

# L'ARCHITECTURE DE LA VOIE

Éric Alonzo, éditions Parenthèses, 2018.

Philippe Gresset

On sait que la rue a été mise à mal au xx<sup>e</sup> siècle par les grands maîtres des CIAM comme par les architectes du «welfare state» d'après la seconde guerre mondiale, et qu'elle demeure finalement dépourvue de sa pluralité fonctionnelle antérieure. C'est le mérite d'Éric Alonzo dans son ouvrage *L'Architecture de la voie* de nous montrer que la voie n'est pas seulement un objet technique mais constitue un objet d'architecture à part entière. Dans les trois premières parties de son livre, la voie est confrontée à trois thèmes, qui correspondent à trois champs d'intervention qui peuvent être confondus dans certaines périodes, d'abord à ce qui ressortit principalement de l'activité de l'architecte : «l'édifié», puis à ce qui ressortit du paysagiste : le jardin, enfin ce qui ressortit davantage de l'ingénieur : le flux. Éric Alonzo s'empresse toutefois de se libérer de catégories figées, en particulier dans l'établissement de périodisations nécessaires, en contestant à juste titre la domination des trois âges de la locomotion animale, de l'automobile, et enfin de la critique actuelle d'un fonctionnalisme étroit, à l'occasion de l'apparition des modèles alternatifs de déplacement. En introduction, Alonzo évoque ainsi les moments majeurs d'expression de ses trois «paradigmes» en Occident : l'Antiquité romaine pour l'édifié, le xvii<sup>e</sup> siècle pour le jardin et le xviii<sup>e</sup> pour le flux. Une longue quatrième partie centrée sur le déplacement du véhicule permet à l'auteur de rendre compte d'une puissante construction autonome du xx<sup>e</sup> siècle, l'autoroute, puis de proposer une importante restitution du rôle du déplacement, après la Seconde Guerre mondiale, dans les conceptions urbanistiques néopittoresques anglo-saxonnes trop oubliées, et plus succinctement sur les scènes italiennes et espagnoles actuelles.

Dans cet ouvrage, il faut souligner l'abondance et la richesse de l'iconographie, souvent seulement connue dans l'édition anglo-américaine, et parfois même inédite, enfin

la remarquable qualité des reproductions. C'est donc une considérable histoire et théorie de la voie qui nous est proposée en ce beau livre qui est aussi un grand livre, et qui risque par ailleurs de devenir un manuel exemplaire (donc normatif) de l'art urbain pittoresque, de cet autre urbanisme moderne qui fut rejeté hors des histoires de l'architecture moderne orthodoxe fondées sur l'idée d'une rupture avec la tradition, d'une coupure voulue par les architectes Walter Gropius et Le Corbusier.

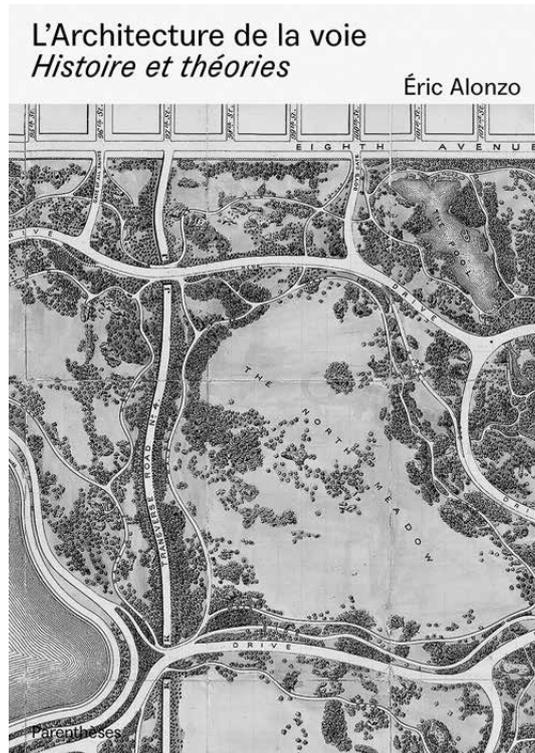
Non seulement la voie est un objet d'architecture et à ce titre fait partie de la pensée architecturale, mais, comme la maison, elle occupe une place fondamentale dans le milieu spatial, d'un point de vue anthropologique. Depuis la fin du xix<sup>e</sup> siècle, en particulier chez

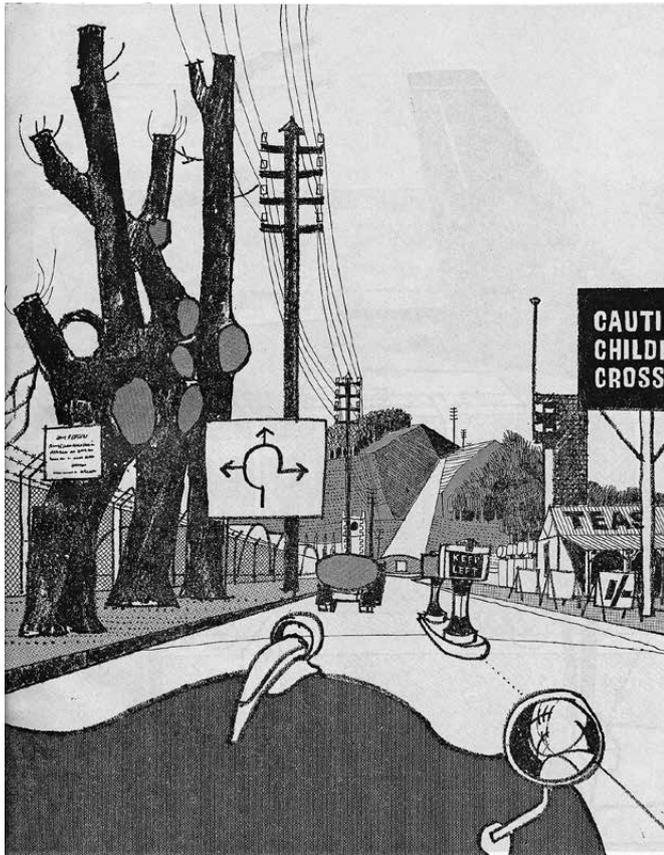
August Schmarsow, l'architecture est appelée, du point de vue de la théorie, à circonscrire l'espace de nos mouvements matériels et imaginaires. Les anciens distinguaient le sentier qui apparaît à l'usage, une sorte de lieu où la vie passe, et la voie volontariste, le chemin à suivre qui conduit à un ailleurs. Les étymologies qui ne sont pas fortuites ont été explorées autrefois par Joseph Rykwert<sup>1</sup>. La rue, du latin *ruga* (la ride), désigne métaphoriquement un chemin bordé de maisons dans une agglomération : elle suggère un espace parcouru d'un point à un autre, un milieu extérieur, un lieu public de convivialité. Les *street*, *strasse*, *straat*, *strada*, du latin *sternere* (paver) désignent le revêtement par pavage, par extension une surface construite séparée, destinée à l'espace public,

priviliégiant donc le vis-à-vis des façades sur les deux rives opposées tandis que *road*, et son équivalent latin *via*, la voie, évoque le passage, le mouvement vers une destination donnée. Ces considérations confirment que la voie n'est pas limitée à la technique, et elles légitiment l'hypothèse d'Éric Alonzo sur le risque de désocialisation spatiale de la voie, sans tomber dans une opposition stérile entre l'art et la technique, dénoncée autrefois par Pierre Francastel<sup>2</sup>. La voie qui articule l'optimisation de sa fonction la plus évidente : circuler, avec la prise en compte du contexte, des spécificités culturelles locales, se prête parfaitement à une réflexion sur la connexion de l'objet technique et de l'objet artistique.

Dans l'introduction de l'ouvrage sont exposés l'intérêt actuel pour l'infrastructure et la prépondérance de la mobilité dans une société de consommation où l'homme est souvent considéré comme faisant partie des dispositifs techniques, selon une finalité utilitaire. La technique universelle impose la mise en conformité de nos comportements. La circulation ruine les centres urbains et défigure les banlieues mais les urbanistes ne prêtent guère attention à la matérialité des supports physico-techniques qui conditionne la société.

Au démarrage de la première partie, figure la voie romaine qui s'inscrit dans le paysage européen. Et pourtant cet impressionnant réseau qui subsiste jusqu'à nos jours ne trouve pas d'écho chez Vitruve... Éric Alonzo nous invite à réfléchir sur la part de l'esthétique dans les actions humaines en nous rappelant que la rue sinueuse est mise en avant par Leon Battista Alberti à la fois pour des raisons de sécurité : la progression des ennemis est ralentie, et pour des raisons esthétiques : les façades des maisons sont découvertes au fur et à mesure par les visiteurs. Cet éloge de la sinuosité disparaît ensuite de la théorie architecturale jusqu'à la fin du xix<sup>e</sup> siècle. L'auteur s'arrête ensuite sur la fascination de





La route comme théâtre et agent de la laideur suburbaine. Ian Nairn, *Outrage*, 1955, p. 375, reproduite dans Éric Alonzo, *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*, 2018, p. 445.

Piranèse pour le gigantisme des réalisations romaines : voies, aqueducs, égouts, relève sans doute des catégories du sublime d'Edmund Burke qui évoquent l'infini, par exemple la puissance des ruines antiques, l'étendue lisse des pelouses, l'obscurité des temples, la multiplication des colonnes. On sait l'importance que Manfredo Tafuri avait accordée à l'œuvre de Piranèse dans la rupture avec les théories urbaines des Lumières, y décelant « une angoisse engendrée par l'anonymat du sujet et le silence des choses<sup>3</sup> ». L'errance spatiale laborieuse dans les gravures de Piranèse ressortit aussi par avance à l'idéologie pittoresque comme l'a bien remarqué Yve-Alain Bois<sup>4</sup>. Proposée par Alonzo, une esquisse généalogique à partir de Piranèse débouche sans trop de précaution sur l'anomie de la ville générique qui est le cadre d'une société de consommation oppressive, illustrée par les interventions de l'architecte Rem Koolhaas, un apôtre de la marchandise. Mais qu'en est-il donc de la voie au moment de la troisième révolution industrielle, celle du numérique ?

La deuxième partie qui traite du rôle des jardins emmène le lecteur dans un long voyage depuis l'allée d'André Le Nôtre jusqu'au *parkway* de Frederic Law Olmsted,

après une excursion dans les parcs pittoresques d'Humphry Repton. Il est question des grands tracés des avenues qui accompagnent les demeures princières dans les alentours de Paris, dont les traces subsistent de nos jours ainsi que l'affirmait Pierre Lavedan, distribuant ainsi les principales figures de l'art des jardins sur l'ensemble du territoire concerné : étoiles, demi-lunes, ronds-points, pattes d'oie, épis et éventails. L'abbé Laugier avait affirmé que la beauté naît d'« un grand ordre dans les détails, de la confusion, du fracas, du tumulte dans l'ensemble » afin de ménager l'heureuse diversité nécessaire de la ville<sup>5</sup>.

« L'entrelacs pittoresque » offre ensuite un résumé de la révolution du jardin anglais qui est opposé, depuis le pamphlet d'Horace Walpole, au jardin français. L'allée sinueuse, qui permet la découverte progressive des bâtiments et permet d'associer logiquement des sentiments différents, demeure l'un des traits caractéristiques de ces jardins pittoresques, dans les vastes parcs aristocratiques de même que dans les domaines miniaturisés de la gentry. Avec beaucoup de justesse, Alonzo relie le remembrement agricole qui ruine les petits fermiers, une recomposition routière par les propriétaires terriens et le développement des nouvelles rues à

peage : les *turnpike roads*, c'est-à-dire les divers effets du capitalisme agraire dans un projet politique aristocratique.

Une longue généalogie de l'urbanisation pittoresque est établie depuis le jardin public jusqu'au *parkway* en passant par le parc urbain. Le lotissement bien connu réalisé par John Nash avec ses propres deniers sur Regent's Canal comprend deux voies privées fermées par une grille, une voie sinueuse : Park Village East, et une anse greffée sur la voie principale : Park Village West, deux boucles de dérivation desservant un habitat pavillonnaire destiné à une classe aisée qui désire profiter à la fois des avantages de la ville et de la campagne. Mais contrairement à ce qui est pensé, de tels lotissements pittoresques branchés sur le réseau urbain principal sont réalisés en même temps à Londres et à Paris<sup>6</sup>.

Cette deuxième partie sur les jardins s'achève par l'œuvre de Frederic Law Olmsted et de Calvert Vaux, dont l'importance demeure méconnue en France malgré la réalisation exemplaire de Central Park à New York<sup>7</sup>. Outre les aspects techniques, c'est la dimension sociale et politique de l'action de ces architectes paysagistes qui retient l'attention. Des lieux de régénération, de divertissement pour tous et d'éducation sont introduits dans le parc urbain qui contribue par ailleurs à faciliter la circulation urbaine. Toute planification émancipatrice dépendant à ses yeux d'une analyse sociale préalable, Olmsted va également répondre à l'attente d'une partie de la *middle class* américaine attirée par le charme des banlieues semi-rurales et proposer un maillage de voies plantées sinueuses dans le lotissement de Riverside, près de Chicago, voies sinueuses qui sont étrangement absentes dans les cités-jardins britanniques une trentaine d'années plus tard.

La troisième partie de l'ouvrage qui rend compte des différents mouvements dans une logique circulaire, de la marche comme de la circulation automobile, commence par la seule scène classique française. Le premier paragraphe considère la place royale qui, après avoir été l'écrin soigneusement clos de la statue du roi capturant tous les regards (l'actuelle place des Vosges), est devenue un large espace ouvert servant de carrefour aux limites de la

ville urbanisée (l'actuelle place de la Concorde).

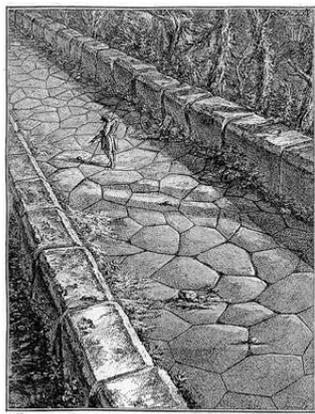
Éric Alonzo traite du « bâtiment-infrastructure » après avoir bien montré les effets de l'accélération des vitesses de déplacement sur un réseau de chemin de fer séparé des autres réseaux. Des tentatives mégastructurelles comme le Great Victorian Way (1855) du jardinier paysagiste Joseph Paxton échoueront après le développement du réseau métropolitain souterrain, mais l'obsession circulaire demeure. Une étude accomplie des projets urbanistiques d'anciens ingénieurs des communications, Ildefonso Cerda pour Barcelone et Arturo Soria y Mata pour Madrid, est ainsi proposée qui vient suffisamment démontrer que la voie est objet d'architecture en liaison avec la distribution du domaine bâti.

Le chapitre consacré au flux s'achève sur le débat ouvert par Raymond Unwin dans un des plus considérables traités d'urbanisme du XX<sup>e</sup> siècle, *Town Planning in Practice*, publié à Londres en 1909. La grande innovation d'Unwin dans la conception des faubourgs jardins réside davantage dans l'invention de quatre formations urbaines : le *village green*, le *cul-de-sac*, le *close* et le *quadrangle* coopératif. Éric Alonzo insiste peu sur le fait que ces formations, qui retrouvent « les qualités des espaces publics des communautés villageoises », articulent systématiquement le tracé de la voie de desserte locale, le découpage des parcelles privées et la distribution du bâti groupé sur les parcelles. Chez Unwin, « le dessin de la voie [procède] non seulement d'une ergonomie de la circulation, mais aussi de la prise en compte de la perception cinétique du conducteur », ouvrant ainsi un futur particulièrement fécond.

Poursuivant selon l'ordre chronologique, Éric Alonzo restitue magistralement le triomphe sans partage du transport automobile, c'est-à-dire du déplacement voulu ou subi depuis que le véhicule est propulsé par un moteur, et l'avènement de l'autoroute qui correspond à cet âge d'or. L'essor du tourisme ne fait que profiter de l'arrière-pays appauvri au profit de la métropole industrielle, en faisant primer le désir de l'individu sur le bien de la communauté. À l'origine les premières autoroutes américaines, italiennes et allemandes évitent donc les villes existantes, mais la voirie optimisant la circulation automobile est bientôt rendue complètement autonome par rapport aux bâtiments eux-mêmes séparés d'un sol uniforme. Cette réduction simpliste va servir au lendemain de la Seconde Guerre mondiale à promouvoir dans le monde entier la destruction des villes par

un réseau d'autoroutes urbaines qui pénètrent dans les centres historiques. En 1954, le dévastateur rapport du futur sénateur centriste Bernard Lafay pour Paris instituait ainsi les propositions violentes des architectes Raymond Lopez et Michel Holley, destinées à gaspiller l'espace et à dilapider l'argent public pour favoriser le transport individuel. Dans les années 1950, l'organisation de la circulation urbaine semble échapper définitivement aux urbanistes pour relever du seul calcul mathématique. Dans un paragraphe intitulé « Règne du flux et idée de la rue », Alonzo présente l'ultime projet de Louis Kahn pour le centre de Philadelphie, de 1956-1957, qui fait figure de résistance à la disparition de la rue en proposant à la fois un « ordre du mouvement » à l'aide d'une infrastructure rendue monumentale et une « architecture de l'arrêt » qui évoque les remparts dotés de tours entourant les villes européennes traditionnelles.

En deux longs paragraphes, Éric Alonzo fait ensuite l'histoire du mouvement anglais du *townscape* et de ses effets en architecture urbaine sans en sacrifier la dimension théorique. Notons que la première tentative de synthèse entre les principes de l'architecture moderne et la tradition anglaise de l'esthétique pittoresque réside dans le livre de Thomas Sharp qui expose les modalités de son intervention à Oxford, dont il est nommé l'urbaniste juste après la seconde guerre mondiale. Pour mieux saisir les caractéristiques locales de la célèbre ville universitaire sont distingués la vision en mouvement, les contrastes du paysage urbain, l'arrière des collèges universitaires, et le *townscape*. Contre l'haussmannisation « brutale, banale et triste », il s'agit de prolonger un art urbain traditionnellement pratiqué sans qu'on le sache, qui révèle l'importance du « style » dans une rue en mettant en relation les bâtiments et les espaces entre eux<sup>8</sup>. Après avoir présenté le contexte de la réflexion urbanistique développée par les dirigeants d'*Architectural Review*: Richards, Pevsner et de Cronin Hastings, Alonzo montre bien l'importance du sol dans cette réactivation de la matière visuelle que va promouvoir dans cette revue le critique Gordon Cullen pendant une quinzaine d'années. Ce dernier instaure un « art des relations » qui passe par un système de notation en pictogrammes exposé en ouverture de son fondamental recueil d'articles intitulé *Townscape*<sup>9</sup>. Il est nécessaire de souligner d'abord que la vue en série des pictogrammes dépend, contrairement à ce qu'écrit Cullen, d'une composition urbaine existante: le village de San Martino al Cimino, près de Viterbe<sup>10</sup>. Si les principes



Giovanni Battista Piranesi,  
*Prospectus des dallages et des bords  
de l'ancienne via Appia, 1800-1808.*

du *townscape* ont ainsi permis une critique acerbe de la laideur suburbaine, ils ont été utilisés avec succès par Frederick Gibberd dans la conception du centre de la ville nouvelle d'Harlow et de l'unité de voisinage de Mark Hall South, et plus marginalement dans les réalisations contemporaines d'autres architectes cités par Jim McCluskey<sup>11</sup>.

Dans les deux derniers paragraphes entrent en compte, à juste titre, les réflexions menées en Italie et en Espagne, dans les années 1970 et 1980, alors qu'est explicitement abordée la question de la voie en tant qu'architecture. C'est surtout dans ce qu'Alonzo appelle « le laboratoire barcelonais » dont les expériences vont être largement divulguées en Europe et au-delà, que le rejet des projets purement techniques des ingénieurs et leur transformation en espaces ouverts architecturés sont opérés après la mort de Francisco Franco<sup>12</sup>.

Dans la conclusion de son ouvrage, Éric Alonzo critique la réflexion catastrophiste et jubilatoire de Rem Koolhaas. Il démontre l'échec des mélanges proposés des « trois éléments [qui] entrent en jeu: les routes, les bâtiments, la nature », dans ce prétendu nouvel urbanisme<sup>13</sup>. La « Ville générique » de Koolhaas demeure le spectacle du « shopping » accepté tel quel, dans un monde suréquipé techniquement, alors même que l'actualité réside dans la transformation des voies de communication en fonction de la transition écologique: il suffit de rappeler la polémique actuelle sur le devenir du boulevard périphérique parisien et les projets de chaussées spécifiques avec des véhicules connectés dans les futures *smart cities*. Poursuivant le fil de son intention première – la voie comme architecture –, Alonzo prédit un « avenir

piranésien des infrastructures ». La voie telle qu'elle existe n'est pas un objet dont la signification s'épuise dans son usage premier, elle va perdurer dans une évolution future. On sait le succès populaire de la coulée verte René-Dumont à Paris, promenade plantée, proposée et longtemps défendue (depuis le début des années 1980) par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), qui consiste pour partie en la transformation d'une ancienne voie ferroviaire en une continuité de boutiques et en une plate-forme de jardins, en balcon sur la ville existante. L'essentiel demeure la prise en considération des voies comme germes de créations futures, selon le « principe des continueurs » (« Principle of the second man ») énoncé par Edmund N. Bacon, l'urbaniste de Philadelphie qui a cependant repoussé les projets de Louis Kahn<sup>14</sup>. En soulignant dans l'établissement du réseau des voies, le rôle décisif et prépondérant du paysagisme attentif à l'équilibre écologique, plutôt que de l'ingénierie qui dépolitise les relations sociales, Éric Alonzo nous

invite à revisiter une longue tradition pour mieux orienter l'action à venir. Dans cet ouvrage de référence, il nous enjoint de ne céder ni au mythe moderniste de la refondation qui importe une esthétique (Le Corbusier), ni à la fable de la mort de l'urbanisme pour mieux désertier la misère du monde (Koolhaas). Traditionnellement, outre une hiérarchie vitruvienne des fins – solidité, commodité, beauté –, la théorie de l'architecture distinguait d'une part les édifices sacrés et profanes, d'autre part les édifices publics et privés. S'il n'est pas question ici de la différence entre le sacré et le profane, plus récemment entre l'art et la vie, veillons à ce que des entreprises géantes du bâtiment et du numérique n'exercent pas leurs performances techniques qui risquent d'aboutir à une privatisation de la voirie, la raréfaction de l'espace public pour tous. Et sans doute ne faut-il pas voir non plus dans l'architecture le seul maintien de la tradition, « le frein et le gouvernail » de toute amélioration technique pour mieux nous orienter dans le monde.

- 1 Joseph Rykwert, « Learning from the Street », dans *The Necessity of Artifice*, London, Academy Editions, 1982, p. 102-113 ; traduction française, « Repenser la rue », *Le Temps de la réflexion*, n° 8, Paris, Gallimard, 1987, p. 179-90.
- 2 Pierre Francastel, *Art et technique aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Minuit, 1956, p. 284 : « la véritable opposition n'est pas entre l'art considéré comme une des formes imaginatives de l'homme et les techniques, mais entre certaines fins momentanées qui se concrétisent par l'art et d'autres formes imaginaires qui se concrétisent actuellement à travers les techniques de l'industrie mécanisée », et plus loin, p. 285 : « La technique ne crée pas les valeurs de la société, elle les sert et les matérialise ».
- 3 Manfredo Tafuri, *Progetto e utopia, architettura e sviluppo capitalistico*, Roma-Bari, Laterza, 1973 ; *Projet et utopie, de l'avant-garde à la métropole*, traduit de l'italien par Françoise Brun, adaptation de Ligia Ravé-Emy, Paris, Dunod, 1979.
- 4 Yve-Alain Bois, « Promenades pittoresques autour de Clara-Clara », dans *Richard Serra*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1983, p. 11-27.
- 5 Abbé Laugier, *Observations sur l'architecture*, La Haye, 1765, p. 313. Cf. également son *Essai sur l'architecture*, nouvelle édition, Paris, Duchesne, 1755, p. 224 : « Ce n'est donc pas une petite affaire que de dessiner le plan d'une ville, de manière que la magnificence du total se subdivise en une infinité de beautés de détail toutes différentes... »
- 6 Philippe Gresset, « L'art de lotir et la banlieue pavillonnaire: Paris-Londres, 1760-1850 », dans Dana Arnold et de Jean-Louis Cohen (dir.), *Paris-Londres*, Gallion, Infolio, 2016, p. 169-214.
- 7 Aucun des textes de Frederic Law Olmsted n'a été traduit en français

- alors que les « Writings on Public Parks, Parkways, and Park Systems » cités par Éric Alonzo ont place parmi les essais majeurs de l'urbanisme. Et la belle monographie de William Alex, *Calvert Vaux, architect and planner*, New York, Ink inc., 1994, tout comme l'ouvrage de Francis R. Kowsky, *Country, Park and City. The architecture and life of Calvert Vaux*, New York, Oxford University Press, 1998, demeurent méconnus.
- 8 Thomas Sharp, *Oxford replanned*, London, Architectural Press, 1948, p. 34-39. À propos de Thomas Sharp, voir le numéro spécial *Planning Perspectives*, vol. 24, n° 1, January 2009.
  - 9 Gordon Cullen, *Townscape*, London, Architectural Press, 1961, p. 17.
  - 10 Cf. Mina Heimbürger, *L'architetto militare Marcantonio De Rossi e alcune sue opere in Roma e nel Lazio*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1971.
  - 11 Jim McCluskey, *Road form and Townscape*, London, Architectural Press, 1979.
  - 12 Oriol Bohigas, *La reconstrucció de Barcelona*, Barcelona, Edicions 62, 1985.
  - 13 Rem Koolhaas, « la Ville générique », dans *Junkspace. Repenser radicalement l'espace urbain*, traduit de l'anglais par Daniel Agacinski, Paris, Payot et Rivages, p. 58.
  - 14 Edmund N. Bacon, *Design of Cities*, New York, Viking Press, 1969 ; édition révisée, London, Thames and Hudson, 1974, p. 108-109 ; *D'Athènes à Brasilia*, traduit de l'américain par Henri-Robert von der Mühl, Lausanne, Edita, 1967, p. 94-95. Bacon évoquait également un « design over time » au sujet de la place du Peuple à Rome, dont l'expression architecturale baroque est issue d'interventions successives au fil du temps.