

C'était un livre attendu. Les lecteurs du premier ouvrage d'Éric Alonzo<sup>1</sup> ou de la revue *Marnes* savent avec quel soin l'auteur, enseignant à l'École d'architecture, de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée, prépare ses publications. *L'Architecture de la voie* est d'abord le fruit d'une recherche doctorale et n'a en rien échappé à un minutieux travail d'élaboration, de recueil iconographique, puis de publication. C'est donc d'un livre imposant et précieux, un ouvrage de référence qu'il s'agit de rendre compte ici, dont la lecture s'impose pour qui entend s'intéresser à la "voie", cet élément à la fois familier et structurant du paysage anthropisé. Ériger la voie comme objet d'architecture : dans les pratiques contemporaines du projet spatial, le dessin, le profil, la coupe en travers,

domaine de l'ingénierie et de la technique, a pourtant été au cœur des préoccupations de générations de concepteurs, de dessinateurs, de penseurs de la ville, du paysage et des territoires, qui en ont pensé la forme, l'usage, la beauté, depuis les premiers traités d'architecture (Alberti) jusqu'aux plus récents déploiements de projets sur l'espace public

dans ce cadre "à la fois comme ensemble d'objets édifiés et comme champ des savoirs théoriques et pratiques qui s'y rapportent" (p. 15). Vis-à-vis de disciplines connexes comme l'urbanisme, le paysagisme ou l'ingénierie, l'auteur n'entend pas exacerber leurs spécificités, mais plutôt suivre leurs filiations communes, notant combien elles

*"Aussi improbable que cela puisse paraître, tous les dispositifs spatiaux que l'on considère comme propres à l'automobile furent en fait élaborés et promus avant son apparition."*

## L'Architecture de la voie Histoire et théories

ÉRIC ALONZO, PARENTHÈSES, MARSEILLE, 2018, 528 P., 34 €

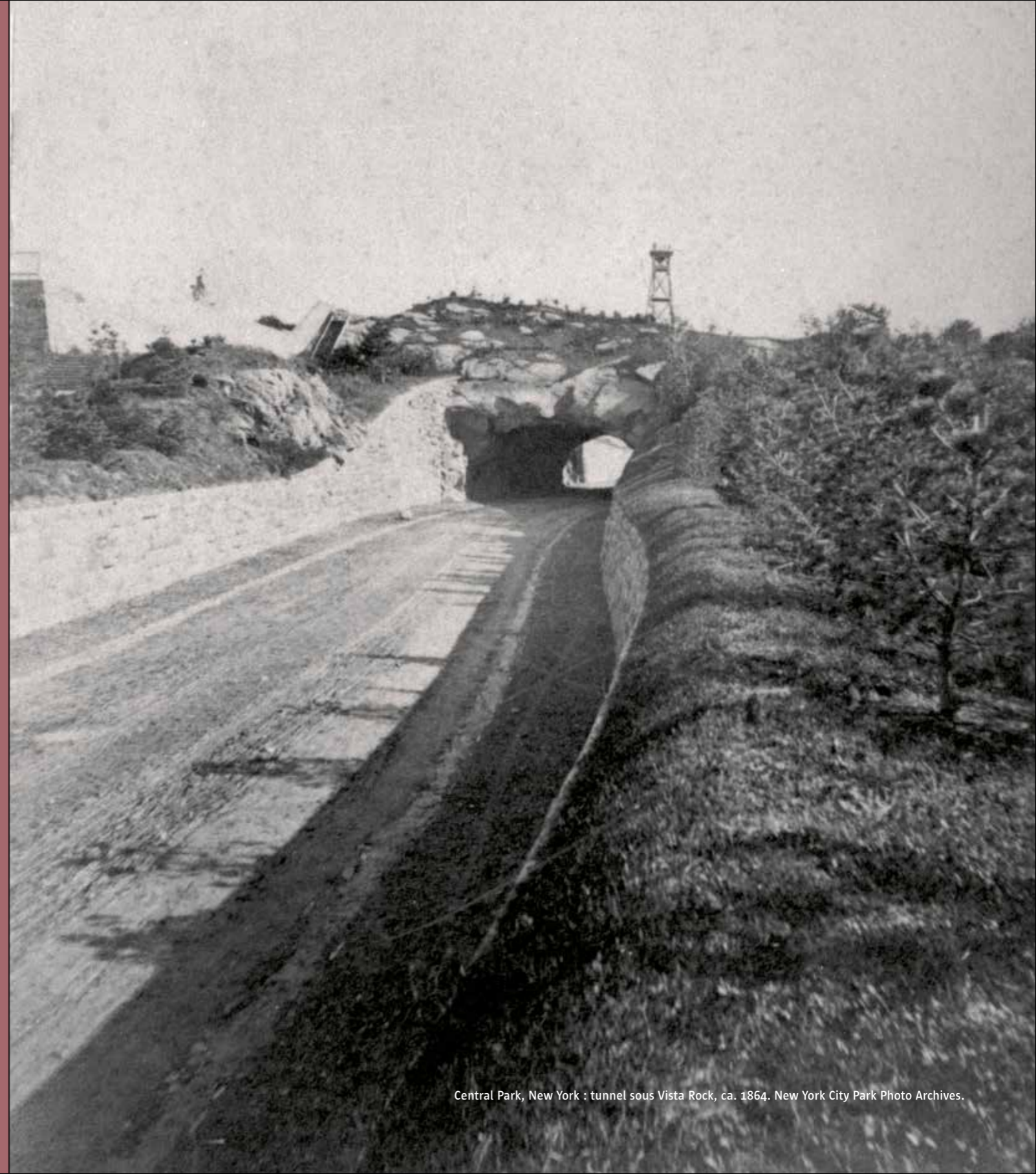
l'attention patiente au matériau, aux usages, aux infrastructures invisibles du dessous conditionnent la réussite et la durabilité d'un aménagement, qu'il soit autoroutier, routier, urbain, etc. Ce que le livre d'Éric Alonzo<sup>1</sup> propose, à travers une fresque historique et thématique, c'est de mettre au jour une dimension jusque-là peu connue de l'activité de conception des voies. Car celle-ci, bien qu'aujourd'hui largement tombée dans le

(Barcelone) ou à travers les territoires (comme en témoignent les travaux cités d'Alexandre Chemetoff).

En présentant le cadre de sa recherche, Éric Alonzo fait état des publications nombreuses qui ont jalonné, ces dernières années, la production de savoirs sur l'objet route, sur les infrastructures ou plus largement la question de la "mobilité". Il se départit d'une approche qui chercherait, par un recours instrumentalisé au passé, à produire une somme de précédents utiles, une tradition inventée. L'objet du livre n'en interroge pas moins le périmètre de l'architecture, définie

ont connu des mécanismes d'engendrement emboîtés, de l'art des jardins à l'art urbain ou des agences d'architecture des années 1970 aux stratégies de production des espaces verts. Il se réfère aussi bien à la notion de *landscape architecture* (telle qu'introduite par l'Écossais Gilbert Laing Meason en 1828) qu'à la notion tout aussi ouverte de *design*. La voie, objet central du livre, reçoit une définition volontairement plus stricte : distincte de la notion d'infrastructure, elle est présentée comme "le support concret aménagé pour recevoir la circulation des personnes à pied, à cheval ou sur des véhicules" (p. 17). Instituée

1. Éric Alonzo, *Du rond-point au giratoire*, Parenthèses, Marseille, 2005.



par Alberti comme une catégorie en soi d'espaces publics, elle réunit donc tout à la fois les chemins, les routes, les rues, les boulevards, les autoroutes ou les *parkways*, invention du XIX<sup>e</sup> siècle.

De ce point de vue, la tâche à laquelle s'attache ce livre pourrait sembler immense, et à bien des égards elle l'est. L'auteur propose un ensemble de filtres thématiques, des paradigmes structurants ("l'édifié", "le jardin", "le flux"), qui aident à organiser le découpage de la recherche, autorisant à s'affranchir d'une progression strictement chronologique, ou permettant plutôt de mettre en évidence des circulations de modèles, des foyers de pensée, entremêlés de longues continuités. La thèse centrale du livre joue avec le temps : elle pose que, "aussi improbable que cela puisse paraître, tous les dispositifs spatiaux que l'on considère comme propres à l'automobile furent en fait élaborés et promus avant son apparition" (p. 21). La liste de ces inventions est rappelée à l'issue de l'étude des trois premiers paradigmes, avant qu'une dernière séquence du livre les ressaisisse à l'âge de l'automobile : "La formalisation de la géométrie viaire par une modélisation scientifique de la circulation, la prise en compte de la vue en mouvement du conducteur à des fins sécuritaires ou esthétiques, la gestion des flux par des îlots directionnels [...], les voies dédiées exclusivement au déplacement rapide des voitures particulières, les carrefours à voies superposées, la ségrégation horizontale des circulations suivant leur vitesse, le système stratifié des flux par l'établissement d'un sol artificiel, les routes à péage destinées à parcourir de grandes distances, la hiérarchisation d'un réseau viaire selon l'objet de la circulation [...], la voirie expressément résidentielle suivant notamment le modèle du cul-de-sac" (p. 350). Ces enseignements, glanés au fil du corpus théorique et historique décortiqué tout au long du livre, constituent bien entendu l'un de ses apports majeurs ; reste cependant qu'aucun d'entre eux n'apparaît comme une fin exclusive d'un "projet voyer" qui serait pensé selon un

unique fil conducteur modernisateur. Ce faisant, le corpus rassemblé livre donc de nombreuses surprises et pépites, au risque de l'anachronisme, telle cette prise en charge albertienne, extraite du *De re ædificatoria* (1440-1452), de la rusticité de la voie, d'une beauté intrinsèque, à distance de la vision monumentale romaine ("il suffira même à la voie, en guise d'embellissement [...], d'apparaître, pour ainsi dire, vagabonde, unie et complètement dérogée" [p. 45]), préparant une esthétique propre au mouvement qui sera au centre de la tradition pittoresque du XVIII<sup>e</sup> siècle ("À l'intérieur de la ville, la voie ne sera pas rectiligne ; de fait, il convient qu'à la manière des rivières elle s'infléchisse tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, en méandre sinueux. Ainsi, non seulement elle paraîtra plus longue et donnera l'impression que la ville est plus étendue, mais en outre elle contribuera grandement à sa grâce [...]", p. 46).

À défaut de pouvoir rendre compte de l'ensemble des faisceaux argumentatifs, il nous semble intéressant de détailler ici la teneur des quatre chapitres organisés à partir du paradigme du jardin, couvrant globalement une période allant du XVIII<sup>e</sup> siècle au tout début du XX<sup>e</sup> siècle. Le premier d'entre eux aborde l'invention et la diffusion du modèle de l'allée plantée. Présente dans le traité d'Alberti et prescrite depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, cette forme s'affirme comme un paradigme de l'art des jardins à partir des travaux de Le Nôtre, dont on sait que nombre d'auteurs lui prêtent une influence prépondérante dans les pratiques de l'aménagement territorial. Les traités d'architecture du XVII<sup>e</sup> siècle permettent de nuancer et d'enrichir cette vision. Le domaine forestier, en particulier, constitue un laboratoire de formes et de procédés, en matière de création de chaussées, qui affecteront plus tardivement les espaces urbains, moins malléables. "Rien de si ingénieusement percé que les forêts de Compiègne, de Fontainebleau, de Chantilly : rien de si intéressant que les routes des forêts de Saint-Germain, de Sénar, de Verrière", écrit Jacques-François Blondel dans son cours d'architecture (cité par Éric Alonzo, p. 114). L'art

des jardins établit le maillon manquant entre les deux. Jacques Boyceau consacre à l'allée plantée un chapitre de son *Traité de jardinage*, dans lequel sont exposés des principes dissociant la desserte et la promenade. Le transfert vers l'art urbain s'opère, on le sait, quasi simultanément à la réalisation de jardins. Versailles en est l'exemple type. Le chapitre suivant, consacré à l'allée en ville et aux embellissements, s'appuie sur les exemples du prolongement des Tuileries à Paris et la création des boulevards plantés, dont la fonction circulatoire s'affirme par l'usage, au-delà de la fonction de promenade initialement dévolue à ces travaux. Éric Alonzo pointe le rôle clé, à la jonction de ces deux fonctions, du déploiement des méthodes de projet des inspecteurs des Ponts et Chaussées<sup>2</sup>. La "rhétorique formelle" de l'art des jardins engendre nombre de figures nouvelles qui maillent, font système, aux portes des villes, dans la campagne suburbaine. C'est le cas à Toulouse où Louis de Mondran (1699-1792) définit un programme complet d'infrastructures de transport dont émerge la figure ovale, à l'est de la ville, de la promenade de l'Esplanade. Entre "urbanisation des allées et plantation des voies urbaines", la culture voyère, urbaine et paysagère française trouve dans les travaux parisiens du XIX<sup>e</sup> siècle un prolongement et un aboutissement et se répercute outre-Atlantique dans plusieurs tracés urbains, comme Washington. Codifiée par l'École des beaux-arts de Paris, elle est encore très influente au début du XX<sup>e</sup> siècle et imprègne le mouvement américain du *City Beautiful*.

Dans cette apparente continuité, il est extrêmement intéressant de suivre Éric Alonzo dans son interprétation des apports de la culture pittoresque du XVIII<sup>e</sup> siècle, qui nourrit l'un des chapitres les plus stimulants

2. Le chapitre 5 (p. 88-107), en conclusion de la première partie ("L'édifié"), est consacré à l'art de la carte, à l'enseignement du tracé de la route, ainsi qu'à la relation qu'entretiennent les ingénieurs des Ponts et Chaussées avec l'architecture.

du livre. Cette culture est déjà profondément installée lorsque Alphand procède à l'organisation du service des promenades parisiennes, dans une intelligente combinaison avec le formalisme français. Mais, en remontant aux sources du pittoresque, dans les œuvres et les traités anglais du XVIII<sup>e</sup> siècle, se fait jour un bouleversement d'un autre ordre que celui de la forme : celui du mouvement. L'appréhension du jardin comme succession de tableaux en est le ressort le plus connu. Éric Alonzo décèle cependant une autre dimension, celle de la vitesse et du mouvement continu, opérant un changement de régime perceptif et d'échelle de conception. Ce bouleversement intervient avec la constitution de grands domaines fonciers anglais, avec un goût nouveau pour le grand galop, qui nécessite une organisation nouvelle de l'espace, plus continue, plus articulée, liant "tout un pays au bâtiment principal", comme l'évoque le traité de Thomas Whately (1770) aussitôt diffusé en France par la traduction de François de Paule Latapie. Cette pratique nouvelle, c'est le *riding*, nécessitant un type de piste cavalière que les Français appelleront "carrière" et dont l'insertion entre le domaine du jardin et du paysage sera notamment travaillée à Guiscard (Oise) par Jean-Marie Morel (dont Éric Alonzo rappelle qu'il était inspecteur des Ponts et Chaussées et architecte). Le remembrement du paysage anglais, sous l'effet des propriétaires terriens issus de la *gentry*, conduit en outre à plusieurs innovations touchant de près au domaine de la route. En 1707, le Parlement autorise la création de *turnpike roads*, routes à péage privées qui suppléent aux vieilles routes paroissiales, dans un contexte d'essor du commerce. De nouvelles voies sont créées pour contourner les propriétés, les plus anciennes étant parfois simplement "effacées" pour convenir au goût pittoresque. Humphry Repton développe tout un ensemble de recommandations sur l'approche des domaines, sur l'art de définir la sinuosité des tracés selon une "courbure justifiable" au regard de la topographie, sur la largeur des voies et leurs systèmes de croisement, sur le profil des accotements. Se développe, au



travers des préconisations de Repton, mais aussi des idées véhiculées par le traité de Girardin (*De la composition des paysages*, publié en 1777), un souci d'intégration visuelle des grandes routes dans les compositions de parcs, offrant des mises en scène des domaines pour les visiteurs de passage, une exposition de l'aristocratie. "Dans cette organisation scénique et circulatoire destinée au visiteur bien plus qu'au propriétaire, la conception du réseau viaire, qui combine chemins privés et routes publiques, atteint un niveau extrême de sophistication" (p. 172).

Le quatrième chapitre de cette section "jardin" est consacré à l'apparition du jardin public et du *parkway*. Il s'appuie sur le glissement de l'expérience anglaise, formalisée à Londres avec Regent's Park (à partir de 1806) ou à Liverpool avec Birkenhead (1847), vers la conception des premiers grands parcs publics américains. Si cette histoire est connue, l'aborder par le prisme de la voie conduit évidemment à en révéler des aspects singuliers. La construction des quarante ponts de Central Park, à New York, est bien entendu

le fruit d'un souci de clarification de la hiérarchisation viaire qui anime le projet, en superposition de l'infrastructure souterraine (drains, adductions, évacuation d'eau, etc.). Le cadre de la commande de Central Park est cependant trop étroit pour tester l'extension du modèle de l'allée plantée à travers la ville. Le projet de Prospect Park, engagé à Brooklyn après la guerre de Sécession, sera en revanche l'occasion d'étendre, en écho aux grands travaux parisiens de l'époque, parfaitement connus de Frederick Law Olmsted, la conception systématique des espaces ouverts urbains. Celle-ci est permise par l'entrée en scène du *parkway*, présenté dans la conférence que donne Olmsted en 1870 à Boston<sup>3</sup>. Pour Éric Alonzo, "dès ses premières formulations, le *parkway* se présente [...] comme une infrastructure à vocation multiple qui répond spécifiquement aux besoins de la grande ville : il s'agit d'abord d'un jardin linéaire, idéalement pittoresque, diffusant dans la ville les vertus du parc public [...] mais aussi un vecteur de valorisation foncière, une armature pour des quartiers d'habitation d'un nouveau genre, un élément reliant les grands sites récréatifs de la métropole et enfin une voie d'accès, principalement depuis les lieux de résidence, à ce vaste réseau formé de parcs et d'espaces naturels" (p. 207-208). La diffusion du modèle est assurée, en Amérique du Nord, par le formidable mouvement d'essor urbain, qui, de Boston à San Francisco, anime les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle. Éric Alonzo s'attarde sur le projet bostonien, l'un des plus aboutis, dévoilant, à côté de l'ample système de parcs, des aspects moins connus qui relèvent de la conception d'ouvrages de franchissement ou de croisement de voies. La riche iconographie de ce chapitre permet de porter l'attention du lecteur sur les dispositifs spatiaux qui s'inventent à l'entrée des parcs, au croisement

3. "Public Parks and the Enlargement of Towns", texte repris dans *The Papers of Frederick Law Olmsted, Supplementary Series*, volume 1, édité par Charles E. Beveridge et Caroline F. Hoffman, The John Hopkins University Press, Baltimore, 1997, p. 171-205.

des rivières, des voies ferrées et des avenues. À quelques années seulement de l'apparition de la circulation automobile, Olmsted milite encore pour que la conception des ouvrages demeure du ressort des architectes, tel cet étonnant pont "ultrapittoresque" dessiné par Henry Hobson Richardson pour Back Bay Fens, suggérant l'effet "d'un édifice ancien de facture relativement grossière, partiellement en ruine mais toujours debout et utile", selon les mots de John Charles Olmsted. La sophistication des dispositifs de *parkways* gagne la conception des nouveaux quartiers suburbains, comme à Riverside (Illinois) où trente-neuf mille arbres sont plantés le long des avenues courbes de ces six cent cinquante hectares urbanisés.

La troisième partie de l'ouvrage, "Le flux", puise dans l'histoire des théories scientifiques des Lumières pour mettre en évidence tout un autre pan des préoccupations qui guideront ingénieurs, savants, architectes et urbanistes : celui du mouvement supporté par les voies. Éric Alonzo expose les fondements hippocratiques d'une pensée qui va rapidement explorer le fonctionnement urbain à travers un prisme mécaniste, dont résulteront les premiers schémas de

régulation des flux à travers rues, bâtiments, places, notamment au travers des essais de l'abbé Laugier et de Pierre Patte. Un "sol technique" s'impose peu à peu dans la conception des villes, dont les travaux haussmanniens formeront l'apogée. Mais l'irruption du mouvement mécanisé, avec l'invention du ferroviaire, engendre une série d'innovations qui réarticulent, à compter des grandes projections de Joseph Paxton, la relation entre bâtiment et infrastructure. Idefonso Cerdà (1815-1876) développe à Barcelone les principes d'une ville entièrement perméable à la locomotion mécanisée, dessinée à partir d'une modélisation inédite des flux, loin des applications urbaines de l'art des jardins et du pittoresque. Les chapitres suivants se consacrent à l'étude de la cité linéaire d'Arturo Soria y Mata (1844-1920), puis à l'œuvre d'Eugène Hénard (1849-1923), dont Éric Alonzo relève que, tout architecte qu'il soit (formé à l'École des beaux-arts de Paris par son père, second Premier Grand Prix de Rome), il consacra l'essentiel de sa carrière à l'étude approfondie des systèmes de voirie, assistant à la naissance de l'automobile mais établissant la plupart de ses modèles circulatoires visionnaires sur la base du trafic

hippomobile. Et tandis que les modèles complexes de superposition ou de giration prolongent les inventions technologiques mises en scène lors des expositions universelles, d'autres influences renouent avec l'étude de la perception du mouvement continu à travers la ville, opérant sans consommer de rupture profonde avec l'héritage formel des villes anciennes. Mais c'est le "plan" qui désormais, selon Uwin ou Sitte, s'impose comme l'opérateur des formes à venir. "Considérations formelles et stylistiques sont ainsi consubstantielles aux préoccupations techniques et circulatoires qui président à leurs propositions. De manière plus inattendue, l'esthétique de ces inventions viaires se fonde moins sur un idéal moderniste que sur une beauté pittoresque des aménagements anciens qui confine parfois à la nostalgie" (p. 350).

La dernière partie du livre est construite à partir de la question de l'automobile, et envisage de quelle manière les modèles fonctionnels et les modes de conception évolueront à l'aune de l'intensification et de la massification du trafic. On ne retiendra, là encore, que quelques étapes tant les références et les expériences sont nombreuses. Si, en France, l'automobile s'adapte à un réseau routier déjà constitué et systématisé, il n'en va pas de même dans des pays comme l'Allemagne ou les États-Unis, qui ne disposaient pas de la même infrastructure préexistante. "Les débuts de l'automobile n'accélérent pas la radicalisation des conceptions technicistes" (p. 357). Voire, elle exacerbe la redécouverte des voies ancestrales, les chargeant d'une historicité nouvelle. En Allemagne, l'étude du mouvement du Heimatschutz ouvre sur la dynamique de conception des tracés et des ouvrages autoroutiers dont la mise en chantier est amorcée dans les années 1920 et dont certains sont en voie d'accomplissement au moment de l'arrivée des nazis au pouvoir. La capacité des voies à mettre en scène des sites, à révéler les typicités d'un paysage, est une idée qui traverse nombre de réseaux d'acteurs qui prennent en Europe la forme de



touring clubs, qui communiquent, échangent et créent leurs propres dispositifs législatifs. Protection des sites et création de routes touristiques sont au centre du plan d'aménagement de la Côte d'Azur varoise, dirigé par l'architecte et urbaniste Henri Prost. L'exposé de la carrière d'Alwin Seifert (1890-1972), architecte et paysagiste entré au service de Fritz Todt à l'inspection générale des routes allemandes, permet de détailler les principes de conception du programme autoroutier allemand : systématisation (et mathématisation) de la courbe pour multiplier les points de vue et soutenir l'attention de l'automobiliste, sortie du modèle de profil encaissé des voies ferrées pour une meilleure continuité avec le terrain naturel, remise en question du fossé technique. Pour Seifert, les accotements sont des "médiateurs [qui] ont pour tâche d'établir une liaison harmonieuse entre le corps construit de la chaussée et le paysage naturel. Les ondulations du terrain ne sont plus coupées en deux mais reformées par les talus qui les parachèvent" (A. Seifert, *Natur und Technik*, 1934, cité par Éric Alonzo, p. 397).

Suspendons ici cette traversée du livre d'Éric Alonzo, tant chaque lecteur pourra y construire, à l'image du réseau routier, son propre parcours. Évoquons simplement, pour finir, quelques problématiques que la livraison d'un tel ouvrage ne peut manquer de soulever. Il est délicat de faire aboutir une telle fresque historique car, comme l'auteur s'en explique en introduction, il n'agit pas

dans le but d'inventer une tradition ajustée à un enjeu purement contemporain. De plus, la massification de l'usage de l'automobile au cours du xx<sup>e</sup> siècle estompe rapidement l'investissement esthétique et théorique des pionniers de l'architecture de la voie. Toutefois, explique l'auteur, il s'agirait moins d'une dépossession (un rapt effectué par les professions techniques de l'ingénierie) qu'un abandon quasi doctrinal, voulu par les architectes eux-mêmes. On se reportera sur ce point au dernier chapitre de l'ouvrage, qui comprend encore des éclairages sur des courants plus critiques à l'encontre de la violence des transformations de l'espace vover, comme le *Townscape* en Angleterre (p. 442-451) ou les grandes études américaines du MIT (sous la direction de Kevin Lynch et Donald Appleyard) et de Yale (sous la direction de Christopher Tunnard et Boris Pushkarev). Ces derniers fixent (une dernière fois ?) les principes régulateurs de *parkway* et de la mise en scène du paysage par l'autoroute<sup>4</sup>. C'est peut-être en définitive une question de transmission (et donc de tradition) qui irrigue l'ensemble du livre. Il est significatif qu'au travers des derniers jalons exposés soit questionnée la nature de l'enseignement de la discipline architecturale

4. Dans l'ouvrage *Man-Made America, Chaos or Control*, publié en 1963 par Yale University Press. À noter que le fonds patrimonial de la bibliothèque de l'École de paysage de Versailles s'est récemment enrichi des ouvrages de cette génération de paysagistes.

dans l'acception élargie qui a donné le cadre de cette recherche, l'auteur se référant aux projets d'Alexandre Chemetoff ainsi qu'aux prises de position qui ont présidé à la création de l'école marnaise. Ce point de fuite ferme un peu l'angle du dernier chapitre, mais il aurait été probablement difficile de faire autrement, tant les questions qu'adresse cet ouvrage aux contemporains, notamment aux praticiens du projet spatial mais aussi aux décideurs, sont nombreuses. Éric Alonzo souligne, dans les dernières pages du livre, que nombre des concepteurs qui s'y trouvent réunis témoignent d'une défiance à l'égard des formes issues de la modernité, assumant un bagage traditionnel, revisitant et réactivant sans cesse des outils de projet anciens au moment où des bouleversements techniques et culturels sembleraient vouloir les effacer. Le vaste corpus iconographique présenté dans l'ouvrage en constitue peut-être la meilleure démonstration ; des cartes d'élèves de l'École des ponts et chaussées aux plus récentes simulations d'insertion paysagères, des aquarelles des jardinistes anglais aux dessins de Gordon Cullen, des coupes de Hénard à la conception du Moll de la Fusta à Barcelone, d'étonnantes continuités se font jour, sans qu'aucune image ne tombe pour autant dans la réactivation maniaque (à l'opposé donc des prouesses graphiques orchestrées par les adeptes du néotraditionalisme fédéré par le prince Charles<sup>5</sup>). Ce corpus est donc en lui-même porteur d'une inestimable leçon. Elle produira ses fruits, à n'en pas douter, dans le gigantesque chantier de rééquilibrage des formes de mobilité auquel doivent se préparer nos sociétés, à partir de la ressource à la fois proche et méconnue que sont les infrastructures techniques qui nous entourent. Ce livre précieux aidera sans conteste à les revisiter et à les réévaluer.

ALEXIS PERNET

5. Voir Pierre Chabard, "Fresh Classicism", *Criticat*, n° 20, 2018.

CI-DESSUS ET PAGE SUIVANTE

En Angleterre, le domaine mis en scène depuis la nouvelle route. Humphrey Repton, extrait de *Fragments on the Theory and Practice of Landscape Gardening*, Londres, 1816, d'après le *Red Book for Sheringham*, 1812.

