

KARINE DOUPLITZKY

Viaduc de Millau : *le monument à communiquer*

Il fait nuit noire : seule l'extrémité de la tour Eiffel dépasse au-dessus de l'épaisse couche de brouillard. De quoi être pris de vertige. Il faut imaginer ce que sera le viaduc de Millau demain : une route suspendue dans le ciel, un ouvrage d'art haut comme la dame de fer. Que signifie cette irruption du monumental dans le paysage architectural français, à l'aube d'un nouveau millénaire qui n'a plus besoin, comme au siècle dernier, d'exhiber sa technologie pour affirmer sa modernité ?

*Simulation du
viaduc de
Millau en
image de
synthèse.*

Monumental, il le sera : le viaduc de Millau doit être construit à l'horizon 2003, d'après les plans de l'architecte anglais Sir Norman Foster et les calculs de structure de trois bureaux d'ingénierie français, Sogelerg, Serf, Europe Études. Ce pont viendra achever le dernier tronçon de l'autoroute A 75 reliant Clermont-Ferrand à Béziers et franchira la vallée du Tarn à une hauteur de 250 m. Outre son lieu d'implantation, à environ 5 km à l'ouest de Millau, on lui reproche sa monumentalité : fallait-il un si grand ouvrage pour franchir une si petite rivière ? Localement, le viaduc soulève de nombreuses controverses. Un bruit court : « Les ingénieurs ont voulu se faire plaisir. » Un vieux débat remonte à la surface, quoique anachronique, mieux adapté à l'âge industriel qu'à l'âge du virtuel : l'opposition entre homme de l'art et homme de la technique, entre une architecture utilitaire qui serait celle des ingénieurs et une architecture prestigieuse qui appartiendrait aux architectes.

Jusqu'au XVIII^e, le langage ne souligne pas un tel dualisme. En témoigne l'appellation « ouvrage d'art » qui qualifie un pont ou un tunnel (par définition, un ouvrage nécessité par la construction d'une liaison routière ou ferroviaire), qui à l'époque s'entendait par ouvrage « bien fait » – bien construit et utile à la Nation. Car cette définition contient un message moral et renvoie à une éthique du bâti, envisagé dans une perspective globale d'aménagement du territoire. En 1780, un édit royal rapproche les deux professions puisqu'il confère aux ingénieurs des compétences architecturales et leur confie les constructions d'édilité publique. Cette intrusion des ingénieurs dans le domaine réservé des architectes annonce deux siècles de rivalités. A-t-on vraiment dépassé ce débat ? Jean Prouvé répondait, pour sa part, en 1971 : « Cette question vient à l'esprit puisqu'il faut débattre de la position de l'architecte devant l'ingénieur, ce qui est grave. Mon opinion est justement que la question ne devrait pas se poser. »

Cette recherche de la prouesse technique trouve son expression dans la figure de la tour, une forme intemporelle qui commence avec Babel et se poursuit dans l'enceinte des expositions universelles : de l'armature en fer qui constitue la statue de la Liberté, à la tour Eiffel, du projet de tour de Philadelphie en 1876 (« pour célébrer l'échéance du premier siècle de notre vie nationale »), à l'Atomium de Bruxelles en 1958... La « tour fée », à la conquête du ciel, valorise l'exploit des ingénieurs et s'impose comme symbole des métropoles naissantes. Le « tour de force » qu'elle représente se propose comme fin en soi – une manière de s'inscrire dans la postérité. La technique vaut pour elle-même et participe à une idéologie du progrès.

Le viaduc de Millau a sept piles qui viennent suspendre le tablier : sept

« tours », dont deux aussi hautes que la tour Eiffel. Aujourd'hui, à l'âge du miracle électronique et de la dématérialisation, faut-il encore avoir recours au monumental pour entrer dans la postérité, ou au record de portée pour faire date ? Ne croit-on pas davantage à l'impression sur silicium qu'aux inscriptions dans la pierre ? Le message n'est-il pas plus prometteur dans le micro que dans le macro, et la mémoire plus fidèle dans les circuits que soumise aux aléas météorologiques ? Avec la révolution informatique, il est à craindre que le monumental ne fasse plus monument, autrement dit que les lieux propices à la transmission ne soient plus des bâtiments en dur. L'architecture, dans son rôle d'accoucheuse d'utopies, médiation entre les institutions politiques et les usagers, pourrait bien vivre des jours difficiles. Doit-on penser que le viaduc de Millau serait démodé avant d'être construit, désuet par son ambition architectonique, privilégiant une logique du gigantisme qui n'a plus cours ? Peut-on imaginer qu'un ouvrage de cette ampleur, conçu par l'un des architectes mondiaux les plus en vogue, rate son entrée dans le nouveau millénaire ? Finies les prouesses structurelles, alors quoi ? Le projet ne se réduit pourtant pas à son échelle : le processus de décision qui a accompagné sa conception justifie bien plus efficacement sa forme. Plus généralement, à travers cet exemple, il s'agit d'éprouver la capacité de l'architecture à se renouveler en même temps qu'évoluent les aspirations citoyennes.

La monumentalité comme esthétique : un phénomène historique

La conception moderne de l'ingénieur naît à la Renaissance, avec la chose militaire. Le mot ingénieur provient d'ailleurs de *engin*, machine de guerre. L'ingénieur est donc celui qui maîtrise les techniques de la guerre, de la balistique à la géométrie descriptive, de la chimie à la métallurgie et de la topographie à la résistance des matériaux. Avec le système des fortifications mis en place sur l'ensemble du territoire national se profilent la notion d'aménagement du territoire et la volonté de structurer l'espace par un maillage défensif. Les capacités des ingénieurs s'appliquent progressivement, avec les Lumières, à de nouvelles typologies de bâtiments (ponts, phares, halles, usines, mairies, maisons ouvrières, serres, gares...). Ainsi s'affirme l'idée de travaux publics. Pendant que les architectes se tournent vers l'Antiquité pour définir les règles du néoclassicisme, une architecture utilitaire se développe à

leur insu, fondée sur la rationalisation des critères de conception ou de financement, et soutenue par les ingénieurs-fonctionnaires des grands corps d'État. Diderot participe à cette idéologie fonctionnaliste avant l'heure : « L'utile circonscrit tout. Ce sera l'utile qui, dans quelques siècles, donnera des bornes à la physique expérimentale, comme il est sur le point d'en donner à la géométrie. » Les ingénieurs objectivent leurs décisions par le calcul et l'analyse mathématique. Ils élaborent peu à peu un ensemble de règles applicables au bâti, utilisent des abaques, réduisent la complexité du réel à un ensemble de problèmes types. Cette aptitude à théoriser, en travaillant sur des entités élémentaires maîtrisables, introduit un nouvel ordre logique dans la pensée architecturale qui va dominer pendant deux siècles. Une nouvelle race d'ingénieurs civils se développe avec la création, en 1829, de l'École centrale des arts et manufactures. Suivant les théories de Saint-Simon, ils cautionnent l'industrialisation, mère du progrès social ; ils considèrent la circulation matérielle des hommes et des biens comme base d'une nouvelle pensée économique ; enfin, ils croient à la fonction civilisatrice des Travaux publics. Les ingénieurs acquièrent peu à peu une autonomie face aux architectes, enfermés dans leurs travaux d'embellissement, style Ancien Régime. En deux siècles, ils imposent leur mode de pensée rationaliste et s'élèvent socialement grâce à deux opportunités, d'une part l'émergence de nouvelles technologies, d'autre part un soutien politique fort.

Au XIX^e siècle, les ingénieurs se distinguent par l'emploi de nouveaux matériaux, tels la fonte, l'acier et bientôt le béton. En 1851, à l'exposition universelle de Londres, Joseph Paxton, constructeur de serres, présente le Crystal Palace, le premier palais préfabriqué de l'histoire, entièrement démontable. Sa charpente métallique est constituée d'un système d'unités modulaires préfabriquées et standardisées. Remarquable par la légèreté de son ossature, l'édifice contraste avec le trop-plein des bâtiments classiques, qui cherchent encore la pérennité sous un foisonnement de stucs et de décorations. C'est la première intrusion des ingénieurs dans le domaine de l'architecture prestigieuse.

Très tôt, l'ingénieur qui raisonne l'espace en termes d'infrastructures est investi d'une mission politique. En 1716 est créé le corps des Ponts et Chaussées, sous la tutelle du conseil des Affaires de Dedans et du conseil des Finances, puis en 1794 l'École polytechnique, ayant pour vocation de former des ingénieurs au service de l'État, armés d'un cadre théorique pour penser le territoire et d'outils techniques pour le cartographier. Au concours de l'École des ponts et chaussées, l'épreuve littéraire soumet les candidats

à un examen d'ordre éthique : « Un ingénieur doit avoir acquis un style noble et concis, soit pour exposer un projet aux ministres, soit pour pouvoir, animé par l'amour du bien public, transmettre à la postérité ses recherches », répond un élève dans sa copie.

Dans les années 1920, des architectes fonctionnalistes comme Le Corbusier ou Walter Gropius essaient de réintégrer l'architecture dans la pensée économique dominante. Ils approuvent l'industrialisation et la standardisation de la construction et reconnaissent la contribution des ingénieurs à une nouvelle esthétique : « Opérant par le calcul, les ingénieurs usent des formes géométriques, satisfaisant nos yeux par la géométrie et notre esprit par la mathématique ; leurs œuvres sont sur le chemin du grand art. » Malheureusement, ce courant s'achève, après-guerre, sur une désillusion. La reconstruction favorise l'émergence de barres de logements sociaux, mal assimilées par leurs habitants. En même temps que régressent les idéaux politiques, que s'amollissent les termes de la commande, la pensée architecturale s'affaiblit, de surplus remise en doute par des usagers insatisfaits. L'architecture, qui était porteuse d'un message d'avenir – historiquement pris en charge par les ingénieurs, au XIX^e siècle, avec l'idée de progrès technique, puis relayée par les architectes rationalistes ou fonctionnalistes, à la recherche d'un idéal social –, se retrouve aujourd'hui vide d'utopies. Le monumental n'est plus signe de ralliement, encore moins un hymne à la gloire nationale. L'architecture se heurte à ce nouveau dilemme : comment créer des monuments qui ne relèvent plus du monumental ?

Le bâti à l'heure de l'immatériel

Les technologies ont changé. Les politiques aussi. D'où une nécessaire réactualisation de la fonction de médiation de l'architecture, indissociablement liée à l'organe politique (la maîtrise d'ouvrage) et aux techniques de construction (la maîtrise d'œuvre).

Sont arrivés les puces électroniques et les réseaux numériques. Les ingénieurs ont délaissé l'infiniment grand pour l'infiniment petit : c'est sur l'immatériel qu'ils concentrent maintenant leurs espoirs. La notoriété des écoles d'ingénieurs a basculé ; celles des travaux publics ont cédé la préférence aux écoles d'informatique et d'électronique. Force est de constater que les ingénieurs du bâtiment, si reconnus dans la première moitié du siècle, sont aujourd'hui éclipsés par la renommée des architectes. D'où viennent ce regain

de popularité envers les artistes et cette indifférence face à l'exploit technologique ?

Répartir l'industrie équitablement sur le territoire – ce à quoi le XIX^e siècle s'était attaché – n'est plus une priorité. La construction d'autoroutes apparaît moins comme un progrès essentiel à la Nation que comme un enjeu de développement économiquement fort. Le projet politique a cédé la place devant l'intérêt marchand. Les lois de décentralisation administrative des années 1982-1983 ont renforcé l'initiative des régions, au détriment de la puissance centrale d'État. Communiquer est devenu le nouvel enjeu technique et offre, pour cela, des outils pour investir le territoire. L'aventure est finie : toutes les terres ont été explorées ; les zones rurales sont de moins en moins valorisées par l'agriculture. À l'explorateur succède le touriste et à l'agriculteur le paysagiste. C'est par le paysage que le territoire retrouve sa valeur politique et se médiatise. Autrefois espace de résistance, il est devenu acteur de communication. On n'habite plus la campagne, on la visite. Et se substitue à une vision statique du territoire une vision de plus en plus cinématique : un filé de paysages, aperçu des vitres de sa voiture.

Les architectes ont cette fois mieux négocié leur tournant de siècle : tandis que les ingénieurs délaissent le matériel pour l'immatériel, ils s'emparent des organes de pouvoir que leur offre la scène médiatique. Sensibles à la mutation symbolique du territoire, ils s'approprient la communication comme outil de conception. Les tours qu'ils érigent ne sont plus des prodiges techniques mais des objets à communiquer : l'expression d'une signalétique. La tour de radio, que ce soit à Tokyo, Berlin, Toronto ou Barcelone, sert de point de référence à la ville, une sorte de kilomètre zéro, cœur de l'activité informationnelle et rendez-vous touristique, avec restaurant panoramique. S'ils ont regagné la renommée perdue au début du siècle, c'est qu'ils ont su habilement négocier le tournant médiatique et réduire la complexité de leur discipline à quelques messages simples. L'architecture est devenue un art de la formule.

Force ou faiblesse ? Car la formule passe, tandis que les bâtiments restent. Ils subissent les assauts du temps et le mécontentement des usagers qui dénoncent la dégradation trop rapide des matériaux de construction. À vouloir accompagner les soubresauts de la mode, le bâti risque d'y laisser son âme. La dame pérenne flirte avec l'éphémère. Ne devrait-elle pas résister à la tentation ? Le monument existe aujourd'hui par son concept, plus que par sa consistance. L'idée de la Grande Bibliothèque comme « livre ouvert » est plus séduisante que son espace à vivre. Devient monument ce qui fait formule.

Une nouvelle signature pour Millau ?

Dans ce contexte, le viaduc de Millau trouvera-t-il une signalétique suffisamment forte pour donner à la vallée une nouvelle image et à l'autoroute A 75 une signature ? Car l'enjeu est moins technique que paysager, moins structurel que communicationnel. La monumentalité de l'édifice a jusque-là joué en sa défaveur. C'est contre cet *a priori* techniciste que les concepteurs se sont débattus. Et ce projet, à travers sa genèse, relate à sa manière un épisode de cette fin de siècle : il témoigne de l'entrée des médias dans les processus de décision administratifs, jusque-là réservés aux experts ; il révèle l'affrontement des temps longs de concertation, contre les temps courts de communication ; enfin, il signale le besoin participatif croissant des citoyens face à leurs infrastructures.

Traditionnellement les ouvrages d'art, comme dernièrement le pont de Normandie, sont construits par les services internes de l'administration, constitués d'ingénieurs-fonctionnaires. Le nom de l'ingénieur responsable est rarement médiatisé, par tradition sans doute, par respect du travail d'équipe ensuite, mais surtout par difficulté des ingénieurs à reconnaître, dans leur travail scientifique, une quelconque subjectivité. En cela, ils ont mal négocié leur entrée dans la révolution médiatique, qu'au contraire les architectes ont perçue comme une aubaine. Inaugurant une nouvelle tendance, le viaduc de Millau a fait l'objet d'une procédure exceptionnelle. L'État, maître d'ouvrage, a mis en débat le pont en organisant un concours international dans lequel étaient en concurrence cinq familles de solutions, chacune présentée par une équipe d'architectes et d'ingénieurs. Une telle procédure, courante dans le cadre des grands projets d'architecture, ne l'est pas pour les ouvrages d'art, dont la maîtrise d'œuvre, en même temps que la maîtrise d'ouvrage, appartient traditionnellement à l'administration – ici la Direction des routes.

Il faut lire, dans cet effort de mise en débat du viaduc de Millau, une volonté d'évoluer vers de nouveaux schémas de communication. La recherche du consensus et la volonté de transparence sont deux concepts qui collent à notre époque et témoignent d'une réflexion de l'État sur l'image qu'elle veut montrer aux citoyens.

La recherche d'un consensus s'explique par la mise en place d'un jury de concours international constitué d'élus, d'experts et d'architectes, dédouanant le maître d'ouvrage d'une prise de décision trop forte. Mais la réponse architecturale obtenue est également consensuelle, c'est-à-dire satisfaisant un nombre maximal d'intervenants. En revanche, elle exclut, par ce

mécanisme de sélection, des projets que seul « un coup de cœur du prince » aurait pu promouvoir. Gagne le projet qui suscite le moins d'oppositions. Ici, celui de Foster, *multithaubané*, qui s'appuie sur une technique relativement maîtrisée. L'architecte-star, par sa signature, décharge alors le corps étatique de toute responsabilité esthétique. C'est ce vers quoi tend l'Europe : des concours d'architecture anonymes où le jury est souverain et le maître d'ouvrage sans pouvoir décisionnel.

L'idée de transparence est le résultat de la lente pénétration de la communication à l'intérieur de la fonction publique. Internet propose aux citoyens des liaisons directes vers leurs représentants et suscite une attente de réciprocité. Les rapports d'enquête publique sont en ligne (cf. site de la Cour des comptes) et permettent aux citoyens d'obtenir un ensemble d'informations jusque-là réservées aux experts. Par le biais des médias, le public intervient dans des domaines où auparavant seul l'État tranchait. Mais l'administration, soumise à la lenteur des processus d'expertise, résiste à ce temps du politique, calqué sur celui des médias. Car l'idée de transparence implique le raccourci, l'assimilation des technologies du temps réel en contradiction avec les processus lents de conception. Il faut vingt ans pour décider et construire une autoroute. Cela fait quinze que la construction du viaduc de Millau est évoquée, comme chaînon indispensable de l'autoroute A 75 :

En 1989, après étude des nombreux tracés, un premier fuseau de passage est proposé.

Fin 1993, un tracé est arrêté puis soumis à enquête publique. Les études de faisabilité du viaduc sont engagées : 17 bureaux d'études et 38 architectes sont consultés.

Janvier 1995, le viaduc de contournement de Millau est déclaré d'utilité publique, après avis favorable de la commission d'enquête et du Conseil d'État. Les marchés de définition commencent. Cinq familles de solutions sont retenues.

Avril 96, mise en compétition des solutions architecturales. La solution Foster est retenue.

1998, enquête publique pour la mise en concession du viaduc. Fin de la période de conception.

2003, mise en service du viaduc ?

La participation des citoyens sur une durée aussi longue n'est pas simple à envisager. À quel moment doit s'effectuer la mise en débat d'un ouvrage d'art (procédure d'enquête publique) ? Les études doivent être suffisamment avancées pour que les habitants puissent se prononcer sur un tracé (en général, savoir si l'autoroute passe ou non devant chez eux), mais suffisamment ouvertes pour ne pas être irrévocables. Il n'est pas certain que les grands projets d'architecture survivent à cet éparpillement des suffrages, ni à cette marche forcée vers la transparence. Car l'architecture ne sera-t-elle jamais autre chose qu'un art régalien ?

Sous la double pression des technologies de l'instantané et de la démocratisation des processus de décision, il est à craindre que l'architecture ne se réfugie derrière l'image, proposant des bâtiments à communiquer plutôt qu'à habiter : des monuments-clichés. Déjà un euro a été frappé à l'effigie du viaduc de Millau. Avec ses huit nappes de hauban qui miroitent au soleil, le pont sera sur toutes les photos. Mais plus qu'un cliché, il propose une expérience, éphémère pour coller à l'époque : rouler à trois cents mètres au-dessus du vide...