

JACQUES REVON

# Le chantier dans le rétro

LE JOURNALISTE ET PHOTOGRAPHE JACQUES REVON A SUIVI L'ÉNORME CHANTIER DE LA LINO (LIAISON INTERCOMMUNALE NORD-OUEST DE L'AGGLOMÉRATION DIJONNAISE) PENDANT PRÈS DE CINQ ANNÉES POUR TÉMOIGNER, À TRAVERS UN OUVRAGE PARU CHEZ L'HARMATTAN, DE LA FORMIDABLE HISTOIRE HUMAINE D'UNE CONSTRUCTION. À L'HEURE DE LA « MISE EN ROUTE » DE LA LINO, CET OBSERVATEUR PRIVILÉGIÉ NOUS DONNE SA VISION DE CET ÉQUIPEMENT ATTENDU DEPUIS BIEN LONGTEMPS.

PROPOS RECUEILLIS PAR GEOFFROY MORHAIN - PHOTO : JEAN WIACEK

**D**ijon-Beaune Mag. Rappelez-nous comment vous est venue l'idée de suivre ce chantier pour en faire un ouvrage ?

**Jacques Revon.** En 1983, j'avais réalisé *Le Cœur au fond des yeux* (éditions Marge ou Rêve), un ouvrage photographique en noir et blanc en hommage aux derniers mineurs de charbon de la Loire, devenu le témoignage d'une époque révolue depuis que toutes les mines de charbon françaises ont fermé. Après mon départ à la retraite de France 3, j'ai voulu vivre une nouvelle aventure journalistique, à la fois longue et différente, pour témoigner du travail difficile des hommes et des femmes qui œuvrent – cette fois-ci au grand air ! – dans les Travaux publics. Ainsi, pendant

près de cinq années, par tous les temps, de jour comme de nuit, j'ai pu rencontrer, observer, photographier et interviewer celles et ceux qui ont participé à la construction de la Lino.

**Vous qui avez suivi la construction de la Lino depuis ses débuts, qu'est-ce que ça vous fait de voir aujourd'hui son inauguration au grand public ?**

J'avoue que le temps est passé très vite, je réalise à peine que les travaux sont bel et bien finis. D'un seul coup, le paysage s'est transformé. Ce n'est plus celui que j'ai connu et photographié en arpantant le parcours des centaines de fois entre Ahuy et Plombières-lès-Dijon. Aujourd'hui, comme par un coup de baguette magique, les images sont devenues tout autres : les

équipes au travail, les casques multicolores et les gros engins ont fait place à un autre décor, plus monochrome. Pour moi qui vis tout près de là depuis bientôt trente ans, c'est un nouveau monde, avec ses bruits, ses odeurs, ses perspectives et ses lumières la nuit...

**Avec le recul, qu'est-ce qui vous a le plus impressionné sur ce chantier ?**

Difficile effectivement de ne pas être impressionné à un moment ou à un autre. Passer cinq années auprès d'hommes et de femmes inconnus au départ a déjà constitué une première surprise, une vraie surprise humaine, avec cette question qui m'obsède en toile de fond : « Pourquoi tant de préjugés envers les autres ? » Ce sont certes des métiers difficiles, mais où les

relations de solidarité existent encore, là où dans beaucoup d'autres professions la compétition et donc l'individualisme dominant. Ici, impossible de travailler seul dans son coin, c'est l'esprit d'équipe qui prévaut parce que sur un tel chantier rien ne peut se concevoir ni se réaliser individuellement. J'ai par exemple découvert l'existence de « ferrailleurs » spécialisés venus d'ailleurs de Pologne ou

dorénavant, des milliers de personnes vont l'emprunter tous les jours dans les deux sens. Une petite stèle située à droite de l'entrée du tube nord, côté Talant, permettra de se souvenir que le 19 octobre 2011, la vie de Nelson Da Costa Lima s'est arrêtée là, brusquement, dans ce tunnel. J'étais d'ailleurs avec lui 30 heures plus tôt, presque au même endroit...

*« PENDANT PRÈS DE CINQ ANNÉES, PAR TOUS LES TEMPS, DE JOUR COMME DE NUIT, J'AI PU RENCONTRER, OBSERVER, PHOTOGRAPHER ET INTERVIEWER CELLES ET CEUX QUI ONT PARTICIPÉ À LA CONSTRUCTION DE LA LINO. »*

du Portugal, qui parcourent la planète grâce à un vrai savoir-faire : aujourd'hui à Dijon, hier en Islande, demain sur une autre autoroute. De véritables artisans, capables de sculpter les énormes barres de fer qui permettent la réalisation du béton armé.

**Quels sont les temps forts et les rencontres qui vous ont le plus marqué lors de cette expérience ?**

Le premier temps fort c'est déjà l'accueil extraordinaire qui m'a été donné, offert, lorsque j'ai présenté petit à petit mon projet aux différents responsables de ce très grand chantier. Ensuite, qu'ils soient ouvriers, compagnons, ingénieurs ou chefs de chantier, j'ai pu partager avec tous les acteurs de cette grande aventure des moments d'échange et des souvenirs inoubliables. Parmi eux, je me souviendrai toujours de Nelson, ce jeune chef de chantier de 38 ans, mineur de profession et père de famille, avenant et généreux, qui a perdu la vie pendant la construction du tunnel de Talant, durant une phase d'inspection. Ce tunnel,

**Les ronds-points et les passages de deux à une voie alimentent déjà une polémique qui prédit des bouchons monstres... Qu'en pensez-vous à titre personnel en tant qu'observateur privilégié ?**

Comme d'autres, j'attends de voir bien sûr. Il est probable que la réalisation retenue, sur des critères financiers entre autres, ne réponde pas complètement aux espérances de ceux qui ont imaginé la Lino, ni à celles des usagers qui traverseront l'agglomération dijonnaise. En effet, avec l'autoroute A38 encore gratuite à l'ouest, la Lino devrait attirer nombre de véhicules préférant passer par le nord de Dijon pour aller vers l'est (et vice-versa). Il se peut alors que la Lino, dans sa configuration actuelle [ndlr : à terme, un aménagement à deux fois deux voies est prévu sur tout le parcours] soit assez vite saturée à certains horaires de la journée. Qui vivra verra !

**Quels sont selon vous les ouvrages d'art les plus emblématiques que l'usager croquera sur la Lino ?**

L'ouvrage le plus frappant est sans aucun doute le tunnel de Talant, composé de deux tubes faisant chacun 600 mètres, qui est tout simplement le premier tunnel routier construit en Côte-d'Or. On peut aussi citer les trois bassins de décantation pour la récupération des eaux usées, qui permettront de protéger la nappe phréatique contre la pollution. Une association locale controversée, l'Aderoc, a milité très tôt contre la construction de la Lino, puis pour la protection de son environnement, vis-à-vis des nuisances sonores notamment. Cela a certes retardé un temps la construction de l'ouvrage, mais au bout du compte, la qualité de vie de plusieurs générations de riverains méritait bien une petite année de retard !

**Au final, pensez-vous que les Dijonnais puissent être plutôt fiers de cette réalisation ou plutôt déçus de ne pas avoir pu en profiter plus tôt tellement le projet a traîné en longueur ?**

Chacun vit dans son époque, son siècle, avec son environnement, ses moyens, les technologies nouvelles qu'on lui propose ou qu'on lui impose parfois. Dans ces conditions, difficile de regretter un « plus tôt ». En fait, ce retard aura été profitable pour l'environnement puisque la nouvelle loi sur l'eau de 2006 a entraîné la construction des bassins de décantation. Reste que sur les plans humain et technique, cette construction est dans l'ensemble une belle réalisation. Nous verrons à l'usage si toutes les personnes concernées par cet équipement, les usagers comme les populations avoisinantes, y trouveront leur compte. ■



## LE QUOTIDIEN DES BÂTISSEURS OU L'HISTOIRE HUMAINE D'UNE CONSTRUCTION

Ancien photographe, puis journaliste et grand reporter à France 3 Bourgogne Franche-Comté, Jacques Revon a suivi le chantier de fin 2008 à fin 2012, auprès de toutes les professions ayant participé à la construction de cette voie autoroutière de 6 km jalonnée d'une quinzaine d'ouvrages d'art (ponts, tunnel bitube, tranchée couverte, passerelle métallique...). La philosophie dégagée à travers ce témoignage principalement photographique se veut avant tout humaniste, axée sur un patrimoine à transmettre et à faire découvrir à hauteur d'homme. Chaque chapitre aborde une étape de la vie d'un chantier : une phase de construction, un métier, une méthode, un événement de chantier, une cérémonie... Les images de l'auteur témoignent du travail et de l'engagement d'ouvriers, de compagnons, de cadres, tous en action au rythme des saisons et en toute circonstance. Tous rassemblés par une même motivation intérieure : « La fierté de construire une œuvre qui reste. »

Par Jacques Revon, éd. L'Harmattan, avril 2013. 264 pages, 35 euros. Infos et commande sur [www.editions-harmattan.fr](http://www.editions-harmattan.fr)