

UNE ÉPOPÉE ARCHITECTURALE DE LA VOIE

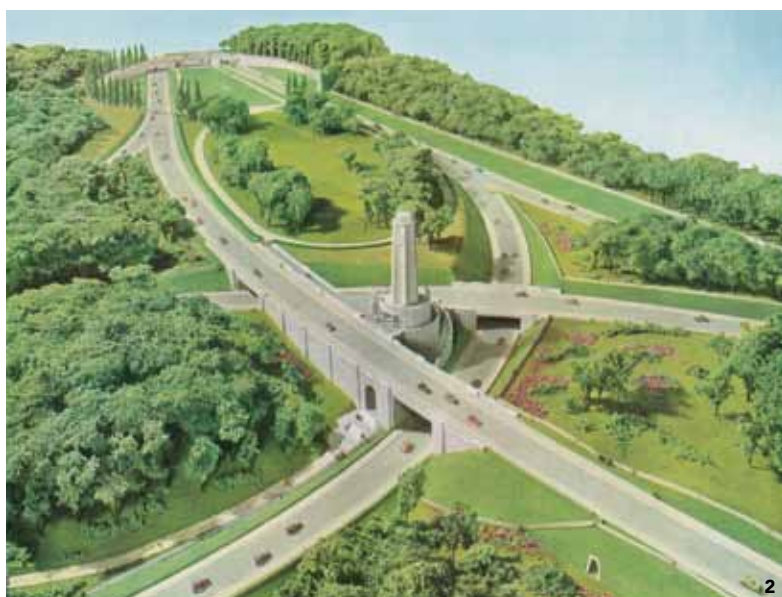
Les routes font tellement partie de nos paysages que l'on en oublierait presque de les considérer comme des espaces construits, les réduisant à leur stricte fonctionnalité et technicité. Comme si l'on ne les envisageait que pour ce qu'elles sont, à savoir des supports aménagés qui traversent nos territoires et que l'on parcourt à pied, à cheval, sur des véhicules... Qu'il s'agisse d'un chemin de campagne, d'un grand boulevard ou d'un tronçon de périphérique, on a paradoxalement une approche « déconnectée » de ces voies, qui sont rarement associées à une vision culturelle globale. Pour Eric Alonzo, elles participent pourtant d'une même histoire : celle qui les relie à l'architecture. Dans la tradition albertienne, il choisit en effet de considérer la voie en tant qu'objet architectural à part entière et, d'un sujet au demeurant trivial, livre un ouvrage qui fera date.

De l'objet technique à l'objet architectural

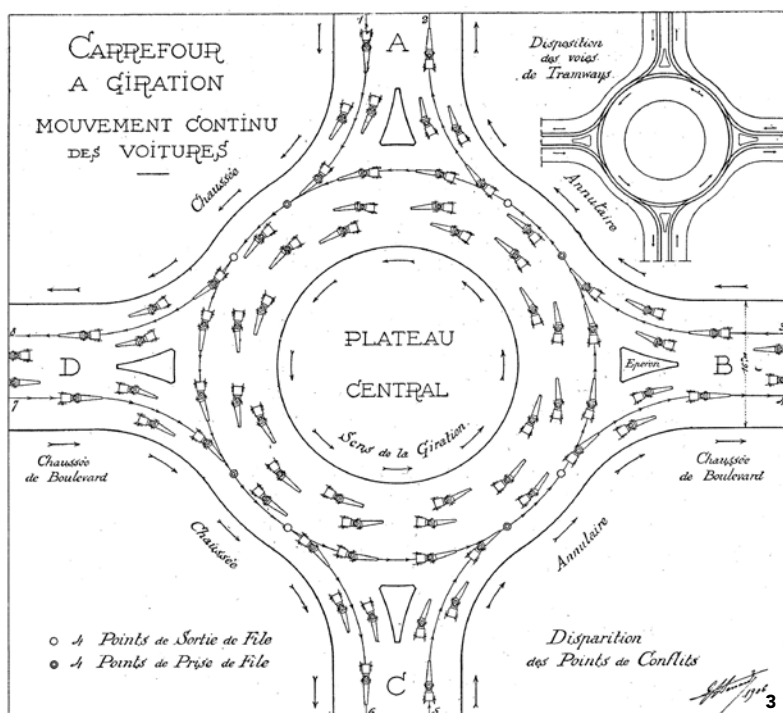
C'est une épopée avec ses héros – de Le Nôtre à Cerda en passant par Hénard –, ses paysages tour à tour empreints de monumentalité ou de pittoresque, ses grandes inventions – le chemin de fer et l'automobile – qui est ici contée avec autant d'allant que d'acuité scientifique et théorique. Une somme qui, à la lumière des paradigmes de l'édifié, du jardin et du flux, traverse 2000 ans d'histoire sans jamais sombrer dans un passéisme éculé. Au contraire, à l'heure où les moyens de locomotion n'ont jamais été aussi nombreux mais où plane l'incertitude quant aux mobilités futures, ce livre réinterroge la tradition pour ouvrir de nouvelles perspectives. Élément constitutif du paysage, la voie y est appréhendée comme une architecture qui fait se rejoindre l'utile et le beau, subordonne la fonction à la permanence de la forme. L'histoire le montre, des égouts de Piranèse au recyclage des autoroutes de Kevin Lynch, il y a une autonomisation formelle de la voie – au sens d'Aldo Rossi –, qui se révèle plutôt rassurante face à un monde de plus en plus asservi à la technique et à l'obsolescence programmée. Pour asseoir son propos, l'auteur insiste : le fait de considérer la voie comme un objet architectural ne signifie pas minorer son aspect technique, et dépend surtout de ce que l'on entend par architecture. Et s'il appréhende la voie en tant que construction située et habitée, se référant souvent à la triade de Vitruve (utile, beau, solide), l'auteur rappelle que les routes n'ont pas toujours été le monopole des architectes, mais qu'elles ont été réalisées par des jardiniers, des ingénieurs, voire des autodidactes. Face à cette réalité historique, c'est d'ailleurs le corporatisme actuel des métiers liés à l'aménagement du territoire qu'Eric Alonzo dénonce : des disciplines éclatées qui auraient tout à gagner à ériger l'architecture en socle commun.



1 Alinari/Hulton Archive/Getty Images/Courtesy Editions Parenthèses



2 Collection Hugo Massire - R. Denis/Musée des Travaux publics, 1937-Courtesy Editions Parenthèses



3 E. Hénard 1906/Courtesy Editions Parenthèses



Archives/ETH Zürich-HSG-S. Giedion 1941/Courtesy Editions Parenthèses



Deutsches Historisches Museum/A. Felle, Berlin/Courtesy Editions Parenthèses



Winterdale Arch. 1864/Courtesy Editions Parenthèses



Ergy Landau/Rapho/Courtesy Editions Parenthèses

1. La via Appia, Rome, 1910.
2. R. Danis, maquette du signal dit «des Trois-Provinces» à Rocquencourt, 1937.
3. E. Hénard, «Les voitures et les passants», 1906.
4. L'échangeur de Moses succède aux jardins de Le Nôtre. S. Giedion, *Space, Time and Architecture*, 1941.
5. Affiche de propagande, 1936.
6. Central Park, arche pour allée cavalière et piétonne, au nord-ouest du Ramble (Winterdale arch.), 1864.
7. Gare Saint-Lazare, 1934.

Une tradition réévaluée

Abondamment illustré et servi par une iconographie exceptionnelle – la banalité de ces chemins, *parkways*, *autobahn*, rails... confinant souvent au sublime et à l'onirisme –, ce sont aussi de magnifiques sauts dans le temps qui sont ici offerts au lecteur. Des temps marqués par des ruptures et des transformations. De la création, au XVII^e siècle en France, des Ponts et Chaussées, qui fait émerger la figure de l'ingénieur, à l'art des jardins, qui recèle déjà ce que deviendra l'urbanisme. En Angleterre, on redécouvre la figure de Humphry Repton (1752-1818) avec sa science des perspectives, sa capacité à révéler les qualités propres d'un territoire, à établir une séparation des voies. Un siècle plus tard, avec Frederick Law Olmsted (1822-1903), le créateur de Central Park à New York, on assiste à l'invention du parkway, à la mise en place à Boston de ce qui fondera le Landscape Urbanism. Sans oublier les pages consacrées à la monumentalisation des voies romaines ou le détour critique sur la figure de l'hybride, à laquelle recourt notamment Rem Koolhaas pour penser le rapprochement de l'architecture et de l'infrastructure.

Enfin, le chapitre sur les flux est l'occasion de mettre à bas nombre d'idées reçues sur l'aménagement des villes et des campagnes. Tout d'abord, l'automobile : tous les dispositifs spatiaux qui y sont associés ont en réalité été pensés bien avant son apparition. C'est au temps des voitures à chevaux, au cœur des jardins à la française ou des parcs pittoresques qu'ont été expérimentés échangeurs, ronds-points, routes à péage et voies multimodales en tout genre. De même que l'arrivée du chemin de fer, dès 1830, constitue un moment de rupture très fort avec le développement d'une infrastructure dédiée. Et que l'on adhère ou pas à l'hypothèse d'Eric Alonzo, il importe de se laisser embarquer à travers le récit de cette passionnante histoire transversale de l'architecture, où chacun pourra trouver sa « voie ».

Alice Bialestowski

L'ARCHITECTURE DE LA VOIE, HISTOIRE ET THÉORIES

Eric Alonzo

Coédition éditions Parenthèses et Ecole d'architecture de la ville & des territoires, 2018, 528 p., 536 ill., 34 €.

