

Configurer les flux

ÉRIC ALONZO

L'art de dessiner les voies et les places est au fondement de l'urbanisme tel qu'inventé au tournant du XX^e siècle. À visée opératoire, il croise les questions de dimensionnement, d'agencement, de nivellement et de choix de matériaux, dans une approche globale qui a été démantelée par la suite en raison de l'accroissement des spécialisations et de la sectorisation des modes de production. La « reconquête » de ce savoir-faire, amorcée au tournant des années 1980 et 1990¹, semble aujourd'hui en perte de vitesse. Une des critiques formulées à l'égard des espaces publics conçus par les architectes ou les paysagistes serait la trop grande focalisation sur les enjeux de forme et de dessin au détriment d'une prise en compte plus soucieuse des individus et de leurs usages². Or ce dualisme est vain car, bien entendu, les premiers ne se justifient qu'en réponse aux seconds.

Démêler

À la Renaissance, pour Alberti, c'est d'abord son caractère public qui vaut à la « voie » – terme générique qui englobe les ponts, les places, les forums et les lieux de spectacle – une place de choix dans l'art d'édifier : « aménagée non seulement à l'intention des citoyens, mais aussi pour la commodité des étrangers ». Toutefois, quand on chercherait aujourd'hui à favoriser le rapprochement et la rencontre, il s'agit alors de démêler les mouvements intriqués dans une masse chaotique. L'architecte évoque ainsi les passages surélevés de la Jérusalem antique « où les pères de la cité et leurs concitoyens les plus éminents pouvaient circuler de façon conforme à leur dignité ; il s'agissait surtout d'éviter que ceux qui portaient les objets du culte ne fussent souillés au contact de la foule des profanes³ ». C'est d'ailleurs ce dispositif

de « distanciation sociale » (au vrai sens du terme) qui inspirera Léonard de Vinci dans ses esquisses de ville étagée, une des plus célèbres visions « urbanistiques » de la Renaissance⁴.

Au fil des siècles, les flux urbains vont se densifier. Faciliter et fluidifier ces mouvements sera l'un des mots d'ordre du XVIII^e siècle. Il sera l'obsession de nombre de propositions du concours pour l'aménagement d'une place royale dédiée à Louis XV. En dépit de la valeur symbolique du programme, il s'agit avant tout pour les compétiteurs d'en profiter pour régler les flux dans les grands carrefours. Ainsi, l'un d'entre eux considère « qu'il n'y a aucune place plus convenable que le cimetière de Saint-Innocent, [car] c'est là que se rencontrent les deux plus grandes rues de Paris, c'est là qu'est la communication la plus vivante de cette grande ville, c'en est comme le centre⁵ ». Dès lors, le décor architectural ne joue plus qu'un rôle mineur dans une place qui tire avant tout sa beauté de l'affluence et de l'animation qu'elle contient. L'architecte Pierre Patte, qui en 1765 figure sur un même plan de Paris une sélection de dix-sept de ces projets, cherchera, quelques années plus tard, à résoudre le « désordre » et les « embarras » par la conception d'un « carrefour d'une nouvelle ville » qu'il décrit et dessine avec précision en plan et en coupe⁶. La question principale est alors la coexistence des piétons et des voitures, alors hippomobiles.

Représenter et quantifier

Un siècle plus tard, l'ingénieur catalan Ildefonso Cerdà, auteur du plan d'extension de Barcelone de 1859, approfondit ces enjeux à travers une série d'études sur les croisements dont la nouveauté est

1 | A. Garcia Espauche, T. Navas (dir.), *La Reconquesta d'Europa. Espai públic urbà, 1980-1990*, Barcelone, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1999.

2 | Voir par exemple : C. Lefrançois, « Jean-Christophe Choblet, l'urbaniste aux idées bien en place », *Télérama* (édition parisienne), n° 3 547, 6 janvier 2018, p. 22-25.

3 | L. Battista Alberti, *L'Art d'édifier* [ca 1485], Seuil, Paris, 2004, p. 377 et 395.

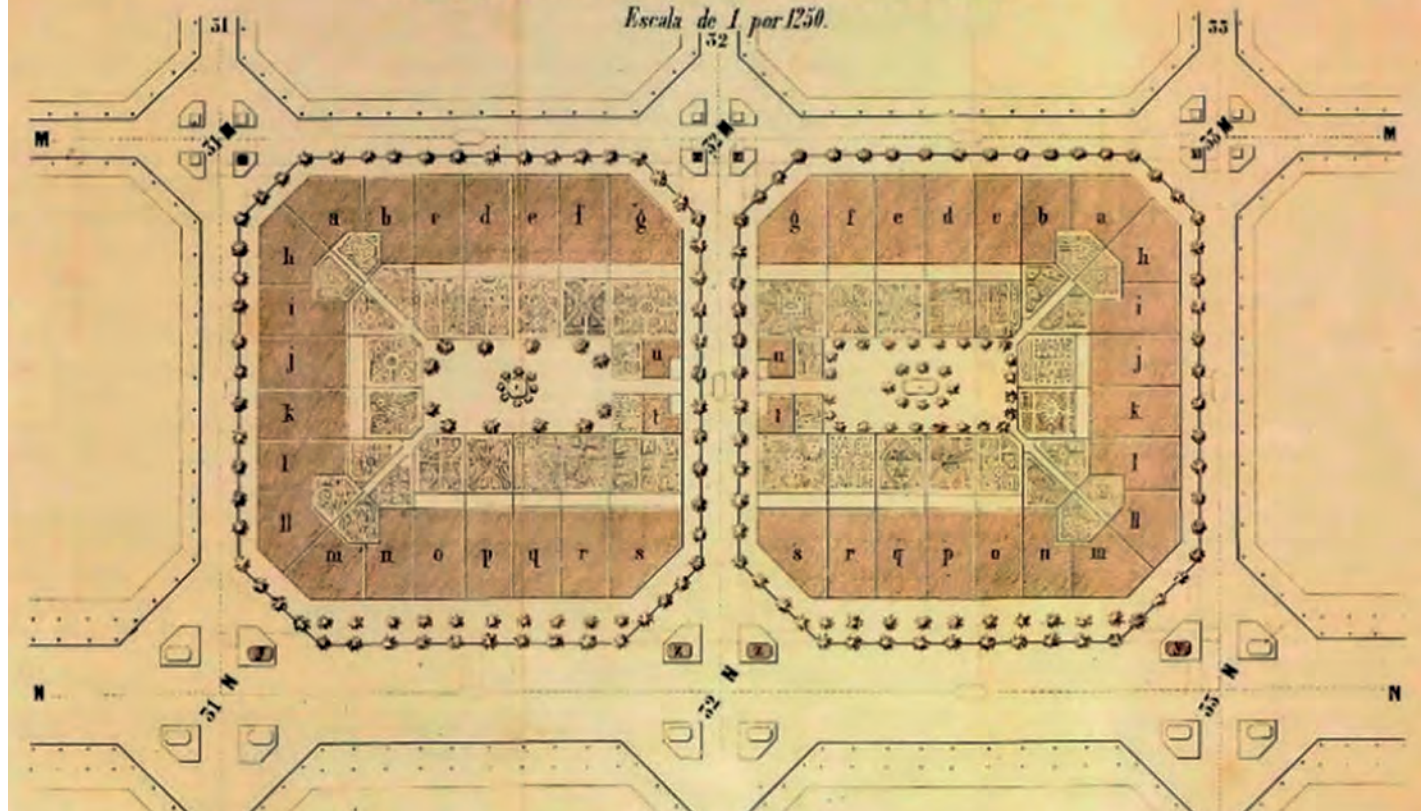
4 | Léonard de Vinci, « Manuscrit B », 1487-1490, voir É. Alonzo, *L'Architecture de la voie*, Parenthèses, Marseille, 2018, p. 51-53.

5 | Mémoires et lettres de projets pour la place de Louis XV à Paris, 14 août 1748.

6 | P. Patte, *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV, 1765 et Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769.

DETALLES GEOMÉTRICOS DE LA PLANTA DE LAS MANZANAS 51^N 52 Y 53^N 55 QUE TIENE EN CONSTRUCCION LA SOCIEDAD FOMENTO del ENSANCHE de BARCELONA

Escala de 1 por 1250.



Îlots à angles coupés avec un espace vert public central, *Manzana del Ensanche de Barcelona*, Ildefons Cerdà, 1863.
http://issuu.com/anycerda/docs/el_nom_dels_carrers

de représenter les mouvements par des flèches¹. Les flux qui n'étaient alors considérés que de manière globale et abstraite à travers des notions comme les « embarras » sont révélés et objectivés par le dessin. Tracées en plan, ces lignes peuvent résonner avec la forme de l'espace public et déterminer sa configuration. On s'attendrait à ce que ces études d'ingénieur ne concernent alors que les voitures, or elles portent aussi sur les cavaliers et les piétons, distinguant même les piétons « seuls » et les piétons « chargés ». Cette attention pour la variété des passants qui parcourent l'espace public se manifeste également dans une de ses coupes de rue publiée en 1855 où l'on peut voir trois personnes marchant sur la chaussée pour guider des chevaux de somme et, sur les trottoirs, deux autres piétons reliés par un joug, un sixième portant un colis à bout de bras ainsi qu'un passant accompagné d'un enfant. De ces études, découleront l'invention d'un système d'îlots-refuges directionnels et du carrefour à voies superposées. Au même moment à Paris, les perspectives des projets de carrefours pour les Grands Boulevards par les architectes Pierre-Louis Hérard et Hector Horeau témoignent d'une même attention pour les passants².

Cette préoccupation reste très présente au moins jusqu'au début du XX^e siècle et à l'apparition de l'automobile, avec les recherches d'Eugène Hénard, notamment celle de 1906 intitulée : « Les voitures et les passants ». Après avoir étudié « l'encombrement » des premières, l'architecte s'intéresse à celui des seconds. Il établit la « densité des piétons » à quatre par m² passant mais constate que sur « les places et voies publiques lors des fêtes, feux d'artifices ou au passage des cortèges ; les dégagements des gares [...], au début ou à la fin des vacances [...] », elle « est voisine de dix [personnes par m²] », alors « les mouvements des jambes sont difficiles, les mouvements des bras presque impossibles, et la situation peut devenir dangereuse³ ». Il en va des piétons comme des voitures, le principal problème reste leur trop forte concentration dans l'espace public et l'insécurité qui en découle. Surtout lorsque les deux flux se rencontrent. Sa volonté d'éradiquer les accidents conduit Hénard à inventer le « carrefour à giration », ancêtre de nos « ronds-points » contemporains⁴. Si son principe circulatorio concerne d'abord les voitures, son projet d'application parisien de 1906, au croisement du

1 | I. Cerdà, *Teoría de la viabilidad urbana*, 1861, et « Necesidades de la circulación », *Revista de Obras Públicas*, Madrid, t. XI, n° 13-15, juillet-août 1863.

2 | P.-L. Hérard, « Passerelles à construire à la rencontre du boulevard Saint-Denis et du boulevard du Centre... », 1855 et « Passerelles à construire à la rencontre des grandes voies publiques de la ville de Paris », 1858 ; Hector Horeau, « Projet de passerelle entre le boulevard Sébastopol et le boulevard de Strasbourg », 1866.

3 | E. Hénard, *Études sur les transformations de Paris & autres écrits sur l'architecture et l'urbanisme [1891-1911]*, Paris, La Villette, 2012, p. 184-185.

4 | É. Alonzo, *Du rond-point au giratoire*, Parenthèses, Marseille, 2005.

boulevard et des rues Richelieu-Drouot, tente de répondre également aux différents besoins des piétons à travers un système de galeries souterraines où « s'installeraient les services généraux les plus utiles aux passants : cabines téléphoniques, boîtes aux lettres, bureau de tabac, boutique de journaux, lavabo-toilette, etc. ». La publicité murale, honnie en surface, y est admise afin d'égayer le parcours souterrain du piéton. Ces passages débouchent sur une grande cour circulaire à ciel ouvert, utilisable en salle de « bals populaires » les jours de fêtes. Enfin, dans son projet ultérieur de carrefour à giration pour la place de l'Opéra, Hénard offre de surcroît la possibilité aux piétons de remonter sur le plateau central, afin d'y contempler une perspective panoramique¹.

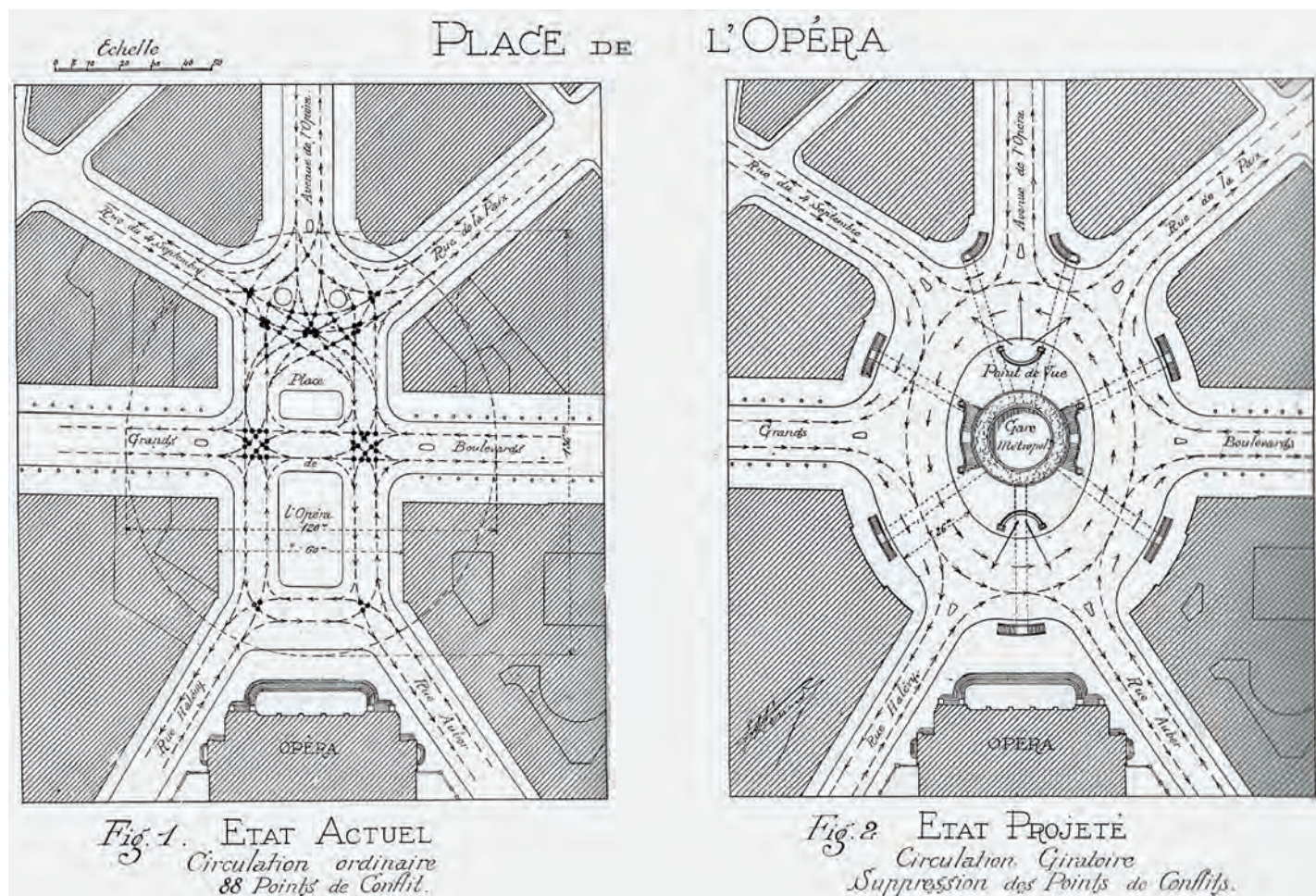
Domestiquer

Loin de cette congestion des métropoles, l'architecte anglais Raymond Unwin s'intéresse à la même époque aux usages « domestiques » de l'espace public en relation avec les habitations individuelles, à l'abri

des flux de transit où l'automobile fait son apparition. Pour concevoir les cités-jardins et les lotissements paysagers de la périphérie de Londres, il s'inspire des rues et des places des villages traditionnels et propose de créer des voies de desserte en impasse. Quand elles se dilatent en boucles de retournement, elles peuvent accueillir des jeux pour enfants, un bowling green, d'un court de tennis ou, plus communément, une pelouse publique². Les « culs-de-sac » des superblocks de Radburn, cité-jardin de l'ère automobile créée dans le New Jersey en 1929, perpétuent ce principe qui sera ensuite repris et étendu en 1961 dans le rapport Buchanan à travers la notion de « zones d'environnement » puis dans les *woonerf* hollandaises (traduits alors par « cours urbaines ») dès les années 1970, jusqu'à nos actuelles « zones de rencontre ».

2 | R. Unwin, *Étude pratique des plans de villes* [1909], Parenthèses, Marseille, 2012, p. 315-317.

1 | E. Hénard, *op. cit.*, p. 206-207 et 219.



Plan de transformation et d'ovalisation de la place de l'Opéra, premières années du XX^e siècle, Eugène Hénard.
Études sur les transformations de Paris (BNF).

Chorégrapheur

Issues de cette longue tradition de l'art de bâtir les villes, la prise en compte des trajectoires et des besoins les plus variés des citadins a ainsi conduit à l'émergence des dispositifs qui caractérisent l'espace public contemporain : giratoire, carrefour à voies superposés ou raquette de retournement dont on a souvent oublié qu'ils n'étaient pas uniquement destinés à la circulation des voitures. Toutefois, bien qu'elles considèrent les mouvements et les usages des piétons, ces approches restent principalement fonctionnelles. Si l'on souhaite prolonger la relecture des savoirs séculaires de l'aménagement, en s'intéressant cette fois-ci moins au « passant » ou à l'« habitant » qu'au « promeneur », on devrait alors regarder davantage du côté de l'art des jardins. Ces dernières décennies, la montée en puissance des préoccupations environnementales et du besoin de « nature » en ville a conduit, à juste titre, à réhabiliter la tradition paysagiste dans la conception des espaces publics. Toutefois celle-ci n'est pas réductible à ces enjeux : les parcs et les jardins ont constitué le premier laboratoire des voies destinées aux déplacements de loisir, que les motivations en soient ludiques, sportives ou esthétiques. Les dispositifs qui y seront expérimentés seront ensuite transplantés en ville : allées, cours, mails et parkways¹.

En 1772, l'architecte William Chambers décrivait les effets multi-sensoriels et interrelationnels induits par deux chemins parallèles : « Ces allées, soit tournantes, soit en ligne droite, sont quelquefois placées à une distance considérable l'une de l'autre. On les sépare par des bosquets d'un plant fort serré qui cachant tous les objets extérieurs, tiennent l'esprit en suspens sur l'étendue qu'on parcourt, et répandent dans l'âme cette sombre sensation qui gagne naturellement tout homme errant dans les détours d'une forêt solitaire. Ailleurs les allées se rapprochent, et le plant des bosquets, rendu par gradations plus clair et moins profond, donne passage à la voix de ceux qui se promènent dans les allées adjacentes ; l'œil y démêle confusément leurs personnes entre les tiges et le feuillage des arbres : insensiblement les bois s'étendent et s'obscurcissent, les objets disparaissent, les voix expirent en murmures confus, lorsque tout à coup les allées repliées débouchant dans la même clairière, les différentes compagnies sont agréablement surprises de se rencontrer dans un lieu où elles peuvent se considérer mutuellement et satisfaire leur curiosité sans obstacle². »

Preuve s'il en fallait que l'art d'agencer les lieux publics, de concevoir leurs formes et leur matérialité – bref leur « architecture » – ne traite pas d'autre chose que de la chorégraphie des individus à la fois fonctionnelle, sanitaire, sociale et sensible. —

1 | É. Alonzo, « II. Le jardin », in *L'Architecture de la voie*, op. cit., p. 109-229.

2 | W. Chambers, *Dissertation sur le jardinage de l'Orient*, 1772, p. 39-40.