

PHILIPPE VUAILLAT

# La dynamique des points fixes

Comme les axes de machines tournantes, comme la barre fixe du gymnaste tournoyant, les monuments, monstres d'immobilisme, n'existent-ils pas autant par les mouvements qui se créent autour d'eux que par les directions qu'ils désignent ou les bonds de l'Histoire qu'ils célèbrent ? Comme les gonds d'un battant de porte, comme les charnières du couvercle d'un coffre dans un grenier, les monuments nous livrent l'accès à des trésors insoupçonnés. Ils mettent en communication des espaces (ou des temps).

*Anonyme,  
Place de la  
Concorde,  
1863,  
Photographie  
stéréoscopique.*

Les arcs, construits aux portes de la ville antique, ou des nouveaux territoires (the Gateway to India à Bombay, porte du fleuron de l'Empire, l'arche d'Eero Saarinen à Saint-Louis, porte de l'Ouest), supportent autant les sculptures et reliefs à la gloire des succès (et vellétés) des aventuriers, qu'ils servaient de passage au retour (parfois) triomphal de ceux-ci, après des départs (toujours) triomphants. L'arc architectural et monumental (l'Arc de Triomphe à Paris, Marble Arch à Londres, la porte de Brandebourg à Berlin, etc.) est une structure qui, au motif de se mettre en travers du chemin, chante une dynamique perpendiculaire à elle-même, suggérant aux conquérants, au-delà d'elle, des espaces à distance d'arc, puis de chars... Les arches sont des limites entre la campagne et la cité, charnières entre la paix et les campagnes.

Les Républiques dépoitraillées, les Génies débastillés, les Nelson perchés sur des colonnes manchotes, les Plaza Colon d'Amérique, tous les monuments que le XIX<sup>e</sup> siècle a fait entrer en ville, portent autour d'eux et en eux des mouvements tournants. Tournant entre despotisme et république, tournant entre blocus et libre-échange (autour du globe), mouvement tournant pour prendre les Indes à revers, tous ces monuments parlent de mouvements. Ils rappellent qu'on tournait le dos à des époques.

Élevés à l'heure où les mouvements s'accéléraient dans les métropoles de la révolution industrielle, ils ont été placés à la croisée de tous les flux, au centre de places devenues de gigantesques manèges (Columbus Circle autour de ses trois nefs en hommage au Génois, à l'angle de Central Park, seule concession au giratoire dans Manhattan quadrillé). À Londres, on tourne en rond sur Trafalgar « Square », place tournante de l'Empire.

Aux portes des villes, aujourd'hui, ni arcs (de quels triomphes ?) ni commémorations (de quelles avancées ?), les giratoires ne savent que poser en leurs centres, moins éléments d'un rayonnement que ponctuations sur des rocades routières. Les monuments qu'on y pose, simples pense-bêtes, cherchent à faire oublier l'uniformité et la banalité marchande des entrées de villes, en suggérant benoîtement la vocation historique de la ville-centre.

Charnières entre les terriens blottis et la mer infinie, entre les marins chahutés et la terre fumante au repos, axes verticaux portant des feux tournants, voici les phares. Les éclats des lentilles de Fresnel (la nuit) couronnent d'audacieuses verticalités (le jour). Nécessités monumentales, les phares, dont les dimensions remarquables et les positions immuables sont l'essence, jalonnent les côtes de « landmarks » à la gloire de l'aventure et des échanges. Les langues latines (et de mémoire) ont retenu le nom de l'île (Pharos) qui portait l'une des merveilles du monde, devant Alexandrie, pour désigner la

maison-lumière (*lighthouse, Leuchtturm*) des pragmatiques saxons. Le phare de Cordouan, royal amer aux salles lambrissées, à l'entrée de la Gironde, a hanté l'esprit de milliers de marins au cours de leurs circumnavigations, du départ au retour. Il fut aussi la pointe d'un immonde commerce triangulaire, sinistre mémoire.

Ces lanternes écriront encore longtemps l'Histoire des hommes en mouvement autour du globe, GPS (Global Positioning System) ou pas, avant-postes restants (*monere*) qui refusent de faire place « Net » à l'heure du Web.

Autres monuments au mouvement, les gares. La naissance du chemin de fer a brusquement remodelé les paysages au siècle dernier. Comme Roux et Combaluzier (vrais médiologues) ont plus transformé les formes urbaines et les comportements avec leurs ascenseurs que les urbanistes les plus déterminés, le rail a bouleversé, en cinquante ans, plusieurs siècles de paysages et d'organisation territoriale.

Les contraintes de pente et d'adhérence fer sur fer ont conduit le train à musarder, discret, au fond des vallées, dans les méandres des rivières, quand la voie romaine et la route napoléonienne allaient au plus droit – en rupture – dans les ondulations de la plaine et des plateaux. Par contre, le gué ou le pont de pierre, souvent trop bas pour franchir les creux, ont fait place aux viaducs de maçonnerie et de poutrelles, monuments à la dynamique industrielle qu'on visite encore aujourd'hui (Garabit, Morlaix).

Aux courbes de niveaux du chemin de fer en campagne fait place la saignée ferroviaire dans le tissu urbain. Le chemin de fer est haussmannien (chez nous, là victorien, bismarckien ailleurs). Le « fer » s'est accroché à l'urbanisme du baron, rectitude laminée sur des rues sinueuses, branchée sur les gares, lieux branchés de l'Empire d'abord, de la République ensuite, monuments aux échanges (et à la spéculation : Haussmann, « monument » du Second Empire, est tombé sous un pamphlet féroce, *Les comptes fantastiques d'Haussmann*, de Jules Ferry, le républicain).

Les gares, espaces de transition et de continuités territoriales, ont rivalisé de monumentalité (néo-gothique de Saint-Pancras à Londres, azulejos de Sao Bento à Porto, gare-musée d'Orsay, voûte céleste de Grand Central à New York). Sans parler des projets imaginés au début du siècle par les futuristes (Sant'Elia, Marinetti) qui souhaitaient « conférer une monumentalité aux grandes centrales du mouvement » (François Béguin).

La gare, hymne aux territoires à conquérir (mais aussi arc moderne par où passaient les bidasses, braillards ou hagards selon le sens du mouvement et/ou de l'Histoire), est un monument à l'horizontalité, celle de la carte. Souvent

imposante sous sa marquise, la station de chemin de fer ne fait jamais partie du *skyline* d'une ville. Au point même qu'à Manhattan, île-monument de verticalité (encore une histoire d'ascenseurs médiologiques), l'écrasement de Grand Central par les plus hauts gratte-ciel voisins renforce le caractère « terre à terre » de ce somptueux monument d'accès aux grands espaces nord-américains. La Force morale, la Force intellectuelle et la Grandeur du commerce, incarnées par la triade d'un sculpteur français (Hercule, Minerve et Mercure) sur la façade de cette gare, forcent à regarder droit devant soi (démarche tout compte fait moins risquée que d'avancer le nez en l'air...). Ces gares monuments ont fabriqué du mouvement et de la richesse autour d'elles, donc de la ville. La hauteur des buildings autour de Grand Central est précisément une reconnaissance de la force « horizontale » de cette gare. À Paris, la richesse et l'animation de la rue de Rennes sont indissociables des mouvements des chemins de fer de l'Ouest.

Les théâtres monumentalisent l'entière Cité, territoire de mise en scène des pouvoirs avant d'être un marché. La Ville a construit des théâtres lorsqu'elle est devenue trop vaste pour garder elle-même une unité de représentation. La place de la cathédrale ne suffisait plus, encombrée de tréteaux.

Grands vaisseaux au cœur des villes, flottant sur des vagues de toits, les théâtres accueillent de mouvantes émotions. Comme les foules vont frissonner à la vue des aventuriers embarquant sur les transatlantiques dans les bassins maritimes, les spectateurs frémissent face aux machinations des puissants et roueries des valets, au cœur des villes, où le spectacle est aussi dans la salle. La perspective a été utilisée au théâtre, à la Renaissance, avant d'inspirer les urbanistes, bien plus tard. Haussmann a placé le Palais-Garnier à la croisée du plus grand nombre de ses nouvelles percées, à des confluences, en perspective. À Milan, marchande, religieuse et théâtrale, la ville entière n'est que tissage à partir de sa réduction symbolique autour de deux monuments (la Scala et le Dôme) reliés par un troisième

(la somptueuse galerie marchande Vittorio Emmanuele). À Paris, avec la construction du métro, puis du RER, la place de l'Opéra est devenue, enfonçant en sous-sol le clou haussmannien, l'un des plus grands centres d'échanges de la capitale, dépassée depuis par Châtelet-Les Halles (deux théâtres et un marché). À Sydney, concentré de conformisme aux portes de l'aventure, l'opéra est ancré sur la baie, dans la même anse que les paquebots en escale, le long de Circular Quay, principal centre d'échanges de l'agglomération (trains, bus, ferries), sous l'arche métallique du Harbour Bridge. Un théâtre-paquebot sous une arche devant une gare, en un mouvement tournant...

La civilisation se nécrose parfois, les axes se grippent. L'absurdité de 14-18 a produit des dizaines de milliers de monuments aux Morts (36 000 communes en France), empêchant toute autre forme d'expression de la puissance publique pendant un demi-siècle. Place de l'Etoile, une petite flamme change toute la symbolique de l'Arc. Pour aller se recueillir dans Ypres la martyre, l'Angleterre a construit une porte à ses 56 000 victimes, dernière arche de l'Empire.

Mais il arrive aussi à l'Histoire de s'emballer, les mouvements s'accélèrent et les axes se rompent. Les portes claquent. Toute la charge des tensions internes se concentre sur les monuments, vilebrequins de l'Histoire, qui n'ont rien vu venir. On déboulonne les statues comme on coule une bielle, en ligne droite et par beau temps.

Les mouvements sont souvent brusques dans l'actualité qui veut trop vite devenir Histoire. Il en va ainsi des monuments, vestiges de celle-là lorsqu'elle tente, dans la précipitation, de marquer des points à celle-ci. Tout compte fait, nous sommes moins face à des abus monumentaux prémédités, qu'à des cas de flagrants délits d'excès de vitesse, contrôlés de justesse *a posteriori* – mais il y a de toute façon prescription...

**Philippe Vuillat, ingénieur, est spécialiste de la mise en œuvre et de l'exploitation de grandes infrastructures de réseaux (électriques et de transport public) ; il est actuellement directeur du développement à la société d'ingénierie Semaly à Lyon.**

**Patrizia Di Fiore,**  
*Sur les colonnes de Buren au Palais-Royal, 1999*  
© P. Di Fiore.