



Un programme  
d'œuvres d'art pour le canal  
du Rhône au Rhin

**Didier  
Fiuza  
Faustino**

—

**Dr.  
Jekyll  
& Mr.  
Hyde**

—

**Saint-  
Symphorien-  
sur-Saône  
écluse n°75**

**Jeppe  
Hein  
et Olivier  
Vadrot**

—

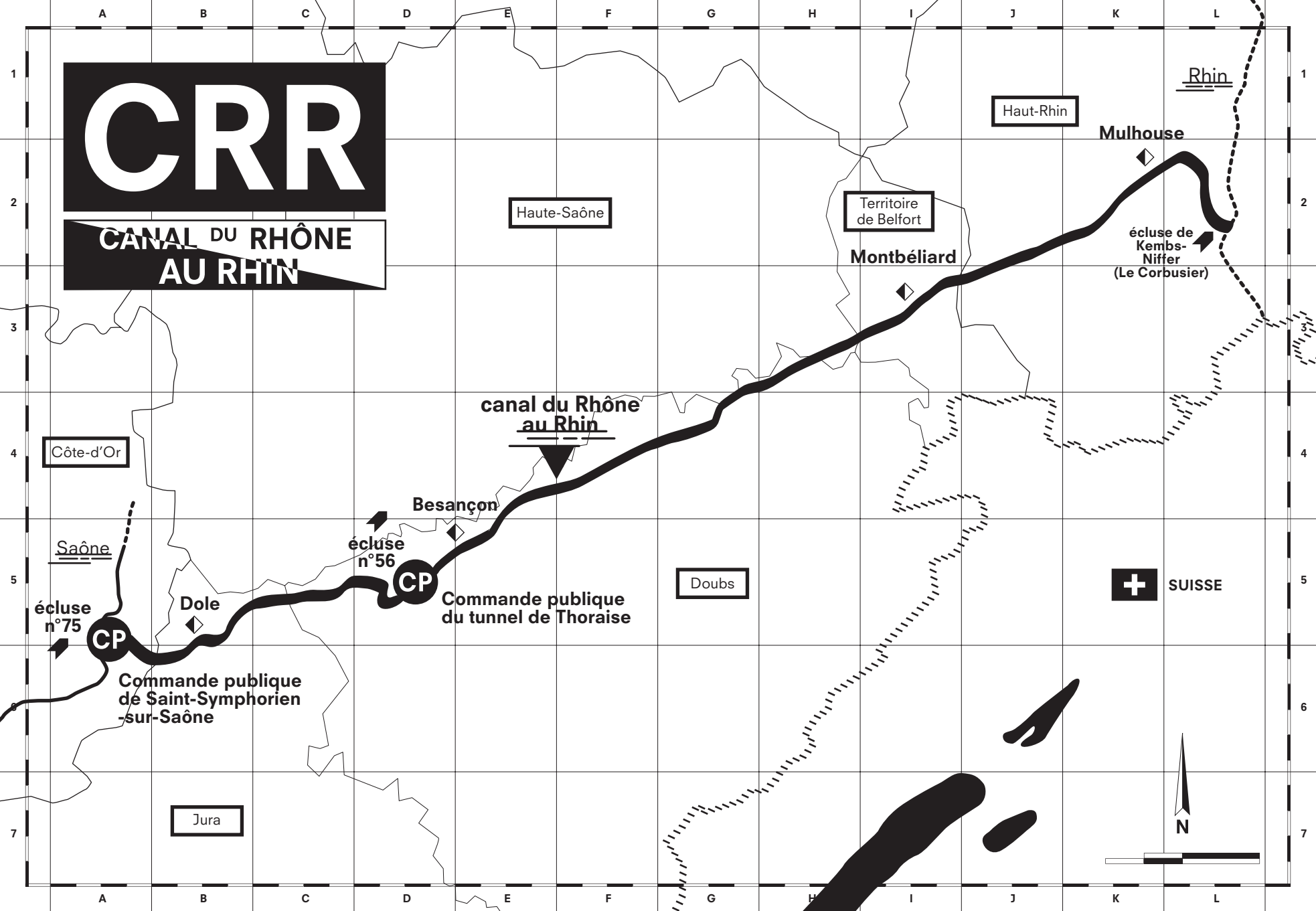
**Monsieur  
Canal**

—

**Thoraïse  
écluse n°56**

# CRR

## CANAL DU RHÔNE AU RHIN



Haute-Saône

Haut-Rhin

Territoire de Belfort

Montbéliard

Mulhouse

écluse de Kembs-Niffer (Le Corbusier)

canal du Rhône au Rhin

Côte-d'Or

Besançon

écluse n°56

CP

Commande publique du tunnel de Thoraise

Doubs

SUISSE

Saône

écluse n°75

CP

Dole

Commande publique de Saint-Symphorien-sur-Saône

Jura

N

Afin de réaménager deux sites majeurs du canal du Rhône au Rhin, Voies navigables de France (VNF) a sollicité le ministère de la Culture et de la Communication (Direction générale de la création artistique et Direction régionale des affaires culturelles de Franche-Comté) pour mettre en place une démarche de valorisation novatrice inscrite dans le cadre de la commande publique.

## **Les méta- morphoses d'un canal** **06**

---

## **Dr. Jekyll & Mr. Hyde** **21**

Site de Saint-Symphorien,  
écluse n°75  
-Didier Fiuza Faustino,  
Bureau des  
Mésarchitectures  
-Aménagements  
paysagers:  
Christophe Ponceau  
et Mélanie Drevet,  
Ruedurepos

---

## **Monsieur Canal** **41**

Site de Thoraise,  
écluse n°56  
Jeppe Hein  
et Olivier Vadrot

# Les métamor- phoses d'un canal

---

Le canal du Rhône au Rhin relie l'Alsace à la Bourgogne en traversant la Franche-Comté. Il a son origine sur la Saône à quelques encablures de Saint-Jean-de-Losne et se termine à Strasbourg. De son invention à l'usage actuel qui le voit investi par des œuvres d'art, le propos de ce texte est d'en retracer l'histoire.

---

## Un rêve

### Une donnée incontournable : la situation géographique

Le Rhône et le Rhin coulent bien entendu dans deux bassins hydrographiques différents. Ces derniers sont séparés par ce que les géographes appellent une ligne de partage des eaux, entre un versant méditerranéen et un versant mer du Nord.

Depuis les temps les plus anciens, à l'intérieur de chacune de ces entités naturelles isolées les unes des autres, les sociétés riveraines ont mobilisé les cours d'eau, en particulier pour assurer leurs déplacements. Regroupant toutes les zones navigables et flottables autour du fleuve-mère, des bassins de navigation se sont ainsi dessinés, dans un temps où la nature impose alors aux hommes le cadre de référence de leurs navigabilités.

Seuls des chemins de terre permettent alors le passage d'un bassin à l'autre en franchissant les hauteurs qui les morcellent.

### Les navigations régionales traditionnelles

Les activités fluviales se sont toujours largement développées, aussi bien dans les régions bordières du Rhône et de ses affluents, que dans celle du Rhin.

Ainsi, le Doubs, dont le canal va emprunter une longue partie de la vallée, est-il navigué dès l'époque romaine pour assurer les échanges entre Besançon (*Vesontio*), Mandeure (*Epomanduodurum*), Dôle (*Didatium*) et les ports antiques de la Saône.

Au cours des temps modernes, les navigations et les flottages prospèrent et atteignent leur apogée alors que les hommes multiplient les premiers aménagements pour améliorer les navigabilités. Néanmoins, les bateaux qui transportent toutes sortes de produits et accueillent des passagers à bord, restent soumis aux aléas des eaux aussi bien dans le temps que dans l'espace. La navigation reste intermittente et limitée, à une époque où les besoins de transport se multiplient pour faire face à la hausse démographique, à la croissance

des villes et, à partir de Colbert, aux exigences de la construction d'une marine royale puissante. C'est la raison pour laquelle, dès 1737, le Conseil royal publie un arrêt pour assurer le flottage des bois de marine du Doubs et de la Loue vers l'arsenal de Toulon.

### **Relier les bassins de navigation**

Dans ce contexte, l'idée de relier par voie d'eau deux bassins de navigation dynamiquement voisins apparaît comme une priorité pour accélérer la circulation des marchandises et faire reculer disettes et famines. Au passage, les ingénieurs militaires entrevoyaient bien les avantages que cela pourrait leur apporter.

Ainsi, dès le premier <sup>xvii</sup> siècle, l'idée de joindre la mer du Nord et la Méditerranée par le biais d'un canal renaît, comme un rêve et un défi. Plusieurs grandes figures du passé s'y étaient lancées mais avaient échoué, tels les empereurs romains ou Charlemagne, et même plus récemment Charles Quint. En Europe, il faut attendre le milieu du <sup>xvii</sup> siècle pour que le canal de Briare franchisse la ligne de partage des eaux entre les bassins de la Loire et de la Seine, puis quelques années encore pour que Riquet construise le fabuleux canal des Deux-Mers reliant l'Atlantique à la Méditerranée... pour la plus grande gloire du Roi-Soleil !

### **Une prouesse technique franc-comtoise**

La liaison entre le Rhône et le Rhin fait naître plusieurs projets dès cette époque, mais il faut attendre le milieu du <sup>xviii</sup> siècle pour voir prendre au sérieux les premières études.

### **Le projet d'un Dolois de souche**

Un homme se distingue alors, Claude Quentin de La Chiche (1719-1802). Ce jeune officier du Génie lève d'abord les plans du Doubs et de ses abords. Convaincu que les chaussées de moulins ruinent sa navigation, il propose de supprimer toutes les entraves matérielles sur la rivière pour y assurer une navigation qui deviendrait, d'après lui, pérenne. Puis en 1753, il dresse les plans d'un canal latéral au Doubs entre Dole et Saint-Jean-de-Losne. Enfin en 1765, il adresse aux Ponts et Chaussées un mémoire complet avec plans détaillés pour la construction d'un canal inter-bassins Rhône-Rhin.

S'ensuit une quarantaine d'années de débats, de querelles, d'invectives multiples... notamment entre ingénieurs civils et militaires. De La Chiche s'oppose ainsi violemment à l'ingénieur bisontin Philippe Bertrand (1730-1811), qu'il accuse de plagiat. Dans ce contexte

houleux, le rapport présenté à l'Assemblée par Regnauld d'Épercy, député du Jura et hydraulicien de renom, en septembre 1791, joue un rôle fondamental. Proposé par l'ingénieur en chef Joseph Liard (1747-1832), le projet global ne sera finalement adopté qu'en 1804.

### **Une ouverture**

Néanmoins, dès 1793, le percement débute sur un premier tronçon entre Saône et Doubs. Sur fonds publics, ce canal Napoléon est achevé en 1802.

À la Restauration, afin de poursuivre l'œuvre entreprise, une « Compagnie du canal Monsieur » est créée. Elle apporte des capitaux et obtient en retour des droits de péage. Les travaux durent une dizaine d'années et, le 2 décembre 1832, le bateau du marinier Deleschamps, « Le Foudroyant », relie enfin Saint-Jean-de-Losne à Strasbourg.

S'ouvre alors une période de prospérité pour un canal qui transportera chaque année autour de 300 000 tonnes de marchandises, et ce jusqu'en 1870: charbon, fonte, fer mais aussi bois et céréales.

### **Un canal à bief de partage et à alimentation indépendante**

Cet ouvrage est d'abord un exploit technique. À Saint-Symphorien, on est à environ 185 m d'altitude. Le canal s'élève

à plus de 340 m pour atteindre le bief de partage de Valdieu; puis il redescend d'une centaine de mètres sur Strasbourg. Le tout est réalisé grâce à 179 écluses au gabarit de 30,50 m x 5,20 m. Un mouillage d'1,30 m devrait permettre alors aux bateaux d'atteindre 170 tonnes de port en lourd.

L'échelle d'écluses au point de partage de Valdieu et le souterrain de Thoraise deviennent les deux ouvrages emblématiques du canal.

Le bief de partage est alimenté par une rigole d'une quinzaine de kilomètres et par les ruisseaux de la Loutrou et de la Suercine. Versant Rhône, les eaux du Doubs et, versant Rhin, les eaux du fleuve et de la Krafft complètent le dispositif.

### **Un canal à la vie bien mouvementée**

### **Un canal victime de la guerre entre la France et la Prusse**

Parmi les voies d'eau françaises, le canal du Rhône au Rhin vit une situation originale après la défaite de 1870. Avec la perte de l'Alsace-Moselle, il se trouve scindé entre une section française et une section allemande. La III<sup>e</sup> République fait rapidement construire le canal de l'Est pour

recréer la continuité du réseau national dans cette région écartelée.

La partie française est mise au gabarit Freycinet à partir de 1882 afin d'être intégrée dans le réseau homogène des voies nationales industrielles. Mais la lenteur et l'insuffisance des travaux lui feront perdre bien des trafics, et il faut finalement attendre 1922 pour que les écluses permettent le passage des bateaux rois du premier âge industriel, les péniches Freycinet de 38,50 m x 5,05 m.

### **Un canal au cœur d'une polémique nationale**

Dans le bassin du Rhône comme dans celui du Rhin, les conditions de navigabilité des voies d'eau mises au grand gabarit se sont considérablement améliorées avec l'expansion industrielle puis les Trente Glorieuses de l'après-guerre. Resté à un gabarit inférieur, le vieux canal ne joue donc plus son rôle de liaison entre les deux bassins.

Dans les années 60, les pouvoirs publics lancent l'idée d'une liaison au grand gabarit (4 400 t.) passant par la vallée du Doubs. En 1995, le projet est voté au titre de la loi sur l'aménagement du territoire. Très vite, riverains et associations (pêcheurs, écologistes...) tant locales qu'internationales s'opposent à un projet jugé pharaonique et destructeur pour l'environnement. Les travaux démarrent, provoquant un interminable débat qui, au-delà

des clivages politiques classiques, fracture la France en deux groupes antagonistes. Sous la pression des écologistes, le projet est finalement abandonné en novembre 1997.

### **Le renouveau appuyé sur un nouvel atout régional, le tourisme.**

Comme pour bien des canaux qui ont vu chuter leur trafic commercial, les pouvoirs publics engagent alors une reconversion vers le tourisme fluvial. Dans un contexte de redécouverte des cours d'eau et de patrimonialisation généralisée, un vaste chantier s'engage. La mise en place du programme ATSR (Avenir du territoire entre Saône et Rhin, 2000-2006) prévoit de nouveaux aménagements multifonctionnels sur ce territoire commun qu'il faut de nouveau partager: interventions paysagères, haltes nautiques, signalétique renouvelée, rénovation des ouvrages d'art...

L'économie et la mise en valeur de ce patrimoine nécessitent alors la recherche d'un signe distinctif, d'une image capable de permettre une identification rapide et positive de l'ouvrage.

### **Le mariage des arts, de la nature et de la technique**

C'est dans ce contexte que Voies navigables de France

(établissement gestionnaire du réseau fluvial), sous l'impulsion de son président François Bordry, décide en 2002 de lancer un programme de commande d'œuvres d'art le long du canal, avec le soutien du ministère de la Culture et de la Communication.

Une œuvre de commande pour l'espace public peut prendre des formes très variées, de la sculpture traditionnelle à la présence d'éléments de natures diverses qui s'intègrent dans leur lieu d'implantation, parfois discrets et presque insoupçonnables, ou s'imposent de manière plus brutale et spectaculaire. Cette présence est fréquente en milieu urbain (tramways de Strasbourg, Mulhouse, Paris, Nice, transformation du quartier des États-Unis à Lyon, places...), elle peut être liée à des monuments historiques (éclairage de la Saline royale d'Arc-et-Senans par Michel Verjux en Franche-Comté, façade de l'abbaye de Corbigny par Lawrence Weiner en Bourgogne, vitraux...) ou à la requalification du patrimoine industriel ou militaire (Parc du haut-fourneau U4 à Uckange en Lorraine...). À chaque contexte, sa spécificité et une réponse artistique adaptée.

La particularité du programme du CRR réside dans le fait que bien que sa fonctionnalité comme voie de transport de marchandises se soit en partie éteinte, le canal ne soit pas mort.

En 2003, après une longue étude des possibilités d'intervention

sur le canal menée par un groupe d'experts, deux sites significatifs sont choisis pour être réaménagés dans leur globalité: près de Dole, Saint-Symphorien en Côte-d'Or, et près de Besançon, Thoraise dans le Doubs.

L'écluse de Saint-Symphorien est la porte d'entrée du CRR. Les agents de la voie d'eau se relaient dans la cabine pendant toute la période de navigation pour donner des informations, mettre à disposition les télécommandes des écluses automatisées et faire les recommandations de sécurité aux équipages des bateaux qui le parcourent.

Le site de Thoraise comprend un ensemble d'ouvrages remarquable (bassin de retournement, tunnel et écluse) et la proximité de la capitale régionale en fait un lieu d'excursion très prisé, animé par le passage régulier des plaisanciers et la présence des pêcheurs (effective sur tout le linéaire et source d'études piscicoles menées par VNF). Des travaux de réfection complète du tunnel sont prévus.

Plusieurs équipes (artiste, architecte, designer, paysagiste...) concourent alors pour concevoir des œuvres. Elles doivent s'inscrire dans l'histoire du canal et répondre aux usages actuels de la voie d'eau et des chemins de halage, tout en offrant la possibilité aux publics d'aborder d'une manière nouvelle des sites désormais considérés

comme un patrimoine industriel vivant. C'est bien dans cet esprit que les équipes retenues ont travaillé.

—

### **Didier Fiuza Faustino à Saint-Symphorien**

Didier Fiuza Faustino, artiste et architecte, partisan de propositions radicales, dénonce souvent la violence du partage de l'espace public. Il s'est associé avec Christophe Ponceau, agence ruedurepos, paysagiste, pour concevoir Dr. Jekyll et Mr. Hyde, une cabine d'écluse atypique.

La nouvelle cabine s'aborde de loin comme une sculpture et ne révèle que de près sa double qualité : fonctionnelle et fantastique. Elle prend appui sur l'existant, une cabine préfabriquée en fibrociment que l'on retrouve tout au long du canal, conçue pour être provisoire. Son caractère familier séduit d'emblée Didier Fiuza Faustino qui souhaite la conserver. Il invente une forme inquiétante en opérant une sorte de translation du volume du préfabriqué. Un volume vide de même dimension, grillagé et serré dans une griffe en béton, est projeté à 6 m du sol. Ce fantôme aérien de la cabine est un belvédère offrant un point de vue sur la Saône. Une extension fait le lien entre les deux. De ce dédoublement est né le titre Dr. Jekyll et Mr. Hyde, donné

en référence au récit de Robert Louis Stevenson écrit en 1886. Le site de Saint-Symphorien s'inscrit avec une grande force plastique dans un imaginaire littéraire.

### **Jeppe Hein à Thoraise**

Jeppe Hein use fréquemment des ressorts du suspense. Sur un mode souvent ludique, il invite le spectateur à déclencher par sa présence des actions, dérivées des formes sculpturales historiques de l'art minimal américain des années 60. Il s'est associé à Olivier Vadrot, architecte et designer, pour proposer une œuvre intitulée Monsieur Canal.

À Thoraise, Jeppe Hein inscrit son œuvre dans la tradition technique du site et de son attrait pittoresque. La construction du tunnel de 150 m de long constituait, en 1850, une véritable prouesse. Les aménagements qu'il imagine réactualisent ce défi sur un autre registre. L'éclairage dynamique fixé sur la voûte en est le pendant technologique, piloté par programme informatique. Les chutes d'eaux artificielles s'interrompent au passage des bateaux grâce à des capteurs, produisant le même émerveillement des spectateurs que celui obtenu à l'âge classique grâce aux effets des inventions hydrauliques des fontainiers. La lumière naturelle entre quant à elle au cœur du tunnel par un simple jeu de miroirs, dans la grande tradition illusionniste.

Ces jeux d'eaux et d'optique sont annoncés aux abords du tunnel par l'implantation d'un mobilier extérieur de détente et des panneaux signalétiques déclinant, non sans humour, spécialités locales, règles de pêche ou histoire du vélo, pour le plaisir de tous.

—

La mise en place d'œuvres aussi inattendues en milieu non urbain n'est pas sans apporter un renouveau dans la conduite d'opération de VNF.

Paul Lanoy, subdivisionnaire de Dole, Éric Guichon, subdivisionnaire de Besançon, et leurs équipes ont ajouté une dimension nouvelle à leur expertise technique, en prenant en charge la réalisation de ces œuvres. Ce qui est passionnant mais complexe. Car, au delà de la nécessaire maintenance des installations une fois la production terminée, c'est du fonctionnement de l'œuvre même auprès du public, dont il faut prendre soin.

Du côté des riverains, qui voient se transformer leur environnement sans en avoir été dans ce cas à l'initiative, les réactions sont toujours variées.

Comme en témoigne aussi Marie-Josèphe Lottier, maire de Saint-Symphorien : « Les villageois ont désormais un autre regard. Ils ont suivi de loin ou de près la construction, ils ont tous été invités

après l'inauguration en présence de l'auteur qui a donné des explications. Ils se sont approprié le bâtiment, certains l'aiment et en sont fiers, c'est la grande majorité, d'autres le détestent... dans un premier temps. Des circuits en bateau font le détour, des randonnées, à bicyclette ou à pied, organisées par des clubs environnants ont bien souvent pour but final l'écluse de Saint-Symphorien. Cette commande de VNF a permis à notre village de sortir de son anonymat. D'avoir assisté à son inauguration, d'avoir observé et entendu les "officiels" fera partie de mes bons souvenirs de maire. »

La transformation des usages du canal est un mouvement continu. L'arrivée des œuvres de Jeppe Hein et Didier Fiuza Faustino forme une étape singulière dans une longue histoire qui reflète les mutations techniques et économiques du monde.

Corinne Gambi  
Bernard Le Sueur  
Céline Saraiva



Corinne Gambi  
est conseillère aux arts plastiques  
à la DRAC de Franche-Comté.

Bernard Le Sueur,  
Docteur d'État, est spécialiste de  
l'histoire de la navigation intérieure  
et des relations que les hommes  
entretiennent avec leurs cours d'eau.  
Il vient de publier aux Éditions du  
Geai Bleu, un ouvrage sur les artisans  
bateliers d'aujourd'hui

Céline Saraiva  
est chef de projet et assistante  
à maîtrise d'ouvrage.

## Notes

La Chiche,  
(Claude-Quentin de),  
Communication des  
mers de l'Europe par  
le département du Haut-  
Rhin ou Mémoire sur la  
navigation des rivières  
et des fleuves en général,  
et en particulier sur celle  
du Doubs et de l'Ill,  
Dole (France), 1791.

La Chiche,  
(Claude-Quentin de),  
Notes sur le Rapport  
de M. Regnaud-  
Depercy, député du Jura,  
concernant la jonction  
du Rhône au Rhin,  
Dole (France), 1791.

Bertrand Philippe,  
Projet du canal à  
continuer pour la jonction  
du Rhône au Rhin,  
Paris (France), 1792.

Bertrand Philippe,  
Mémoire et discussion  
sur les moyens de rendre  
le Doubs navigable pour  
opérer la jonction du  
Rhône au Rhin suivant le  
projet imprimé en 1792...  
ou système de navigation  
fluviale (1<sup>re</sup> édition),  
Paris (France), 1793.

Hageau Aimable,  
Description du canal  
de jonction de la Meuse  
au Rhin, Paris (France),  
1819.



état avant travaux -  
Saint-Symphorien-sur-Saône





# Dr. Jekyll & Mr. Hyde

---

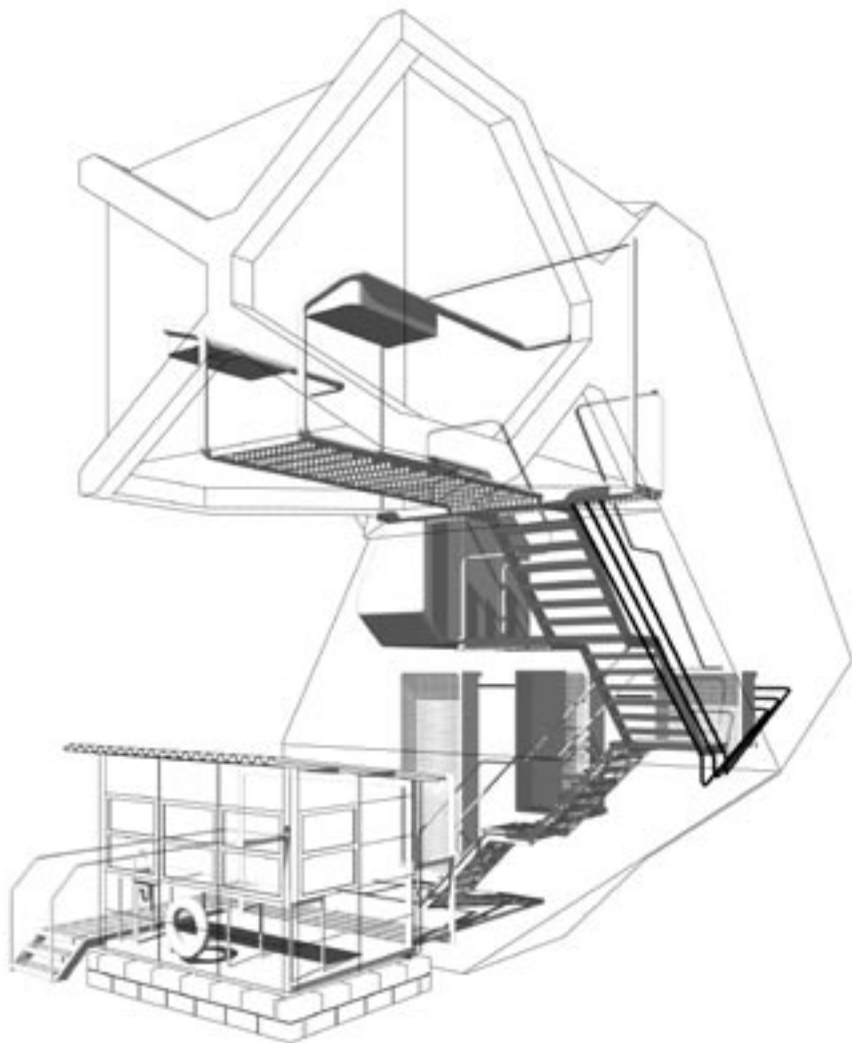
écluse 75

---

Saint-  
Symphorien-  
sur-Saône

**2003-2009**

Didier Fiuza Faustino,  
Bureau des  
Mésarchitectures  
en collaboration  
avec Christophe  
Ponceau – Mélanie  
Drevet, ruedurepos  
paysagistes



## Dr. Jekyll & Mr. Hyde

### Didier Fiuza Faustino

Je n'ai pas abordé la commande comme une œuvre dans l'espace public mais comme un ouvrage fonctionnel, une cabine d'écluse à usage privé pour les agents de VNF dans un site à aménager globalement. La conception initiale a subi beaucoup de modifications, comme on peut le constater sur le croquis. Petit à petit, pour des raisons techniques, de pénibilité du travail, de sécurité qui m'ont été communiquées en cours de réalisation, il m'a fallu transformer l'ensemble. La forme générale résultait d'une translation parfaite du volume de la cabine existante vers le haut. Il y avait un point de vue précis d'où cela était très compréhensible. Celle-ci restait en place, intacte, c'était la mémoire du lieu, l'acceptation de la ruine. En haut une cabine très technique permettait l'observation à 180° des mouvements des bateaux et des manœuvres de l'écluse.

La structure en croix était conçue pour rendre cette vision possible. La forme était fonctionnelle et avait en même temps un déséquilibre intéressant. J'ai dû y renoncer et élargir la base pour faire une entrée en façade. Cela me gêne toujours quand je la regarde de face, j'ai envie de la retoucher. C'était une forme étrange mais technique. La cabine de commande a finalement dû rester au rez-de-chaussée et être réintégrée dans l'ancienne cabine rénovée. Le poste d'observation en hauteur est devenu extérieur, il n'a plus réellement d'usage. Je lui ai donné cet aspect brutal, grillagé, par réaction à sa perte de fonction et à l'absence d'un contraste entre l'ancienne cabine décrépie et la nouvelle en verre qui la surmontait et regardait au loin.

Le projet a changé de titre entre le stade du concours et sa réalisation. Au départ, il s'appelait « La ritournelle de Saint-Symphorien », c'est devenu « Dr. Jekyll et Mr. Hyde ». Cette expérience a révélé le paradoxe du statut d'artiste-architecte. Un artiste est à son propre service, un architecte au service du client. Là, j'ai été tiraillé entre les deux, étranger face à moi-même. Je dissocie désormais les deux facettes de mon travail : d'un côté Didier Fiuza Faustino, artiste ; de l'autre côté l'agence « Bureau des Mésarchitectures ».

L'évolution du projet a renforcé sa dimension sculpturale, c'est une marque dans le paysage et cela répond bien à la volonté de signaler l'entrée du canal, d'autant plus que le site dans son ensemble a été traité et s'est bien développé. On a une présence affirmée et une construction qui remplit son rôle. Mais quand on regarde la cabine, cet aspect sculptural dominant cache l'origine fonctionnelle de la forme. Ce qui n'est peut-être pas un problème en soi pour les passants. Mais je saisis l'occasion qui m'est donnée d'en parler avec un peu de distance pour faire comprendre les raisons de ce volume et évoquer les aléas de toute commande, renforcée dans ce cas par le statut équivoque de l'artiste-architecte.

## Christophe Ponceau - Mélanie Drevet agence rue du repos

Nous avons repris cette idée que Didier Fiuza Faustino avait avancée lors de ces premières visites, d'un site qui conjugait à la fois un caractère très construit avec cette route fluviale artificielle et une nature peu organisée et très naturelle. De plus, notre travail de paysagiste, dans ce contexte, consistait à accompagner l'aménagement d'un site sur lequel la présence de l'objet architectural allait être très forte. Nous avons donc considéré l'ensemble de ces éléments pour créer des espaces paysagers qui ne soient pas en rupture mais puissent créer du lien avec l'architecture, et avec le paysage alentour.

Il y avait deux environnements distincts pour notre intervention : la plate-forme éclusière et la cale de radoub. Pour le premier nous nous sommes dirigés vers un espace composé de minéral et de végétal qui apparaît à la fois très dessiné et très aléatoire dans sa composition. Pour la cale de radoub, nous avons divisé l'espace en deux, avec une partie destinée à la restauration des péniches et une partie réservée au jardin d'iris aquatique. Au moment de la floraison, ces iris forment un tapis très dense de couleur jaune.

Généralement, les plates-formes éclusières ne sont pas accessibles au public. Aussi, avec l'architecte, nous avons imaginé une passerelle piétonnière qui traverse et surplombe les deux jardins. Elle crée un « événement » singulier en donnant la possibilité aux promeneurs de parcourir le site. Elle offre également une vue en plan sur les jardins, avec d'un côté celui de la plate-forme et de l'autre celui de la cale. À terme, la végétation sera de plus en plus dense sous la passerelle jusqu'à former une sorte de tapis vert naturel.

## Les plantes

### La cale jardin

#### **Iris**

#### **pseudacorus**

Iris de grande taille, feuillage persistant, floraison jaune vif au printemps (mai).  
Hauteur : 80/100 cm

#### **Les fragments**

#### **colonisateurs**

#### **Festuca scoparia**

Graminée basse, persistante, bombée,

légère floraison en été.

Hauteur : 15 cm

#### **Carex**

#### **Buchanani**

Graminée persistante, feuillage jaune-pourpre, floraison insignifiante.

Hauteur : 30/40 cm

#### **Iris pumila**

Iris nain, feuillage semi-persistant, floraison bleu-violet.

Hauteur : 15 cm

#### **Iris reticulata**

Iris nain, feuillage semi-persistant, floraison bleu-violet, parfumé.

Hauteur : 10 cm

#### **Euphorbia cyparissias « Tall Boy »**

Vivace basse, feuillage caduc, inflorescence jaune-vert de mai à juillet.

Hauteur : 10 cm

















**Monsieur  
Canal**

—

**écluse 56**

—

**Thoraïse**

**2003-2010**  
Jeppe Hein  
et Olivier Vadrot

# Monsieur Canal

Mon appréhension générale d'un projet public, incluant la reconfiguration d'un espace public, se focalise sur la tentative d'intégrer l'art dans la vie quotidienne, de l'ancrer dans le site. Le caractère ouvert de l'espace public permet de travailler de manière très conceptuelle. Sans aucune restriction institutionnelle, les conditions naturelles, spatiales, le public et les environs peuvent être réfléchis et traduits en idée artistique. L'association d'un espace avec un lieu et un observateur peut créer une structure. J'envisage la sculpture comme un système de référence entre l'espace et le regardeur, qu'elle soit capable de communiquer un « mouvement » par lequel je tente de briser les attentes et les attitudes traditionnelles envers l'art. C'est particulièrement important à une époque où les lieux de communication – tels que les espaces libres et créatifs et les zones conçues pour permettre l'interaction et la communication, impliquant les gens dans un dialogue avec les autres et leur environnement – sont absents de la plupart des villes contemporaines.

**Jepe Hein**

## Aborder le site

Nous avons d'abord cherché à habiter le lieu. Durant la phase d'étude, nous sommes allés sur le site de nombreuses fois, à différentes heures de la journée et en différents jours de la semaine. Un jour, le lieu était plutôt désert, mis à part quelques promeneurs qui marchaient le long du canal et passaient par le tunnel. Un autre jour, il y avait une foule de gens qui l'utilisaient comme lieu de loisir, le site paraissait très apprécié par les sportifs et les familles.

Nous avons perçu très rapidement que nous avions affaire à un site exceptionnel. Nous avons pris beaucoup de photos, fait de nombreuses vidéos, et dialogué avec les usagers (promeneurs, cyclistes, plaisanciers, etc.). Nous avons également réalisé une maquette à grande échelle qui lors de la définition du projet nous a aidés à formuler notre proposition. La production de ces différents éléments nous a permis de rentrer plus vite dans une forme de fiction et de narration.

L'important pour nous était de savoir à qui s'adressait notre intervention. Le fait de s'immerger dans le site nous a permis de détailler et de questionner les pratiques des usagers : Quel était le nombre de cyclistes ? Que faisaient les plaisanciers quand ils effectuaient une halte sur le site ? De quel type de public s'agissait-il (famille, jeunes, touristes) ? Nous ne pouvions imaginer « poser » des objets sans détailler et mesurer les usages que les visiteurs pourraient en faire. Plus nous prenions la mesure de l'exception du site et plus nous imaginions concevoir un projet qui soit « spectaculaire ».

## La démarche

Nous avons cherché à réactiver l'espace, à souligner et à développer son utilisation habituelle mais aussi à lui ajouter de nouvelles fonctions. Nous voulions créer un espace vivant pour les visiteurs le long du canal. Nous pensions qu'une œuvre d'art isolée ne marcherait pas et nous avons eu l'idée de concevoir un plan d'ensemble pour la transformation du site : tunnel, canal, quai, chemin de halage. Nous voulions ainsi inciter les gens à s'asseoir, à se détendre, à jouer, à manger, à lire, à passer par le tunnel en bateau, à vélo ou à pied...

Le tunnel devenait cette chambre d'expérience lumineuse, un peu secrète et fermée par les chutes d'eau. Aussi, il était très important d'aller chercher des ramifications dans le paysage pour inscrire cette œuvre sur le territoire

mais aussi pour produire une forme de médiation avec le public autour d'elle. Nous ne voulions pas uniquement d'un temps où apparaîtrait une œuvre d'art mais d'un après et d'un avant. L'œuvre comprend sa propre médiation en quelque sorte. Une médiation tournée vers des usages du quotidien.

Concernant le mobilier, nous avons essayé de questionner le cahier des charges pour donner une réponse adaptée au contexte et prendre en compte les pratiques les plus larges aux abords des voies d'eau. C'est pour cela que nous avons proposé un catalogue de mobilier général qui puisse convenir au site de Thoraise et à d'autres sites similaires. Nous n'avions pas envie d'imposer de manière autoritaire ces éléments de mobilier. Nous voulions que VNF et la collectivité de Thoraise participent à ce choix.

## La traversée du tunnel

Avoir pu décortiquer les différents usages a fait que nous pouvions nous adresser à une multitude de publics. Selon que l'on soit simple visiteur cycliste ou plaisancier, l'expérience du tunnel est différente. Quand on se promène à pied, la traversée est forte car les chutes ne se coupent pas. Le passage protégé permet de vivre les cascades de manière très dense. Les visiteurs progressent dans un paysage qui évolue, avec d'un côté le jardin anglais, et de l'autre une nature plus brute et naturelle. Les plaisanciers, de leur côté, gèrent l'interactivité en stoppant les cascades. De plus, le mouvement du bateau suit celui du cheminement lumineux.

## Le mobilier

Dans un premier temps, il y avait cette idée de prolonger le travail du tunnel et de proposer un type de mobilier qui réutilise le vocabulaire du vaisseau lumineux, avec des objets plutôt organiques. Mais cela restait très sculptural. Aussi, nous

avons imaginé très rapidement un mobilier plus fonctionnel, dans un autre vocabulaire mais qui d'emblée pouvait correspondre à une forme de reproductibilité et permettre une vraie médiation avec le public. Nous avons donc conjugué ces deux options, avec d'un côté des luminaires qui répondent au dessin du vaisseau lumineux et de l'autre des éléments de mobilier plus géométriques et fonctionnels qui s'organisent en de multiples combinaisons. Pour les couleurs, nous sommes partis d'une carte IGN du site dont nous avons extrait une gamme de couleurs. Celles-ci ont été ensuite utilisées pour les différents éléments de mobilier. En vue aérienne, cela produit une sorte de pixellisation.

Nous considérons également le mobilier comme un support de diffusion. Il comprend des textes sur l'histoire du site et du projet, du village, sur la pêche, sur le vélo, à la manière de ces planches encyclopédiques de Tout l'univers par exemple.

## Le choix du titre « Monsieur Canal »

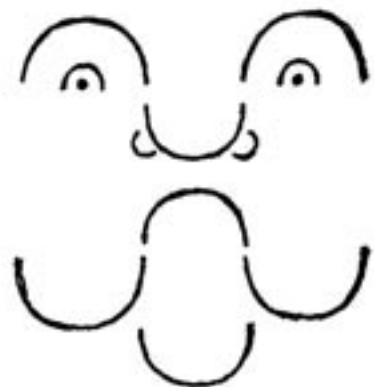
Il y a plusieurs raisons. La raison historique bien sûr, avec le nom d'origine du canal, « Canal Monsieur ». Lors de notre étude, nous nous sommes confrontés à plusieurs reprises à des figures. Il est question d'une commande d'État, avec ses différents opérateurs : commanditaire, subdivisionnaire, élus. Quand nous avons fait nos recherches sur le canal, le nom d'un ingénieur célèbre revenait tout le temps. C'était une personnalité forte qui a résolu le passage de la colline de Thoraise en creusant le tunnel. Par ailleurs et de manière plus anecdotique, nous utilisons parfois entre nous « Monsieur Canal » pour évoquer le président de VNF, Monsieur François Bordry. Aussi, ce titre s'est imposé presque naturellement.

**Jeppe Hein  
& Olivier Vadrot**





Les chauve-souris prises au piège...



Pauline, la couleuvre,  
cherche un ami.



fig. 1



fig. 2



fig. 3



fig. 4



David et l'araignée



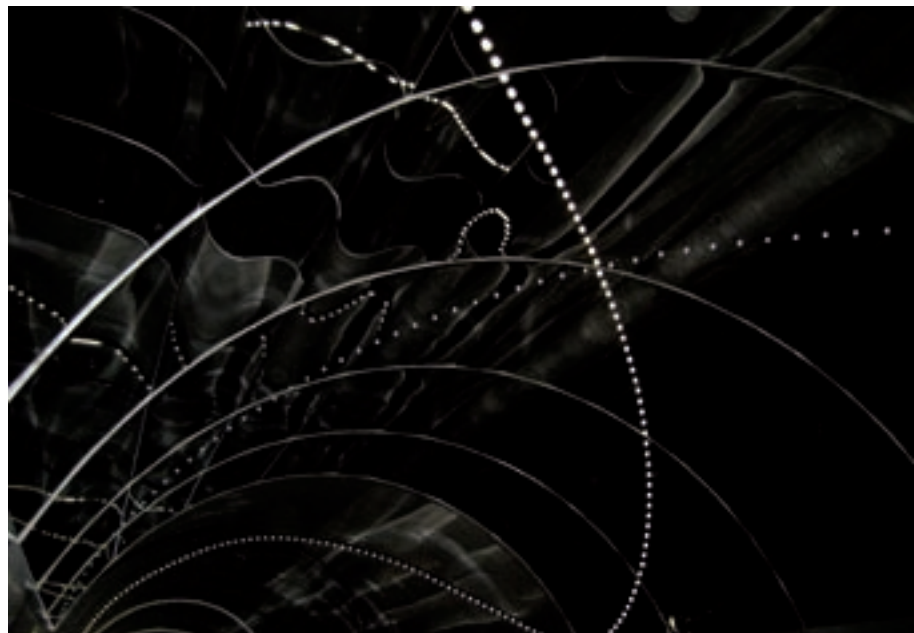


En 2002, avec Navigations de France (NF) et en accord avec le ministère de la Culture et de la Communication (Département des Arts Culturels de France-Cahal) dans un cadre de réhabilitation globale de l'axe de l'Écluse au Vieux qui envisage une mise à disposition de l'ouvrage et un espace culturel de qualité à destination des usagers. Elle est ouverte dans le cadre de la commande publique. Elle est en place en 2004, financée à 80% par le Département de France-Cahal et 20% par le Fonds National de Développement et de l'Équipement de l'Écluse (FNDE).

**MONUMENT CAHAL 2000-2010**

Maison d'Écluse, NF avec le soutien du ministère de la Culture et de la Communication (Département des Arts Culturels de France-Cahal) et du programme 2004 (Jeune Entreprise Initiative) financé par le ministère de la Culture et de la Communication (Département des Arts Culturels de France-Cahal) et le Fonds National de Développement et de l'Équipement de l'Écluse (FNDE).

AND Architecture / Urbanisme / Cahal - France









**Didier  
Fiuza  
Faustino**

—

**Jeppe  
Hein**

—

**Olivier  
Vadrot**



# Didier Fiuza Faustino

Didier Fiuza Faustino est né en 1968. Architecte, il co-fonde en 2002 le « Bureau des mésarchitectures ». Il est lauréat des Nouveaux Albums de la jeune architecture en 2002 et participe en 2000, 2003 et 2008 à la Biennale d'architecture de Venise. Il expose en tant qu'artiste dans de nombreuses manifestations internationales (Expo Suisse 02, Biennale de Yokohama 2005, Biennale de São Paulo 2006...) et est représenté dans diverses collections publiques (Frac Centre, MNAM-Centre Georges Pompidou, Fnac) et privées.

« Pour chaque projet, j'essaie toujours d'identifier la norme et les limites de la situation donnée. Mon point de départ est un double postulat : rien n'est acquis, c'est-à-dire qu'il n'y plus de réponse absolue ni de certitude spatiale. Au contraire, à travers peut s'ouvrir à l'espace, et l'espace au corps. »

Le projet pour Saint-Symphorien est très représentatif de son œuvre architecturale et artistique : éléments métalliques, éclairage urbain, élévations,

## Bureau des Mésarchitectures

inversion des espaces public et privé, questionnement de la présence corporelle dans un monde (des privilégiés) tout à la fois dématérialisé et narcissique.

♦ One Square Meter House, Paris, France. 2006. One-person dwelling, prototype. Photo: Kleinfenn@ifrance.com

■ Sky is the Limit Yang Yang, South Korea. 2007. Tea pavilion. Photo: Hong Lee

• Les Liaisons dangereuses, Chapelle du Genêteuil, Château-Gontier, France. 2009.

+ Opus Incertum, Venise Biennale & Taipei Biennale. 2008. Installation. Photo: Bureau des Mésarchitectures



# Jepe Hein

Jepe Hein est né en 1974 au Danemark et vit actuellement à Berlin. Son travail est présenté dans de nombreuses expositions et biennales en France et à l'étranger. Parmi ces événements, on peut citer l'Indianapolis Museum of Art aux États-Unis, le PICA (Perth Institute of Contemporary Arts) en Australie, l'Exposition internationale de Saragosse en Espagne, la Tate Modern de Londres, le Centre Pompidou à Paris et la Biennale de Venise. Il prépare pour 2011 plusieurs expositions dont celles du 21st Century Museum of Contemporary Art de Kanazawa au Japon.

Jepe Hein remet en question la perception traditionnelle de l'art selon laquelle le temps artistique est, le plus souvent, dévolu à la contemplation. Ses sculptures et ses installations investissent l'espace en établissant une relation active entre le spectateur et l'œuvre. À l'aide d'une esthétique aux formes géométriques simples, il met en place des projets qui intègrent le mouvement du spectateur dans le processus même du fonctionnement de l'œuvre.

L'art dans l'espace public représente un aspect très important du travail de l'artiste. À Thoraïse, comme dans d'autres sites, l'œuvre investit le lieu pour la charger d'une dimension spectaculaire qui prend toute sa mesure quand les visiteurs la nourrissent de la diversité de leurs expériences.

◆ Appearing Rooms, 2004. Exhibited at Perth, 2010. Courtesy: Johann König, Berlin and 303 Gallery, New York. Photo: Tony Nathan

■ Modified Social Bench E, 2006. Exhibited at New York, 2007. Courtesy: Johann König, Berlin and 303 Gallery, New York. Photo: Florian Lüdde

● 4-Dimensional Circle, 2010. Permanent installation at Cannes. Courtesy: Johann König, Berlin and 303 Gallery, New York. Photo: Hendrik Albrecht

+ Bench Around the Lake, 2010. Permanent installation at Indianapolis, 2010. Courtesy: Johann König, Berlin, 303 Gallery, New York and Indianapolis Museum of Art. Photo: IMA



# Olivier Vadrot

Olivier Vadrot (né en 1970) vit et travaille à Beaune et Lyon. Il est architecte, designer, scénographe et commissaire d'exposition.

Après avoir obtenu son diplôme d'architecte DPLG à l'école d'architecture de Lyon, Olivier Vadrot fut l'assistant de l'architecte Shigeru Ban sur plusieurs projets en France. Il participe ensuite à la création en 1999 de la Salle de Bains à Lyon. En 2004 il fonde avec trois amis le label de design Cocktail Designers et réalise avec eux divers objets, scénographies, expositions, et notamment plusieurs dispositifs d'écoute pour la musique électronique (Festival d'Avignon en 2008, Nouveau Festival du Centre Pompidou en 2009). Plusieurs expositions sont consacrées au travail de Cocktail Designers (Centre d'Art Fri-Art à Fribourg, en Suisse, Musée régional d'Art contemporain de Sérignan, Espace d'art contemporain de La Rochelle ou le Transpalette à Bourges). Il poursuit aujourd'hui son travail de commissaire d'exposition avec Vincent Pécoil, au sein de la galerie Triple V, qu'ils ont fondée ensemble en 2007, et enseigne le design et la scénographie à l'École nationale des Beaux-Arts de Lyon.

◆ Le kiosque électronique, 2004. Collection Frac Ile-de-France.

Vue du Nouveau Festival, Centre Georges Pompidou, Paris, 2009.

Photo: Valentine Chédebois

■ Le kiosque électronique, 2004. Collection Frac Ile-de-France.

Vue de l'exposition « Rooms, Conversations », Le Plateau, Paris, 2007.

Photo: Martin Argyrolo

● Icosajack, 2007. Olivier Vadrot et Pierre Belouin.

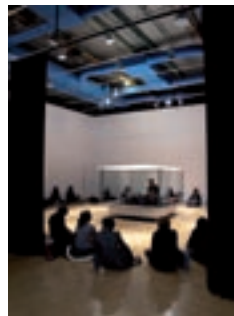
Collection Frac Provence-Alpes-Côte d'Azur. Vue d'exposition au Musée régional d'Art contemporain de Sérignan, 2010.

Photo: Jean-Paul Planchon

◆ Half Chair for Elsa et Alhambra (premier plan).

Précisions sur les vagues, 2008 (arrière-plan).

Vue d'exposition au Musée régional d'Art contemporain de Sérignan, 2010. Photo: Jean-Paul Planchon



**Cette publication est éditée à l'occasion de l'achèvement de la réalisation de l'ensemble du programme de commandes publiques pour le canal du Rhône au Rhin 2002-2010**

**Commanditaire et maître d'ouvrage**

Voies navigables de France

-François Bordry, président de VNF (1994-2008)  
-Thierry Duclaux, directeur général de VNF (2007-2010)

Chef de projet et assistance à maîtrise d'ouvrage  
Céline Saraiva, artplatform

**Commande publique du ministère de la Culture et de la Communication**

Direction générale de la création artistique  
-Georges-François Hirsch, directeur

-Jean-Pierre Simon, directeur adjoint en charge des arts plastiques  
-Marie-Christine Hergott, chargée de communication

Direction régionale des affaires culturelles de Franche-Comté

-Pierre Chatauret, Georges Poull, puis Lazare Paupert, directeurs  
-Lætitia Bouvier, puis Corinne Gambi, conseillères pour les arts plastiques  
-Gianfranca Vegliante, chargée de communication

avec la participation de la Drac Bourgogne pour l'inauguration de Saint-Symphorien:  
-Louis Poulhès, directeur  
-Anne Dallant, conseillère pour les arts plastiques  
-Isabelle Boucher-Doigneau, chargée de communication

**SAINT-SYMPHORIEN**

Conduite d'opération  
-VNF/Direction interrégionale Saône-Rhône-Méditerranée  
-Arrondissement aménagement,

entretien et exploitation, Philippe Pulicani  
-Subdivision de Dole, Paul Lanoy  
-Bureau d'études de Besançon, Éric Guichon, Dominique Dunand  
Partenariat  
CPER (Contrat de Plan État Région – Région Bourgogne et département de la Côte-d'Or).

Conception

-Didier Fiuzza Faustino, Bureau des Mésarchitectures  
-Christophe Ponceau, Mélanie Drevet, ruedurepos paysagistes

Bureaux d'études  
SLH, Paris

Exécution des travaux

-Hemmerle, cabine d'écluse  
-Barthel, Serrurerie, métallerie  
-VSD paysages

**THORAISE**

Conduite d'opération  
-VNF/Direction interrégionale Saône-Rhône-Méditerranée  
-Arrondissement aménagement, entretien et exploitation, Philippe Pulicani  
-Bureau d'études

de Besançon, Éric Guichon, Dominique Dunand

Partenariat  
Programme ATSR (Avenir Territoire Saône Rhône) financé par le Conseil régional de Franche-Comté et l'État dans le cadre du Fonds National de l'Aménagement et du Développement du Territoire (FNADT)

Conception

-Jeppe Hein, artiste  
-Olivier Vadrot, architecte/designer

Bureaux d'études

-Bet Image et Calcul, Besançon  
-Cabinet Cornet, électricité, Besançon  
-Bet Fontainerie, Diluvial, Vertou

Exécution des travaux

-Gomez Technologies, électricité, Beaume-les-Dames  
-Deal, fontainerie, Chassieux  
-Obliger, miroir et métallerie, Miserey Salines

**Le groupe d'experts de la commande publique du CRR De juin 2003 à novembre 2004**

Ministère de la Culture, Délégation aux arts plastiques  
Xavier Franceschi, Inspecteur chargé de la commande publique

Drac Franche-Comté

Lætitia Bouvier, conseillère pour les arts plastiques

Personnalités invitées

-Hilde Teerlinck, directrice du CRAC Alsace – Altkirch  
-Vincent Pécoil, professeur d'histoire de l'art et critique d'art  
-Jacques Moussafir, architecte  
-Jean-Louis Violeau, sociologue, chercheur et enseignant en architecture

**Publication**

Direction régionale des affaires culturelles de Franche-Comté

Directeur de publication  
Lazare Paupert

Responsables éditoriaux  
Corinne Gambi et Céline Saraiva

Conception graphique  
Christophe Gaudard

Relecture  
Fabrice Madre

Crédits photos  
-p.16, 17, 18, 19, Jérôme Mongreville  
© Région Franche-Comté, Inventaire du patrimoine, Adagp 2002-2003  
-p.26-29: entreprise Hemmerlé  
-p.35: France Dubois  
-couverture, p.30, 31, 32, 33 (bas), 34, 36, 38-39, 50 (bas), 51, 54, 55, 57 (haut), 58-59: Rainer Oldendorf  
-p.33 (haut), 37: Drac Franche-Comté, Corinne Gambi  
-p.50 (haut), 52, 53 (bas), 56: André Morin  
-p.48, 49, 53 (haut), 57 (bas): droits réservés

Impression  
Imprimerie Simon – Ornans (Doubs)

Diffusion gratuite mai 2011

## La commande publique

—  
**ministère  
de la culture  
et de la  
communication**

La commande publique est la manifestation de la volonté de l'État, associé à des partenaires multiples (collectivités territoriales, établissements publics ou partenaires privés), de contribuer à l'enrichissement du cadre de vie et au développement du patrimoine national, par la présence d'œuvres d'art en dehors des seules institutions spécialisées dans le domaine de l'art contemporain.

Elle vise également à mettre à la disposition des artistes un outil leur permettant de réaliser des projets dont l'ampleur, les enjeux ou la dimension nécessitent des moyens inhabituels.

La commande publique désigne donc à la fois un objet – l'art qui, en sortant de ses espaces réservés, va à la recherche de la population dans ses lieux de vie et dans l'espace public – et une procédure, marquée par différentes étapes, de l'initiative du commanditaire jusqu'à la réalisation de l'œuvre par l'artiste et sa réception par le public.

Créé en 1983 au sein du Centre national des arts plastiques par la Délégation aux arts plastiques, le Fonds de la commande publique

permet d'attribuer à l'art public un financement spécifique répondant aux enjeux de l'élargissement des publics de l'art contemporain et de l'encouragement des artistes à créer des œuvres inédites ou expérimentales, en relation avec l'architecture, l'urbanisme, le paysage... Cette politique vise également un enrichissement de la perception visuelle de l'espace social, grâce à une réflexion et des échanges avec les créateurs contemporains. Ce dispositif volontaire, ambitieux, relayé par les collectivités territoriales, a donné un nouveau souffle à l'art public. Présent dans des lieux très divers, de l'espace urbain à la nature, des jardins aux monuments historiques, des sites touristiques au nouvel espace qu'est l'Internet, l'art contemporain dans l'espace public met en jeu une extraordinaire variété d'expressions plastiques et de disciplines artistiques : de la sculpture au design, des métiers d'art aux nouveaux médias, de la photographie au graphisme, sans oublier les jardins, le paysage, la lumière, la vidéo, etc.

Les modes d'intervention de la commande publique ont, eux aussi, profondément évolué. La notion d'usage ou de fonctionnalité de l'œuvre n'est plus récusée, l'intervention peut même parfois prendre un caractère éphémère (intervention sur des décors ou un événement) donnant l'occasion d'une expérience significative, enrichissante et inédite de la perception de l'espace.

**Afin de réaménager deux sites majeurs du canal du Rhône au Rhin, Voies navigables de France (VNF) a sollicité le ministère de la Culture et de la Communication (Direction générale de la création artistique et Direction régionale des affaires culturelles de Franche-Comté) pour mettre en place une démarche de valorisation novatrice inscrite dans le cadre de la commande publique.**

—

**Des œuvres de Jeppe Hein et Olivier Vadrot ainsi que de Didier Fiuza Faustino viennent désormais enrichir la pratique des lieux par leurs divers usagers.**