

EMBELLIR LA VILLE POUR LE PIÉTON:

LA PRISE EN COMPTE ESTHÉTIQUE ET FONCTION- NELLE DU PIÉTON DANS LA LITTÉRATURE SUR LES EMBELLISSEMENTS DE PARIS DE PIERRE PATTE À EUGÈNE HÉNARD

Nicolas Lemas

103

1

Cette loi imposa aux villes un plan d'extension et à Paris le démantèlement des « fortifs » de Thiers.

2

1849-1923, son œuvre maîtresse, publiée initialement en fascicules qui se suivent (y compris pour la numérotation des pages) entre 1903 et 1909, a fait l'objet d'une commode réédition, assortie de textes clefs comme son essai sur l'embellissement paru dans

Concept clef de la pensée proto-urbanistique à la française jusqu'à la loi Cornudet de 1919¹, la notion d'embellissement unit, par-delà cent cinquante ans, ceux qui cherchent à penser et théoriser l'aménagement global de la ville du milieu du XVII^e siècle à ceux de la Belle Époque. Au début des années 1900, le travail d'Eugène Hénard², architecte de la ville de Paris, en constitua tout à la fois l'aboutissement et les derniers feux; c'est en effet à ce moment que la notion commence à être délaissée au profit d'un néologisme alors tout récent: l'urbanisme³. Hénard est ainsi l'héritier d'une longue tradition, qui, par-delà l'œuvre d'Hausmann, le relie à un vaste corpus de textes, principalement élaboré dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, dont Pierre Patte (1723-1814), architecte en principe au service du duc des Deux-Ponts mais surtout connu en son temps pour sa querelle avec Soufflot sur le Panthéon, fut le principal représentant. Vers 1730-1750, des auteurs provenant d'horizons très divers, avocats comme Guillaume Poncet de la Grave, médecins comme Tenon, « citoyens désintéressés » comme Maille Dussaussy⁴, architectes, bien entendu, comme Pierre-

L'architecture du 7 mai 1910 (Hénard, 1982). Il faut ajouter de multiples textes et comptes rendus de conférences publiés dans les revues du *Musée Social* ou de la *Société des habitations à Bon Marché* et surtout son texte visionnaire *Les villes de l'avenir* (Hénard, 1911a). Sur Hénard, voir: Bruant, 2008; Lemas, 2008.

3

Le terme «urbanisme» semble apparaître en français en 1910, afin de qualifier l'émergence de cette nouvelle science qu'est celle des plans de ville, confiée à des professionnels spécialistes de la question (et non plus seulement aux architectes, voire aux ingénieurs et parfois aux médecins comme Tenon à la toute fin du XVIII^e siècle). Il semble permis de parler de pré- ou proto-urbanisme à propos de l'abondante production à visée pratique (contrairement aux utopies) de la deuxième moitié du XVIII^e siècle concernant les embellissements de Paris, en particulier ceux de Pierre Patte (1765; 1769).

4

Notons que de ce «citoyen désintéressé», on ne sait rien sinon qu'il dédie ses œuvres à M. de Sartine, lieutenant général de police de Paris. Il apparaît représentatif de ces Parisiens soucieux d'embellissements qui ont répondu à l'appel à projets lancé par la ville de Paris en 1748 pour l'érection d'une statue en l'honneur de Louis XV (dont on retrouve la trace dans la série 1025 des Archives Nationales, «monuments historiques et publics»).

5

Sur tous ces auteurs (et bien d'autres) formant à propos de la notion d'embellissement ce que Jean Claude Perrot appelle un «nuage culturel» (Perrot, 1975: 892), voir: Rabreau, 1990. Qu'il me soit également permis de renvoyer à: Lemas, 2004.

Alexis Delamair et Jacques-François Blondel, ou ecclésiastiques comme l'abbé Laugier ou Lubersac de Livron⁵, envisagent la ville «dans le grand» et «en philosophe» (selon les expressions de Patte) pour proposer un aménagement total de l'espace urbain. Changement épistémologique considérable par rapport à la théorie architecturale, la ville (et non les seules «bâtisses») est en tant que telle d'emblée l'objet pertinent d'une réflexion qui a pour but de «lier, avec art, [les embellissements particuliers n.d.l.r], à un embellissement total» (Patte, 1765: 221), selon un plan défini à l'avance.

En se centrant principalement sur le *terminus ad quem* de cette réflexion, l'architecte Hénard, que l'on prendra soin de replacer dans l'héritage des auteurs du XVIII^e siècle qui est le sien, le présent texte vise à dévoiler un contenu souvent méconnu de la notion d'embellissement. De fait, l'historiographie dominante a insisté pendant longtemps, à juste titre, sur l'accent mis par tous les théoriciens, du XVIII^e siècle à Hénard, d'adapter la ville aux exigences (économiques) modernes de la circulation, en organisant les vides et les pleins. Dans ces analyses, les flux de marchandises et de voitures – qu'elles soient hippomobiles comme au XVIII^e siècle ou automobiles pour Hénard – se sont vu donner le premier rôle. Cet aspect est bien sûr essentiel, mais ce serait oublier que la notion d'embellissement est d'autant plus riche qu'elle est composite et polysémique.

Réminiscences de son origine à la fin du Grand Siècle, le terme d'*embellissement* évoque toujours, jusqu'à Hénard, le surplus de beautés ajouté à et dans l'espace urbain. La ville embellie doit d'abord être une ville «belle», c'est-à-dire mise en scène pour le regard. La notion semble alors contradictoire à deux niveaux: d'un côté, son souci de la circulation la rend moderne, alors que son exigence de beauté, corrélée à la figure du Prince dans la ville (Dudot et al., 1978), la fait paraître archaïque; de l'autre, il semble difficile de concilier l'acception purement esthétique de la notion et l'acception utilitaire, qui pousse un Maille Dussaussoy à déclarer qu'une belle ville est une ville aménagée pour ses habitants (Dussaussoy, 1767-1768). Cette double contradiction s'évanouit cependant si l'on prend au sérieux ce que les textes eux-mêmes affirment: la circulation est avant tout circulation du regard de l'utilisateur de la ville. Autrement dit, le référent central de la notion d'embellissement s'incarne dans la figure de celui qui arpente la ville, qu'il soit promeneur, flâneur, visiteur, touriste ou tout simplement habitant soucieux de se déplacer pour quelque raison que ce soit d'un bout à l'autre de la ville, et qui ainsi se l'approprié. Ce texte voudrait montrer

que l'individu visé par les auteurs de traités d'embellissement est essentiellement quelqu'un qui se déplace à pied, et dont il importe de rendre le déplacement agréable.

On essaiera donc de mettre au jour ici le cœur de la notion d'embellissement, assurant une cohérence à la multiplicité des contenus d'un terme, fruit d'une accumulation, ou d'une sédimentation, de sens au cours de sa phase d'élaboration au XVIII^e siècle. C'est pourquoi il importe de comparer de manière systématique Hénard, qui est l'héritier (peut-être l'aboutissement) de cette histoire, avec les auteurs du XVIII^e siècle qui l'ont théorisée. On objectera ici qu'Hénard s'attache de manière explicite bien davantage à l'automobile (et à l'automobiliste) qu'au piéton proprement dit. Mais outre que précisément, comme l'a montré M. Flonneau, l'invention de l'automobiliste réactive la figure du piéton, en creux se lit la place – considérable – qui lui est dévolue. Pour Hénard en effet, les « vides » (les rues) ne sont pas destinés aux seules voitures mais aussi aux passants – et, incidemment, on le notera, aux cyclistes (Flonneau, 2007).

De Patte à Hénard, tous les théoriciens de l'embellissement préconisent de disposer les objets urbains (qu'il s'agisse du mobilier ou de séquences monumentales complètes) en fonction de sa perception physique, de manière à lui permettre de jouir de la ville. Le corps du piéton, dans sa réalité physique concrète, doit alors être considéré comme le cœur théorique et le principe unifiant tous les sens de la notion d'embellissement. Le démontrer supposerait une étude exhaustive encore à faire; on se bornera ici à mettre en valeur l'organisation par les auteurs de parcours urbains⁶ idéaux, plaçant les *mirabiliae* de la ville au niveau de la saisie physique du promeneur « moyen ». On s'attachera donc à montrer dans un premier temps comment les auteurs pensent les perspectives monumentales urbaines du point de vue d'un piéton qui n'a qu'à lever les yeux pour en jouir, avant d'analyser en quoi cette conversion du regard conduit à faire de la ville une offrande au promeneur. Enfin, soucieux du confort de ce dernier, il conviendra d'analyser en quoi cette offrande suppose toute une série de dispositifs chargés de ménager son attention et sa fatigue.

6

La plupart des auteurs portent principalement leur attention sur Paris, les aménagements des parcours imaginaires qui seront ici pris en compte concerneront exclusivement cette ville.

METTRE LA VILLE AU NIVEAU DU PIÉTON

La notion d'embellissement implique un primat du regard ou, pour reprendre un mot typique du XVIII^e siècle, du « coup d'œil ». Pour les théoriciens de l'embellissement parisien, cela suppose cependant de travailler à deux échelles: celle du monument ou de la séquence

monumentale et celle du tissu central dense de la capitale articulant les différentes séquences.

LE MONUMENT EMPÊCHÉ

Des auteurs des Lumières à Hénard, un constat fait l'objet d'une semblable déploration: Paris est «rien moins qu'une belle ville» (Laugier, 1753: 543). Ce n'est pas que Paris soit intrinsèquement laide, comme les villes américaines selon Hénard, ni même que Paris ne puisse rivaliser avec ses concurrentes sur le plan des beautés architecturales, au premier rang desquelles Rome. Au contraire, Paris renfermerait plus de merveilles qu'aucune autre. Homme de chiffres et de statistiques, Hénard sut expliquer ce paradoxe, là où les auteurs du XVIII^e siècle n'en ont eu qu'une intuition assez vague. La rente et la spéculation foncières aboutissent à une prolifération anarchique de bâtiments enfermés dans une «croûte» architecturée malsaine qu'Hénard qualifie d'«obstruction à outrance» (Hénard, 1908: 193). Cette «sur-densité» du tissu urbain est bien entendu problématique en ce qu'elle empêche la circulation de l'air et de la lumière indispensable au développement de l'organisme humain, selon la conception *aériste* et miasmatique de la médecine colorée d'un moralisme paternaliste (Etlin, 1977) qu'Hénard et les Lumières partagent. Mais surtout, elle «offusque» la vue et «empêche» les monuments. Les effets de ce phénomène sont multiples: manque de recul, qui traumatisa tant les hommes des Lumières à propos de la disposition de la fontaine des Quatre Saisons de Bouchardon rue de Grenelle (actuellement à côté du musée Maillol), brouillage de la perspective par l'élévation de bâtiments plus haut, comme l'hôtel Astoria (Cantelli; Guillerme; Sady, 1985) écrasant l'Arc de Triomphe⁷, palissades et travaux rendant les façades invisibles comme au Louvre au milieu du XVII^e siècle, ajouts masquant le monument comme autour de la place Sainte-Genève (du Panthéon)...

7

Pour le versant qui nous concerne, l'histoire, qui éclate en 1906, met en scène un certain Jellinek, propriétaire (et spéculateur) de l'hôtel Astoria, qui décida, contrairement aux règles disposées par le texte de 1902, de faire édifier deux tours coiffées de dômes sur l'hôtel en question, situé à proximité immédiate de l'Arc de Triomphe; l'effet «de silhouette» produit affecte la perspective monumentale de l'Arc, car l'hôtel est alors surélevé par rapport à lui. La thèse de l'ouvrage cité soutient d'ailleurs que la commission des perspectives monumentales a été créée à l'occasion de cette affaire.

De fait, cette «invisibilisation» du monument ne peut se comprendre que du point de vue d'un spectateur piéton dont l'aperception devient la clef de la disposition des séquences architecturales. C'est en effet en fonction du recul nécessaire à l'élévation de son regard, ou au contraire du panorama qui s'offre à lui dans le rythme de la marche ou au cours d'une contemplation depuis un point de vue choisi (pont, alignement d'une avenue), que se comprend la dénonciation des éléments qui gênent ou entravent le regard. La réflexion sur le monument glisse alors chez tous les auteurs sur une discussion optique quant à la (re)composition des séquences existantes ou à venir.

Héritiers du Grand Siècle et des controverses entre Claude Perrault et François Mansart (Picon, 1998), les auteurs des Lumières s'interrogent abondamment sur la proportion des éléments d'architecture situés en hauteur: faut-il les rendre plus gros afin de pouvoir en admirer les détails ou maintenir des proportions rigoureuses au nom de l'élégance et de la théorie, quitte à les rendre moins visibles? L'autre grande question, portant sur la statuaire, est le rôle du piédestal, notamment pour les places royales: faut-il mettre le monument en valeur en le surélevant, au risque d'écraser le spectateur ou au contraire le situer de plain-pied de sorte qu'il soit parmi le peuple? Entre les tenants d'une position classique, qui tend à magnifier le pouvoir princier, et celle des auteurs les plus modernes et proches de l'*Encyclopédie* qui jugent que les statues de rois et grands hommes doivent être accessibles et s'intégrer de manière égalitaire dans le tissu urbain, les positions semblent contradictoires. Un certain consensus se dégage toutefois en faveur du piédestal, jugé nécessaire entre autres parce qu'il sert d'« introduction » au monument, mais à condition que cela soit accordé à hauteur d'homme (par exemple au niveau du coude humain, permettant au regard de s'élever sans être écrasé) et que les figures qui l'ornent au niveau de la tête ne soient pas symboles de despotisme ou de servitude⁸. Mais au-delà d'un débat vite suranné, ce qui importe, jusqu'à un Hénard proposant des colonnes ornées de statues de grands hommes pour les avenues autour de l'Opéra, c'est la manière dont les monuments seront disposés pour une saisie immédiate par le « coup d'œil » du spectateur⁹.

**« FRANÇAIS, OUVREZ LES YEUX! »
(PONCET DE LA GRAVE, 1756)**

Les théoriciens de l'embellissement cherchant moins, selon l'heureuse formule de B. Baczko à propos des penseurs du XVIII^e siècle, à recréer Paris qu'à « loger topographiquement la ville idéale dans la ville réelle » (Baczko, 1978: 319-320), proposent donc de la réaliser en « libérant » les monuments existants – et cela très largement du point de vue du piéton. La solution adoptée par les auteurs du XVIII^e siècle consiste principalement à dégager l'espace, à créer du recul et à fournir au monument un « écrin », comme le disait l'abbé Lubersac de Livron en 1775 à propos de la place qu'il propose pour mettre en valeur le péristyle du Louvre (Lubersac de Livron, 1775: 134). La comparaison de la planche 39 des *Monumens (sic) érigés à la gloire de Louis XV* de Patte (fig. 1) et des descriptions de l'ouvrage canonique sur Paris de Piganiol de La Force (1765), d'ailleurs illustré par Patte, en donne la clef. Chez Piganiol, le monument est saisi en perspective cavalière comme depuis l'orée d'un plan incliné le surélevant et le magnifiant (« à vol d'oiseau »), tandis que la planche éminemment complexe d'un Patte critiquant l'abus du regard perspectif se caractérise selon

8

La question du piédestal fait l'objet d'un traitement approfondi à propos de la place royale de Brest dans l'article fondamental d'Étienne Jollet (2000).

9

J'utilise ici un terme dont le XVIII^e siècle abuse. Voir: Perrot, 1975: 891.



FIG.1. SOURCE: PATTE, 1765: PLANCHE XXXIX ©LEMAS, BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS



FIG. 2. DÉTAIL DU PROJET DE RÉUNION DE L'ÎLE DE LA CITÉ ET DE L'ÎLE SAINT-LOUIS. SOURCE: PATTE, 1765: PLANCHE XXXIX ©LEMAS, BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS

l'expression d'Helen Rosenau par son caractère « multifocal » (Rosenau, 1959: 178), mêlant points de vue et échelles multiples selon le principe de l'anamorphose. Véritable « poupée gigogne », le plan joue d'abord sur la correspondance entre le tout (la ville) et les parties (les monuments et places) selon une vision de surplomb, « géométrale » complexe. Les espaces embellis sont saisis par le regard à la fois dans leur ensemble et un par un. Dans leur ensemble, dans la mesure où le plan les dispose tous dans l'espace de la carte, de manière à créer une vue globale; un par un, car ils attirent l'œil comme les points focaux « naturels » des différents quartiers dans lesquels ils s'inscrivent (fig. 2). Patte joue aussi bien sur le renvoi à la légende et aux cotes de la carte qu'à son propre commentaire dans le corps du texte des *Monumens* (*sic*) pour produire une polarisation du regard sur la grande échelle, mais, en même temps, il contrarie le mouvement de l'œil qu'il a lui-même créé en soulignant la correspondance de chacune des places entre elles et avec le reste du tissu urbain. À contempler cette planche, l'œil ne se repose jamais, la composition combinant en effet perspective cavalière, saisie dans le grand, surprise et bizarrerie du pittoresque, et même ouverture de l'horizon floutant les lointains comme le suggérait Diderot¹⁰.

10

Il emploie à ce sujet la notion de « balance de la composition »: « c'est de regarder la largeur du tableau comme un levier, regarder pour nulle la pesanteur des figures placées sur le point d'appui, établir l'équilibre entre les figures placées sur les bras et augmenter ou diminuer les efforts de part et d'autre en raison inverse des éloignements; peu de figures, si le sujet l'exige et beaucoup d'accessoires » (Diderot, 1995: 398).

11

Le père d'Hénard, lui-même architecte de la ville, fut un proche collaborateur de Jean-Charles Alphand, et c'est sans doute grâce à ce dernier qu'Hénard put, une fois diplômé, entrer au service de la ville, en collaborant d'ailleurs avec son père (voir par exemple les lettres d'Eugène Hénard à Alphand du 4 décembre 1889 et celle que lui adresse Julien Hénard le 22 septembre 1885, conservées aux Archives de Paris, VK² 907).

Cette valorisation de l'œil qui sait et ne sait plus où regarder tant est grand le nombre de « vues » qui lui sont offertes, se lit dans ce laboratoire de l'urbanisme des Lumières qu'est l'architecture éphémère (pour les fêtes ou pour masquer un monument en travaux): là où le Grand Siècle se contentait de simples trompe-l'œil, Patte et ses collègues préconisent la construction de véritables maquettes grandeur nature en bois. Il est enfin à noter que le projet des Lumières vise dans tous les cas à débarrasser les abords du monument d'un bâti qui l'écrase, en le rasant pour ouvrir l'espace.

Un siècle et demi plus tard, la pensée d'Eugène Hénard peut figurer l'aboutissement de cette réflexion, désormais enrichie par l'essor de la notion de patrimoine, dont il est d'ailleurs l'un des acteurs majeurs. Nommé en effet à la sous-commission des perspectives monumentales dont il est le rapporteur, Hénard pense nécessaire de « concilier ces deux facteurs essentiels de la suprématie de Paris, le développement de sa puissance économique et le respect de ses beautés » (Hénard, 1908: 20). Chargé de dresser la liste des « points critiques » (il en recense 87) nécessitant d'être protégés, Hénard élabore le concept de « perspective monumentale ». Cette notion est clairement dirigée contre l'œuvre du baron Haussmann, par rapport auquel Hénard a des sentiments ambivalents¹¹. D'un côté, il admire son volontarisme, son effort en faveur de l'hygiène publique et son souci d'adapter Paris aux exigences modernes; de

l'autre, il lui reproche son trop grand systématisme et la monotonie qui se dégage de grandes percées peu soucieuses de « l'âme » parisienne attachée au vieux tissu urbain: « une perspective monumentale est presque toujours constituée par un ou plusieurs monuments publics, entourés de maisons ou de constructions appartenant à des particuliers. Tantôt les maisons s'alignent suivant des voies droites et conduisant le regard vers les édifices qui forment le point de vue central d'un ensemble plus ou moins symétrique. Tantôt, elles accompagnent de façon plus irrégulière, et composent des tableaux ou des sites pittoresques dont la valeur artistique est souvent tout aussi intéressante que celle des ensembles symétriques. Tout monument doit donc être considéré et étudié à deux points de vue: au point de vue de sa valeur propre; au point de vue du cadre qui l'entoure » (Hénard, 1911b: 4). Cette conception, proche de celle du philosophe « radical » Alain¹², valorise des espaces composites, à la fois symétriques et irréguliers, où ce qui compte est l'interaction entre monument et espace environnant proposant des cadrages, des plans emboîtés, des jeux d'ombres et de lumière ou des effets de silhouette, dépendant du point de départ du regard.

L'OFFRANDE DE LA VILLE: DE LA SÉQUENCE MONUMENTALE À L'ESPACE URBAIN

ÉDIFICES ET SÉQUENCES MONUMENTALES

De la réflexion sur le monument, les auteurs évoqués ici infèrent une réflexion sur l'espace urbain dans sa globalité. Du point de vue du piéton, ce changement d'échelle acquiert une importance considérable. En effet, la ville est pensée par les embellisseurs des Lumières comme un parcours d'objets « à voir », composé d'un ensemble de séquences monumentales articulées entre elles, à partir de la topographie existante et non d'une simple rêverie « hippodamienne »¹³, de manière à former un tout. Cela implique pour des hommes marqués par la notion d'architecture parlante que la ville devienne un espace toujours signifiant, dans lequel la communauté prend symboliquement possession du territoire tant parce que celui-ci exhibe les valeurs fondamentales du corps social que parce qu'il permet à ce dernier de prendre conscience de lui-même dans et par cette traversée quasi rituelle des symboles. Autrement dit, la ville se pense d'emblée comme un itinéraire qui ne devient « épiphanie » du sens, selon la formule de G. Labrot (1987: 168), qu'à partir du moment où il est arpenté par un promeneur-spectateur vaquant à ses occupations. La ville n'est pas un musée que l'on va voir à dessein, ce qui tuerait l'« œuvre d'art » en elle, selon l'expression d'Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy: au contraire, le sens s'impose par imprégnation quasi inconsciente.

12

« La solidité et on dirait presque la sincérité des monuments éclate encore mieux par leur grandeur et par leur masse; c'est pourquoi on peut aller jusqu'à dire que la beauté architecturale dépend beaucoup de la masse dressée » (cité par Cantelli, et al., 1985:18). Sur la question de l'épistémologie du monument, voir: Guillerme, 1987.

13

Hippodamos de Milet est crédité par Aristote, dans la *Politique*, d'être le premier urbaniste. Il aurait conçu un plan urbain idéal sous la forme d'un damier.

14

Par exemple: Patte, 1769: 10.

Cela explique le recours à la figure récurrente dans les textes de l'étranger¹⁴, chargé d'être le candide curieux à qui se révélerait spontanément, dans sa consommation de l'espace, la signification de la ville.

L'un des moyens favoris des auteurs du XVIII^e siècle pour produire cet effet est le recours à la sculpture: les statues, de grands hommes ou des vertus, sont en effet censées délivrer un message idéologique clair et transformer la ville en manifeste de pierre¹⁵. C'est étonnamment à ce même procédé que recourt Hénard projetant des monuments à la gloire de Pasteur (la Science), Hugo (la République et les Arts) faisant pièce à celui de la Grande Armée (la Nation) dans le souci de faire de la ville une incarnation des idéaux de la III^e République. Hénard relie d'ailleurs explicitement ce dispositif architectural à la démocratie régénérée qu'il croit pouvoir mettre en avant, dans ce qu'il estime être une nouvelle ère du système politique, combinant l'Imagination, la Raison et l'Action (Hénard, 1982: 328). Chez Hénard, ce qui compte avant tout, c'est l'ouverture de l'espace public au citoyen concret, de manière à faire de la ville un forum. Dans sa réflexion sur les places publiques, l'ancien architecte de l'Exposition universelle de 1900, qui a consacré une partie de son activité politique à la préservation du Champ de Mars, écrit ainsi: «il faut, à toute grande ville, un vaste espace, place publique ou esplanade, situé à proximité de son centre, qui soit à la fois un forum pour la réunion de ses habitants, qu'il s'agisse d'une fête, d'une cérémonie, d'un événement imprévu, et un champ d'expérience où l'on puisse aménager temporairement telle ou telle manifestation industrielle, militaire, artistique ou scientifique» (*ibid.*: 116), dans la lignée de la Fête de la Fédération (*ibid.*: 117-118).

15

La cité utopique suppose une «économie de l'exemplarité [...] largement dominée par une architecture publique débordante de monuments et de temples, et par là, législatrice des mœurs» (Poulot, 1997: 60). Voir également: Lemas, 2003.

LA VILLE COMME ÉMERVEILLEMENT

Tout en respectant son développement naturel, Hénard dirait «organique», la ville doit donc être réorganisée, ou plutôt réorientée, du point de vue du spectateur de manière à produire sur lui un effet d'émerveillement. Tous les auteurs, par-delà le siècle et demi qui les sépare, rejettent la symétrie excessive et le damier tant des villes (re)construites (Charleville) que des mégapoles américaines¹⁶ au profit d'une composition tout en nuances qui place le piéton dans la situation du promeneur champêtre au sens donné à ce terme par le XVIII^e siècle (Mc Donaough, 1998).

16

«Nul ne pourrait dire, en effet, où se trouve énoncé et prescrit le principe absurde de l'alignement à outrance, érigé en dogme par tous les géomètres, et en particulier par les géomètres du plan de Paris. Rien ne justifie ce principe, ni la raison, ni l'esthétique, ni l'utilité pratique» (Hénard, 1982: 344).

Chez les auteurs du XVIII^e siècle, la métaphore qui résume cela est explicite: la ville doit être pensée comme une forêt ou un

jardin. Ainsi Laugier écrit-il que la beauté «n'est point incompatible avec certaines oppositions fières, ou plutôt qui n'en est que plus piquante, lorsque parmi des couleurs sympathiques, il s'en trouve quelques unes qui en troublent le repos, et qui font l'effet de dissonance» (Laugier, 1753: 268), il ajoute que «les rues de celle là sont les routes de celle-ci; et doivent y être percées de même. Ce qui fait l'essentiel de la beauté d'un parc, c'est la multitude de routes, leur largeur, leur alignement, mais cela ne suffit pas: il faut [...] qu'on y trouve tout à la fois, de l'ordre et de la bizarrerie; de la symétrie et de la variété; qu'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. Plus il y aura de choix, d'abondance, de contraste, de désordre même dans cette composition, plus le parc aura de beautés piquantes [...]. Le pittoresque peut se rencontrer dans la broderie d'un parterre, comme dans la composition d'un tableau» (*ibid.*: 260-261). Hénard s'est souvenu de ces deux idées propres à rendre la ville une demeure délicieuse pour son usager quand il prétend, par son programme de parcs à construire dans Paris, permettre faire jouir les citadins des mêmes avantages qu'à la campagne (Hénard, 1982: 87-88). Refusant le systématisme de la symétrie, Hénard recommande l'utilisation du pittoresque ménageant des surprises au cours du parcours par l'aménagement de rues aux formes non conventionnelles, par le jeu des saillies sur rues, sans qu'il n'y ait un alignement strict, et par le mobilier urbain déployé.

ADAPTER POUR JOUIR: LA VILLE ET LE CORPS DU PIÉTON

Réaliser ce programme suppose d'organiser la déambulation afin que le promeneur soit véritablement en mesure de jouir de ce que la ville lui offre. Loin de s'en tenir à un spectateur théorique ou idéal, nos auteurs s'attachent à cibler une personne concrète, incarnée, susceptible aussi bien de se fatiguer, de se perdre ou de s'impatienter que de flâner sans but ou de se déplacer de manière pressée vers un lieu déterminé. C'est pourquoi ils proposent d'organiser la ville autour de la marche urbaine «réelle», de sorte que non seulement l'état physique du passant soit pris en compte, mais également le confort de son trajet.

VILLE IDÉALE ET PIÉTON CONCRET

À rebours de toute la veine poétique et psychologisante sur le promeneur qui naît avec Rousseau pour s'épanouir avec Baudelaire et les rêveries de Benjamin, de Patte à Hénard, c'est le corps du passant qui compte. Dans la ville réelle, ce corps est soumis à un ensemble de *stimuli* et de pressions qui l'empêchent de jouir pleinement de sa marche: bruits, obstacles et

17

Dans plusieurs saynètes assez cocasses destinées à promouvoir la nouvelle morphologie des rues parisiennes, Patte décrit les dangers de marcher dans Paris: « tantôt à cause du peu de largeur des rues et de leur disposition vicieuse, ce seront des citoyens exposés à être foulés aux pieds des chevaux, ou à être écrasés par les voitures qui attireront votre attention: enfin lorsqu'il pleut vous apercevrez tout un peuple inondé d'eau sale et malpropre [...] ou bien couvert par un déluge de boue par le piétinement des chevaux ou le roulement des voitures dans les ruisseaux » (Patte, 1769: 15-16). « Et cela sans compter le risque de recevoir des morceaux de toit sur la tête, d'être englouti par les chaussées déformées, les bâtiments qui croulent, d'être estropié, quand ce n'est pas de se faire asperger d'urine par ceux qui font leurs besoins au su et au vu de tous! » (*ibid.*: 6 et 60).

voitures (hippo- ou automobiles), odeurs (déjections ou, pour le XVIII^e siècle, nappes de sang échappées des tueries de bestiaux en pleine ville), pollution, immeubles menaçant ruine, laideur, indécentes (personnes urinant dans les rues), etc. De tous les sens, celui qui est le plus mis à l'épreuve est sans conteste la vue, qui se substitue au nez comme détecteur de la dangerosité.

Tous les auteurs, Hénard compris, recourent ainsi à des saynètes, comme celles proposées par Patte¹⁷ au caractère souvent burlesque (on n'est pas loin de penser parfois à du Tati ou un film muet mettant en scène des caractères de La Bruyère), dans lesquelles l'anecdote vise moins à amuser qu'à révéler avec vigueur les dangers de l'espace urbain dense. Si la force « monstrative » suffit aux auteurs du XVIII^e siècle¹⁸, davantage soucieux de choquer leurs lecteurs que de s'appuyer sur une analyse systématique, l'héritier et grand consommateur de la statistique publique qu'est Hénard va jusqu'à proposer une typologie des modes de déplacement originale en s'appuyant sur une exploitation quantitative des sources disponibles (policières notamment, qu'il s'agisse d'accidents de la route ou du nombre de véhicules) qu'il est le premier à croiser de la sorte, afin de produire force graphiques destinés à rationaliser et prédire les comportements des individus. Au plaisir de l'errance se substitue chez lui, et plus intuitivement chez les auteurs du XVIII^e siècle, une mise en équation des comportements individuels, seule à même de permettre le réagencement de la ville autour de la figure du piéton.

ORGANISER LA PROMENADE

18

Dans le droit fil de l'art de la description tel que l'*Encyclopédie* la définit, c'est-à-dire: « définition imparfaite et peu exacte, dans laquelle on tâche de faire connaître une chose par quelques propriétés et circonstances qui lui sont particulières, suffisantes pour en donner une idée [...] Les Grammairiens se contentent des descriptions, les Philosophes veulent des définitions ».

Ce préalable posé, il devient possible pour nos auteurs de proposer un réagencement de la rue de telle sorte que le piéton puisse vivre les délices qu'ils ont décrits. La rue est en effet pour eux le lieu par excellence d'appropriation de la ville et de ses monuments. Il est à cet égard frappant de constater la similitude des solutions proposées des Lumières à la Belle Époque, témoignant de la prégnance d'un certain imaginaire de la ville à coloration « organiciste ». Dans tous les cas, le principe même de la rue semble devoir être repensé. Cela ne signifie certes pas qu'il faille rompre avec le principe même de l'alignement du bâtiment par rapport à la chaussée. Si Le Corbusier a lu de très près Hénard et connaissait sans nul doute les travaux des faiseurs de projets du XVIII^e siècle, aucun d'entre eux ne propose, contrairement au maître du Mouvement moderne, de décrocher l'immeuble de la rue ni de disjonction entre les différentes constituantes de l'espace bâti assortie de vastes coupes dans le tissu urbain. Au contraire, tous se montrent très soucieux de préserver ce qui se fait de mieux dans l'héritage parisien – « la

vie moderne doit tendre aussi vers un idéal de beauté et d'art, et les formules utilitaires du Nouveau Monde ne doivent pas peser sur notre état d'esprit [...]; [il faut que n.d.l.r.] sans rien sacrifier des conditions du progrès scientifique, l'agrément des habitants et la beauté des aspects aient aussi leur part» (Hénard, 1982: 30). En effet, c'est cet héritage qui donne à la ville son caractère – et l'on sait combien cette notion est importante pour l'architecture des Lumières¹⁹ et, modifiée, pour l'idéologie «bourgeoise» du XIX^e siècle dont Hénard est l'héritier. Il souligne ainsi que «l'esprit parisien [...] aurait peut-être pris une autre tournure, si la vie gaie lumineuse et charmante qui se déroule sur les Grands Boulevards, n'avait pas créé l'atmosphère nécessaire à cette fine culture» (*ibid.*: 344) quand les auteurs des Lumières travaillent autour de la notion d'ambiance, voire de «visage», à l'instar de l'auteur encore marqué par le baroque Delamair («découvrir toute la beauté d'un visage naturellement gracieux par lui-même» – Delamair, 1737: 92).

19

Dont Boffrand, s'inspirant de l'art poétique d'Horace, donne un excellent (et précoce) résumé: «l'architecture, quoiqu'il semble que son objet ne soit que de l'emploi que de ce qui est matériel, est susceptible de différents genres qui rendent ses parties [...] animées par les différents caractères qu'elle fait sentir. Un édifice de sa composition exprime, comme sur un théâtre.» (Boffrand, 1745: 16.)

À côté de la «rectification» des rues, destinées à corriger les «contresens de destination» dans le langage du même Delamair (ce qui revient pour l'essentiel à «symétriser» selon l'expression de l'époque), les auteurs proposent donc des solutions nouvelles, tout à la fois respectueuses du passé et orientées vers l'avenir. Le cas le

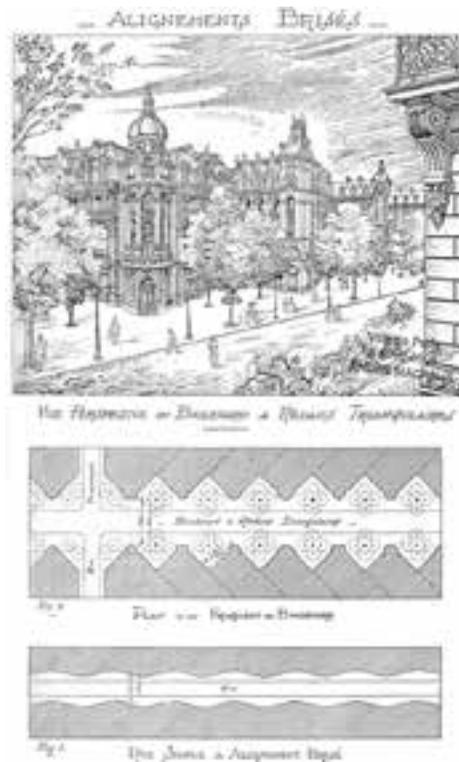


FIG. 3. SOURCE: [HTTP://FR.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/EUG%C3%A9NE_H%C3%A9nard](http://fr.wikipedia.org/wiki/Eug%C3%A9ne_H%C3%A9nard)

plus clair est ce qu'Hénard appelle le « redans » (ainsi qu'il l'orthographe) – ou alignement brisé (la distinction entre les deux n'étant pas évidente dans le texte d'Hénard) (fig. 3). Prétendant que sa solution n'est qu'une généralisation de ce que l'on trouve déjà, notamment aux abords du bois de Boulogne, Hénard imagine une rue qui serait divisée en deux grands ensembles: d'un côté, la chaussée, dévolue à la seule circulation et renforcée par une rue de services souterraine destinée aux canalisations et peut-être au transport des pondéreux; celle-ci serait intégralement rectilinéaire, afin de faciliter l'écoulement des flux. De l'autre, les trottoirs. Là, en revanche, nul alignement nécessaire: les immeubles les bordant seraient au contraire disposés en chevrons de manière à créer des placettes dans les triangles ainsi ouverts. Véritables plis dans la trame urbaine²⁰, ces espaces sont destinés à une combinaison d'objets et d'animations (terrasses, bosquets, devantures, expositions d'art, sculptures, baies en saillies, etc. – Hénard, 1982: 37-39) devant faire de la marche une découverte permanente de la ville et de ses plaisirs dans une atmosphère champêtre et pacifiée chère à l'auteur.

Peut-être a-t-il emprunté cette idée à Charles Fourier qui avait développé le concept de « rue inverse » ou, mieux, à l'abbé Laugier, qui avait imaginé la « maison ambiante », composée d'îlots d'habitation autonomes séparés et communiquant tout à la fois par un ensemble de petits jardins et de parcs, mettant le passant « au large et à l'abri du bruit » et à même de jouir des « mêmes avantages qu'à la campagne » (Laugier, 1765: 174-175). Il rejoint en tout cas une idée largement développée au XVIII^e siècle, selon laquelle la ville ne saurait se dévoiler d'emblée et d'un seul coup (d'œil), mais au contraire se révélerait progressivement sans qu'on puisse jamais en épuiser la totalité, grâce à l'utilisation habile de contrastes et de dissonances, ménageant de multiples points de vue et aperçus (Laugier, 1753: 268). Cela suppose « des rues distribuées de façon à présenter des aspects toujours variés, toujours intéressants; ici une aiguille; là une fontaine ou une obélisque; plus loin une statue; ailleurs des places, des édifices publics, des colonnades, etc. Quelle résidence aurait jamais été plus agréable? » (Patte, 1769: 60). Le parcours doit donc être composé de manière à produire le maximum de variété. Si l'on ne peut être certain de la source d'inspiration d'Hénard, rien cependant n'illustre mieux que sa solution du « redans » (*sic*) la volonté d'Hénard de rompre avec ce que l'on peut appeler le « moment Haussmann » et sa volonté de renouer avec une tradition d'aménagement urbain plongeant ses racines dans le siècle des Lumières. Le terme d'alignement a beau être typique de l'atmosphère intellectuelle de l'époque haussmannienne, le fait qu'il soit « brisé » contredit un des postulats majeurs de la percée caractéristique de l'œuvre du préfet de Napoléon III: la séparation rigoureuse entre les espaces public et privé, entre l'espace domestique et l'espace ouvert de la rue²¹. Le boulevard

20

À rapprocher du pli baroque théorisé par Gilles Deleuze (1988).

21

Sur ce point, Marcuse cite notamment Gourlier, qui, dans un article de 1852 (« Des voies publiques et des maisons d'habitation »), remarquait que les matériaux utilisés pour le pavage de rues et pour le revêtement des sols, et plus généralement pour la construction des rues et des maisons, commencent à différer, alors qu'ils étaient identiques dans la première moitié du siècle (Marcuse, 2001: 72).



FIG. 4. SOURCE: DUSSAUSOY, 1766 © LEMAS, BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS

à redans vise à préserver, voire à recréer, sans sacrifier la modernité et ses exigences, un tracé urbain rappelant celui d'une « promenade », destiné à être parcouru à pied.

Les auteurs de traités d'embellissement sont cependant tout à fait conscients de ce qu'une telle accumulation dans un espace aussi réduit – ce qui signifie également dans un laps de temps bref – a d'épuisant. C'est pourquoi ils imaginent toute une série de dispositifs (textuels) incorporés dans leurs aménagements destinés à reposer le piéton. Exemple de cela est l'achèvement de l'ensemble centré sur les Tuileries suggéré par Maille Dussaussoy (1767: 172-174) (fig. 4). Plutôt que la posture de l'auteur de guide décrivant objectivement un parcours en énumérant toutes les choses à voir de manière abstraite, Maille choisit celle du *cicerone* ou du guide-conférencier se transportant sur place pour faire visiter la ville à un étranger. Il est en effet bien conscient de l'effet physique que produiraient sur le corps et les sens de son lecteur/spectateur les trente édifices publics et plus (sans compter tous les édifices privés remarquables comme les hôtels particuliers, ou encore les quais) qu'il a projeté d'accumuler sans interruption sur trois quarts de lieue (*ibid.*: 174). Son parcours, tel qu'il le présente dans son texte, prend donc grand soin de ménager des arrêts à des haltes prévues à cet effet, permettant au visiteur de reprendre haleine ici, de pouvoir apprécier des détails d'architecture en toute liberté là, ailleurs encore de jouir d'un vaste panorama

s'estompant dans des lointains destinés à délasser sa vue sur-sollicitée²². Le parcours urbain idéal de Maille Dussaussoy ne se dit et vit en ce sens que dans la marche, mais encore selon un rythme ancré dans les nerfs et les muscles. Tout se passe en effet comme si Maille savait le vertige « stendhalien » qu'entraîne l'accumulation excessive de *stimuli* nerveux pour un piéton qui ne sait plus où donner de la tête et se trouve surchargé par trop d'émotions contradictoires. Bien avant les analyses de Neil Leach qui coordonne à la ville moderne un phénomène d'intoxication sensorielle due à la trop grande densité de flux de toutes sortes qui assaillent le piéton (Leach, 2000), Dussaussoy montre que même la ville préindustrielle peut produire un effet anesthésiant sur les sens du piéton ou, au contraire, constituer une agression. C'est que, comprenons-nous implicitement, pour Maille Dussaussoy, pas plus la ville moderne que la ville du XVIII^e siècle n'est adaptée à la rythmique de la marche concrète. Le parcours de la ville doit donc, selon lui, être repensé de manière à épouser le *tempo* du marcheur, qui tantôt presse le pas, tantôt « lève le pied » et s'arrête pour reprendre son souffle ou s'orienter, tantôt est en état d'alerte, tous sens éveillés, tantôt se perd dans ses pensées...

METTRE LE PIÉTON À L'ABRI

Si la ville idéale dépend bien d'une certaine rythmique, il est alors facile de comprendre l'importance que tous nos auteurs accordent au confort du trajet. Boues, immondices, mendiants et sources de vice, spectacles indécents parsèment le parcours, aussi bien que voitures, passants pressés et flâneurs nonchalants. Tous proposent donc une séparation rigoureuse des flux de voitures et du piéton, emblématisée par des piquets faisant office de rambarde et de frontière symbolique, et portent une attention particulière aux carrefours, lieux de presse et d'accidents, pour lesquels les hommes des Lumières proposent d'arrondir les encoignures et Eugène Hénard invente le rond-point. Mais plus encore, au moins chez les deux auteurs présentant les analyses les plus développées, Patte et Hénard, sont imaginés des systèmes destinés à mettre le piéton à l'abri de tous les aléas urbains ou climatiques. Cela passe par l'aménagement chez Patte d'auvents rétractables en cas de pluies et de toilettes publiques ou, chez Hénard, par la partition des trottoirs en deux files, l'une pour la marche rapide, l'autre pour les plus nonchalants, et surtout, chez l'un comme chez l'autre, par le redoublement de la rue de surface par un réseau de rues souterraines destinées à accueillir les canalisations et les infrastructures de services urbains.

À cet égard, deux curieux documents méritent une mention: il s'agit de deux profils, dans le langage de Patte, ou « coupes anatomiques » dans celui du XIX^e siècle, d'une rue idéale proposés par Pierre Patte (fig. 5) et Eugène Hénard²³ (fig. 6). De manière surprenante, les deux auteurs, à un siècle et demi d'intervalle, ont éprouvé le besoin de proposer une vue en coupe d'une rue, du toit d'un immeuble

23

Ce rapprochement a souvent été fait, voir en particulier: Picon, 1988.

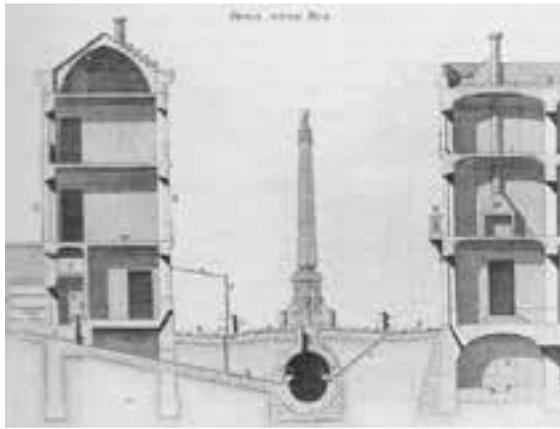


FIG. 5. PROFIL D'UNE RUE. SOURCE: PATTE, 1769, PL. II P.70 © LEMAS, BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS

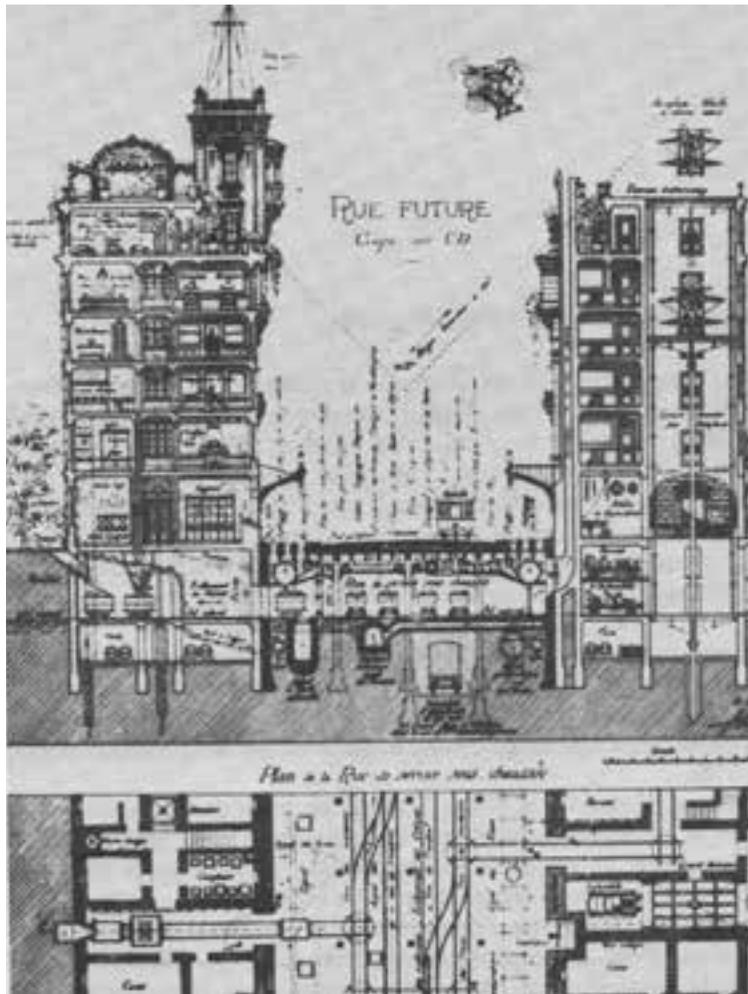


FIG. 6. HÉNARD 1911 A, P. 349 © LEMAS, BIBLIOTHÈQUE HISTORIQUE DE LA VILLE DE PARIS

typique au sous-sol. Plus surprenant encore, les deux coupes sont, à certains signes de modernité près, étonnamment similaires. Il ne s'agit pas pour eux, comme dans la tradition illustrée par la célèbre « Coupe d'une maison parisienne » du *Diabole à Paris* (1846), de montrer un instantané de la vie et des divisions sociales des habitants. L'inspiration semble plus proche de celle des services de la voirie sous Haussmann, que Patte a d'ailleurs peut-être inspiré (Periton, 2004: 295-296). Il est certes possible de lire de plusieurs manières ces planches, placées à des endroits stratégiques du texte des auteurs, mais il me semble possible de soutenir qu'elles illustrent clairement ce que doit être la rue idéale adaptée au piéton. Paradoxalement, pourtant, elles sont vides de toute figure humaine. C'est qu'il s'agit dans les deux cas de décrire un mécanisme informant un espace qui n'a plus ensuite qu'à être investi et animé par les promeneurs.

Dans les deux cas, la ville se déploie sur deux niveaux de profondeur, aussi importants l'un que l'autre et se superposant complètement (Patte, 1769: 35) avec la même finalité: supprimer tous les encombrements constitutifs des célèbres « embarras de Paris » en fluidifiant la circulation en supprimant du trafic de surface. Le niveau souterrain a en effet pour fonction, d'une part, d'éliminer de la surface les trafics pondéreux pour ne laisser à l'air libre que la circulation légère (moins dangereuse), notamment piétonne; de l'autre, de canaliser et d'évacuer l'ensemble des matières salissantes, excréments, déchets ménagers, et immondices, menaçant d'« engloutir », selon le verbe de Patte, le piéton. Chacun des deux propose quelques éléments originaux: chez Patte en outre, des cabinets d'aisance et des ruisseaux d'eau claire visent de plus à éviter les saletés de passants incontinents et des voitures pressées et un système de bannes en toile ou toile cirée que les particuliers, frappés d'une servitude, dresseraient au moyen de piques et de crochets en fer, à hauteur du premier étage afin de protéger les passants lors des intempéries ou trop fortes chaleurs (Etlin, 1977: 123-134). Chez Hénard, un ingénieux système de travaux publics rejette dans les profondeurs tous les travaux de rénovation. Mais, au total, leurs coupes témoignent de la permanence d'un imaginaire urbanistique dans lequel le passant n'a, d'une part, pas à craindre les éclaboussures ou les ordures, ni les dangers physiques et moraux (les basses classes tirant profit de la cohue et des recoins ombreux), ni, de l'autre, à subir une coupure nette entre les sphères publique et privée: la rue, telle qu'on la voit sur les coupes, propre et accueillante, et surtout sans réelle solution de continuité entre l'intérieur et l'extérieur, est un autre espace de l'intime. Cet imaginaire fait ainsi de la traversée urbaine piétonne le centre de gravité autour duquel l'aménagement de la ville doit se structurer.

CONCLUSION

Au moment où Hénard cesse son activité intellectuelle, frappé par la maladie (1912-1913), la notion d'embellissement disparaît du vocabulaire

de l'aménagement des villes, remplacé par le terme d'urbanisme. Paradoxalement, Hénard est perçu en France par les premiers urbanistes comme celui qui a le plus œuvré pour l'élaboration d'une véritable « science des villes »: on se réclame de son œuvre comme celle d'un précurseur ou d'un grand ancêtre pour donner ses lettres de noblesse à une discipline naissante et encore fragile. Il n'est jusqu'à Le Corbusier qui ne reconnaisse sa dette à l'égard de l'architecte de la ville de Paris (Cohen, 1987). C'est le Hénard des chiffres, des statistiques, de la technologie et de la voiture qui est ainsi valorisé. Hénard, ce fou de technique qui n'hésite pas à verser dans une quasi-science-fiction « *hard science* », serait le premier à avoir pensé la ville à l'âge de l'automobile. Curieux contresens, à tout le moins oubli d'une partie essentielle de son œuvre: comme ce texte a essayé de le montrer à travers l'exemple du parcours urbain idéal, Hénard est tout autant un penseur de la ville de l'auto que d'une ville adaptée aux besoins et au confort du piéton. Aussi futuriste soit-elle, la ville d'Hénard est une ville pour marcheurs, dont la genèse remonte aux théories sur l'embellissement du XVIII^e siècle.

Précurseur si l'on veut, Hénard a en effet su renouer avec une tradition préhausmannienne, qui n'oubliait pas qu'une ville n'est pas seulement un ensemble de flux de marchandises qu'il s'agit de mettre en équations, mais un espace de vie pour des habitants concrets, dont l'essentiel des déplacements se fait (ou doivent se faire) à pied. Pas plus que ses devanciers, Hénard ne sacrifie une dimension essentielle de toute ville: la proximité. Ce n'est donc pas un hasard si Hénard se réclame du concept d'embellissement et n'utilise pas le terme « urbanisme »: il n'est pas seulement celui qui achève de donner à la notion son contenu et sa cohérence. En s'appuyant sur la tradition « illuministe », il ouvre la voie à une « autre » modernité urbaine – une modernité dans laquelle le passant n'est pas oublié, car la ville est avant tout « passage », c'est-à-dire un espace de jouissance sensorielle et intellectuelle pour le corps en marche qui vaque à ses occupations ou qui flâne.

Nicolas Lemas est professeur de Classes préparatoires aux grandes écoles (khâgne) au lycée Mariette de Boulogne-sur-Mer. Il est membre du comité de direction de l'Association des Professeurs d'Histoire et de Géographie et du comité de rédaction de la revue *Historiens et Géographes*. Ses travaux portent sur la construction au XVIII^e siècle, les utopies urbaines au XVIII^e siècle et à la Belle Époque, ainsi que sur la bioéthique.

BIBLIOGRAPHIE

BACZKO, B. 1978. *Lumières de l'utopie*, Paris, Payot.

BOFFRAND, G. 1745. *Livre d'architecture, contenant les principes généraux de cet art*, Paris, s.é.

BRUANT, C. 2008. « Eugène Hénard, l'invention de l'avenir. L'infortuné destin d'une famille d'architectes de

la Ville de Paris », dans *FabricA*, n° 2, Versailles, p. 108.

CANTELLI, M.; GUILLERME, J.; SADY, P. 1985. *La monumentalité parisienne sous la troisième République (1870-1930)*, Paris, Bra.

COHEN, J.-L. 1987. « Sulle trace di Hénard », *Casabella*, n° 531, p. 34-41.

DELAMAIR, P.A. 1737. *La Porte d'Honneur*,

texte manuscrit, Bibliothèque de l'Arsenal, mss. 2912.

DELEUZE, G. 1988. *Le Pli. Leibniz et le baroque*, Paris, Minuit.

DIDEROT, D. 1776 (1995). « Pensées détachées sur la peinture, la sculpture, l'architecture et la poésie, pour servir de suite aux Salons », dans D. Diderot, *Héros et martyrs*, Paris, Hermann.