Document generated on 07/11/2025 11:28 p.m.

Inter
Art actuel

La route Cathédrale — île de La Réunion

Patricia de Bollivier

Number 69, Winter 1998

Paysages

URI: https://id.erudit.org/iderudit/46332ac

See table of contents

Publisher(s)

Les Éditions Intervention

ISSN

0825-8708 (print)
1923-2764 (digital)

Explore this journal

Cite this article

de Bollivier, P. (1998). La route Cathédrale — île de La Réunion. *Inter*, (69), 66–67.

Tous droits réservés © Les Éditions Intervention, 1998

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

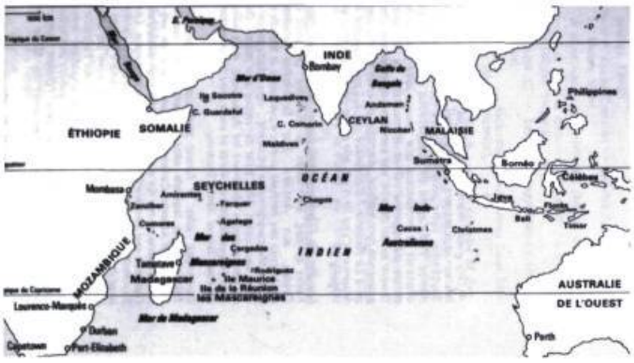
https://www.erudit.org/en/

La route cathédrale — île de La Réunion

Patricia de BOLLIVIER

Projet artistique d'aménagement du territoire à l'île de La Réunion

Située dans le sud-ouest de l'océan Indien, au cœur de l'« espace austronésien » — vaste ensemble de 600 000 km² peuplé de 12 millions d'habitants, formé par l'archipel des Mascareignes, les Comores, les Seychelles et la grande île de Madagascar — l'île de la Réunion est volontiers comparée à un « laboratoire ». Son histoire, extrêmement récente [1] et marquée par l'esclavage et le colonialisme, a produit une société originale mariant diverses cultures issues d'Europe, d'Afrique, d'Inde, d'Extrême-Orient et des îles alentour. Dans ce creuset d'influences diverses s'est construit un paysage pluriel aujourd'hui menacé de toutes part : de l'extérieur, par l'uniformisation à outrance qui sévit sur toute la planète ; de l'intérieur par les phénomènes de « mise en tourisme » et « mise en patrimoine » qui transforment le territoire en « produit de consommation muséifié ».



La « réinvention » du paysage de l'île est plus que jamais à l'ordre du jour. Elle captive, en plus des partenaires traditionnels — privés et publics —, des acteurs inattendus tels que les artistes (encore bien souvent cantonnés dans le rôle d'amuseurs des foules ou de décorateurs). Ainsi le Fonds régional d'art contemporain (FRAC) de La Réunion a-t-il fait une incursion dans les arcanes de l'aménagement du territoire, proposant une mise en valeur culturelle et artistique de la route la plus touristique de l'île : la route du Maïdo. Un vaste programme auquel travaillent depuis plusieurs années Marcel TAVÉ, directeur du FRAC, et son « équipe », composée d'artistes, de designers, de paysagistes, d'architectes, de sculpteurs et de chercheurs en sciences humaines (sociologie, ethno-histoire).

La route du Maïdo prend naissance au carrefour des Aigrettes, sur le littoral ouest de La Réunion, et mène au sommet du Piton Maïdo, site touristique le plus fréquenté de l'île. Elle traverse, en basse et moyenne altitude, des milieux paysagers extrêmement variés tant sur le plan de la végétation que du bâti. Vers 1 100 mètres d'altitude, elle serpente le domaine forestier, composé de trois entités paysagères distinctes : une forêt d'acacias qui s'étale sur plusieurs kilomètres pour laisser place, à plus haute altitude, à une tamarinaie — élément remarquable du patrimoine végétal de l'île, constitué d'espèces endémiques comme le Tamarin des hauts, le Calumet et la Fougère arborescente. Enfin, au « dernier étage », s'étend la lande d'altitude sur le « brûlé » [2] de Saint-Paul, une des dernières coulées de lave du piton des Neiges. Doté d'une entité paysagère forte et originale, le Piton Maïdo — le pays « tout brûlé » [3] — offre une vue privilégiée sur le cirque de Mafate et constitue le point de départ de nombreux sentiers de randonnée en direction des montagnes de l'île.

La fréquentation croissante du site du Maïdo et de la route (qui en est la seule voie d'accès) rend inéluctable la mutation de celle-ci en structure d'économie touristique, avec les risques majeurs que cela comporte pour le paysage (essentiellement la menace d'un aménagement non contrôlé de type privé).

Avec son projet artistique de « Route cathédrale », le FRAC mise sur le tourisme culturel et la valorisation de l'identité paysagère de l'ensemble de la route, l'objectif majeur étant de fixer le touriste qui, jusqu'à présent, effectue en quelques minutes le trajet jusqu'au Piton Maïdo, essentiellement pour bénéficier du panorama. Il ne s'agit pas pour les artistes de plaquer dans un paysage des œuvres conçues pour un musée ou une galerie. Il n'est pas question non plus de « forcer la nature ». Le travail doit naître du lieu et le révéler à la fois. Le paysagiste Gilles CLÉMENT et le sociologue Emmanuel SOUFFRIN ont effectué une étude complète de la route dans les disciplines qui leur sont propres, afin de faire émerger, d'une part, un principe fédérateur depuis la cheminée des Aigrettes jusqu'au sommet du Maïdo, et, d'autre part, de révéler le patrimoine historique, les traces du passé qui jonchent le trajet. La route sera ponctuée d'interventions d'artistes : sur la cheminée des Aigrettes (par Jean-Michel ALBÉROLLA), au sommet du Maïdo (par Bernard PAGÈS) et dans le jardin contemporain « Ti-Jean » s'étalant à 1 200 mètres d'altitude sur une portion de la forêt de tamarins (par Gilles CLÉMENT, Gilbert CLAIN, Thierry FONTAINE, Giuseppe PENONE, Jaume PLENSA et Erik SAMAKH). Un aménagement en signalétique et avec mobilier urbain, commandé à un designer, Jean-Baptiste SIBERTIN-BLANC, permettra de renforcer le principe unificateur de la route mis en évidence par l'étude paysagère. Enfin, situé au lieu-dit « La Ravine Fleurie » à La Petite-France, un Centre international de création contemporaine, la Villa André MALRAUX, verra le jour, pour lequel a été sollicité l'architecte François ROCHE.

Le projet du FRAC développe un nouveau concept d'aménagement du territoire qui tente de redéfinir le rôle de l'artiste en l'impliquant de manière active dans le développement global de la société et qui pose la question du rapport de l'homme au territoire en de nouveaux termes.

Développant l'idée du territoire comme cathédrale ou comme jardin — réalisations artistiques interdisciplinaires par excellence —, le FRAC adopte une approche systémique de l'aménagement du territoire, mettant en avant la nécessité de fédérer les énergies : « qu'enfin toutes les compétences s'efforcent d'atteindre ensemble à l'exemplaire (plutôt que de travailler chacun dans son précarré) » [4]. Aussi, aux multiples lectures de la route faites par les divers ingénieurs et techniciens de l'Équipement, des services routiers des collectivités locales, de l'Office national des forêts, de la direction régionale de l'environnement et du comité du tourisme, viennent s'ajouter le regard et la réflexion d'un collectif d'artistes... la construction du territoire n'étant pas seulement affaire de technologie et d'intérêts économiques, mais aussi de sensibilité et de perception de l'espace.

Un autre point fort de ce projet est qu'il tient compte de la transformation rapide et inéluctable de la route en objet de consommation touristique ; ce faisant, il adopte une philosophie qui repose sur une nouvelle conception du territoire dont on ne tente plus vainement d'exclure l'homme (considéré lors des dernières décennies comme un prédateur qu'il faut tenir à distance des espaces naturels, témoins les parcs naturels, les réserves...). En effet, le projet du Maïdo ne tente pas de soustraire la route à l'action de l'homme, ce qui reviendrait à une « mise sous cloche » du paysage et à sa mort certaine. Au contraire, il s'agit de révéler une entité paysagère déjà existante et de la valoriser de manière prospective. Ainsi le travail proposé par Gilles CLÉMENT consiste « en une série d'interventions ponctuelles, toutes destinées à « requalifier » le parcours, le but étant de

A project of road cathedral.

faire sentir que cette route, prise depuis la cheminée des Aigrettes, n'est pas tout à fait comme les autres » [5]. Dans la partie basse de la route, où « les reliquats d'architecture créole font musée, tandis que se déploie à l'infini un bâti récent sans ambition qui ne se contente pas de détruire le paysage, (mais le) banalise », la plus souhaitable des interventions aurait été un « désaménagement », à savoir la suppression des réseaux visibles et de certains éléments bâtis. Cependant, précise-t-il, cette démarche serait illusoire : il ne sert à rien de se tourner vers le passé. La route du Maïdo, c'est aussi « un lieu touristique, c'est-à-dire un objet de consommation exploité sur un mode occidental ». Réinvention du paysage, encore, lorsque le FRAC étend celui-ci aux zones de mitage architectural aussi bien qu'à celles dites naturelles. Cette nouvelle conception de l'espace abolit les frontières entre l'urbain et le rural, dépassant ainsi la sempiternelle opposition nature/culture. On retrouve ici la notion de « paysages ouverts et sans frontières » développée par Guy TORTOSA : des territoires plutôt que des enclos, où se juxtaposent les usines, les autoroutes, les châteaux, les villes, les forêts et les lacs [6].

La préoccupation du patrimoine est fédératrice dans le projet de la route du Maïdo. Résolument tournée vers l'avenir, elle représente une alternative à la « fièvre patrimoniale » qui s'est emparée des politiques d'aménagement du territoire en Occident. Patrimoines culturel et naturel sont mis en évidence par l'étude ethno-historique effectuée par Emmanuel SOUFFRIN et par celle de Gilles CLÉMENT puis intégrés dans le projet de manière prospective. C'est-à-dire que le paysage n'est pas pensé uniquement comme un lieu de mémoire, un objet du passé. Comme le précise Gilles PEISSEL [7], un paysage vivant ne se limite pas à sa valeur patrimoniale. À l'instar de bien des projets de paysage récents, celui de Marcel TAVÉ développe une autre conception du patrimoine, non plus traité en « singularité muséographique momifiée, mais intégré comme acteur de l'espace culturel ». Sur la route du Maïdo, une boutique chinoise et une ravine sont proposées au classement de protection, un lambeau de forêt primaire est transformé en jardin contemporain, Jean-Michel ALBEROLA intervient sur une ruine d'ancienne usine sucrière...

La route du Maïdo est ici appréhendée comme une entité paysagère caractéristique de l'île, un « écosymbole » [8] qui relève autant de l'environnement que du regard particulier que l'on y porte. C'est essentiellement de ce « regard » dont il est question, regard de l'artiste qui saura recharger la route en éléments symboliques, pour une resacralisation du territoire. Gilles CLÉMENT, dans sa lecture de la route, conçoit celle-ci comme une carte d'identité de La Réunion, un « transect géographique » qui serait révélateur de la configuration géographique de l'île et de son caractère pluriel.

Une route peut-elle faire art ? Cette question, posée par Gilles CLÉMENT dans son étude paysagère, est le fondement de la philosophie du projet global. Comment un morceau de territoire « banalisé » par le mitage architectural et menacé par le tourisme de consommation peut-il devenir objet d'art, et en quoi celui-ci pourrait-il être considéré comme un manifeste ? Comme l'explique Guy TORTOSA, le XXe siècle a été le théâtre d'une transformation radicale du statut de l'œuvre d'art et de l'extension de la notion d'espace à de nouveaux territoires (perceptuels, mentaux, sociopolitiques ou temporels). Les artistes, écrit-il, ne peuvent plus se satisfaire des espaces étriqués qui leur sont encore assignés par les conventions. Joseph BEUYS plantait, le 16 mars 1982 à la documenta de Kassel, le premier arbre d'une œuvre planétaire et collective intitulée *7 000 chênes*. James TURREL intitule un de ses projets *The Irish Sky Garden*, considérant que l'espace ne se limite pas à la Terre, mais s'étend aussi aux étoiles.

L'art dans la nature ouvre notre culture au monde, pas le monde humain, « trop humain », écrit Marie CHARLES-DOMINIQUE, mais celui que « notre vie policée, urbanisée, signalisée, nous avait fait oublier » [9] : le cosmos.

Le projet conçu par le FRAC-Île de La Réunion se veut exemplaire et de dimension universelle : « Tant de diversité sur une distance aussi courte, déclare Gilles CLÉMENT au sujet de la route du Maïdo, cela donne une image de cette île : c'est une des rares îles au monde où se côtoient autant de cultures différentes. Elle apparaît comme un véritable index planétaire » [10]. On retrouve ici l'idée d'île-laboratoire, où s'entrechoquent les cultures. L'île préfigure la « créolisation du monde » chère à Édouard GLISSANT, et rendue possible par la mondialisation de la communication. La route, image de l'île, est elle-même configuration planétaire, jardin, microcosme, résumé du monde... et le paysagiste se transforme en « jardinier de la Terre ». L'équivoque des échelles est levée, écrit-il, la planète est un « objet d'homme », un « objet d'art » [11]... « Le jardin n'est plus seulement plat comme le jardin à la française, montagneux comme le jardin à l'italienne, il est rond comme la Terre, et les océans en sont les étangs » [12].

[notes]

[1] L'île était connue des navigateurs portuguais dès le XVe siècle et des navigateurs arabes, mais ce n'est qu'en 1643 que les premiers hommes débarquent pour un séjour prolongé.

[2] « Les créoles appellent « brûlé » une coulée de lave sur laquelle en principe, la végétation n'a pas encore pris, du moins, la végétation arbustive ou arborée, car les lichens et les mousses colonisent très vite de tels horizons, surtout s'il y a de l'eau », in *Projet de classement du Piton Maïdo*, Service départemental de l'architecture, La Réunion, octobre 1995.

[3] Selon Émile ALBANY, Maïdo vient du malgache *May*, qui signifie « brûlé », et *Danolo*, qui se prononce « dôle » et signifie « tout ».

[4] TAVÉ, Marcel, « La Route Cathédrale », préambule du projet, mai 1996.

[5] CLÉMENT, Gilles, « Étude paysagère de la route du Maïdo », Fonds régional d'art contemporain, 1995, non publié.

[6] TORTOSA, Guy, « L'invention du territoire », *Art Press*, n° 166, *Le jardin : monument vivant*, février 1992.

[7] PEISSEL, Gilles, « Penser et façonner le paysage », *Urbanisme*, n° 284, septembre-octobre 1995, p. 54-57 (dossier « Paysages, territoires et cultures »).

[8] Augustin BERQUE désigne par « écosymboles » des motifs paysagers caractéristiques d'une société, comme les bocages, les alpages, les rizières. Les écosymboles n'accèdent au rang de paysage que par la médiation d'un acte ou d'un regard esthétique. Autrement dit, tant qu'une volonté esthétique ne les aura pas mis en scène, par le truchement du langage, de l'image, de la littérature... ces motifs resteront de l'ordre de l'environnement.

[9] CHARLES-DOMINIQUE, Marie, in *Ligéia* (spécial art et nature), p. 47.

[10] CLÉMENT, Gilles, entretien, 24 juillet 1996, *La Saline*, Île de La Réunion.

[11] CLÉMENT, Gilles, « La planète, objet d'art ? », in *Supplément d'architecture*, n° 36, juin 1993.

[12] CLÉMENT, Gilles, cité par Guy TORTOSA, « Pour un jardin contemporain », in *Différentes Natures*, EPAD, 1993, p. 248.