



## La voie est livre

par Jean-Pierre Le Dantec

La voirie ne serait-elle qu'une affaire d'ingénierie ?

Non, répond l'architecte-enseignant Éric Alonzo dans son livre, en démontrant que ce type d'infrastructure est un sujet d'architecture. Mais très vite, le paysage s'invite dans le débat. Un livre de référence.

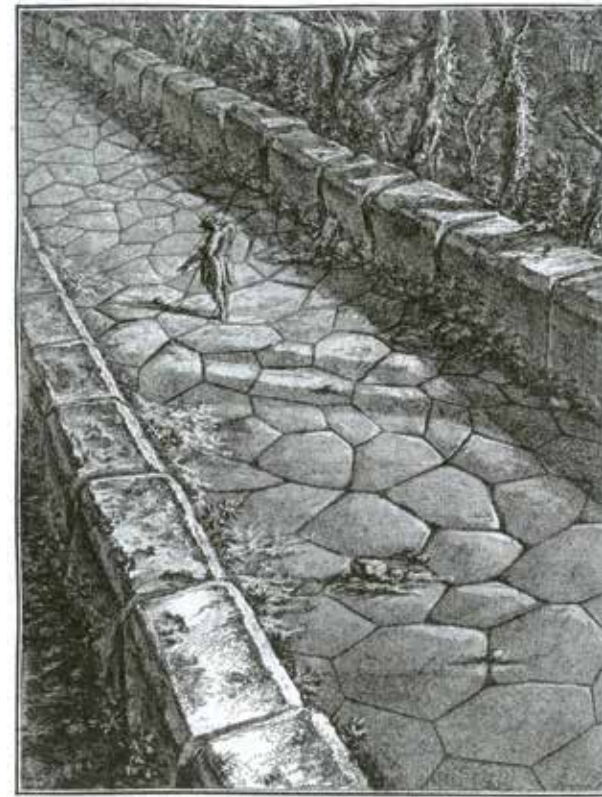
Il y a quatorze ans, Éric Alonzo, alors jeune enseignant de l'École d'architecture de Marne-la-Vallée, a publié un ouvrage intéressant qui, sous le titre *Du rond-point au giratoire*, analysait avec pertinence et précision la généalogie d'une des formes viaires modernes les plus répandues et les plus discutées, car sujette aux dérives financières et aux "décorations" kitsch : le giratoire. Poursuivant dans cette voie (si je puis dire), il donne aujourd'hui une suite monumentale à ce premier ouvrage, sous la forme d'une somme restituant l'histoire de la voirie occidentale depuis la Rome antique : nul doute que, par l'originalité de son point de vue, l'ampleur de son érudition et celle de son iconographie, cet ouvrage va faire date dans l'histoire de l'architecture, du paysage et de l'urbanisme.

Organisée en quatre séquences, l'étude d'Alonzo est soutenue par une thèse (un peu trop radicale à mes yeux) qui s'annonce dès son titre : la voie ne doit pas être regardée et conçue comme un simple objet technique permettant de se déplacer et relevant, par conséquent, de la seule compétence des ingénieurs ; elle est depuis son origine, au moins lorsqu'il s'agit d'une œuvre délibérée, un objet d'architecture. Objet - et donc sujet - architectural certes singulier, mais à part entière. Pourquoi ? Parce que même si l'on ne trouve pas trace de la voirie dans le seul ouvrage théorique et

pratique concernant l'architecture antique qui nous soit parvenu (les fameux *Dix livres de l'architecture* de Vitruve), alors que chacun connaît le caractère déterminant du réseau des voies empierrées et des aqueducs dans la construction et la consolidation de l'Empire romain, la conception et la mise en œuvre de toute voie de communication matérielle doivent répondre, selon Alonzo, aux canons de la célèbre triade vitruvienne - *utilitas*, *firmitas* et *venustas* -, raison pour laquelle Alberti ne manque pas d'en traiter dans son *De re aedificatoria*.

Cette prémisse posée, Alonzo déploie, selon les quatre perspectives d'approche qu'il a retenues (l'édifié, le jardin, le flux, l'automobile), l'histoire théorique et pratique de cet objet architectural, relativement peu étudié en dépit de son importance décisive dans l'environnement bâti et l'aménagement territorial. Rendre compte de l'ampleur et de la richesse de ce travail colossal, ainsi que des découvertes qu'il offre au lecteur, même averti, est une gageure ; aussi me permettra-t-on de n'en mettre en avant que quelques exemples particulièrement saillants, car ouvrant à des problématiques contemporaines.

Ainsi, dans la première partie, après une analyse de deux ouvrages du XVII<sup>e</sup> siècle peu connus (*l'Histoire des grands chemins de l'Empire romain...* de Nicolas Bergier, datant de 1622, et le *Traité de la construction des*



Le pavement de la Via Appia à Rome, in G. B. Piranesi, *Antichità d'Albano e di Castel Gandolfo*, 1764.

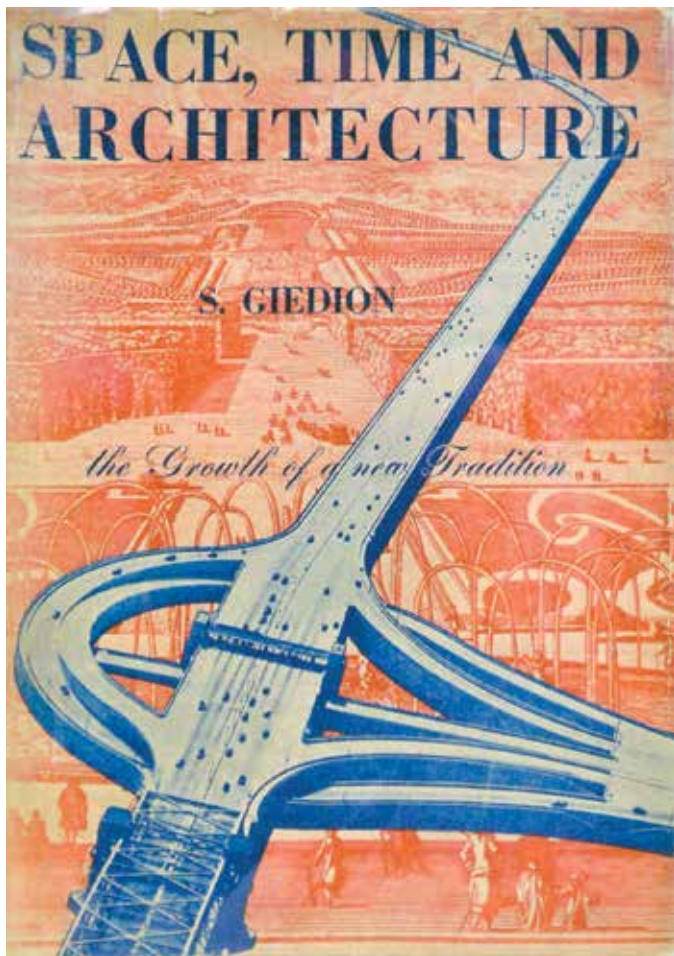
*chemins* de l'ingénieur du roi Henri Gautier, publié en 1693), suivie par un condensé de l'apport, à la suite de Vauban, des ingénieurs des Ponts et Chaussées français du XVIII<sup>e</sup> siècle (Trudaine, Perronet, Lesage, Jacques V Gabriel...) à cet art singulier, un court chapitre retient particulièrement l'attention. Prenant appui sur Piranèse, Alonzo met en lumière la "terrifiante beauté des infrastructures", ruinées ou à l'abandon, datant de la Rome antique, ouvrant du même coup à notre réflexion une question très actuelle : celle de la nécessaire transformation des voies actuelles - automobiles au premier chef.

### Transition écologique et véhicules connectés

La plus importante de ces transformations à venir, stratégiquement, concerne l'adaptation du réseau routier aux véhicules connectés. Par-delà sa résolution technique, celle-ci appelle, dès aujourd'hui, une

réflexion d'ordre politique. Du fait de la quantité gigantesque des données qui vont devoir être rassemblées et gérées, cette mutation risque en effet de renforcer, de façon considérable, l'emprise, sur nos vies individuelles et collectives, des grands groupes privés qui règnent sur les réseaux informatiques et donc de faire perdre, de fait, l'essentiel de son caractère public à la voirie. Hormis cette question cruciale, mais dont l'actualité n'est pas encore brûlante, le problème de la transformation actuelle de la voirie résulte, pour l'essentiel, de son inadaptation aux exigences de la transition écologique et se décline, par conséquent, selon plusieurs cas de figure.

Le premier concerne les voies, autrefois primordiales, devenues marginales à la suite de la construction d'autoroutes parallèles contournant villes et villages : certaines d'entre elles se fondent progressivement dans le territoire, la "nature y reprenant ses droits", et glissent lentement vers l'oubli ;



L'échangeur de Robert Moses succède aux jardins de Le Nôtre sur la couverture du livre de Sigfried Giedion *Space, Time and Architecture*, 1941.

mais d'autres, qui demeurent fréquentées, appellent, au contraire, une considération singulière. Surtout si, devenues mythiques grâce à la littérature, au cinéma, à la peinture ou à la chanson, comme la route 66 aux États-Unis ou, en France, la nationale 7, elles ont quasiment acquis le statut d'objet patrimonial. Le second cas, infiniment plus décisif, concerne les voies rapides et les autoroutes créées en milieu urbain, pendant les années où l'automobile semblait l'avenir de la civilisation moderne. Incompatibles avec les exigences de la transition écologique et des mobilités douces, ces deux types de voies (des pénétrantes en général) ont aussi en commun de trancher franchement le tissu urbain en deux parties, rendant

difficiles les liaisons transversales. On les "apaise" aujourd'hui couramment en les transformant en boulevards urbains avec limitation de vitesse, suppression des tunnels aux carrefours, paramétrage de feux permettant la continuité urbaine, création de corridors de biodiversité, de pistes cyclables et de chaussées dédiées aux transports collectifs. Mais il arrive aussi que l'on recoure, pour ne pas freiner le trafic, à leur couverture lorsque ces voies sont plus ou moins enterrées, ceci au prix d'une

1 – Cf. Michel Audouy, Jean-Pierre Le Dantec, Yann Nussaume, Chiara Santini (dir.), *Le Grand Pari(s) d'Alphand*. Création et transmission d'un paysage urbain, Paris, La Villette, 2018.

2 – Bernard Lassus, Christian Leyrit (dir.), *Autoroute et paysage* (préface de Michel Tournier), Paris, Le Demi-Cercle, 1994.

intense pollution aérienne souterraine, comme dans la traversée de Saint-Denis par l'autoroute A1 - procédé qui devient discutable quand cette voie a acquis, comme le Boulevard périphérique parisien, un caractère patrimonial. Enfin, lorsque l'utilité de ces voies apparaît obsolète, on a recours à trois modes de transformation : les rendre à la promenade grâce à des aménagements paysagers minimaux (cf. la voie sur berge de la rive droite parisienne) ; les supprimer, comme à Séoul où l'ancienne autoroute surélevée qui traversait la ville a été détruite, faisant réapparaître le cours d'eau Cheonggyecheon et ses berges, devenues depuis, à l'instar de la Promenade plantée parisienne ou de la High Line new-yorkaise (toutes deux issues, remarquons-le, d'une voie ferrée désaffectée), un *parkway* piétonnier pittoresque extrêmement fréquenté ; les effacer jusqu'à leur trace, en bâtissant et en plantant l'assiette de la voie supprimée, comme l'équipe Gazeau-Ter a proposé de le faire pour transformer le Périphérique parisien en ville ordinaire et rétablir la continuité urbaine entre Paris et sa banlieue.

### Jardinisme et paysagisme

Dans l'ouvrage d'Alonzo, entre les trois parties qui succèdent à celle intitulée *L'Édifié*, un fil conducteur s'impose de plus en plus nettement, qui constitue à mes yeux une seconde piste de réflexion contemporaine : le rôle décisif, y compris en site urbain, du jardinisme et du paysagisme dans le tracé et l'insertion territoriale des voies de circulation. De Le Nôtre, qui dessinait les allées de ses jardins en relation avec l'extérieur de ceux-ci (en traçant lui-même, en particulier, les routes liant entre elles les propriétés royales), jusqu'à Tunnard ou Simonson, qui ont conçu des routes et des autoroutes dans les années 1960 aux États-Unis, en passant par Repton, Olmsted et Vaux, Alphand<sup>1</sup>, Forestier ou Prost, ce sont bien des architectes paysagistes (ou des architectes ayant aussi créé des jardins et des paysages) qui, comme le démontre

amplement Alonzo, ont élevé la conception des voies au statut d'un art architectural territorial. Et ce, non pas en "posant" des rubans routiers sur les sites traversés, mais en faisant en quelque sorte "émerger" ces rubans du relief terrestre et d'un sol considéré dans son épaisseur, voire sa profondeur - attitude qui s'apparente au "suburbanisme" selon Sébastien Marot. Il n'est que de lire, pour s'en convaincre et s'interroger du même coup sur la pertinence de l'interprétation koolhaassienne de Central Park comme "tapis", les propos, rapportés par Alonzo, d'Olmsted et Vaux pestant contre la rigidité abstraite de la trame de Manhattan, puis se réjouissant, au contraire, de pouvoir mettre en œuvre, dans leur Prospect Park de Brooklyn, leur concept nouveau de *parkway*.

Or cette façon "paysagiste" de penser la voirie contemporaine se prolonge aujourd'hui, comme le montre l'expérience exemplaire (curieusement oubliée par Éric Alonzo) de la collaboration, à la fin du siècle dernier, du paysagiste Bernard Lassus avec le directeur des routes au ministère de l'Équipement, Christian Leyrit. C'est grâce à elle, en effet, que la création autoroutière française, après des années durant lesquelles des interventions "artistiques" cosmétiques étaient sollicitées, *a posteriori*, pour rédimmer des ouvrages pensés comme de simples objets techniques, a pris un tour nouveau. En témoignent la réussite scénographique de l'autoroute qui traverse aujourd'hui le Massif central jusqu'au-delà du viaduc de Millau et la superbe mise en scène des carrières de Crazannes sur l'autoroute reliant Saintes et Rochefort, ainsi que, d'une autre manière, l'ouvrage *Autoroute et paysage*<sup>2</sup>, qui explique et théorise cette collaboration.

Éric Alonzo, *L'Architecture de la voie*.

*Histoire et théories*, Marseille/Champs-sur-Marne, Parenthèses/École d'architecture de la ville & des territoires, 2018, 526 p.