris: Gallimard, 1990.
- Latour, Bruno. *Face à Gaïa: Huit conférences sur le nouveau régime climatique*. La Découverte, 2015.
- Lynch, Kevin. *L'Image de la cité*. Paris: Dunod, 1998.
- Mack, Gerhard. *Rémy Zaugg, a Monograph*. Luxembourg: Mudam Luxembourg, 2008.
- Marot, Sébastien. *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*. La Villette, 2010.
- Modiano, Patrick. *Dans le café de la jeunesse perdue*. Paris: Folio, 2009.
- Morton, Timothy. *La pensée écologique*. Paris : Zulma, 2019.
- Mumford, Lewis, et Antoine Picon. *Technique et civilisation*. Parenthèses Editions, 2016.
- Norberg-Schulz, Christian. *Genius loci: paysage, ambiance, architecture*. Bruxelles: Mardaga, 1981.
- Pierre Ayçoberry et Marc Ferro. *Une histoire du Rhin*. Des Fleuves et des Hommes. Paris: Ramsay, 1981.
- Rilke, Rainer Maria. *Sonnets à Orphée*. Paris: Editions de La Différence, 2012.
- Rosset, Clément. *Le Réel, l'Imaginaire et l'Illusoire*. Distance, 2000.
- Schama, Simon. *Landscape and Memory*. London: HarperCollins, 1995.
- Tesson, Sylvain. *Chronique des bords du Rhin*. Le Verger éditeur, 2017.
- Tiberghien, Gilles A., Nicolas Giraud, et Bertrand Stofleth. Rhodanie. Arles: Actes Sud Editions, 2015.
- Zaugg, Rémy. *Écrits complets : Volume 9, L'art pour la ville, 1986-2005*. Dijon: Les Presses du réel, 2017.

- secondaire

- Arendt, Hannah. *La crise de la culture: huit exercices de pensée politique*. Paris: Gallimard, 1972.
- Bachelard, Gaston. *L'eau et les rêves: essai sur l'imagination de la matière*. Paris: Corti, 1987.
- Barthes, Roland. *Mythologies*. Points. Essais. Paris: Ed. du Seuil, 2007.
- Baudrillard, Jean. *Les objets singuliers: architecture et philosophie*. Paris: Gallimard, 2000.
- Benjamin, Walter, et Jean Lacoste. *Paris, capitale du XIXe siècle : Le Livre des passages*. Paris: Cerf, 1997.
- Collectif, et Dominique Rouillard. *Politiques des infrastructures - permanence, effacement, disparition*. Genève: Métis Presses, 2018.
- Didi-Huberman, Georges. *Atlas ou le gai savoir inquiet: L'œil de l'histoire*, Minuit, 2011.
- Heidegger, Martin. *Les hymnes de Hölderlin: « La Germanie » et « Le Rhin »*.
- Hugo, Victor. *Notre-Dame de Paris*. Lausanne: Ed.Rencontre, 1968.
- Juillard, Etienne. *L'Europe rhénane: géographie d'un grand espace*. Paris: A.Colin, 1968.
- Morand, Paul. *Entre Rhin et Danube*. Collection Phileas Fogg. Paris: N.Chaudun, 2011.
- , et Bernard Raffalli. *Voyages*. Paris: Bouquins, 2001.
- Pascal Amphoux. *Le sens du lieu*. Recueil. Bruxelles: Ed.Ousia, 1996.
- Recht, Roland. *Le Rhin: vingt siècles d'art au coeur de l'Europe*. Paris: Gallimard, 2001.
- Schneider-Esleben, Paul. *Paul Schneider-Esleben: Entwürfe Und Bauten 1949-1987*. Braunschweig: F. Vieweg, 1987.
- Schuster, Peter-Klaus, Nierhoff-Wielk, et Evelyn Wöldicke. *Nanne Meyer: Meyers Handatlas*. Köln: König, Walther, Buchhandlung, 2018.
- Sebald, Winfried Georg, et Bernard Kreiss. *Les Anneaux de Saturne*. Arles: Actes Sud Editions, 2013.
- Vidler, Anthony. *The Architectural Uncanny: Essays in the Modern Unhomely*. Cambridge, Mass: The MIT Press, 1994.

Warburg, Aby, et Roland Recht. *L'atlas Mnémosyne*. Paris: L'écarquillé, 2012.

Wolf, Christa. *Aucun lieu, nulle part et neuf autres récits (1965-1989)*. La cosmopolite. Paris: Stock, 2009.

Conférences et expositions

Anselm Kiefer. *Anselm Kiefer, Livres et xylographies*. Fondation Jan Michalski, Montricher, 2019.

Nanne Meyer. *Gute Gründe*. Kunstmuseum Bonn, Bonn, 2019.

Heinz Binggeli, Friedrich Tellbüscher, Raymond Vogel. *Paysage énergétique : centrale au fil de l'eau de Hagneck*. EPFL, Lausanne, 2019.

Jean-Christophe Cavallin, Matthieu Duperrex, Baptiste Lanaspeze. *Littérature des lieux et littérature des milieux*. Fondation Jan Michalski, Montricher, 2019.

Jean-Christophe Bailly. *Couler de source, les aventures de l'eau douce*. Fondation Jan Michalski, Montricher, 2019.

Matthieu Duperrex. *Voyages en sol incertain: Enquêtes dans les deltas du Rhône et du Mississippi*. <https://www.youtube.com/watch?v=IJQP5SaFVbk>, Marseille, 2019.

au Pr. Christophe van Gerrewey
au Pr. Harry Gugger
à Alexandros Fotakis
à Arlette et Jean Pierre Guérin
à Karoline Endres
à Stéphanie Laux
à nos familles
à nos amis

Danke, merci, dankjewel

Composé en Garamond Premier Pro et en Suisse BP Intl.
Imprimé et relié à la reprographie de l'EPFL
Lausanne, Janvier 2020



2020, Camille Paragon, Pierre Wüthrich
Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative
Commons Attribution
(CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).
Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC
BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

