A detailed architectural sketch of a road cross-section. The drawing shows a road with a central raised section and side slopes. Several trees are planted along the road, with their heights and positions marked by vertical dashed lines and numerical values. The text is overlaid on the upper and middle portions of the sketch.

Lundi 20 novembre 2023, Carcassonne
colloque international
« La beauté essentielle des allées d'arbres »
Les allées d'arbres et leur beauté

L'art routier comme branche de l'art des jardins

Éric Alonzo

École d'architecture de la ville & des territoires Paris-Est

Université Gustave Eiffel

OCS (UMR AUSser 3329)



Leon Battista Alberti
De re aedificatoria,
manuscrit,
vers 1485

« Les historiens font l'éloge de la voie qui, dans la cité égyptienne de Boubastis, conduisait au temple : large de quatre plèthres, pavée de pierres d'excellente qualité, plantée de chaque côté d'arbres immenses, elle traversait le forum en ligne droite ».

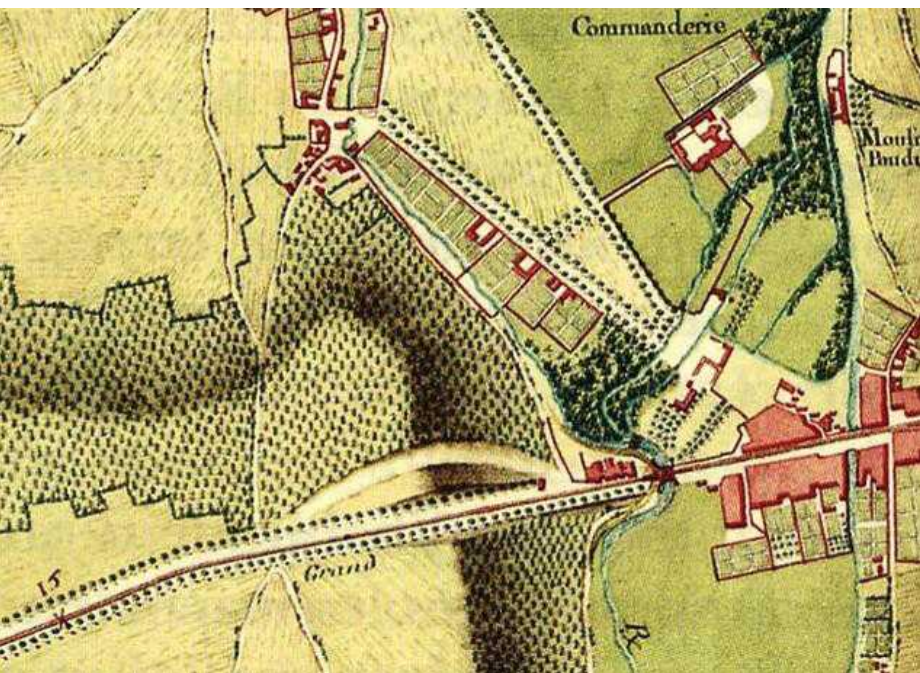
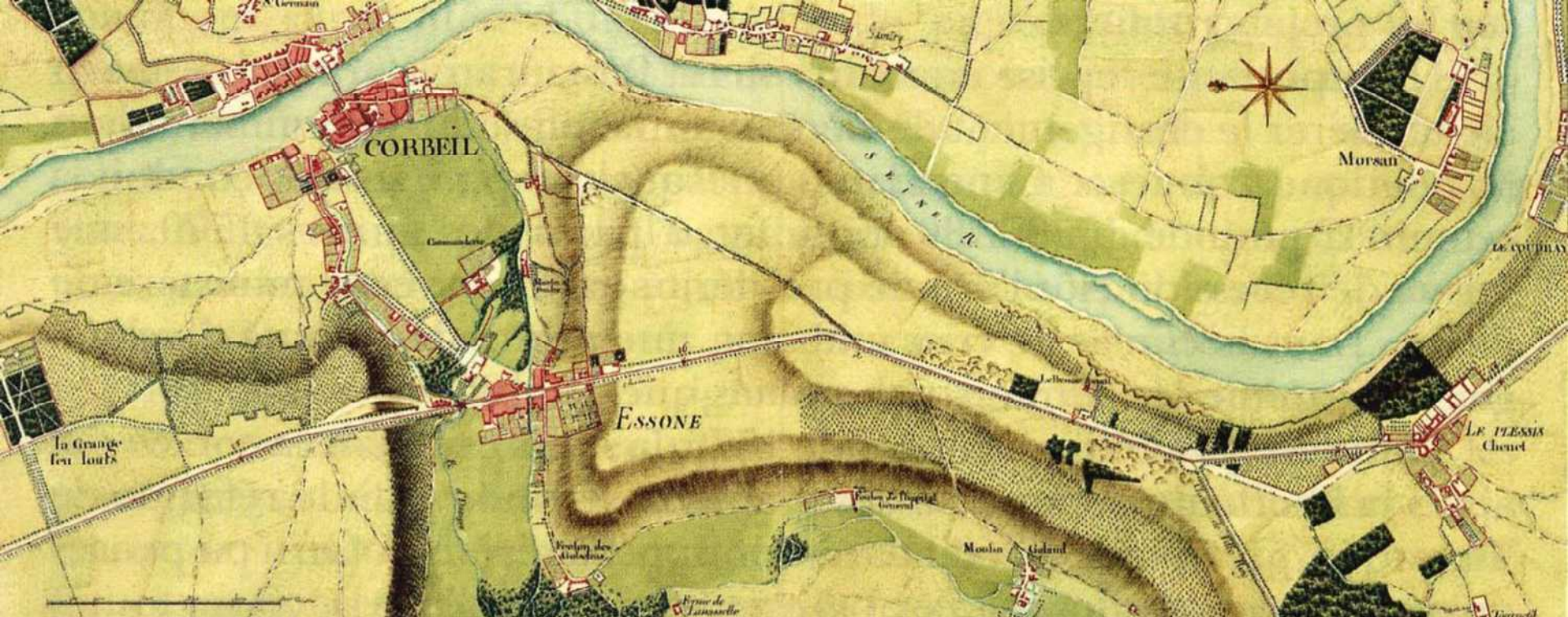


Andrea Palladio,
*I quattro libri
dell'architettura*,
frontispice, 1570

« Et comme les grandes rues reçoivent un notable accroissement de beauté par la grandeur des maisons qui les bordent, de même les chemins de la campagne demandent à être bordés de grands arbres, pour récréer et désennuyer l'esprit des passants, leur donnant encore de l'ombre et du rafraîchissement dans les chaleurs d'été ».

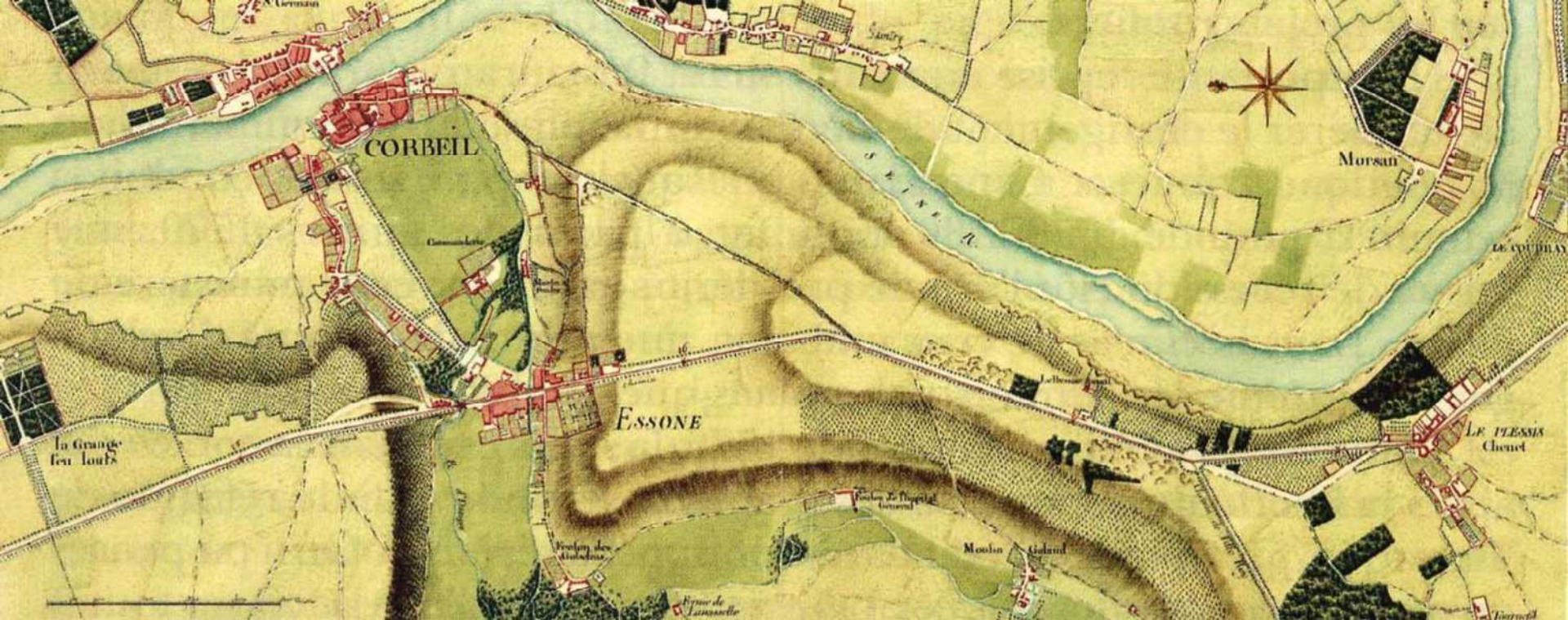


Andrea Palladio, Villa Barbaro, Maser,
1550-1560

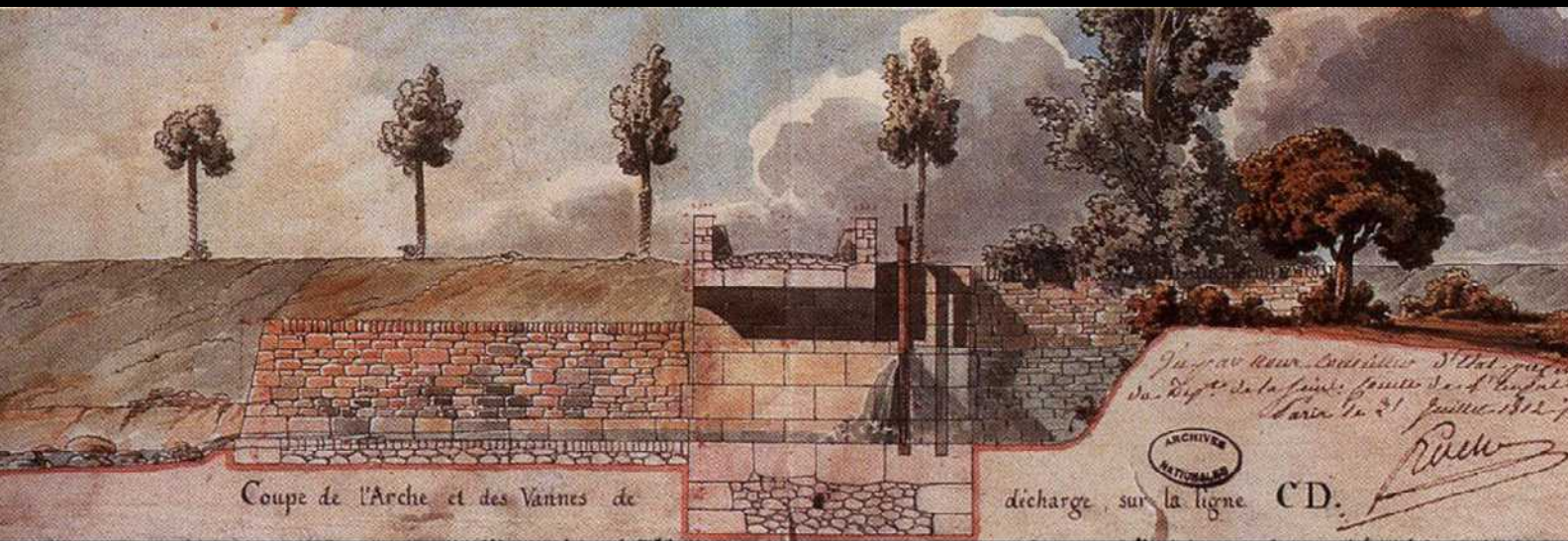


Passage de l'itinéraire de Paris à Lyon
à la hauteur de l'Essonne,
Atlas Trudaine-Perronet
75 cm x 30 cm, 1/8640^e

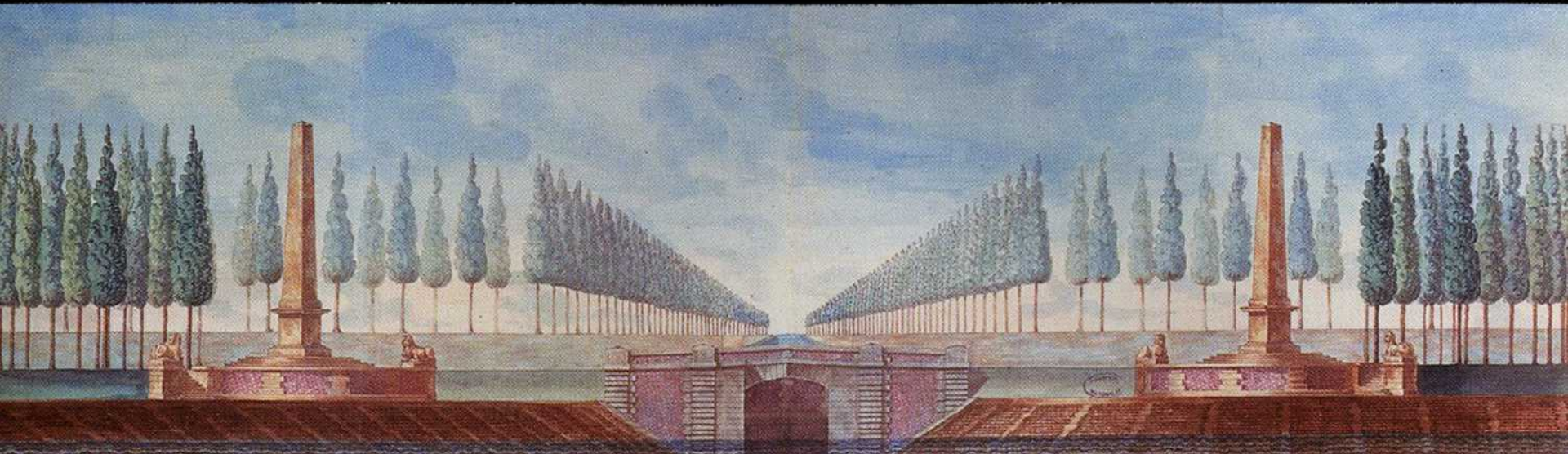
< détail



« Quand il y a plus d'un parti à prendre pour l'alignement, il est important d'en comparer les avantages et la dépense, et si le plus beau n'est pas le plus coûteux, ou même s'il n'excède que légèrement la dépense de l'autre, il faut toujours le préférer. »



Avant-port de
La Roche,
canal de
Bourgogne,
1811

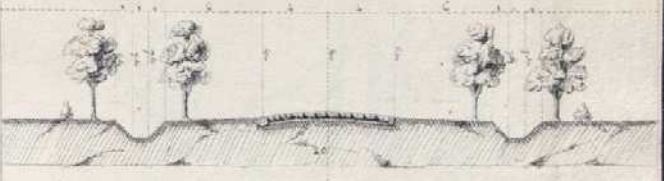


Coupe d'une vanne d'alimentation du canal de l'Ourcq, 1812

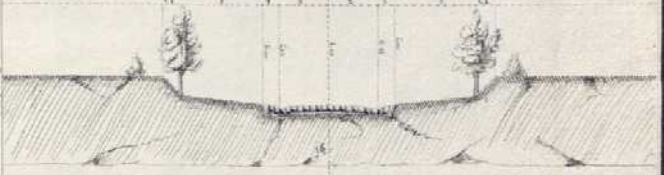
Profils & Routes en Plaine.

No. 10. à 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

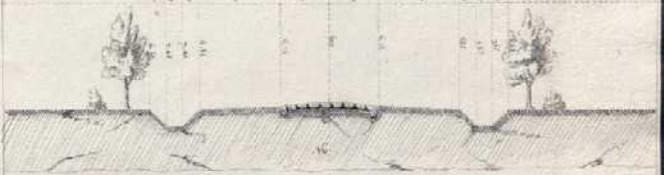
Deux Arbres
 dans
 les grandes Communes.



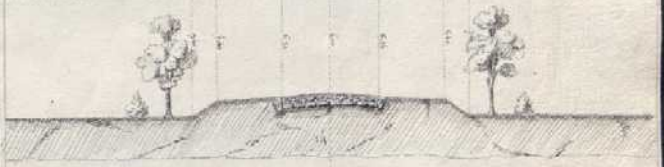
En Villages, avec un
 dans un petit arbré
 de trois parcelles.



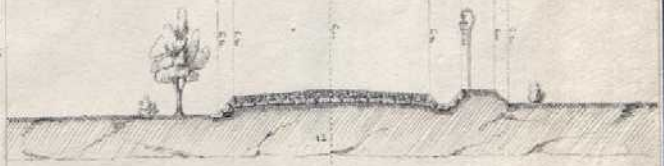
Dans les petites foires
 à parcelles & villages.



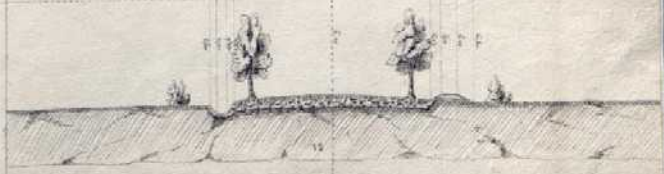
En Rouleaux en bois
 avec arbré en bois.



Chaussée en Empierrement
 sur terre, la largeur avec
 bottines, comme on
 emploie à en largeur.



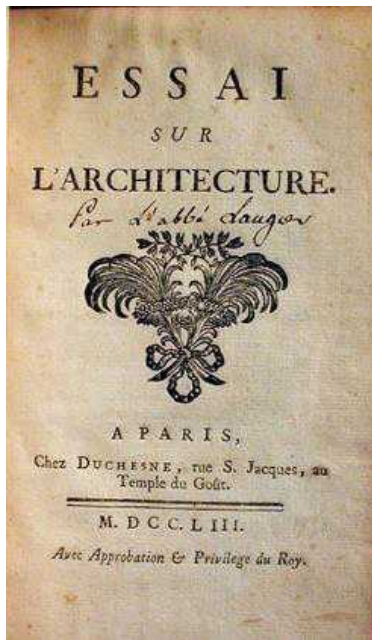
ii)



« Profils de routes en plaine »
 par A. U. Quilhet, élève à l'École
 des ponts et chaussées
 de 1797 à 1800

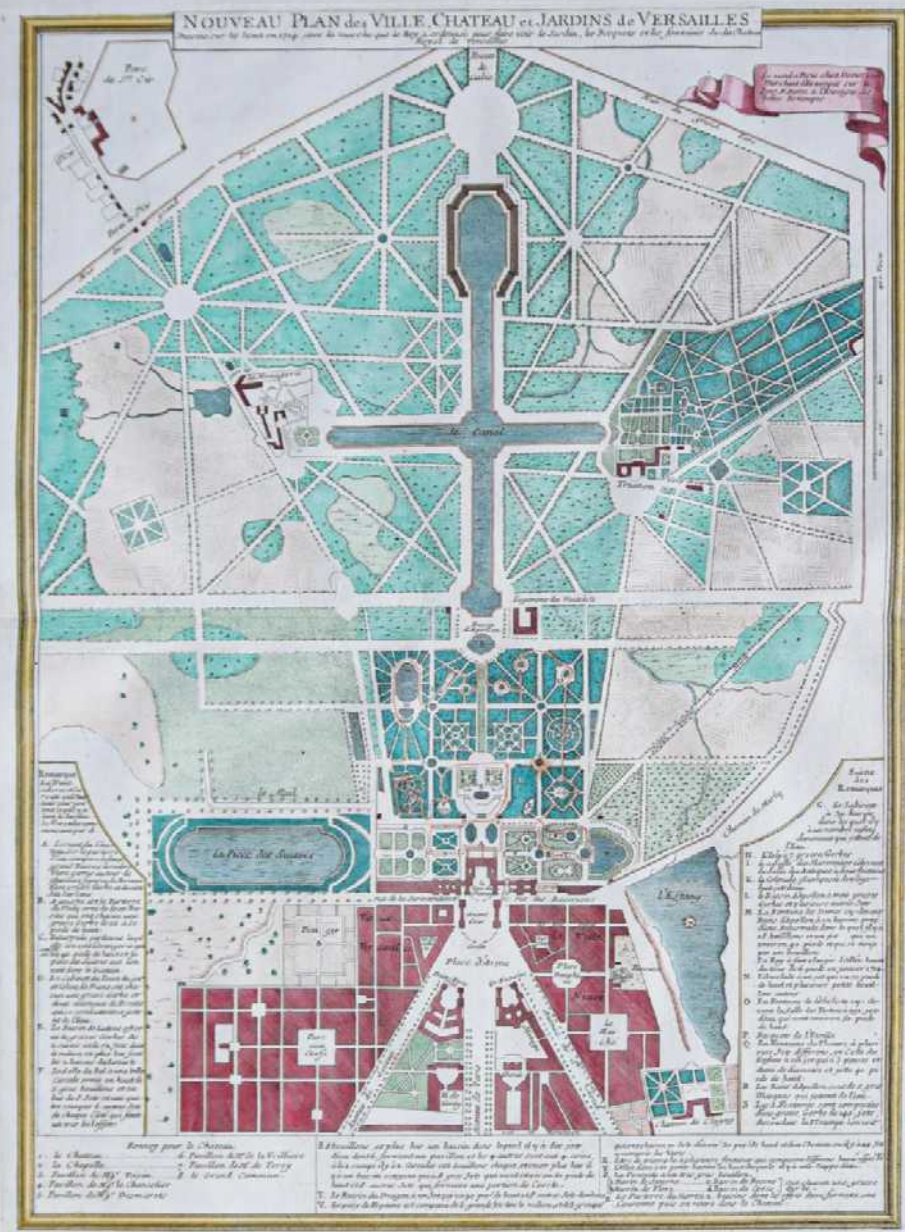


Pierre Charles Lesage, carte d'étude, École nationale des ponts et chaussées, 1775



1753

« Il faut regarder une ville comme une forêt. Les rues de celle-là sont les routes de celle-ci ; et doivent être percées de même. [...] il faut qu'un Le Nôtre en dessine le plan, [...] qu'ici on aperçoive une étoile, là une patte d'oie ; de ce côté des routes en épi ; de l'autre, des routes en éventail ; plus loin des parallèles ; partout des carrefours de dessin et de figure différente ».



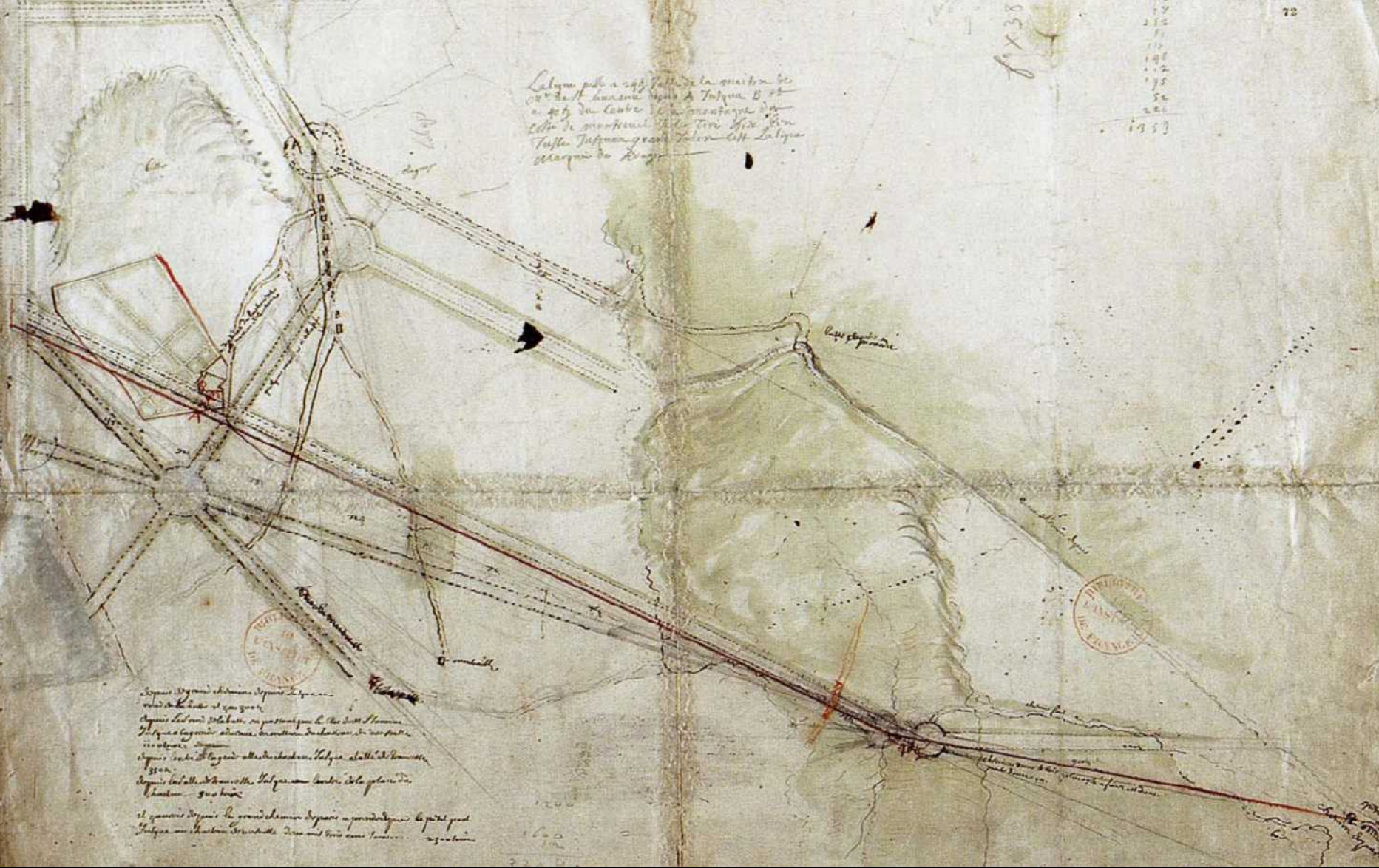
André Le Nôtre (1613-1700)
 Portrait par Carlo Maratta, vers 1679-1681

Plan de Versailles, 1724

f. 381

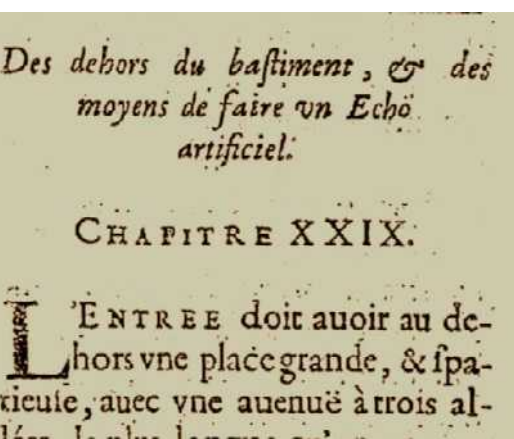
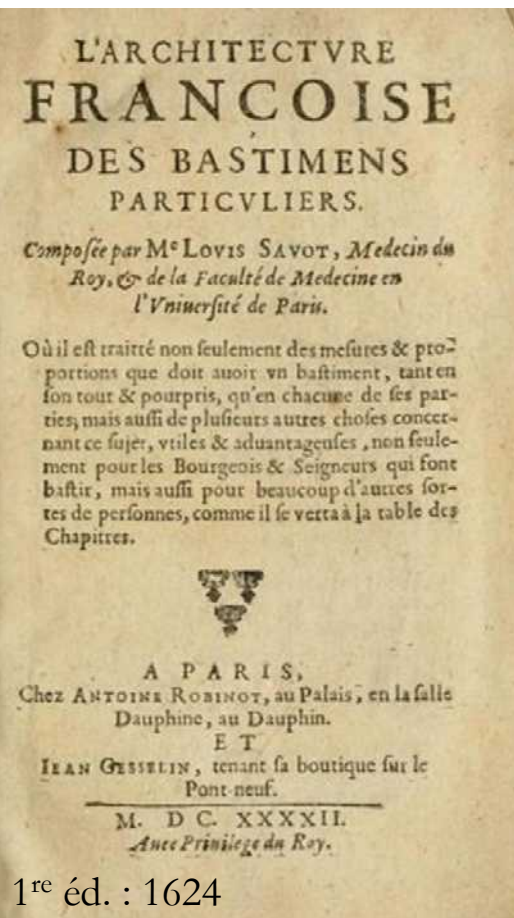
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72

Le lieu est à 205 toises de la maison de
 M. de St. Anne, vers A. Tappin. Il est
 au sud du Centre de la montagne de
 cette de montagne. Le terrain est un
 Tasse. Tappin grand Tasse est La ligne
 Marquis de Ruy.



Depuis le point de vue de la maison de
 M. de St. Anne, on voit que le terrain est
 de la montagne de cette de montagne.
 Le terrain est un Tasse. Tappin grand
 Tasse est La ligne Marquis de Ruy.
 Le lieu est à 205 toises de la maison de
 M. de St. Anne, vers A. Tappin. Il est
 au sud du Centre de la montagne de
 cette de montagne. Le terrain est un
 Tasse. Tappin grand Tasse est La ligne
 Marquis de Ruy.

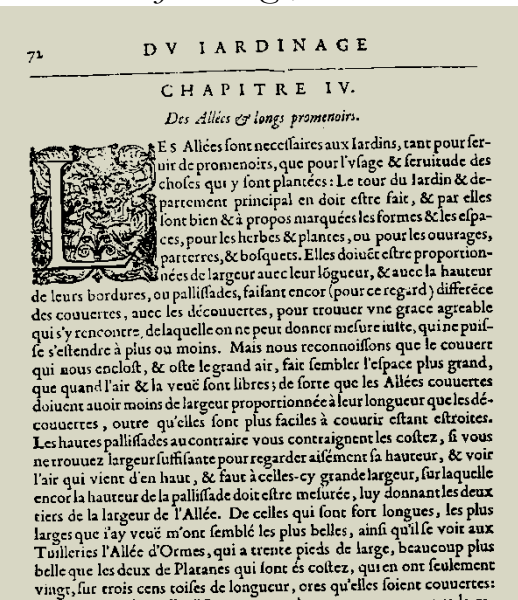
Croquis de Le Nôtre pour le chemin de Versailles à Paris, vers 1670-1680



L'entrée [du bâtiment] doit avoir au-dehors une place grande et spacieuse, avec une avenue à trois allées, la plus longue qu'on pourra, l'allée du milieu ayant quelque quatre toises de large, et les deux autres la moitié. Ces trois allées seront revêtues d'arbres à ombrages, et de palissades entre les arbres. Tout le long de cette avenue sera fermé de part et d'autre de deux fossés éloignés du pied des arbres d'une toise.



Traité du jardinage, 1638



Quand vous promenant vous [...] raccourcissez [l'allée d'ormes] à certain point que la perspective montre, là où finit l'étrécissement qui se fait par le défaut de la vue, vous trouverez une proportion plus belle, que quand vous la voyez en sa longueur entière. Et c'est à ce point là que montre la perspective la juste longueur de toutes allées, qui y voudrait observer la perfection. Mais on les désire souvent plus longues, soit afin qu'elles contiennent tout l'espace qu'on veut embellir, ou afin qu'elles servent de voie pour aller loin.

Antoine-Joseph Dezallier
d'Argenville (1680-1765)



*La Théorie et la pratique du
jardinage, 1709*

Les allées des dans les jardins sont comme les rues d'une ville, elles servent de communication d'un lieu à un autre et sont comme autant de guides et de routes pour conduire partout dans un jardin. Outre l'agrément et la commodité que les allées offrent sans cesse pour la promenade, elles font une des principales beautés des jardins, quand elles sont bien pratiquées et bien dressées.

On distingue de plusieurs sortes d'allées, les couvertes et les découvertes, les allées simples et les doubles. [...]

LA THEORIE DU JARDINAGE. 39

CHAPITRE V.

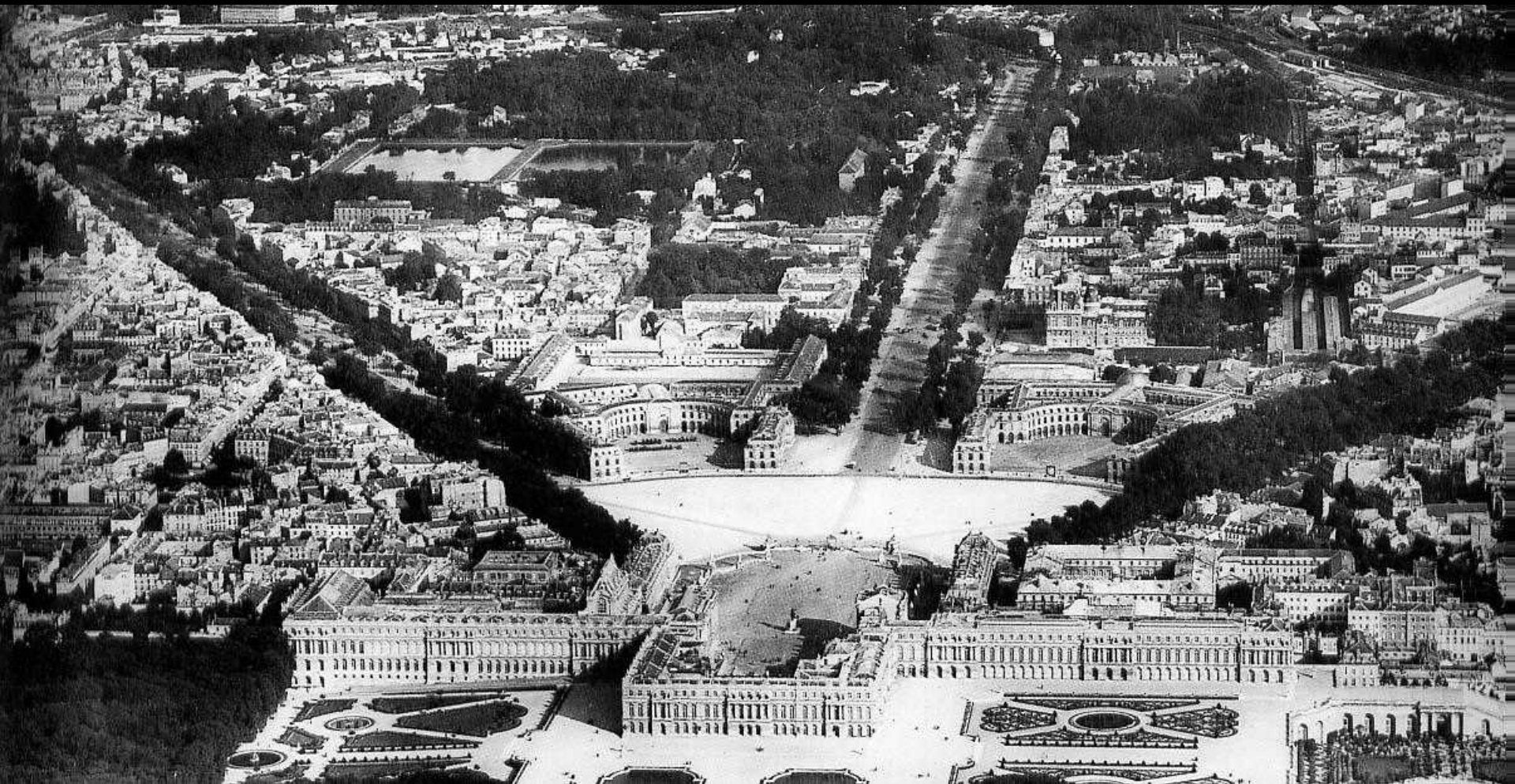
DES ALLEES, CONTRE-ALLEES,
& Palissades.

Les Allées dans les Jardins sont comme les rues d'une Ville, elles servent de communication d'un lieu à un autre, & font comme autant de guides & de routes pour conduire par tout un Jardin. Outre l'agrément & la commodité que les Allées offrent sans cesse pour la promenade, elles font une des principales beautés des Jardins, quand elles sont bien pratiquées & bien dressées.

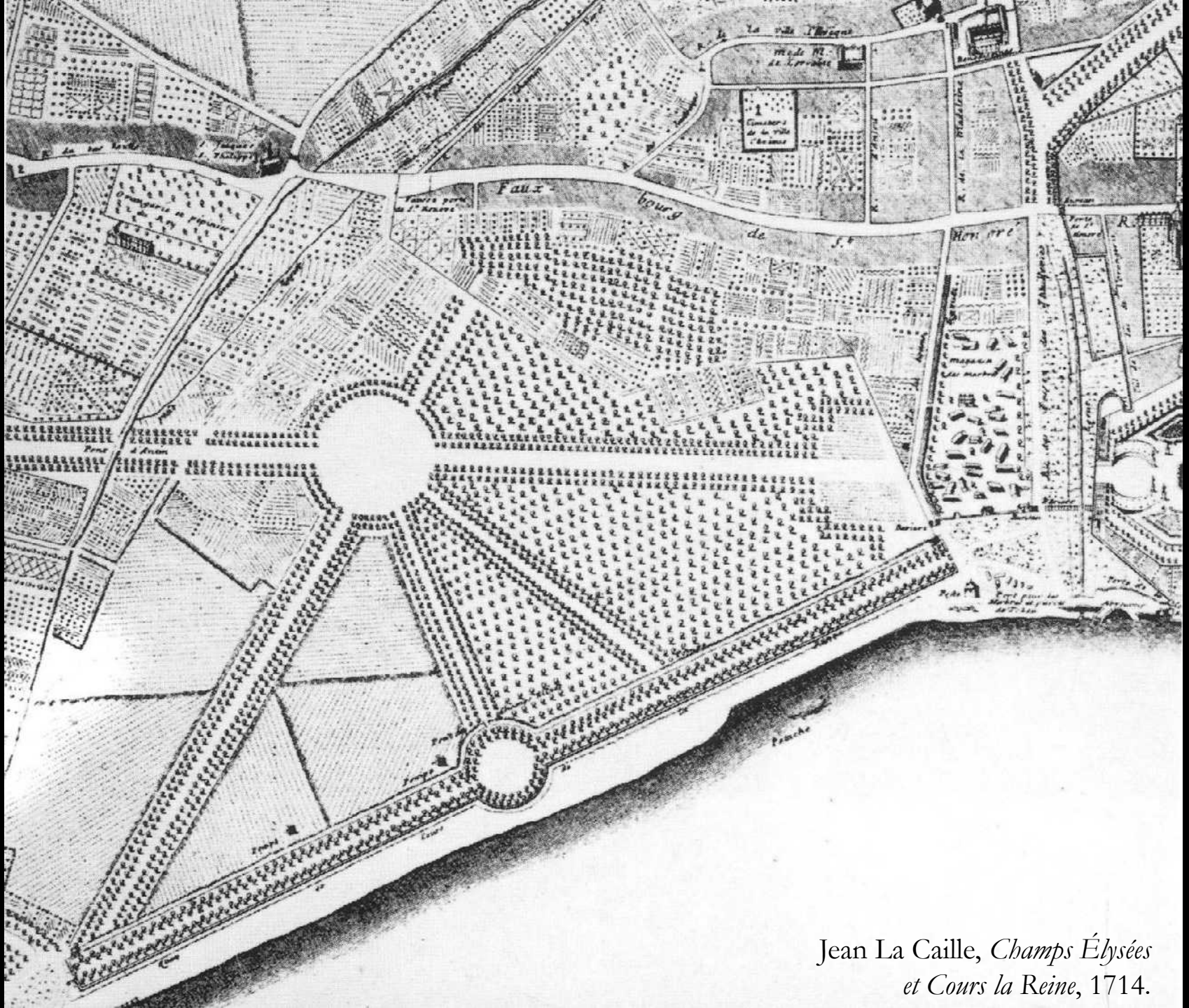
On distingue de plusieurs sortes d'Allées; les couvertes & les découvertes, les Allées simples & les doubles.

Les couvertes sont celles qui sont formées par des arbres ou palissades, qui se joignant par en haut, empêchent la vûe de découvrir le Ciel, & par leur obscurité causent une fraîcheur impénétrable aux ardeurs du Soleil.

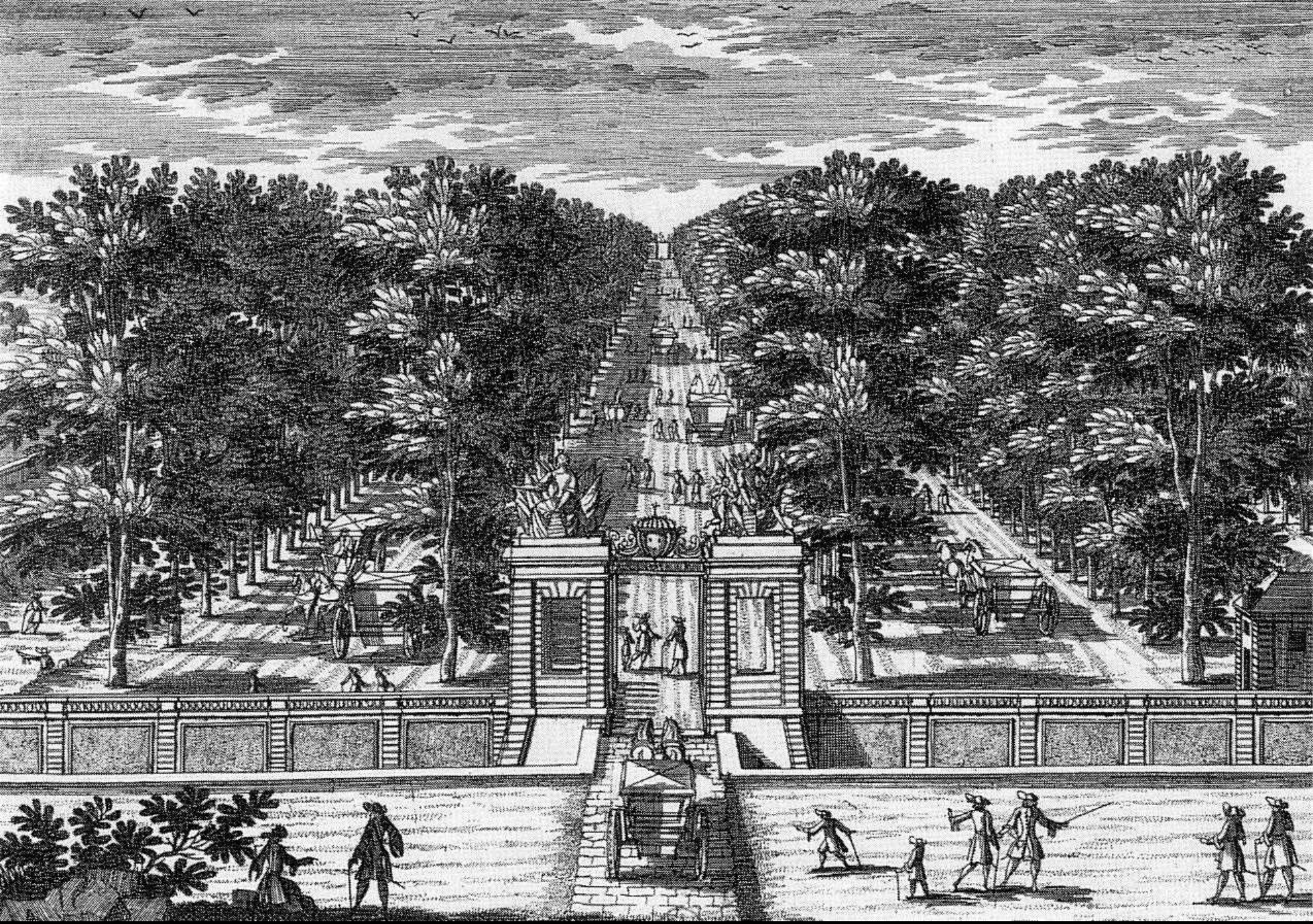
On doit moins donner de largeur aux Allées qu'on veut couvrir, qu'aux autres, afin qu'il ne faille pas tant de temps aux arbres pour s'élever & se joindre par en haut.



Versailles, le trident côté ville



Jean La Caille, *Champs Élysées
et Cours la Reine*, 1714.



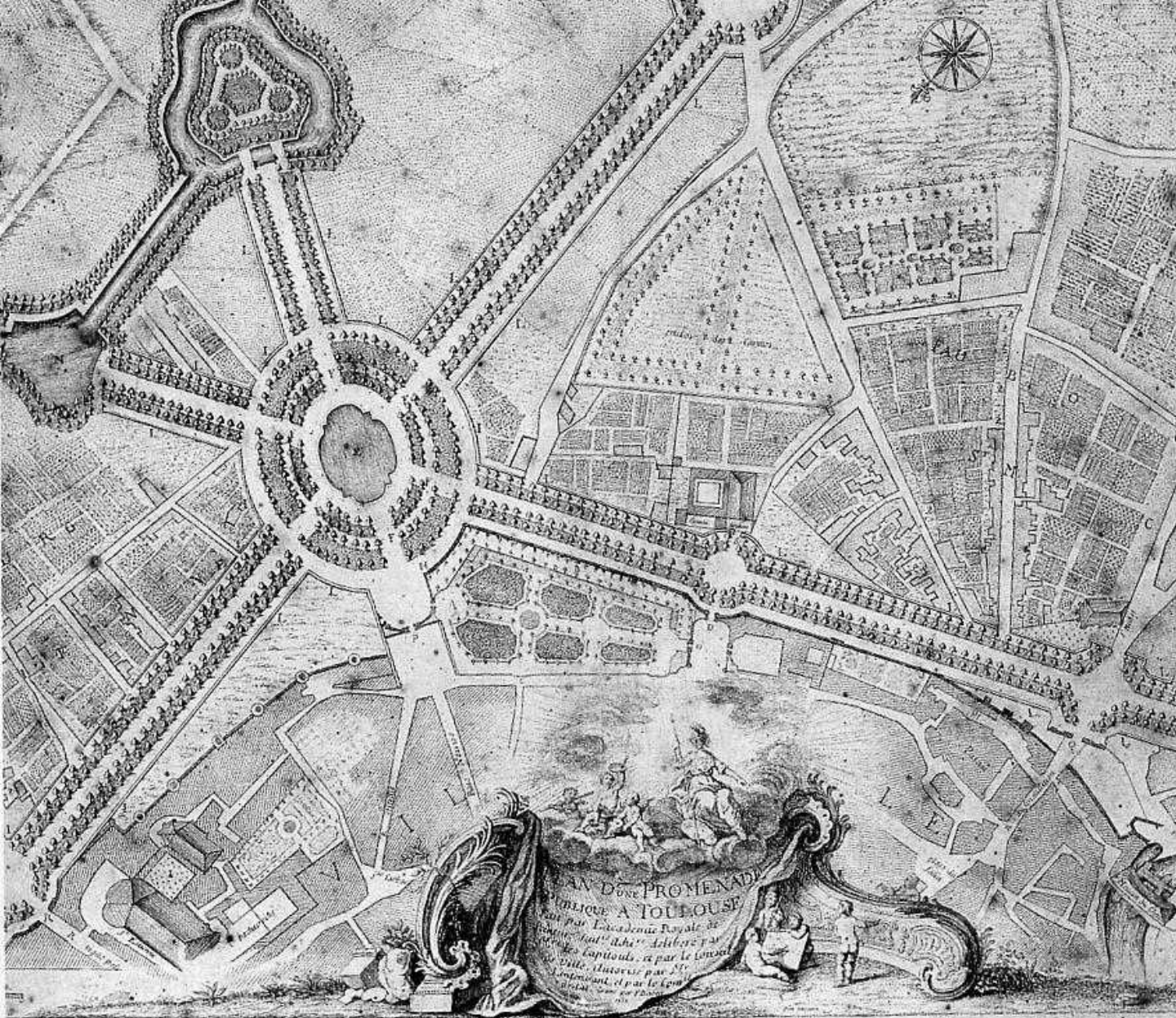
Pierre Aveline, Cours la Reine, 1616.



Alexandre Pau de Saint-Martin, Le Boulevard des Capucines et la Rue Basse-du-Rempart, vers 1820



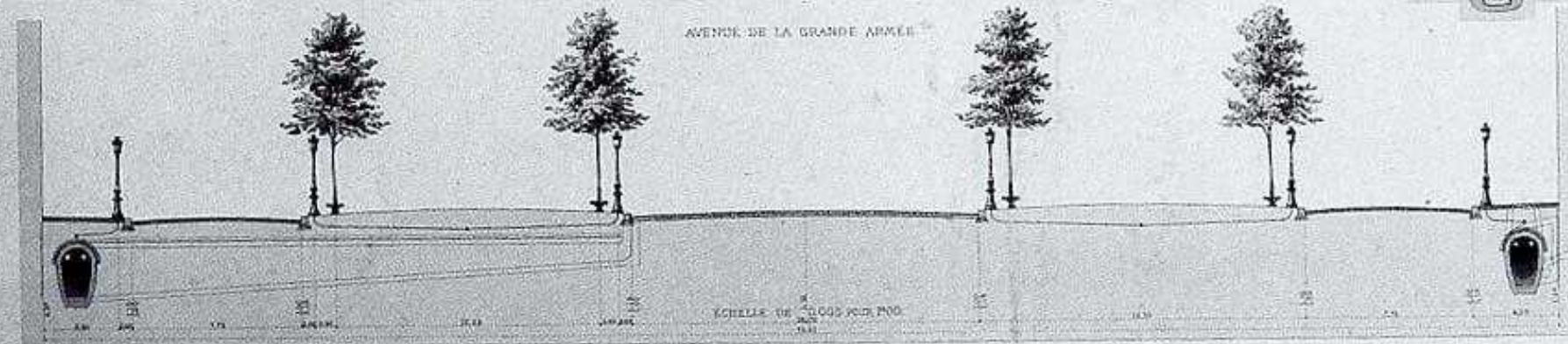
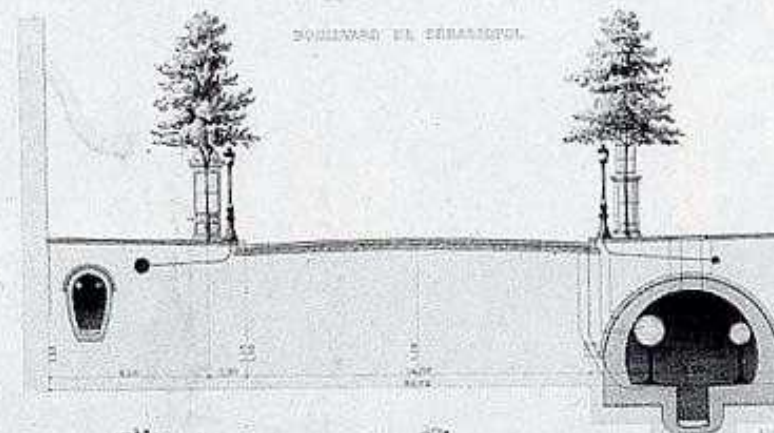
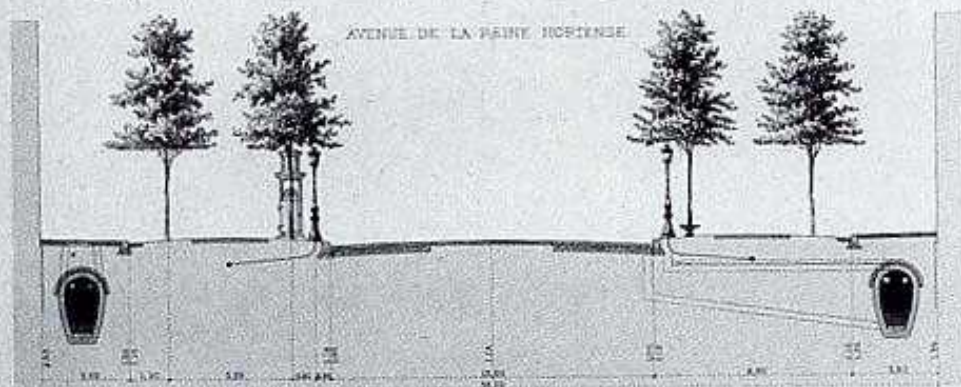
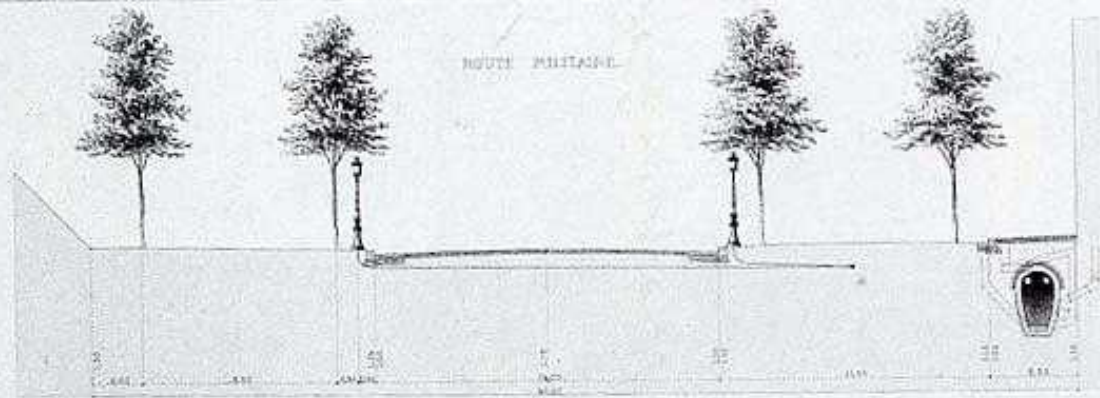
Joseph-Marie Saget,
Plan de la ville de
Toulouse, 1777



- A. Jardin public
- B. Tour de St. Etienne
- C. Porte de St. Etienne
- D. Palais National
- E. Palais de Justice
- F. Palais de Commerce
- G. Palais de l'Université
- H. Palais de la Ville
- I. Palais de la Monnaie
- J. Palais de la Poste
- K. Palais de la Guerre
- L. Palais de la Marine
- M. Palais de la Justice
- N. Palais de la Ville



Louis de Mondran,
Plan d'une promenade
publique à Toulouse
(projet de l'Ovale), 1752



Adolphe Alphand, *Les promenades de Paris*, Paris, J. Rothschild, 1867-1873

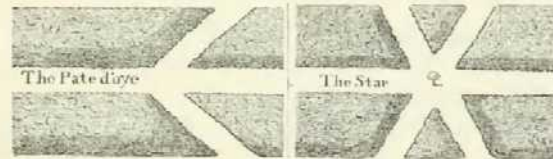
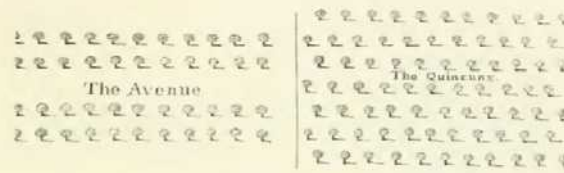
FRAGMENTS
ON
THE THEORY AND PRACTICE
OF
Landscape Gardening.
INCLUDING
SOME REMARKS
ON
GRECIAN AND GOTHIC ARCHITECTURE,

COLLECTED FROM
VARIOUS MANUSCRIPTS,
IN THE POSSESSION OF
THE DIFFERENT NOBLEMEN AND GENTLEMEN,
FOR WHOM USE THEY WERE ORIGINALLY WRITTEN;
THE WHOLE TENDING TO ESTABLISH FIXED PRINCIPLES IN THE RESPECTIVE ARTS.

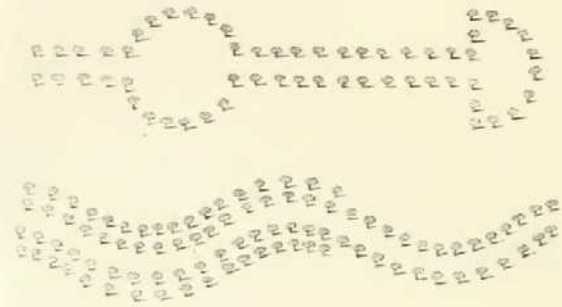
BY H. REPTON, ESQ.
ASSISTED BY HIS SON,
J. ADEY REPTON, F.A.S.

LONDON:
PRINTED BY T. MENZLEY AND SON,
Ball Court, Fleet Street;
FOR J. TAYLOR, AT THE ARCHITECTURAL LIBRARY, HIGH BOLDORN.
1816.

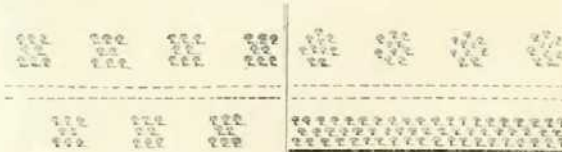
wait the tedious growth of trees, where old woods existed, they were cut through in straight lines and vistas, and in form of stars and *Pates d'ois*, which prevailed at the beginning of the last century.



Fashion, tired of the dull uniformity of straight lines, was then driven to adopt something new: yet still acting by geometrical rules, it changed to regular forms of circles and curves, in which the trees were always placed at equal distances. This introduced also the serpentine avenue for a road, of which there is a specimen in the approach from Bedford to Woburn Abbey which is not displeasing.



The next bold effort of fashion was that of departing from the equi-distant spaces, and trees were planted in patches of clumps, square or round, alternately shewing and hiding the view on each side of the road; and where no view was required, a screen or double row of trees entirely shut out one side, while in the other the view was occasionally admitted, but still at regular intervals. This prevails in the Drives at Woburn.



Humphry Repton, *Fragments on the Theory of Landscape Gardening*, 1816.

DESIGN FOR
PROSPECT PARK
IN
THE CITY OF BROOKLYN.

1871

OLMSTED VAUX & CO. LANDSCAPE ARCHITECTS.

J. Y. CULYER, CHIEF ENGINEER.



STUBBINS & CO. ENGRAVERS

F.-L. Olmsted, C. Vaux, Prospect Park, Brooklyn, 1871



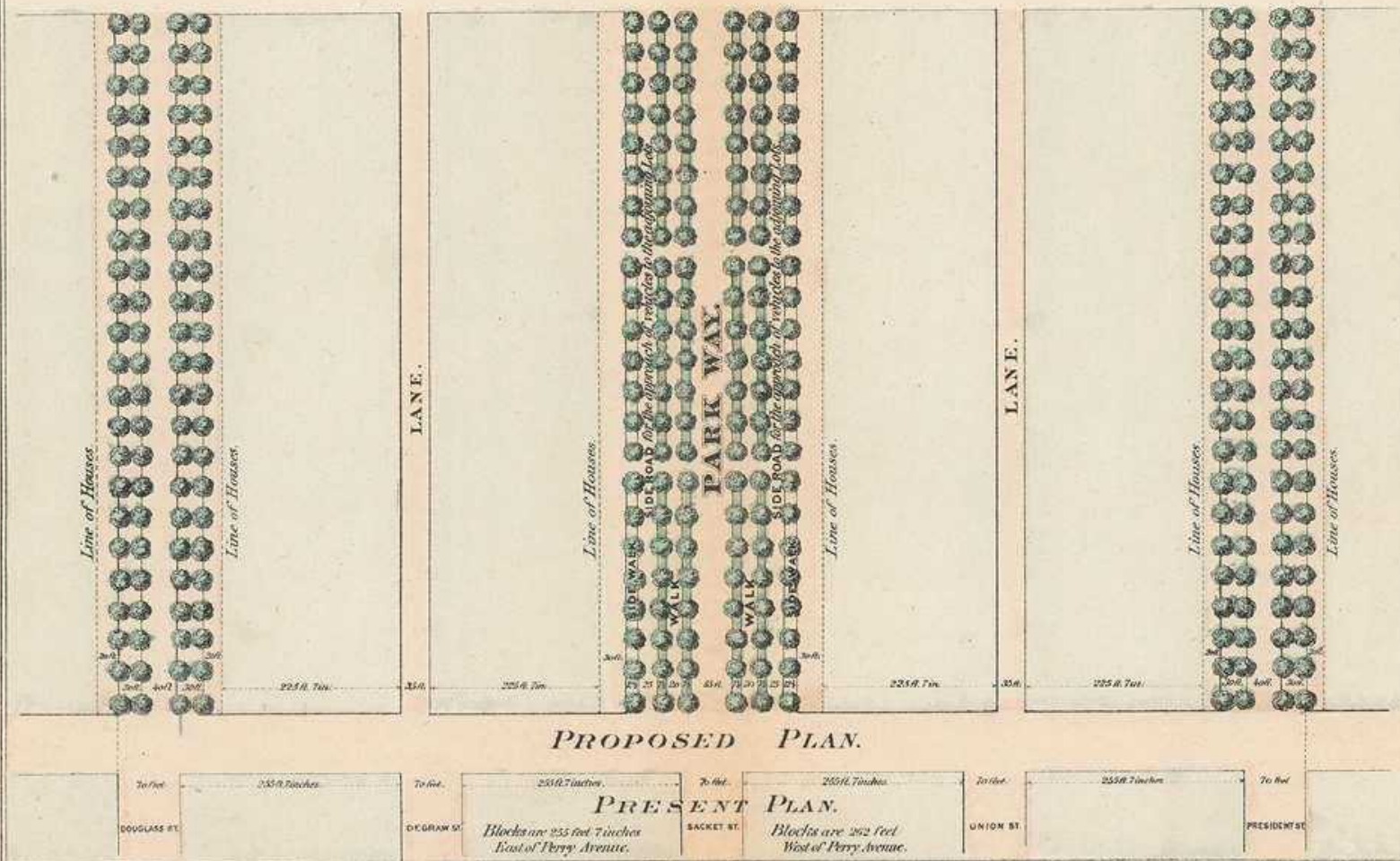
DESIGN FOR
PROSPECT PARK
IN
THE CITY OF BROOKLYN.
1871
OLMSTED VAUX & CO. LANDSCAPE ARCHITECTS
J. Y. CULYER, CHIEF ENGINEER.



F.-L. Olmsted, C. Vaux, Prospect Park, Brooklyn, 1871

CITY OF BROOKLYN.

PLAN OF A PORTION OF **PARK WAY** AS PROPOSED TO BE LAID OUT
 FROM THE EASTERN PART OF THE CITY
 TO
 THE PLAZA.



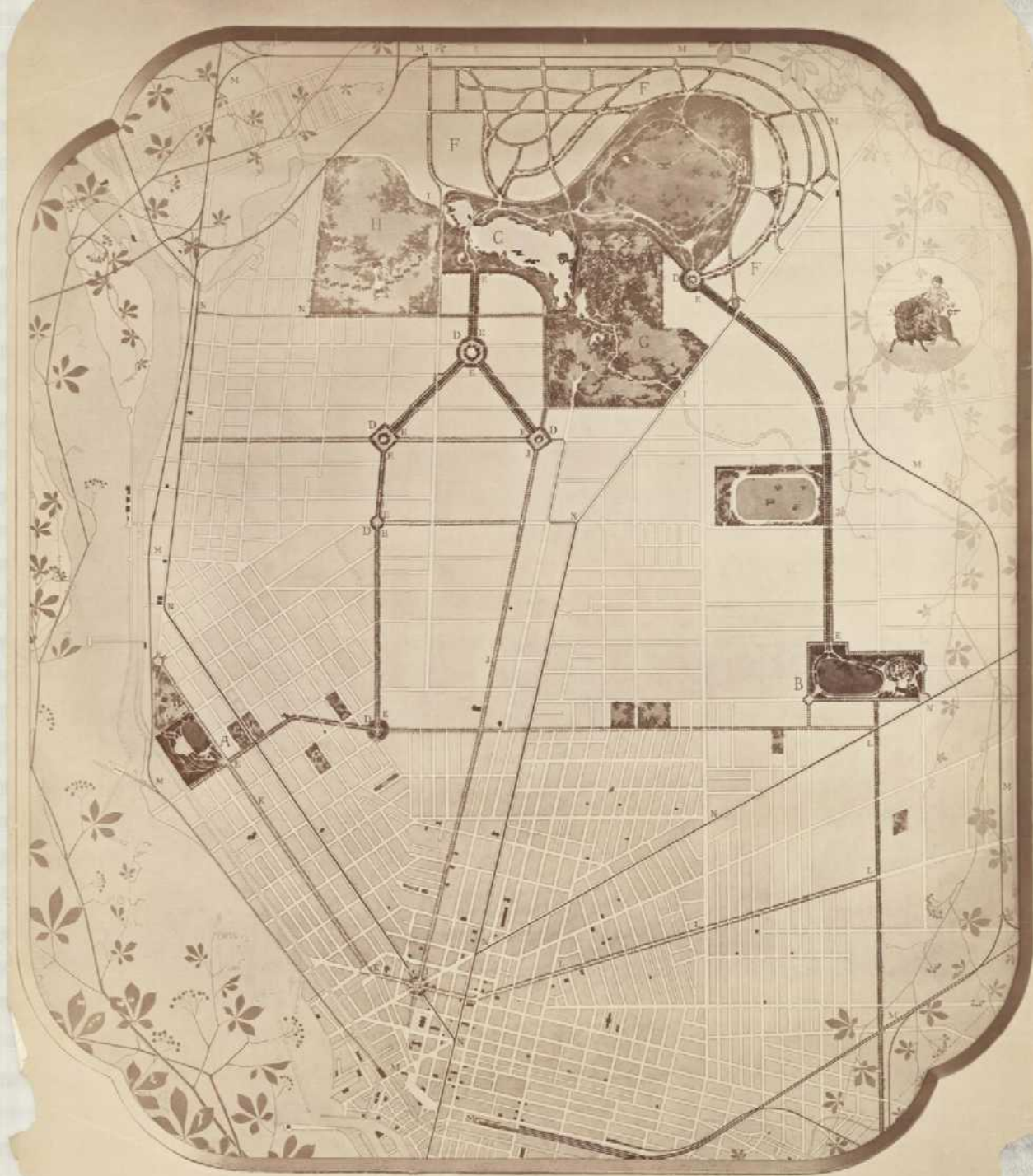
Harvard, Stone & Koch, 171 Pearl Street, New York.

F.-L. Olmsted, Eastern parkway, Brooklyn, 1868

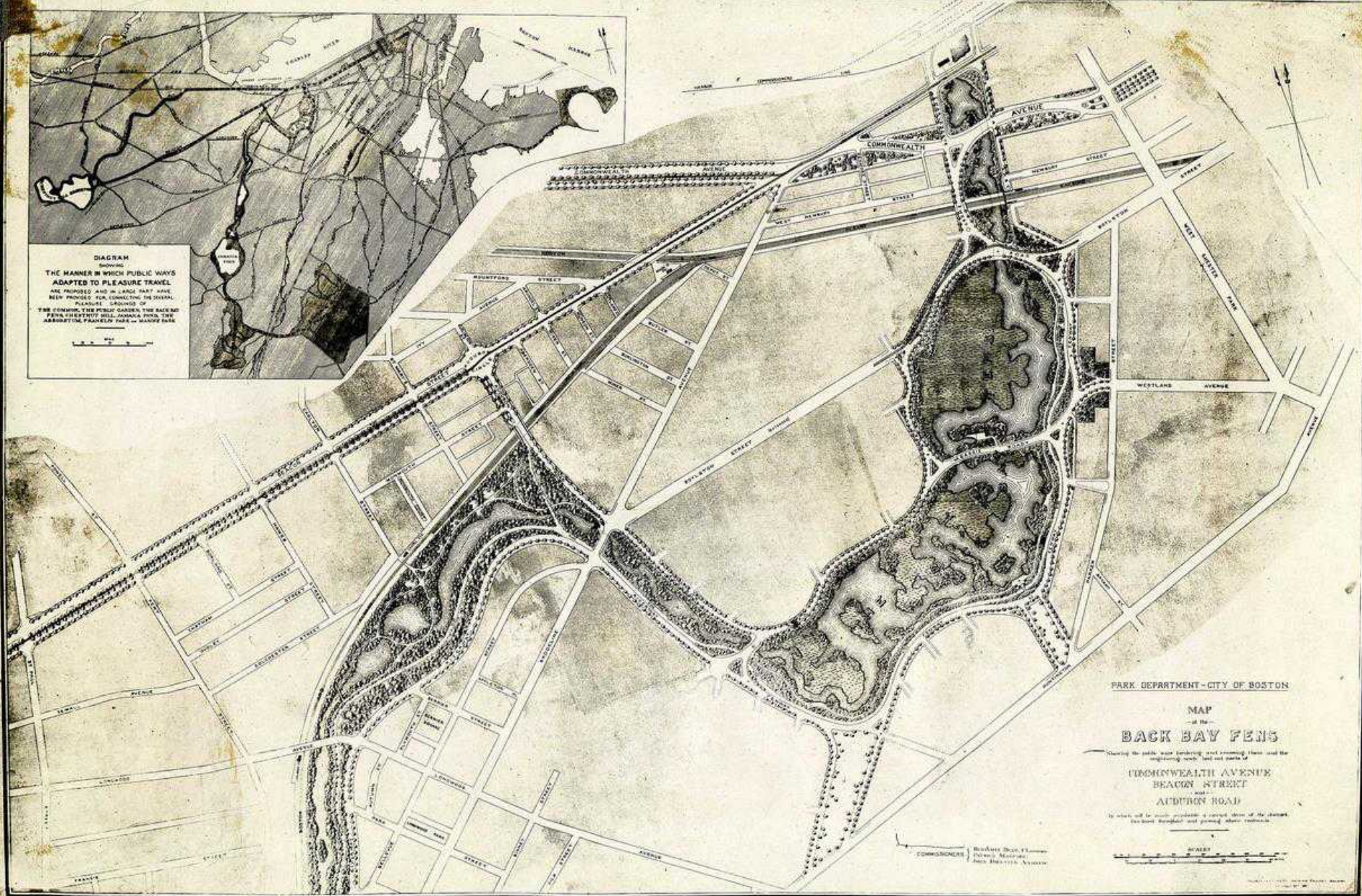
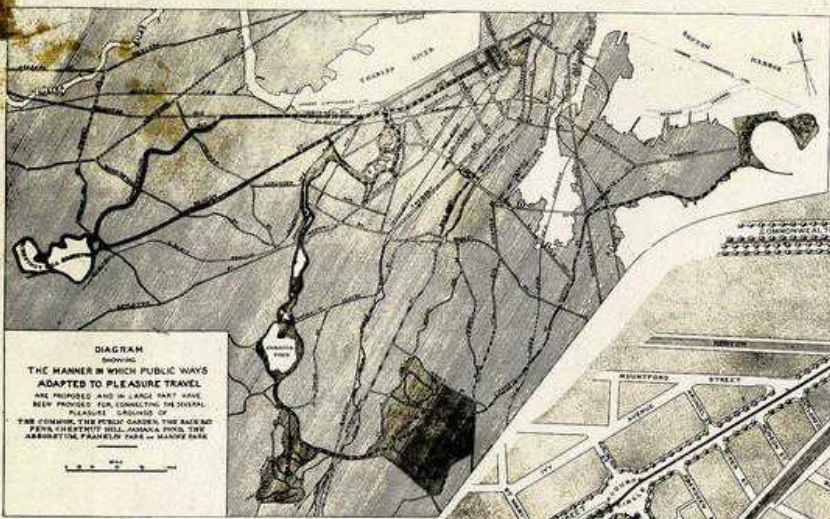


Eastern parkway, Brooklyn, vu depuis Grand Army Plaza, 1901-1906

Le projet de « parkway » que nous proposons maintenant marque encore une nouvelle étape, le mail étant à nouveau divisé en deux parties pour faire place à une route centrale, aménagée expressément en référence aux allées cavalières et carrossables, les voies de circulation, ordinairement pavées, avec leurs trottoirs dallés restent encore à l'extérieur du mail public pour les piétons, comme dans l'exemple de Berlin. Le projet de cette façon prévoit pour chacun des différents besoins que nous avons examinés jusqu'à présent, de donner accès aux buts de la circulation ordinaire pour toutes les maisons qui le bordent, d'offrir une route spéciale pour les conducteurs et les cavaliers sans croiser de véhicules utilitaires, et fournir d'amples chemins publics, avec de la place pour des sièges et avec des bordures de pelouse dans lesquelles les arbres peuvent développer leur caractère le plus majestueux. Il devrait contenir six rangées d'arbres, et l'espace de 80 m entre deux maisons constituerait une barrière parfaite contre la propagation du feu.



Buffalo Park system, 1876



PARK DEPARTMENT - CITY OF BOSTON

MAP
of the
BACK BAY FENS

Showing the paths, ways, embankment, and crossings there, and the
improving work, laid out plans for

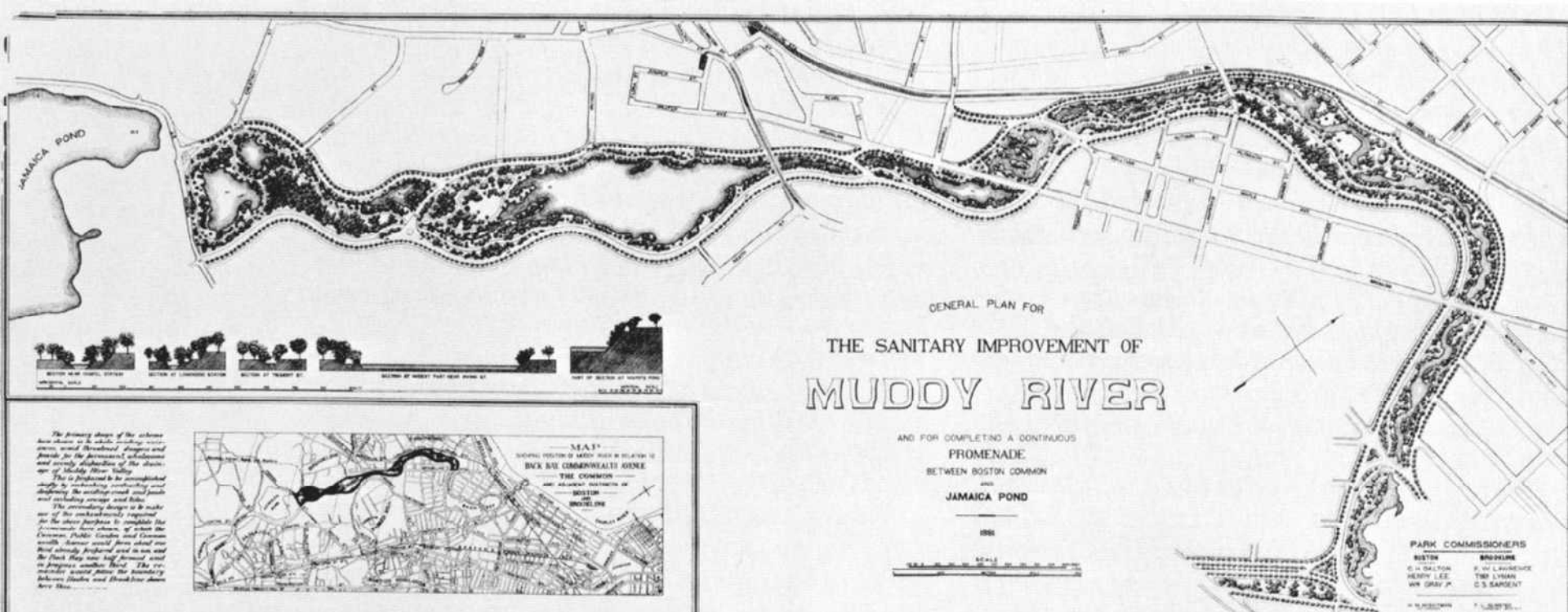
COMMONWEALTH AVENUE
BEACON STREET
and
A'DUBHUY ROAD

To which will be made provision a correct plan of the streets,
the most desirable and general, where practicable.

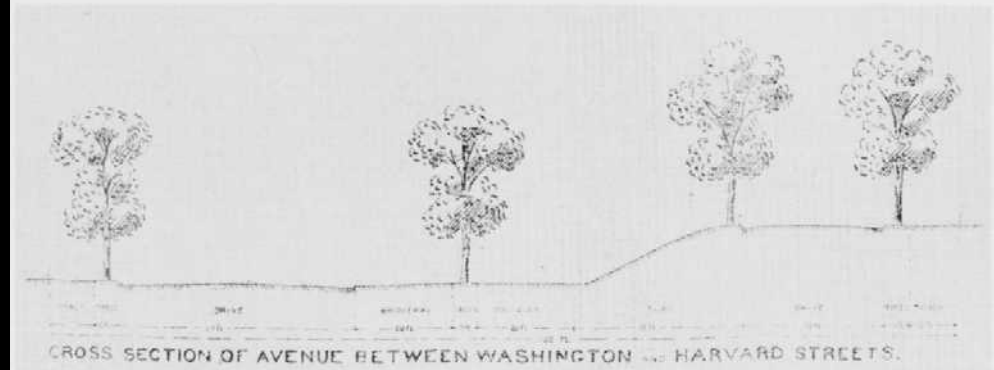
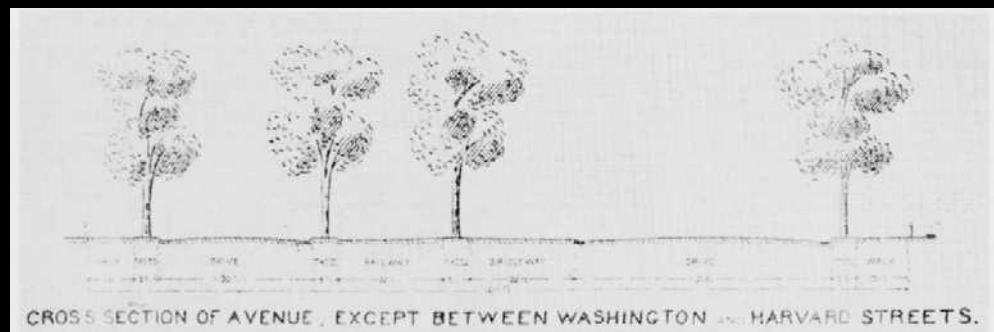
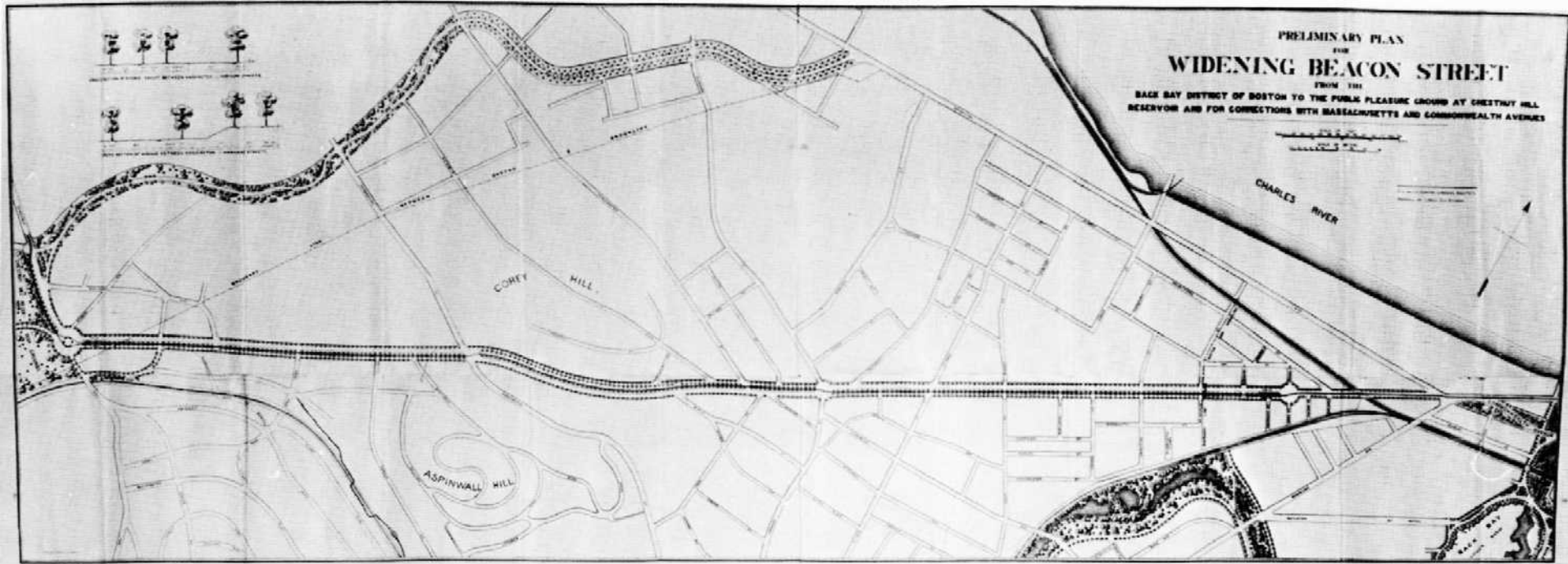
COMMONWEALTH
BOSTON DEP. OF
PUBLIC WORKS
AND STREET IMPROVEMENT



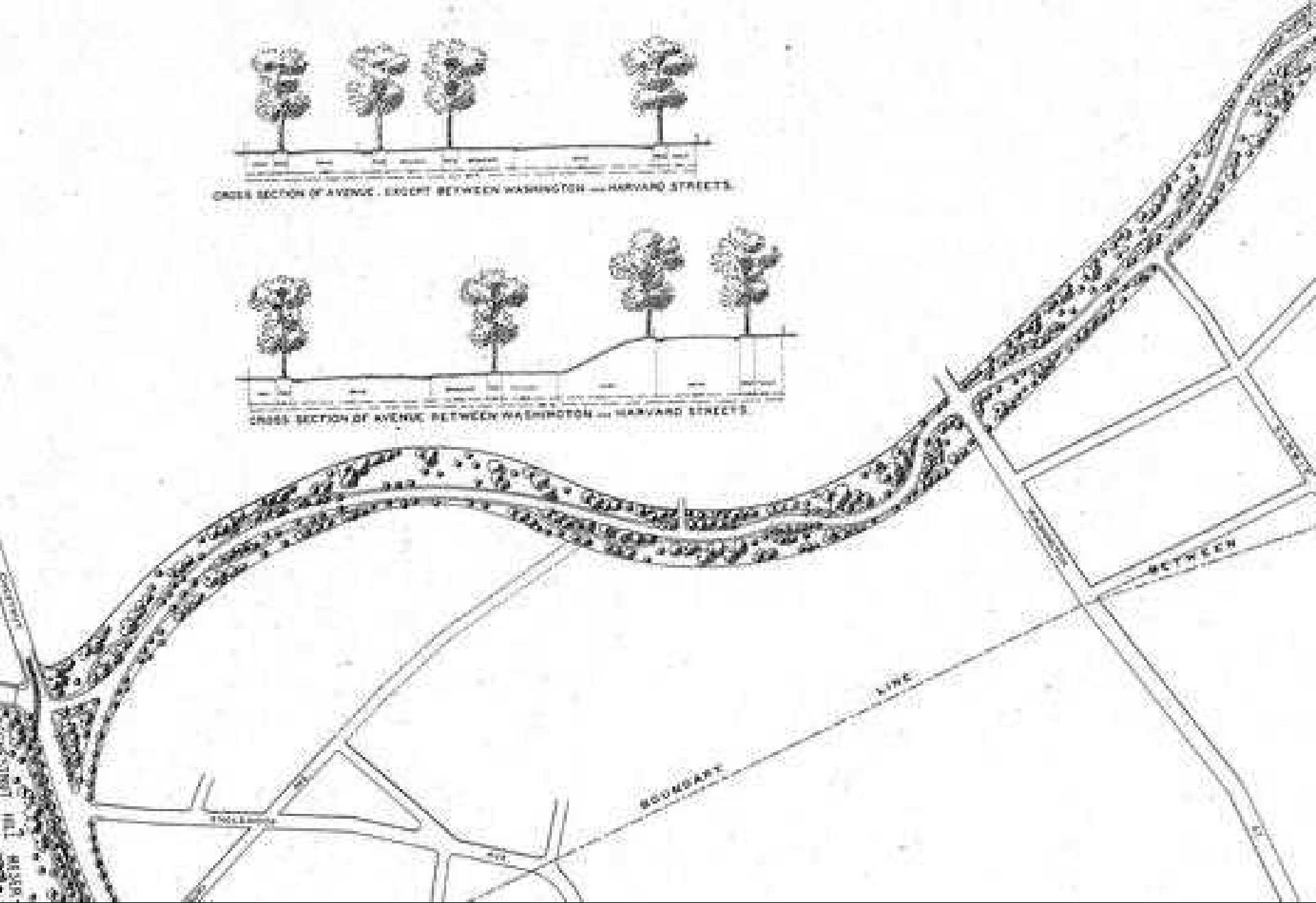
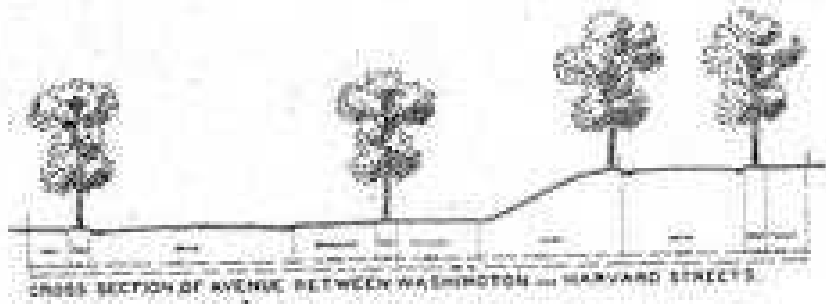
Back Bay Fens, Boston, 1887



F.-L. Olmsted, The Muddy River, Boston, 1881 et 1892



Olmsted, Beacon Street, Boston, 1886



Olmsted, Massachusetts Avenue, Boston, 1886

PARK DEPARTMENT
CITY OF BOSTON
1876



STREET FOR TRAFFIC BUILDING LOTS 200 FEET PARKWAY 200 FEET WIDE FOR PLEASURE TRAVEL STREET FOR TRAFFIC BUILDING LOTS 200 FEET

SKETCH SHOWING ARRANGEMENT FOR PARKWAY WITH ADJACENT STREETS AND BUILDING LOTS

No 16

GENERAL PLAN
OF

RIVERSIDE

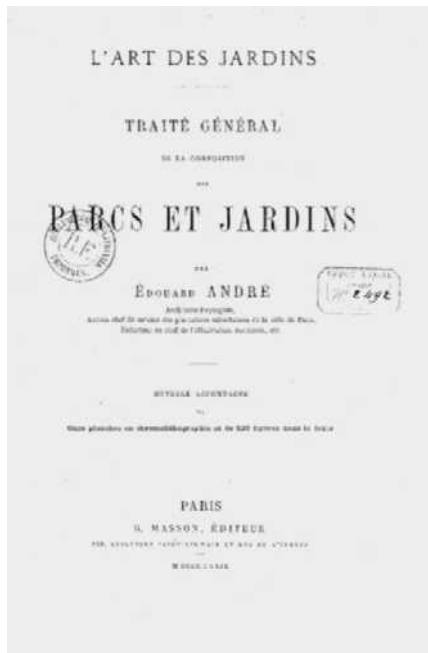
OLMSTED, VAUX & CO. LANDSCAPE ARCHITECTS

1869.

Scale 400 feet to an inch.







1879

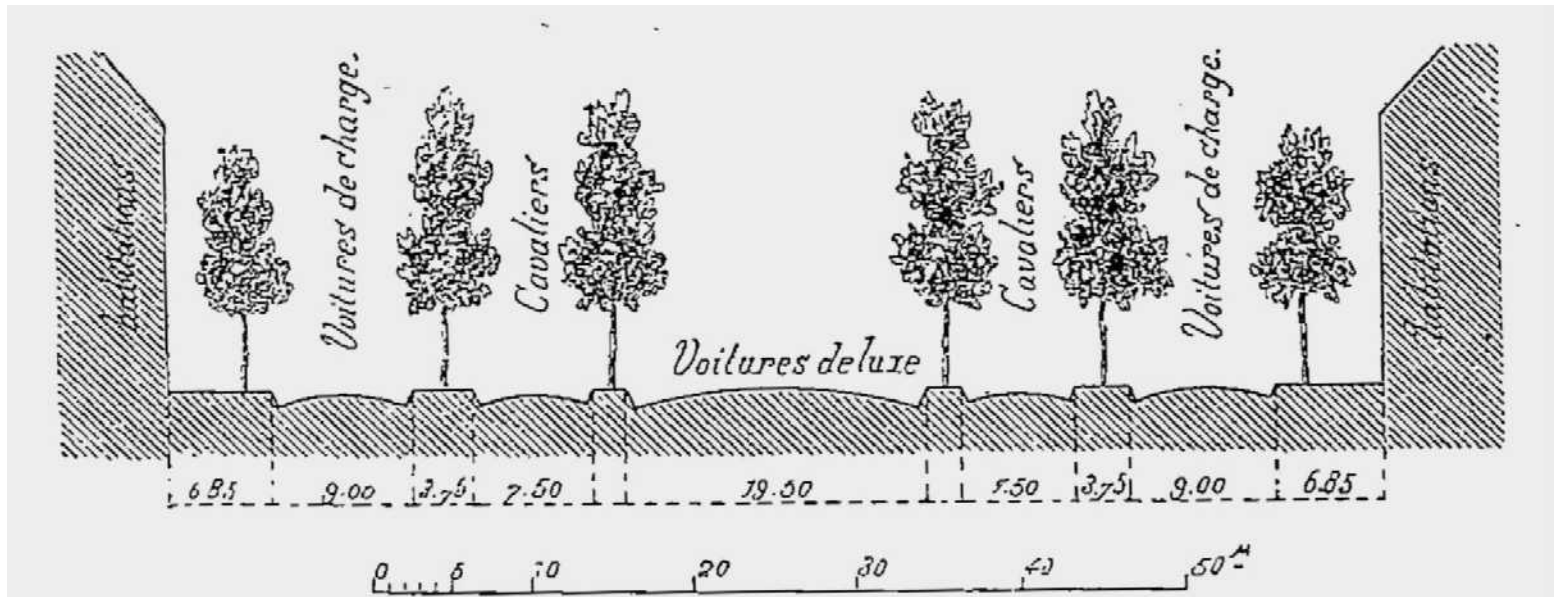
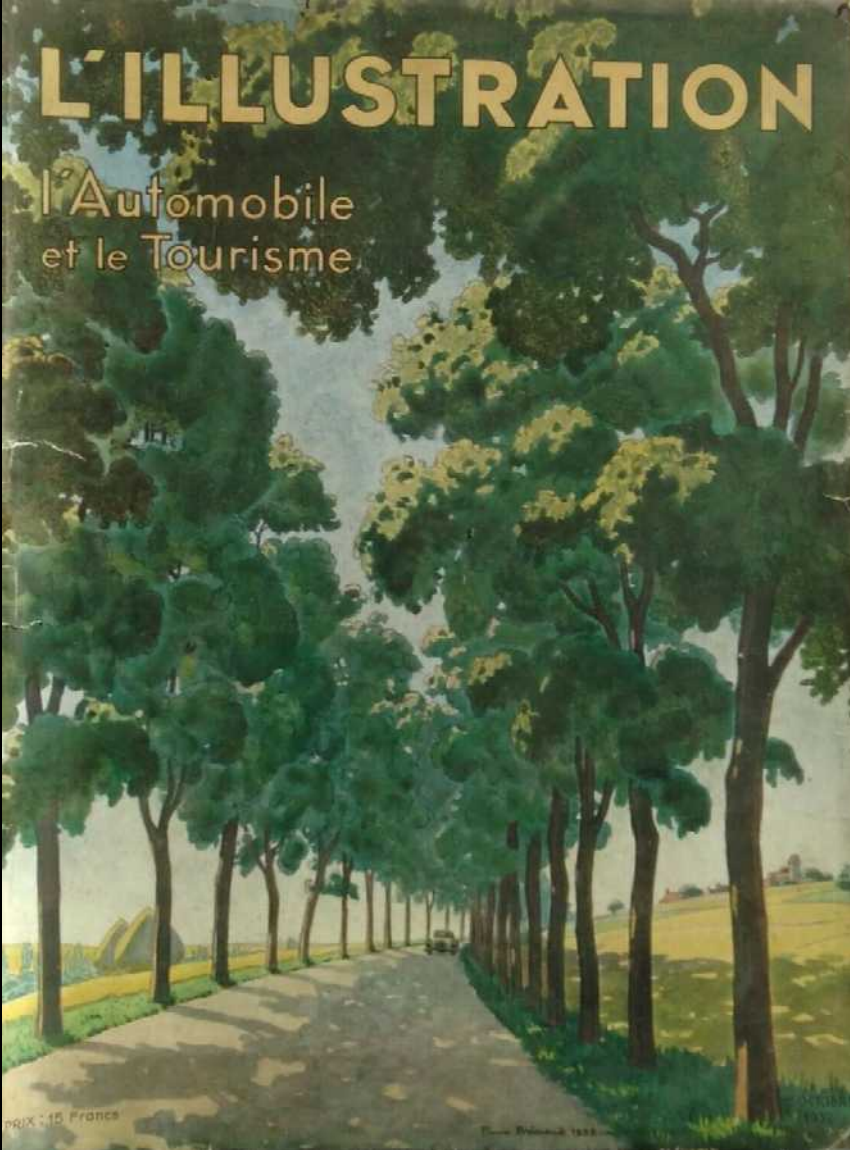


Fig. 104. — Profil de l'avenue ou « Park Way » de Brooklyn (États-Unis).

L'ILLUSTRATION

L'Automobile et le Tourisme



1932

L'AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES

par MM. A. F. DUVAL et G. MEYER-HEINE,
Architectes D. P. L. G. et Urbanistes D. I. U. P.

LE problème de l'aménagement d'un réseau routier dépasse aujourd'hui sensiblement celui de la construction et de l'entretien de chaussées carrossables. Les nécessités d'une circulation toujours plus intense obligent — ou devraient obliger — l'administrateur à réglementer et contrôler l'aménagement des établissements riverains dont dépend pour une grande part l'économie présente et future de la route, la rapidité et la sécurité de la circulation, ainsi que la qualité touristique des itinéraires.

Si l'utilité de telles mesures administratives est incontestée en bordure de voies secondaires ou d'intérêt local, à plus forte raison sembleraient-elles opportunes et justifiées en bordure des routes nationales, organes essentiels de la vie du pays dans la paix ou dans la guerre? Songeons seulement à la somme d'imprévoyances que représente l'édification d'un immeuble de plusieurs étages à l'alignement, c'est-à-dire en bordure même de ces chaussées, tout comme au temps de la diligence et du combat à vue? Et cependant nous en avons mille exemples. C'est qu'en effet, dans l'état actuel de notre législation, la presque totalité du réseau routier national ne peut bénéficier des mesures élémentaires de sauvegarde dont l'utilité publique est déjà reconnue, avec parcimonie, il est vrai, dans des cas où elle se fait pourtant moins impérieuse. N'est-il pas paradoxal que les services de l'Etat ne puissent encore agir en bordure du réseau national comme le font déjà, en bordure du leur, maintes petites municipalités soucieuses de la gestion qui leur est confiée?

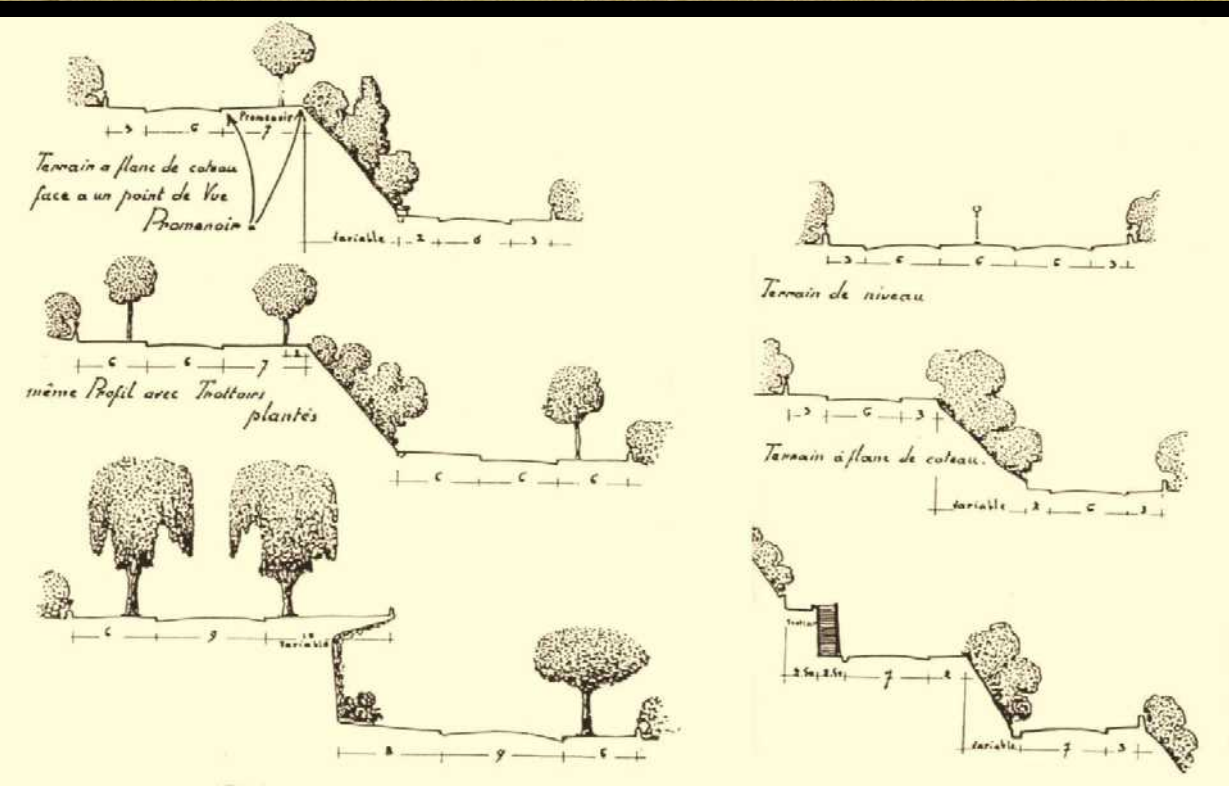


Par les lois de 1919-1924 et le décret-loi de juillet 1935 portant création de projets d'urbanisme communaux et régionaux, l'Etat s'en est en effet remis aux autorités municipales ou régionales pour compléter l'œuvre réalisée à l'aide des procédures d'expropriation et d'alignement par des mesures relatives à l'aménagement des espaces riverains des voies. Ces dispositions permettent d'administrer rationnellement les réseaux locaux, puisqu'il appartient à une même autorité de pourvoir à leur aménagement général. Mais, en ce qui concerne les routes nationales, l'Etat, propriétaire et constructeur des chaussées, ne s'est octroyé aucun droit de regard sur les établissements riverains. A cet égard, il doit tout attendre des projets d'urbanisme locaux, qui pour longtemps encore n'intéresseront qu'une très faible partie du territoire

... La France possède déjà, proportionnellement à son territoire, le plus fort réseau routier du monde...

Photo Centre National d'Expansion de Tourisme.

Urbanisme n°59,
nov-déc 1937



↑ Aménagement du bord de mer constitué par une plage

← route avec voies séparées, coupes types

Henri Prost, projet d'aménagement pour la Côte d'Azur varoise, 1923



Alwin Seifert, *Im Zeitalter des Lebendigen, Natur-Heimat-Technik*, 1941



Autobahn Munich-Salzburg, 1934

LA NAZIONE
INTERA DEVE
ESSERE UN
GIARDINO
LE STRADE
S I A N O
ALBERATE
CREANDO VERI
ELEMENTI DI
PAESAGGIO



Foto M. Biondi
QUESTO GRANDE ALBERO SULL'AUTOSTRADA LATE MONTECASSINO, COME UN
UN ARMONICO PAESAGGIO SUI VIALI DI CARTELLI E NASTRI DELLE STRADE

Domus prosegue la sua grande campagna per il verde. Oggi dilata il problema nazionale che investe un'arditura il paesaggio nazionale. L'Italia intera può apparire un meraviglioso parco se le sue strade saranno animate dei viali attraverso le cui alberature il paesaggio si inquadra

di con suggestione. Da una unanimità di comprensione del problema del verde (dalla casa al paese stesso) il dove l'uomo può intervenire, deriverà un fatto di altissima civiltà: un'opera d'arte poiché non agendo sulla Natura stessa, avviene davvero l'uomo alla creazione divina.



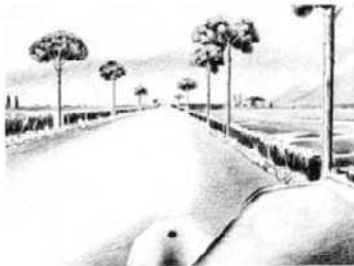
Foto Biondi

COME I NERI CIPRESSI A MARCHI SULLA STRADA TOSCANA SI INQUADRANO E S'ADDESSANO SUGLI STRADINI E PAESAGGI, COSÌ A SICCIONE DELLE REGIONI ALTRI ALBERI POTREBBERO ESSERE ELEMENTI EFFICACI DI RIDUZIONE NASTRO LE STRADE. QUESTE DUE FOTOGRAFIE MOSTRANO LA DIFFERENZA TRA STRADE ALBERATE PIÙ O MENO OCCASIONALI E STERILITÀ



QUESTI TRE FOTOGRAFIE DI UNA AUTOSTRADA DESERTA O MAE
SUSCITANO SOTTO IMPRESSIONI DI NOIA
L'ANTICOMUNISTA CHE DEVE CONTARE CORRENDO GI
STAZIONI, DISEA STRADA CHE GI PARE INFINITAMENTE

QUESTI DISEGNI MOSTRANO COME L'AUTOSTRADA PANTATA DI PINI E
CIPRESSI NON ECCEZIONALMENTE PUÒ ASSUMERE L'ASPETTO
DI UN VIALI CHE IL TURISTA PISCORA CON INTERESSE E SODDISFATTO.
RAZIONAZIONI DI QUESTO GENERE SONO MOSTRATE NELLA PAGINA ACCANTO



LA NAZIONE
INTERA DEVE
ESSERE UN
GIARDINO
LE STRADE
S I A N O
ALBERATE
CREANDO VERI
ELEMENTI DI
PAESAGGIO

La nation entière
doit être un jardin.
Les routes sont bordées
d'arbres, créant de véritable
éléments de paysage.

Domus prosegue la sua grande campagna per il verde. Oggi dilata il problema nazionale. L'Italia intera può apparire un meraviglioso parco se le sue strade saranno anche dei viali attraverso le cui alberature il paesaggio si inquadra

di con suggestione. Da una unanimità di comprensione del problema del verde (dalla casa al paese stesso) il dove l'uomo può intervenire, deriverà un fatto di altissima civiltà: ad opera d'arte perché non agendo sulla Natura stessa, avvicina davvero l'uomo alla creazione divina.



Foto Angeli

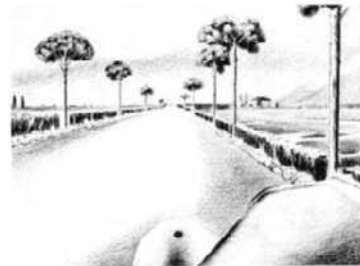


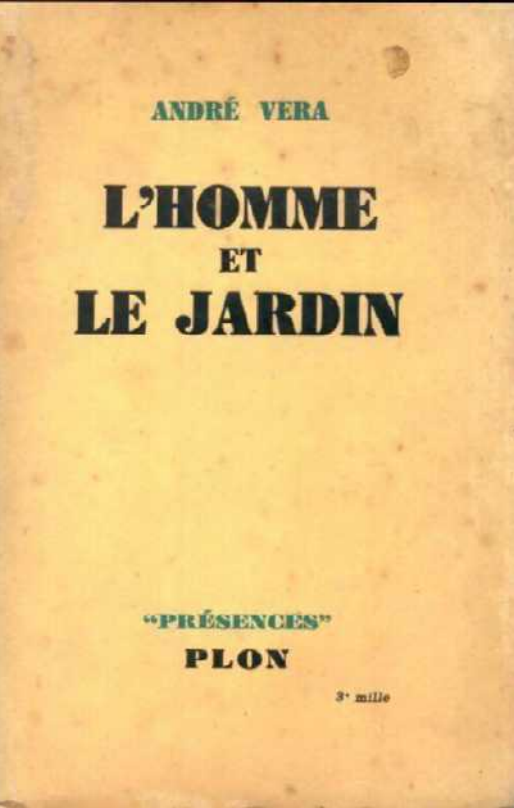
COME I NERI CIPRESSI AL MARCHIO STELE STRADA TOSCANO IN INGHILTERRA E VANDRIVANO SUGGERITIVAMENTE E PAESAGGIO
COSI' A RECORDI DELLE REGIONI ALTRI ALTRI: SOSTRIBBERO ESSERE ELEMENTI EFFICACI DI RIDUZIONE RAPIDO LE STRADE
QUESTE SUE FOTOGRAFIE MOSTRANDO LA DIFFERENZA TRA SUE ALBERATURE FLUCI E SPAZIO OCCASIONALE E STERILITÀ



QUESTI TRE FOTOGRAFIE DI UNA AUTOSTRADA DESERTA O MAE
INTELLA COE VERDE SUGGERITIVAMENTE SINTESI IMPRESSIONE DI NOIA
ELL'ANTIMODERNISTA CHE DEVE CONTARE CORRENDO GIU
STAZIONE, DISEA STRADA CHE GIU' PARE INTEMINABILE

QUESTI DISEGNI MOSTRANO COME L'AUTOSTRADA PANTATA DI PINI E
CIPRESSI NON EQUITRIBUENTI MONOCROMATICAMENTE PUO' ASSUMERE L'ASPETTO
DI UN VIALI CHE IL TURISTA PISCOCERA CON INTERESSE E SODISFATTO.
RAZZIARZIONI DI QUESTO GENERE SONO MOSTRATE NELLA PAGINA ACCANTO





1950

« Pour faire aimer la France ensemble aux Français et aux étrangers, l'urbaniste composera par ces plantations un hymne à la France. Par les fleurs et les arbres, les routes nationales et les chemins de fer, ces routes nationalisées, les sentiers et les pistes, [...] chanteront un chœur à plusieurs voix [...]. Enfin le touriste, soit français, soit étranger, l'un avec reconnaissance, l'autre avec admiration pensera : la France est un beau jardin. »

