Zeitschrift: Matières

Herausgeber: École polytechnique fédérale de Lausanne, Institut d'architecture et de la ville

Band: 3 (1999)

Artikel: The vies from the road : le paysage de bord de route à l'âge du chaos

Autor: Marchand, Bruno

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-984448

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

The view from the road

Le paysage de bord de route à l'âge du chaos

Bruno Marchand

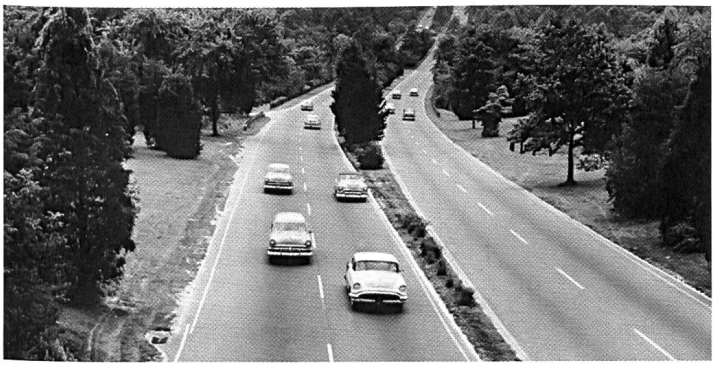
Ci-contre: Gratte-ciel et voies express, vue partielle de la maquette exposée au Futurama *de la Foire Mondiale de New York de 1939 (photo Richard Garrison, extrait de Norman Bel Geddes,* Magic Motorways, *New York, 1940).*

Ci-dessous: Le paradigme esthétique naturaliste du parkway *et la pollution visuelle d'une* freeway *américaine (extrait de Peter Blake,* God's Own Junkyard, *1964).*

La critique provient du regard. Une critique acerbe car ce qui s'offre au regard est le chaos visuel du paysage suburbain de bord de route[1], conséquence du développement de l'usage de l'automobile et du désir intense de mobilité et de consommation qui caractérise la société américaine des années cinquante.

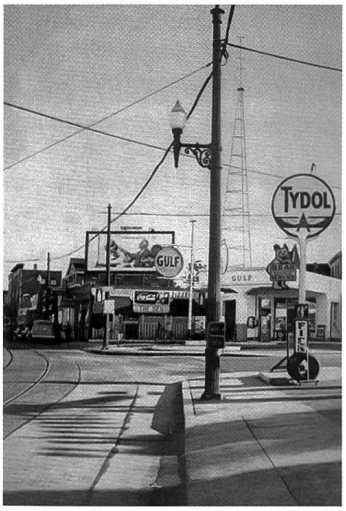
Le chaos visuel. Il faut essayer de se l'imaginer, de le voir avec le regard de l'époque. L'impact semble d'autant plus fort que ces images n'ont rien en commun avec les deux paradigmes esthétiques du paysage des grandes routes des décennies antérieures: le paradigme "naturaliste" du panorama végétal et idyllique du bord des *parkways*[2] – support privilégié de l'expérience *espace-temps* de Sigfried Giedion – ou le paradigme "machiniste" des projets visionnaires de Norman Bel Geddes exposés au Futurama de la Foire mondiale de New York de 1939[3], où des gratte-ciel aux lignes épurées et aérodynamiques (*streamlined*[4]) longeaient des voies express à plusieurs niveaux.

Le terme pour qualifier le paysage de l'asphalte et de ses abords est maintenant celui de chaos. Situation qui suscite l'inquiétude de ceux qui s'intéressent à cette évolution récente de l'architecture, notamment certains observateurs attentifs du Vieux-Continent, pour qui *la critique provient du regard.*



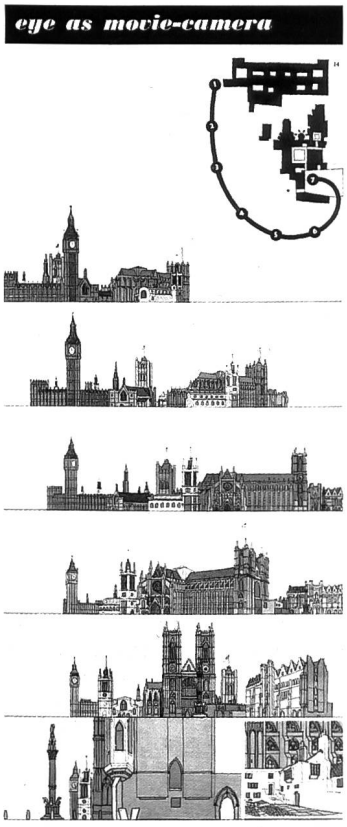
Man-Made America: la scène américaine perçue par les Européens

En effet, ce regard inquiet est celui de l'équipe de rédaction de la revue anglaise *The Architectural Review* (*AR*), qui publie en décembre 1950 un numéro spécial intitulé *Man-Made America*[5], consacré exclusivement à la scène américaine. Dès l'introduction, le ton est donné : on qualifie le paysage du bord de route de "fouillis" indescriptible d'objets disparates, hypermarchés, cinémas en plein air, stations d'essence et de lavage, motels, poteaux télégraphiques, lampadaires, annonces publicitaires, néons, enseignes lumineuses, etc.



Ces nouvelles constructions, destinées à satisfaire les besoins découlant de l'usage de plus en plus intensif de la voiture, s'implantent aux endroits où l'accessibilité est optimale, là où elles se *donnent à voir* selon des logiques commerciales propres, offrant une résistance marquée à toute planification préalable et à tout contrôle esthétique. Phénomène qui en soi n'est pas nouveau – l'historien Lewis Mumford avait fait un constat identique, dans les années trente, à propos des bâtiments commerciaux et des panneaux de publicité qui se déployaient le long de la route reliant le Maine à la Floride[6] – mais qui prend dans le second après-guerre des proportions alarmantes et sans précédent.

Pour les rédacteurs de l'*AR,* la question est de savoir si la société américaine va favoriser une politique de *laisser faire* et accepter l'installation d'un chaos visuel incontrôlable[7] ou si, au contraire, elle va se donner les moyens de contrôler le développement de l'environnement, par la mise en place d'une instrumentation adéquate. A quels instruments de planification fait-on référence ? L'allusion n'est pas explicite mais on peut s'imaginer qu'il s'agit des concepts opérationnels du *townscape* exposés en 1949 dans la même revue par Gordon Cullen et Ivor de Wolfe[8]. Revendiquant comme source d'inspiration l'école pittoresque anglaise du paysage, le *townscape* recherche, par l'exploitation des facultés du regard et l'analyse de séquences visuelles – correspondant pour la plupart aux points de vue d'un piéton qui se promène dans un cadre historique – à créer une organisation cohérente à partir de l'extrême variété des éléments constitutifs du paysage urbain.



FREE DEVELOPMENT As a novelist creates drama by the juxtaposition of characters, a with b, b with c, c with a, so in this example movement brings an everchanging juxtaposition of masts, towers and turrets which appear and disappear only to reappear in a quite different context.

Mais y a-t-il un quelconque point commun entre cette vision plutôt passéiste de la société et l'*american way of life* basé, entre autres, sur la généralisation de la motorisation et la vénération de la voiture ? Peut-on appliquer cette approche visuelle à l'échelle du piéton aux espaces démesurés du paysage américain ou alors à l'énorme étendue d'une métropole comme Los Angeles (dont Christopher Tunnard, enseignant à Yale et invité à donner son avis d'expert de la scène américaine, souligne le développement incontrôlé et anarchique[9]) ? On peut légitimement en douter et les rédacteurs de l'*AR* se gardent bien de nous en faire la preuve, se limitant à adopter la technique des séquences visuelles pour mieux illustrer les différentes facettes du chaos américain.

Pour l'heure, l'inquiétude prime, *«étreignant les Européens devant un paysage américain de plus perçu comme l'image même d'un avenir commun»*[10]. Même l'intérêt marqué de l'historien H.-R. Hitchcock pour les cinémas en plein air, les motels et les centres commerciaux qui se multiplient le long des axes routiers ne l'amène pas à regarder différemment cette nouvelle architecture spontanée et *«vernaculaire»*[11], au fond peu rassurante. Le sentiment généralisé est, en effet, que l'ère de l'automobile est en train de dénaturer le paysage américain.

Ordre ou chaos ? question lancinante et récurrente du début des années soixante

En 1957, *The Architectural Review* publie un nouveau numéro sur la scène américaine, sous le titre de *Machine-Made America*[12]. La revue célèbre cette fois-ci une Amérique triomphante et machiniste, où la façade-rideau standardisée, appliquée à toutes sortes de bâtiments, devient l'emblème d'un nouveau *«vernaculaire»* qualifié paradoxalement de moderne... En effet, seule la façade-rideau semble être à même d'apporter un minimum d'ordre à cet autre chaos qu'est l'éclectisme fonctionnel de l'architecture de la fin des années cinquante[13], question lancinante qui relègue dans l'ombre les problématiques concernant le paysage américain et les mutations spatiales et visuelles issues du développement des voies de communication.

Ci-contre en haut: Vue de la signalétique commerciale d'une rue américaine dans les années quarante, page de l'article «Case study: detail» in Man-Made America *(extrait de* The Architectural Review *n° 648, 1950).*

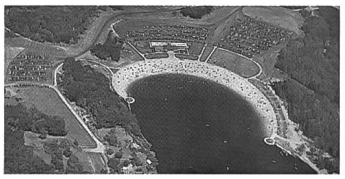
Ci-contre: Gordon Cullen, planche de «Townscape casebook» (extrait de The Architectural Review *n° 636, 1949).*

A droite: Comparaison entre le chaos de la rue commerçante de Main Street et la vue idyllique de la cour de l'Université de Virginie (extrait de Peter Blake, God's Own Junkyard, *New York, 1964).*

Et pourtant... cette même année, le Congrès américain vote un budget de vingt-six billions de dollars pour la réalisation d'un important réseau d'autoroutes. Lewis Mumford est un des premiers à dénoncer les dangers de l'application de ce programme pour l'aménagement du territoire américain, à s'inquiéter des éventuelles atteintes au paysage qui peuvent en découler et à convier les ingénieurs routiers à faire preuve de plus de sensibilité esthétique dans leurs projets d'infrastructures[14].

Cette mise en garde de Mumford a été suivie par la publication presque simultanée, au début des années soixante, de plusieurs ouvrages qui formulent une critique sévère de la détérioration du paysage urbain et suburbain par l'automobile. Tous, à des degrés divers et selon des points de vue différents, dénoncent le chaos de la métropole moderne et appellent à l'instauration d'un ordre visuel, reprenant ainsi l'essentiel de l'argumentation de *Man-Made America.*

Gordon Cullen rassemble ainsi dans *Townscape* (1961)[15] le matériau iconographique qu'il a accumulé depuis une dizaine d'années, l'ouvrage étant sans surprise et illustrant abondamment l'approche pittoresque et esthétique énoncée auparavant. Christopher Tunnard (associé à Boris Pushkarev) emprunte le titre *Man-Made America. Chaos or control ?* (1963)[16] pour un essai de nature technique, dans lequel il préconise l'application de *«principes d'ordre qui, clairement compris et utilisés, peuvent accorder au paysage une dimension artistique, autorisant ainsi une multitude d'expressions individuelles sans pour autant tomber dans l'anarchie (ou la monotonie) actuelle»*[17]. Il opère une analyse approfondie des caractéristiques du champ de la vision en mouvement et définit les principes esthétiques qui contribuent à la beauté de la forme plastique des autoroutes. Pour sa part, le critique Peter Blake écrit, *«la rage au ventre» (in fury), God's Own Junkyard* (1964)[18], un livre polé-



Ci-dessus: Photo de la couverture de Christopher Tunnard & Boris Pushkarev, Man-Made America. Chaos or control?, *1964,* op. cit. *à la note 16.*

A gauche: Forme plastique de l'autoroute et intégration dans le paysage (extrait de Christopher Tunnard & Boris Pushkarev, Man-Made America. Chaos or control?, op. cit. *à la note 16).*

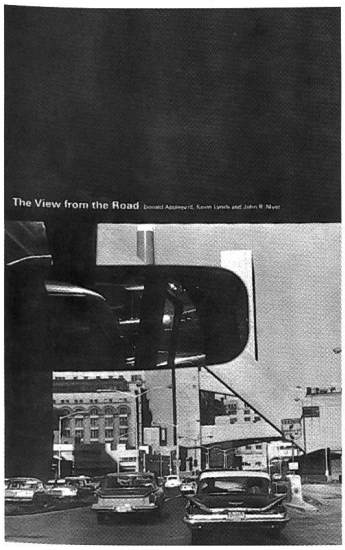
A droite: Photo de la couverture de Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, The View from the Road, *1964.*

mique et engagé qui dénonce la détérioration *«planifiée»* du paysage américain et dont le succès médiatique est dû, pour beaucoup, à la force suggestive d'une iconographie contrastée entre des bons et des mauvais exemples.

Ces publications, certes importantes pour la perception des mutations paysagères occasionnées par la démocratisation de la voiture, n'ouvrent pourtant pas de nouvelles perspectives pour une compréhension autre de ces faits. Soit elles affichent en effet une certaine nostalgie du passé (*townscape*), soit elles prolongent certains thèmes de la modernité, comme l'aspiration à un ordre visuel pur (Tunnard préconise la restriction du nombre de panneaux publicitaires placés le long des voies de communication), l'assimilation des infrastructures à des ouvrages d'art ou alors la recherche des émotions esthétiques procurées par les grands espaces fluides et l'étalement spatial de la route parcourue à grande vitesse – l'expérience *«espace-temps»* chère à Giedion.

La recherche sur le paysage du bord de la route va connaître une deuxième impulsion avec la publication, dès le milieu des années soixante, d'une série d'études qui, tout en adoptant une même approche visuelle et esthétique, ouvrent néanmoins d'autres voies d'exploration. Ces travaux, de nature académique, persistent à accorder aux réseaux (auto)routiers une valeur positive pour l'aménagement du territoire et s'intéressent tout particulièrement aux nouvelles perceptions de l'espace engendrées par le mouvement. Mais surtout ils se caractérisent par la prise en compte d'une plus grande complexité des phénomènes et par le fait qu'ils font appel, dans leurs analyses, à des instruments issus d'autres disciplines, comme la sociologie, la psychologie, la linguistique et parfois même la littérature ou le cinéma. Diversité d'attitudes, autant de regards différents dont trois points de vue particuliers méritent ici notre attention.

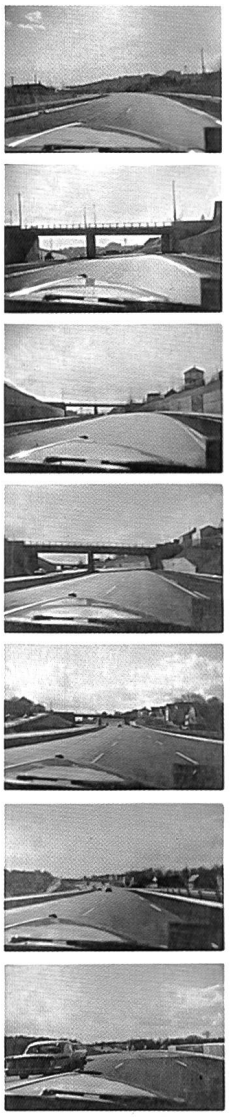
The View from the Road ou le regard au volant d'une automobile

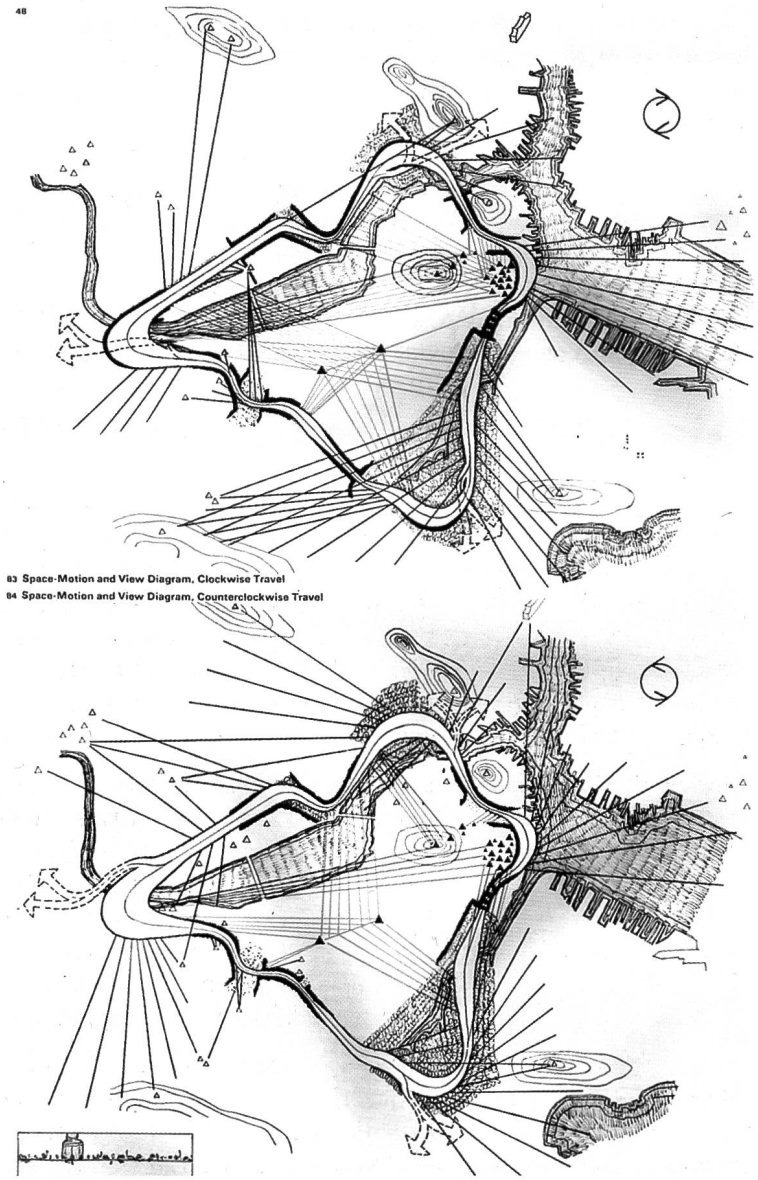


Le premier regard est celui de l'architecte américain Kevin Lynch dont les recherches privilégient le point de vue de l'habitant[19] tout en intégrant, à l'intérieur du champ d'étude visuel, des notions de psychologie et d'anthropologie. Dans *The Image of the City* (1960)[20], Lynch avait abordé la question de *«la qualité visuelle de la ville américaine en étudiant la représentation mentale de cette ville chez ses habitants»*[21] et avait ainsi pu démontrer que *«la ville n'est pas perçue par ceux qui l'habitent à la manière d'un tableau ; sa perception est, pour eux, organisée de façon radicalement autre, en fonction des séries de liens existentiels, pratiques et affectifs qui les attachent à elle»*[22]. A partir de ses observations, il avait pu aussi attester que la clarté et la lisibilité de la forme urbaine sont des qualités essentielles non seulement en termes de sécurité mais aussi en termes d'intensité de l'expérience humaine.

Son ouvrage suivant, *The View from the Road* (1964, écrit avec Donald Appleyard et John R. Myer)[23], dédié aux ingénieurs des routes, aborde spécifiquement la question de la perception visuelle des autoroutes depuis le point de vue de l'automobiliste. La recherche, menée dans le cadre du Joint Center for Urban Studies du M. I. T. et de Harvard, se veut opérationnelle et met en relation les principes esthétiques devant présider à la création d'une autoroute – l'établissement d'un ordre visuel structuré, l'enchaînement de séquences visuelles cohérentes, enfin, l'identité et la lisibilité du paysage – avec les impressions et les comportements de l'automobiliste – le sens du mouvement, la capacité d'orientation dans l'espace (les points de repère), la perception dynamique des volumes, le franchissement des limites, l'impression de rythme et de continuité, etc.

Pour transcrire graphiquement ces analyses spatiales et perceptives, Lynch va mettre au point un nouveau mode de représentation[24] qui fait écho à la conviction de Giedion que *«des photographies aériennes arrivent peut-être à rendre l'ample mouvement du tracé de la route, la beauté de ses virages, mais ce n'est qu'au volant d'une automobile que l'on peut se rendre compte de sa signification.»*[25] Délaissant le principe de la vue à vol d'oiseau – image synthétique qui permettait de saisir l'étendue du tracé des routes et autoroutes, à l'échelle du territoire[26] –, il va s'inspirer des techniques cinématographiques pour simuler les points de vue toujours changeants de l'automobiliste au volant de la voiture en mouvement. Les séquences visuelles du parcours sont ainsi représentées par des croquis ou des images photographiques successives, clairement encadrées par le pourtour du pare-brise de l'automobile.

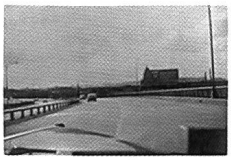


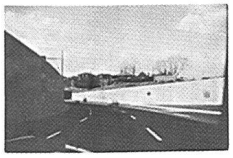


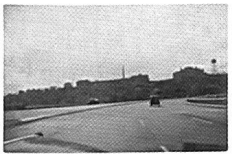
Ci-dessus et ci-contre: Séquences visuelles effectuées le long de la Northeast Expressway à Boston.

A gauche: Esquisses des points de vue selon des parcours inversés dans une route périphérique à Boston.

(Extraits de Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, The View from the Road, op. cit. *à la note 23).*







Cette méthode de simulation de l'oeil humain, associée aux représentations par diagrammes des séquences, va lui permettre d'analyser les qualités visuelles d'une autoroute de Boston – la *Northeast Expressway* – et de proposer un contre-projet au tracé officiel d'une autre route périphérique de la même ville. Curieusement, ces études de cas ne prennent pratiquement pas en compte la signalétique autoroutière et les panneaux publicitaires du bord de route. Est-ce parce que ce sont des voies urbaines, proches du centre-ville et, par conséquent, peu sujettes à la *pollution visuelle* des néons et enseignes de publicité ? Ou est-ce que Lynch n'attribue pas une valeur structurante à ces signes éphémères dont il estime par ailleurs qu'ils occultent les vrais points de repère que sont, par exemple, les bâtiments historiques[27] ?

Nous penchons pour cette deuxième hypothèse. La démarche de Lynch, hormis ses aspects sociologiques et psychologiques, s'appuie sur une problématique courante à l'époque: l'analogie entre urbanisme et architecture[28]. Dans *The View from the Road*, il compare les séquences visuelles ressenties le long d'une route avec l'expérience temporelle d'une *promenade architecturale* à grande échelle, dont l'unité conceptuelle et spatiale exclut tout élément non signifiant et éphémère. Sauf la nuit, où *«un nouvel ordre règne sur la ville»* et où la lumière publicitaire et routière emphatise certaines parties de la ville, Lynch n'attribue pas une valeur structurante aux enseignes du bord de route, contrairement à ce que fera quelques années plus tard Robert Venturi dans le désert du Nevada...

Learning from Las Vegas, la symbolique commerciale et le *renversement du regard*

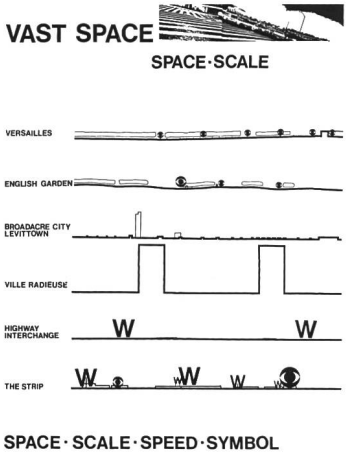
C'est bien connu, Robert Venturi portera un regard fondamentalement différent sur le paysage de bord de route. En 1968, il décide d'analyser, avec Denise Scott Brown, Steven Izenour et quelques étudiants de Yale, la situation où l'intensité des phénomènes est la plus forte: Las Vegas et son fameux *strip*.

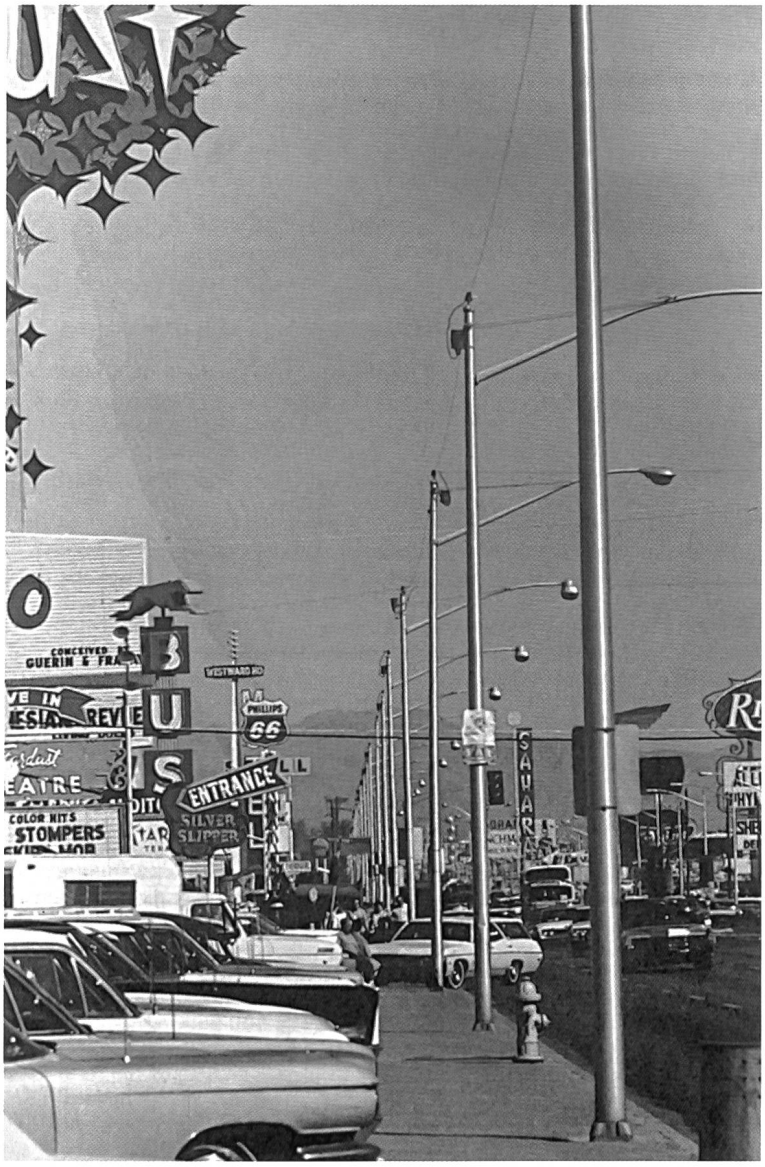
L'intérêt de Venturi pour le paysage commercial s'était manifesté auparavant dans les dernières pages de *Complexity and Contradiction in Architecture* (1966)[29], où il prenait position contre la comparaison tendancieuse faite par Peter Blake dans *God's Own Junkyard* entre le chaos de la rue commerçante de Main Street et la vue idyllique de la cour de l'Université de Virginie. Selon ses propres termes, *«mis à part le fait que cette comparaison manque d'à propos, Main Street n'est-elle pas presque parfaite ? Le déroulement commercial de la Route 66 n'est-il pas presque parfait ? (...) Quel léger changement du contexte les rendra parfaits ? Peut-être un meilleur contrôle des panneaux publicitaires»*[30].

L'analyse du *strip* de Las Vegas apporte, en effet, la preuve que *«ce sont essentiellement les enseignes de la grand-route qui, par leurs formes sculpturales ou leurs silhouettes picturales, par leurs positions particulières dans l'espace, leurs configurations infléchies et leurs significations graphiques, donnent des points de repère et unifient la mégatexture»*[31]. Là où la plupart voient le chaos de la rue commerçante, on discerne maintenant un ordre visuel complexe, contrasté et non évident (*«ce n'est pas un ordre dominé par l'expert et accueillant au regard»*[32]), intégrant paradoxalement des notions contradictoires: continuité et discontinuité, le mouvement et l'arrêt, la clarté et l'ambiguïté, etc.

En effet, à Las Vegas, Venturi, Scott Brown et Izenour vont effectuer un renversement des valeurs et porter un regard inédit[33] sur un paysage commercial et populaire, jusque-là méprisé par les architectes et les critiques. Leur analyse du *strip* en tant que système de communication les a conduits à préciser la fameuse opposition entre *«canard»* (*duck*) et

«hangar décoré» (*decorated shed*), notions directement issues de l'observation du langage d'une architecture *«orientée vers la voiture»*. Il nous faut ici insister sur ce point : en publiant les résultats de ses analyses dans *Learning from Las Vegas* (1972), l'équipe de Yale veut démontrer l'importance du symbolisme dans un contexte fondamentalement nouveau, où le message commercial prédomine dans un paysage de grands espaces, appropriés à la vitesse de la voiture – *«le signe graphique dans l'espace est devenu l'architecture de ce paysage»*[34]. Dans cette optique, la référence explicite aux travaux de Lynch, même technique, n'est pas superflue : elle permet de mieux comprendre le mécanisme de la vision durant la conduite en automobile, son adaptation à la vitesse et son impact sur la localisation et la forme des enseignes publicitaires.[35]



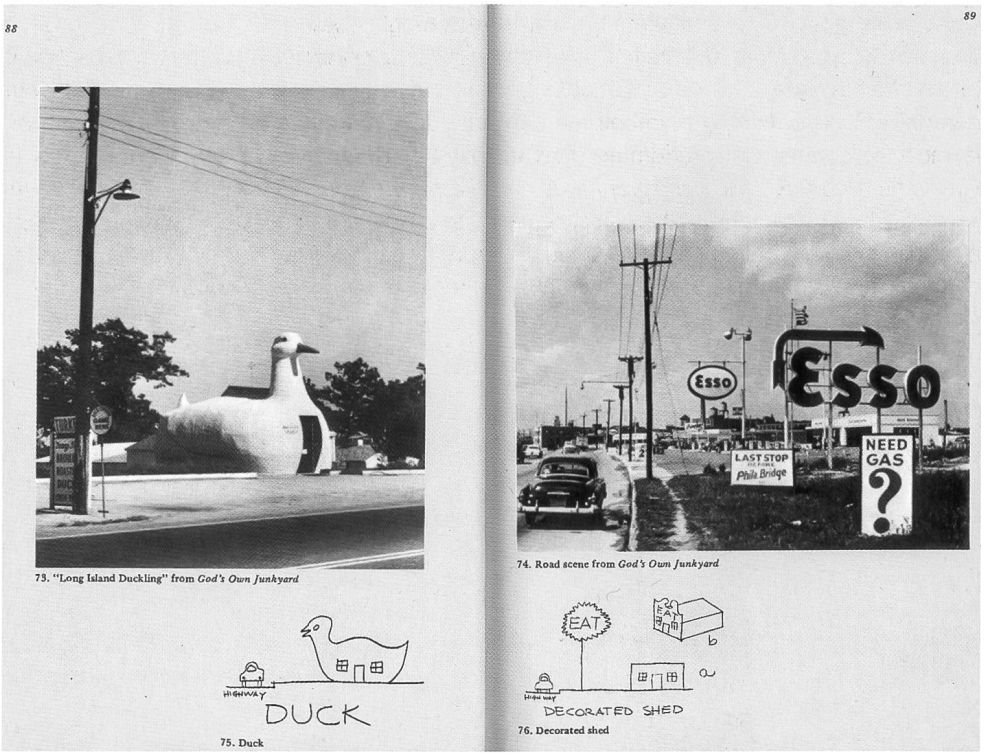


Ci-dessus: Analyse comparative de l'intensité des symboles sur différents types de grands espaces.

A gauche: Las Vegas, l'ordre complexe du strip.

A droite: Double page illustrant le canard (duck) *et le* hangar décoré (decorated shed) *déduits à partir de deux images de* God's Own Junkyard *de Peter Blake.*

(Extraits de Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, Learning from Las Vegas, op. cit. *à la note 29.)*



73. "Long Island Duckling" from *God's Own Junkyard*

74. Road scene from *God's Own Junkyard*

75. Duck

76. Decorated shed

AS in DS, le mythe de la voiture et le regard sur un autre récit

Le dernier regard est celui de l'architecte anglaise Alison Smithson qui, en 1972, la même année que paraît *Learning from Las Vegas,* entame une série de voyages entre Londres et Wiltshire au volant de sa voiture – une Citroën DS – durant lesquels elle prend méthodiquement des notes sur les paysages qu'elle parcourt. Le résultat de ces observations sera consigné dans une publication tardive, intitulée *AS in DS: an eye on the road* (1983)[36], véritable *journal de bord,* dont l'objectif premier est d'éveiller les sensibilités aux qualités du paysage perçu d'une voiture en mouvement.

Les Smithson partagent avec les Venturi un même intérêt pour cette architecture «laide et ordinaire» qui se multiplie le long des axes routiers et qui, selon eux, a le mérite de stimuler *«un regard toujours nouveau sur les choses et de se distancer des règles esthétiques communément admises»*[37]. Ils s'intéressent depuis les années cinquante au concept de mobilité, qu'ils considèrent comme une caractéristique fondamentale de l'époque et un facteur important de cohésion sociale et de liberté. Ils considèrent les routes comme des éléments primordiaux pour l'organisation du territoire[38], privilégient l'étude des signes de la vie quotidienne et de la mobilité et, enfin, considèrent que le shopping center, «temple» de la consommation, est *«le véritable et peut-être unique lieu vrai de la communauté»*[39].

Pourtant lorsque Alison Smithson commence à noter méthodiquement ses impressions visuelles depuis sa DS, elle ne choisit pas de se confronter à l'architecture commerciale des bords de route, mais plutôt aux scènes de la campagne rurale anglaise. En réalité, elle s'amuse à tisser des liens avec la littérature, notamment avec les récits de voyages de certains écrivains anglais du XIXe siècle. S'inspirant des compte-rendus que William Cobbett (1763–1835) fait de ses voyages à cheval dans le sud et l'ouest de l'Angleterre

entre septembre 1822 et octobre 1826, impressions journalières recueillies dans l'ouvrage *Rural Rides* (1830)[40], Alison Smithson adopte un style descriptif (plutôt télégraphique), agrémenté de notes, croquis et photos. A plusieurs reprises, elle compare ses propres visions avec celles de Cobett, face à un paysage rural dont la préservation et la conservation sont évoquées... un thème encore d'actualité, plus de vingt ans après.

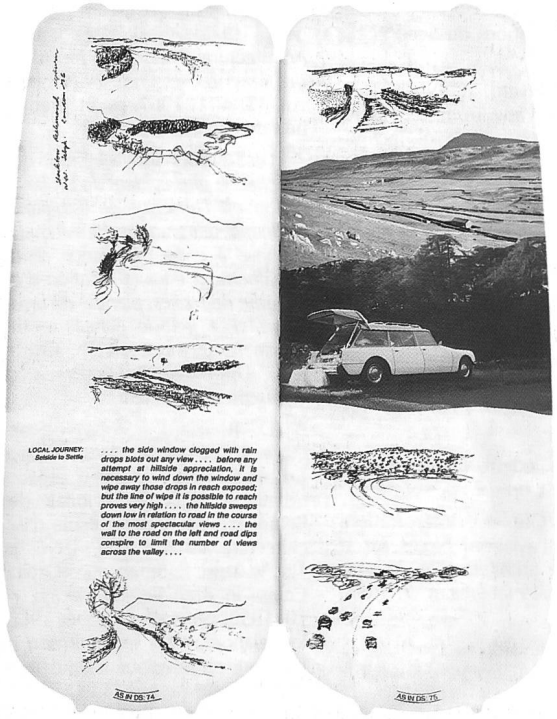
Mais ce qui ressort véritablement de la lecture de *AS in DS* est l'hommage rendu à l'automobile et, en particulier, à la Citroën DS, dont la projection en plan est figurée dans le contour du livre. Présentée pour la première fois au Salon de l'automobile parisien d'octobre 1955, la DS est en avance sur son temps, par certaines innovations technologiques (suspension hydropneumatique, phares tournants) et surtout par son confort supérieur, sa conduite aisée et une excellente visibilité. Elle réunit les conditions idéales pour pouvoir apprécier le paysage en mouvement.

Aux yeux des Smithson, la DS est l'équivalent européen de la Cadillac américaine[41], symbole d'une nouvelle société de consommation où la mobilité est omniprésente et l'utilisation de l'automobile synonyme de liberté. Ils se plaisent à souligner son aspect domestique et, fascinés par les *mobil-homes* et autres *caravan*, la qualifient de véritable *«maison sur quatre roues»* (*room on wheels*). On ne peut s'empêcher de faire ici référence au texte de Roland Barthes sur ce nouveau mythe des temps modernes, notamment au passage où il affirme que la DS est *«plus* ménagère*, mieux accordée à cette sublimation de l'ustensilité que l'on retrouve dans nos arts ménagers contemporains: le tableau de bord ressemble davantage à l'établi d'une cuisine moderne qu'à la centrale d'une usine: les minces volets de tôle mate, ondulée, les petits leviers à boule blanche, les voyants très simples, la discrétion même de la nickelerie, tout cela signifie une sorte de contrôle exercé sur le mouvement, conçu désormais comme confort plus que performance»*[42].

Un regard rétrospectif

Techniques cinématographiques pour mieux nous faire percevoir le paysage de l'automobile; un nouveau regard positif, sans préjugés, de l'architecture populaire et commerciale de bord de route; la vision à partir d'une automobile identifiée à une maison mobile, symbole d'un nomadisme toujours en devenir... Rétrospectivement, s'impose le constat de la prédominance d'un discours esthétique basé sur la perception visuelle de l'environnement. Approche sectorielle qui a éludé certaines questions importantes – comme la dimension culturelle et subjective du regard – et qui a certainement occulté le fait que l'expansion des voies de communication et l'usage toujours plus intense de la voiture provoquent un ensemble de problèmes dont le chaos visuel n'est qu'un aspect particulier.

Mais il nous faut aussi admettre que ces diverses approches, dégagées de leur aspect idéologique et mythique, nous ont progressivement ouvert les yeux sur de nouveaux phénomènes qui font de plus en plus partie de notre quotidien. Car depuis les années soixante et septante, le paysage de bord de route a continué de s'étendre, prenant implacablement possession de ces zones résiduelles et périphériques où s'implantent, toujours sans ordre apparent, les Mc Donald, les hôtels Formule 1 et les hypermarchés commerciaux, avec leurs panneaux, enseignes et néons. Une scène en constante évolution qui continue à inquiéter et à fasciner et qui justifie en soi tout l'intérêt qu'on peut porter aux travaux ici analysés[43].



Double page illustrant les impressions de Alison Smithson: textes, croquis, photos. A noter le contour particulier du livre qui reproduit la projection en plan de la DS (extrait de Alison Smithson, AS in DS. An eye on the road, *op. cit. à la note 36).*

Notes

1 Sur l'architecture de bord de route en Amérique, v. J. Jennings (éd.), *Roadside America. The Automobile in Design and Culture*, Iowa State University Press, Ames, Iowa, 1990.

2 Sur les parkways, v. S. Giedion, *Space, Time and Architecture*, New York, 1941. Traduction française: *Espace, temps, architecture*, Éditions Denoël, Paris, 1990, pp. 464-467; J.-L. Cohen, L. Hodebert, A. Lortie, *Le parkway, dispositif métropolitain*, Laboratoire Architecture, culture, société XIXe-XXe siècles, École d'Architecture Paris-Villemin, mars 1996, p. 10: «La manière la plus large de définir le parkway serait de l'assimiler à une voie publique de large emprise associant de façon variable circulations à vitesses différenciées et espaces végétaux».

3 Cf. N. Bel Geddes, *Magic Motorways*, Ramdon House, New York, 1940.

4 A propos de l'architecture *streamlined*, v. A. Lourie, «L'invention de l'*industrial designer* aux États-Unis» in J.-L. Cohen (sous la direction de), *Les années 30. L'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie*, Éditions du patrimoine, Paris, 1997, pp. 232-239.

5 *Man-Made America, The Architectural Review*, n° 648, 1950.

6 L. Mumford, B. MacKaye, «Townless Highways for the Motorist. A proposal for the Automobile Age» in *Harper's Monthly*, n° 73, 1931.

7 *Man-Made America, The Architectural Review*, n° 648, *op. cit.*, p. 343.

8 I. de Wolfe, «Townscape» et G. Cullen «Townscape Casebook» in *The Architectural Review*, n° 636, 1949, pp. 355–374. I. de Wolfe était en réalité H. de C. Hasting, le propriétaire de la revue. G. Cullen a été *assistant editor of art* de la revue entre 1949 et 1956. Sur G. Cullen voir *Urban design quarterly*, n° 52, 1994.

9 C. Tunnard, «Scene» in *Man-Made America, The Architectural Review*, n° 648, *op. cit.*, pp. 345-359.

10 J.-L. Cohen, *Scènes de la vie future*, Flammarion, Paris, 1995, p. 196.

11 H.-R. Hitchcock, «Autumn 1950: the ways things are» in *Man-Made America, The Architectural Review*, n° 648, *op. cit.*, pp. 386-398. Dans les années cinquante, la plupart des constructions situées le long des autoroutes ne sont pas construites par des architectes. Sauf pour les centres commerciaux, programme que la firme Gruen et Krummeck maîtrise très rapidement et de façon très imaginative, comme en témoigne l'exemple présenté dans l'article de Hitchcock situé à la périphérie de Los Angeles dont l'expression inédite repose sur deux rampes croisées qui mènent l'automobiliste sur la toiture de l'immeuble. Les théories de Gruen sur le design des supermarchés proviennent de la critique du paysage commercial de bord de route. Cf. V. Gruen «Introverted Architecture» in *Progressive Architecture*, n° 38, 1957, pp. 204-208 et D. M. Bluestone, «Roadside Blight and the Reform of Commercial Architecture» in J. Jennings (éd.), *Roadside America. The Automobile in Design and Culture, op. cit.*, pp. 181-182.

12 *Machine-Made America, The Architectural Review*, mai 1957.

13 La revue *Progressive Architecture* va, par l'intermédiaire de son rédacteur T.H. Creughton, faire une enquête auprès de plusieurs architectes qui, de façon unanime, reconnaissent l'état de confusion et de chaos de l'architecture du début des années soixante. Creughton va essayer d'«institutionnaliser» ce moment par l'instauration d'un

mouvement, qui s'est avéré parfaitement éphémère, intitulé *Cahoticism*. Cf. «The sixties. A P/A symposium on the state of architecture: part I», *Progressive Architecture*, n° 3, 1961, pp. 122-133 et «The sixties. A P/A symposium on the state of architecture: part II» in *Progressive Architecture*, n° 4, 1961, pp. 164–169.

14 L. Mumford, «The Highway and the City» in *The Highway and the City*, Martin Secker & Warburg, Londres, 1964, p. 176. Ce texte, publié pour la première fois dans *Architectural Record*, n° 123, 1958, pp. 179–186, a été perçu comme un défi à relever par certains ingénieurs et économistes. Cf. Ch. A. Glover, «The Challenge of the New Highway Program» in W. Brester Snow, *The Highway and the Landscape*, Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey, 1959, pp. 56–73.

15 G. Cullen, *Townscape*, Architectural Press, Londres, 1961.

16 Ch. Tunnard & B. Pushkarev, *Man-Made America. Chaos or control?*, Yale University Press, New Haven and London, 1963.

17 Ibid., p. 4.

18 P. Blake, *God's Own Junkyard*, Holt, Rinehart and Wiston, New York, 1964.

19 On peut faire un parallèle entre les travaux de K. Lynch et ceux de la journaliste J. Jacobs. Celle-ci revendique le retour à des valeurs de sociabilité induites par la diversité et la mixité des fonctions urbaines et dénonce aussi le phénomène de l'érosion des villes par la voiture. Préoccupée par la perception de l'habitant du chaos urbain, elle dédie un chapitre de son livre à l'ordre visuel dans la ville. Tout en affirmant que «seules la complexité et la vitalité des fonctions peuvent donc donner aux différentes parties de la ville une structure et une forme appropriées», elle adhère néanmoins à une démarche analytique basée sur le regard et emprunte, pour ce faire, certains concepts exposés par Kevin Lynch. Cf. J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961. Traduction française: *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Pierre Mardaga éditeur, Liège, 1991.

20 K. Lynch, *The Image of the City*, The M.I.T. and Harvard University Press, Cambridge, Mass., 1960. Traduction française: *L'image de la Cité*, Dunod, Paris, 1971.

21 Ibid., p. 3.

22 F. Choay, *L'urbanisme, utopies et réalités*, Éditions du Seuil, Paris, 1965, p. 72.

23 D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, *The View from the Road*, Massachusetts Institute of Technology, 1964.

24 G. Cullen a été l'un des premiers à représenter, par des croquis, les séquences visuelles d'un automobiliste au volant d'une voiture en mouvement. Cependant, la démonstration ne portait que sur des questions de signalétique et de sécurité routières. Cf. G. Cullen, M. Regan, «Switch on» in *The Architectural Review*, n° 722, 1957, pp. 187–193.

25 Cf. S. Giedion, *Espace, temps, architecture, op. cit.*, p. 465.

26 Cf. J. Gubler, «L'aérostation, prélude à l'aviation? Notes sur la découverte architecturale du paysage aérien», *matières*, n° 2, 1998, pp. 7–20.

27 D. Appleyard, K. Lynch, J. R. Myer, *The View from the Road, op. cit.*, p. 17.

28 Plusieurs architectes du Team X, dont notamment A. van Eyck, vont essayer d'établir des liens entre l'urbanisme et l'architecture en s'inspirant de l'affirmation d'Alberti: «Une ville est une grande maison et une maison est une petite ville».

29 R. Venturi, *Complexity and Contradiction in Architecture*, The Museum of Modern Art, New York, 1996. Traduction française: *De l'ambiguïté en Architecture*, Dunod, Paris, 1995.

30 Ibid., p. 102.

31 R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, The Massachusetts Institute of Technology, 1972. Traduction française: *L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles. Liège, s. d., p. 27.

32 Ibid. p. 65.

33 Cf. J. Abram, «Actualité de Venturi» in *AMC*, n° 18, mars 1991 et F. Chaslin, «Venturisme, un bilan» in *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 273, 1991, pp. 86–90.

34 R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *L'enseignement de Las Vegas ou le symbolisme oublié de la forme architecturale, op. cit.*, p. 23.

35 Ibid., p. 87.

36 A. Smithson, *AS in DS. An eye on the road*, Delft University Press, 1983.

37 D. Scott Brown, «Team 10, Perspecta 10, and the Present State of Architectural Theory» in *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 33, n° 1, 1967, p. 44. Traduction de l'auteur.

38 Les Smithson sont d'opinion que *«l'échec le plus évident de la planification est l'absence de lisibilité et d'identité des grandes villes et que la réponse à cette défaillance réside certainement dans la création d'un système de routes, planifié de façon claire et à grande échelle* – the Urban Motorway». (in Th. Crosby (éd.), *Uppercase 3*, Londres, s. d. Traduction de l'auteur).

39 D. Rouillard, «Stops/No-Stop-City» in *La place dans l'espace urbain*, Cahiers paysages et espaces urbains n° 5, École Régionale des Beaux-Arts de Rennes, Ecole d'Architecture de Bretagne, 1996, p. 12. V. aussi P. Smithson, «Capital Cities» in *Architectural Design*, n° 10, 1958, pp. 437–441. Dès 1968, les relations entre les Smithson et les Venturi deviennent plus tendues. Cette année-là, D. Scott Brown critique l'ouvrage *Urban Structuring* des Smithson et leur reproche une certaine légèreté dans la compréhension des phénomènes urbains. Cf. D. Scott Brown, «Urban structuring» in *Architectural Design*, n° 1, 1968, p. 7.

40 W. Cobbett, *Rural Rides*, 3 vol., G. D. H. and M. Cole, 1830. Chaque soir, Cobbett notait les observations et les impressions recueillies durant la journée. Son objectif était d'estimer les ravages causés par la guerre et de formuler des propositions pour améliorer la production agricole du pays. Ces notes ont été préalablement publiées dans un journal, le *Political Register*.

41 V. à ce sujet la fascination des Smithson pour les voitures américaines considérées comme des *classic box on wheels*, dans A. & P. Smithson, *Without rhetoric. An architectural aesthetic 1955–1972*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts, 1974, pp. 2–13. V. aussi R. Banham, «Machine aesthetic» in *Architectural Review*, n° 700, 1955, pp. 224–228.

42 R. Barthes, *Mythologies*, Éditions du Seuil, 1957, p. 152.

43 Cf. J.-L. Cohen, «La recherche sur la forme urbaine aux États-Unis» in J. Castex, J.-L. Cohen et J. C., Depaule, *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace*, CNRS, Paris, 1995, pp. 121–136.