



HAL
open science

À propos du mot boulevard

Alain Demangeon

► **To cite this version:**

Alain Demangeon. À propos du mot boulevard. [Rapport de recherche] 703/91, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de la technologie; Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lille / Laboratoire architecture, recherche, théorie, enseignement (ARTE). 1990. hal-01910342

HAL Id: hal-01910342

<https://hal.science/hal-01910342>

Submitted on 31 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

C H A P I T R E L I I I .

Boulevards.

Ministère de l'urbanisme,
du logement,
des transports
et de la mer.

Direction de
l'architecture et de
l'urbanisme.

Sous direction des
enseignements et des
professions.

Bureau de la
recherche architecturale.

Ecole d'architecture de
Lille
et des régions Nord.

A PROPOS
DU MOT BOULEVARD.

Décembre 1990.

ARTE

Laboratoire de recherche.

Alain Demangeon.

C'EST une promenade vaste, magnifique, commode, qui ceint pour ainsi dire la ville : elle est de plus ouverte à tous les états, & infiniment peuplée de tout ce qui peut la rendre agréable & récréative : on s'y promène à pied, à cheval, en cabriolet ; & l'on peut placer les boulevards à côté de tout ce qu'il y a de plus beau à Paris.

Le boulevard du côté du midi est le moins fréquenté ; c'est néanmoins le plus salubre : on ne peut se lasser de l'admirer ; il est orné de quatre rangs d'arbres, avec une chaussée d'encaissement, (de cailloux ou de pavés) de vingt-quatre pieds de largeur, qui regne dans un contour de six mille quatre-vingt-trois toises. On ne voit de ces travaux superbement prolongés & utiles que dans une immense & riche capitale. Cette espèce d'écharpe ou de ceinture est admirable ; mais elle renferme des objets pauvres, désagréables & mesquins.

Ministère de l'urbanisme, du logement, des transports et de la mer.

Direction de l'architecture et de l'urbanisme.

Sous direction des enseignements et des professions.

Bureau de la recherche architecturale.

A PROPOS DU MOT BOULEVARD. Décembre 1990.

Lettre de commande n°81185 du 30 août 1990.

"Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au bureau de la recherche architecturale en exécution du programme général de recherche mené par le Ministère de l'Équipement, du logement, des transports et de la mer avec le Ministère de la Recherche et de la Technologie. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs".

Ecole d'architecture de Lille et des régions Nord.

Laboratoire **ARTE**. Architecture, recherche, théorie, enseignement.

Alain Demangeon.

Sommaire

Introduction,	1
les sources, la questions des mouvements.	
Lexicologie.	9
L'invention du boulevard et l'ingénierie militaire.	11
Cours, mails, promenades.	17
L'espace du nombre.	23
Le rituel de l'enceinte.	29
L'inflexion majeure.	35
Le Boulevard du 20ème siècle.	45
L'union et la structuration à grande échelle.	47
Le grand Boulevard	49

Couverture. L.S. Mercier. Tableau de Paris, 1782. Article boulevard.

Cette recherche a pour sujet le mot boulevard. Elle se présente comme un exercice de lexicologie et de topographie - celle-ci prise dans son sens ancien de description d'une configuration -, et utilise les définitions rassemblées depuis le 18^{ème} siècle par les grands dictionnaires et les traités d'architecture, ainsi que des textes et des plans, émanant pour l'essentiel de voyageurs, de géographes, de militaires ou d'architectes.

Le langage courant a gardé en France ce mot familier du vocabulaire des villes qui désigne aujourd'hui par boulevard une voie large, généralement bien bordée, que l'on retrouve préférenciellement établie sur les anciennes lignes des remparts dérasés. Jadis, et à la Renaissance où déjà le mot existait, on appelait boulevard le parapet de défense d'une ville. Plus tard, au 18^{ème} siècle, le sentiment du danger disparu, il désignait encore ce bord extrême de la ville; on y allait pour se montrer, notamment à Paris; c'était la promenade élégante des villes, ou le "cours". Sous le Second Empire, il désignait la grande voie, implacablement droite, dont Haussmann se servira pour fabriquer de la ville au kilomètre, puis au début du siècle, il

... Voici maintenant un second vertige. On rassemble des mots, on en donne la description : c'est une encyclopédie. Parfois, comme ici, on marie les deux opérations, on produit un dictionnaire des mots et des choses, un dictionnaire encyclopédique. Bien que la complémentarité des deux fonctions, l'une normative (établir l'usage des mots), l'autre objective (décrire la particularité des choses), ait été sentie, chez nous, dès le XVII^e siècle, ces dictionnaires-encyclopédies ne sont pas, je crois, nombreux. C'est assez paradoxal ; car en fait — et c'est là qu'apparaît un énorme débat philosophique — tout mot appelle une chose, ou une nébuleuse de choses, mais aussi toute chose ne peut humainement exister que si elle est prise en charge, consacrée, assumée par un mot. Les mots renvoient à des choses ? Oui, mais aussi, d'un même mouvement, à d'autres mots. La séparation des choses et des mots, comme de deux ordres distincts et hiérarchisés, est donc un phénomène idéologique, comme l'a montré M. Foucault... Cette raison bourgeoise, le dictionnaire, bien qu'il en ait été historiquement le produit, si on l'observe, la fait vaciller : car pour décrire la chose, pour passer du mot à la chose, il faut encore d'autres mots, et cela à l'infini.

R.B.

sera encore l'instrument des nouveaux urbanistes qui ambitionnent une organisation des villes à grande échelle.

Voilà donc un mot en apparence très simple, issu de la fortification ancienne, qui ressurgit, après une longue période d'effacement et d'oubli, dans le jeu des interventions décisives qui vont toucher la ville, pour en accompagner bientôt, au commandement de sa voirie, quelques unes de ces plus grandes perspectives.

1. En 1988, au moment du renouvellement de l'habilitation du C.E.A.A. Architectures, territoires et paysages, Marcelle Demorgon, géographe, responsable scientifique de la formation insista pour que nous organisions, François Béguin et moi même, un travail dans ce sens. De là est né l'exercice "le dictionnaire du territoire".

Voir aussi: Toponymies in "Le temps de la ville", recherche B.R.A./Ladrhaus, E.A.Versailles 1988, par David Mangin et Philippe Panerai.

2.Voir ci-contre: in préface du dictionnaire encyclopédique Hachette par Roland Barthes, 1982.

Ce que l'on voudrait ici, et ce pourrait être au fond le point d'arrivée de ces quelques pages (1), c'est essayer de retrouver, tel que l'histoire avait pu les restituer, les sens et les usages les plus communs de ce mot si permanent de notre langue que boulevard: regarder comment il s'installe et se diffuse, rassembler les usages, décrire les particularités, les variations, les accidents, montrer qu'il était aussi une forme.

Il est vite apparu, en effet, que le mot ne pouvait exister en dehors de la chose qu'il désignait. Ils étaient, l'un et l'autre, presque comme confondus et ne valaient pleinement qu'ensemble (2). Il fallait donc évaluer cette double réalité à la fois linguistique et spatiale: brasser les mots et les définitions, mais aussi suivre, côté ville, la genèse et l'évolution de ses formes.

Deux sources, étroitement mêlées, alimenteront puis guideront, sans séparer les mots des choses, cette "mise à plat" sémantique et topographique. La première, la plus sûre et la plus directe, provenait des nombreuses définitions rassemblées par les grands



dictionnaires encyclopédiques de la langue française. Simples outils de la langue, ces ouvrages, anciens et modernes, de même que les traités militaires et d'architecture, offraient l'avantage, d'aller, sans longs discours, pour les uns, au point de départ de la fabrication du mot, pour les autres, d'apporter de précieux commentaires sur les usages les plus courants d'une époque.

La deuxième source de notre travail était constituée d'un ensemble plus épars de textes, de plans, de descriptions, provenant essentiellement d'écrivains, de voyageurs, de militaires ou d'architectes..., tout un monde donc, proche des villes, observateur ou bien acteur, qui avait pu les analyser ou les décrire dans leurs multiples transformations ou d'une manière intime, avec le boulevard pour point de repérage.

Il sera aussi question ici de circulation urbaine.

Une chose est apparue en effet, sur laquelle on voudrait revenir, c'est qu'on retrouve assez précisément sur les configurations plus ou moins accidentées du boulevard, la filiation et une partie de l'explication de ce nouveau thème économique de la circulation urbaine. La question à l'époque, vers ces années 1750, comme celle du nombre et de la multitude qui hantent les esprits de

3. "La politique de l'espace parisien à la fin de l'ancien régime" sous la direction de Bruno Fortier. Théories des fluides et entités urbaines, par François Béguin, p.206. DGRST. CORDA. 1975.

Voir aussi Henri Cavallés, La route française, son histoire, sa fonction. A. Colin, 1947, p. 72 à 79.

l'ancien régime (3), soumettra progressivement à des résolutions sans cesse plus marquées la **fonction** et la **forme** de ces nouveaux passages que l'on découvre alors autant pour leur mouvement que leur urbanité.

S'ouvre une ère nouvelle du boulevard durant laquelle on verra naître, au pied des villes pour les grandir, puis sur les villes pour les refaire, enfin bientôt entre les villes pour les unir, ces lignes



et ces figures ou ces "futurs boulevards" d'un fabuleux réseau

4. "Le boulevard et la ville, génèse d'un espace public". Lille, Roubaix, Tourcoing. Alain Demangeon et Ann Carol Werquin. Atelier Thal s, Plan urbain, 1987. qui devait anticiper l'avenir.(4)

"Boulevard. Gros bastion. On ne se sert plus de ce mot en termes de guerre. On dit encore à Paris, aller sur le boulevard de la Porte St. Antoine qui est un des plus gros bastion de France.

Nicot dérive ce mot de boule et waer, mot flamand, ou du picard ward qui signifie garder, comme qui dirait défense contre les boulets.

Turnèbe croit qu'il vient de boules vertes. D'autres le dérivent de l'italien balaordo, ou de l'espagnol balvarté, qu'on a dit aussi dans la basse latinité.

Ménage croit qu'il vient de l'allemand bolwerk, qui signifie ouvrage de poutre ; bol signifiant poutre, et werk ouvrage : ce qu'il a dit après Hotman.

Du Cange le dérive de burgwart, quod burgum servat et tuetur.

Se dit par extension des places fortes qui couvrent tout un pays et qui défendent l'entrée aux ennemis. Rhodes était autrefois le boulevard de la chrétienté.

Dictionnaire universel d'Antoine Furetière. 1688.

à cette définition reprise in extenso Trévoux rajoutera en 1771.

"...Les Grecs modernes ont fait de ce mot Be epos.

Ne pourrait-on pas dire tout simplement que boulevard vient des mots boule, corps sphérique avec lequel on joue, et vert, verdure, gazon.

Boulevard, gazon où l'on joue à la boule. Le peuple a conservé l'ancien mot, et prononce encore boulevart. Je crois avoir vu cette étymologie quelque part".

Trévoux. Dictionnaire universel français et latin. 1771.

Lexicologie.

"Boulevard : terme de fortification qui vient de l'allemand, mais aujourd'hui dans le propre ce mot est vieux et hors d'usage et à sa place on dit bastion". C'est la définition qu'en donne le dictionnaire Pierre Richelet en 1728. L'encyclopédie Diderot D'Alembert en 1751, s'en tient aussi à cette courte définition et renvoie à bastion. Quatremère de Quincy dans son traité en 1832 ignore le mot (5).

5. Dict.universel d'Antoine Furetière, 1688. Dict. de la langue française ancienne et moderne par Richelet Pierre, Lyon 1728. Encyclopédie de dict. raisonné des sciences et des métiers. 1751. Dict. historique d'architecture de Quatremère de Quincy, Paris 1832.

6. Viollet le Duc. Dict. raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e, 1859.

Viollet le Duc dans son " dictionnaire raisonné..." (6) reprend Trévoux et l'écrit: "boluvert, boulevart: ouvrage de fortification avancée. Le boulevard apparait en même temps que l'application régulière de l'artillerie à feu. Il est d'abord élevé en terre gazonnée et c'est peut-être à son apparence verdoyante à l'extérieur qu'il doit son nom; il passe à l'état permanent revêtu de pierre ou de construction de maçonnerie épaisse...Citons en première ligne la belle forteresse de Schaffhausen (en Suisse sur le lac de Constance), la citadelle, ou plutôt le grand boulevard qui contourne la colline, est à 3 étages de batteries, 2 couverts, 1 à ciel ouvert...Albert Dürer trace des boulevards semi-circulaires...

C'est en France que nous trouvons les boulevards les mieux conçus dès le commencement du XVI^e...Ce ne fut que quand l'artillerie de siège fut bien montée, nombreuse et que les batteries de ricochet purent atteindre des défenses masquées que l'on sentit la nécessité d'allonger les faces des boulevards, de remplacer les orillons qui ne préservaient plus les pièces destinées à enfile



les courtines par des flancs étendus et enfilant les faces des boulevards voisins; mais alors les boulevards prirent le nom de bastions.

La dénomination du boulevard fut conservée aux promenades plantées d'arbres qui s'établirent sur les anciens ouvrages de défense.

La grande artère qui à Paris entoure la rive droite, de la Madeleine à la Bastille a longtemps laissé voir la trace des anciens boulevards sur lesquels elle passait".

L'invention du boulevard et l'ingénierie militaire.

Sur ce qu'était à l'origine le boulevard dans la fortification et notamment le processus de son édification et de mise au point, puis d'abandon, le traité du colonel Rocolle (7) apporte les éclaircissements suivants. On lit à l'article boulevard:

"Rien, dans la fortification ancienne, chemin de ronde, plateformes des tours, n'était assez vaste pour caser les pièces d'artillerie...De plus ces plateformes n'avaient pas été conçues pour supporter le poids considérable des bouches à feu et de leur munitions. Pour installer ces canons il fallait réaliser des plates-formes grandes et résistantes comme le faisait l'assaillant lorsqu'il mettait en batteries ses bouches à feu pour attaquer une forteresse. On confectionna dans la deuxième moitié du XVème les premiers gabions à Rhodes pour réaliser ces retranchements à l'intérieur des anciens remparts avec des pieux,

7. Rocolle. Article boulevard, in 2000 ans de fortifications. Paris Limoges 1973. Charles Lavauzelle.

pièces de bois, terre, comme pour remparer une brèche. Francesco di Giorgio Martini propose de consolider les terres par un revêtement de poutres et de planches et il était advenu qu'on étaye a priori une courtine, en la matelassant avec des terres rapportées suffisamment hautes pour que les pièces soient en mesure de tirer par dessus.

...Certains architectes avaient imaginé d'établir ces plateformes devant les remparts. Il y avait là toute la place nécessaire pour aménager des positions de batterie; de plus les canons bénéficiaient d'un gain de portée appréciable et la chose était loin d'être négligeable à une époque où le tir n'était efficace qu'à très courte distance. Les boulevards furent donc des remblayages continus de terre devant les remparts pour obtenir des emplacements d'artillerie, telle est la définition générale que nous avons retenue..."

Quant à l'origine du terme boulevard, il est attesté aux XIV et XVème nous dit le dictionnaire de la langue du XIX et XXème (8) dans des textes d'origine wallone et picarde. Plus probablement emprunté au moyen néerlandais bol-werc ou haut allemand bol-wërc littéralement poutre ou planche, et ouvrage.

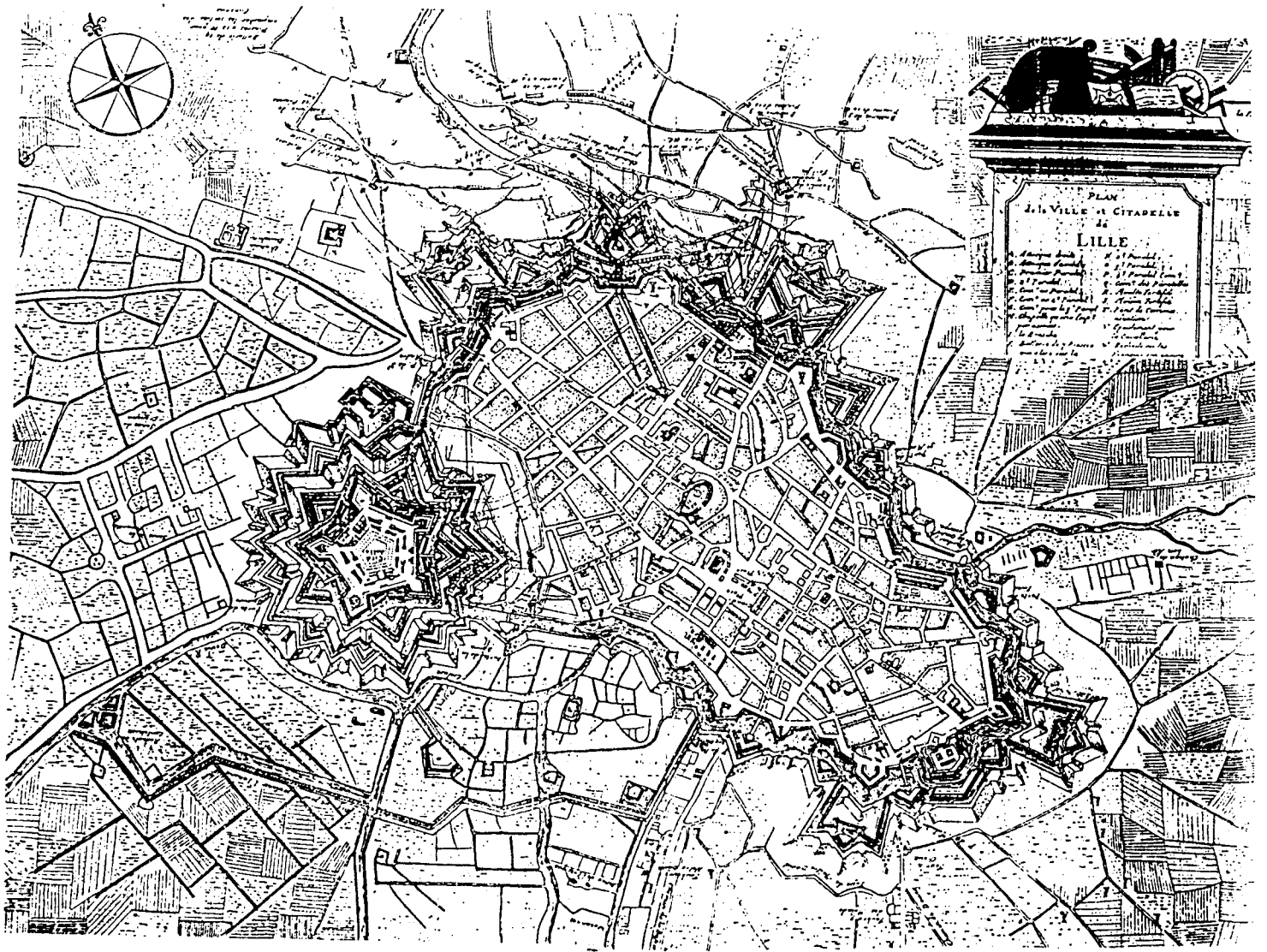
Rocolle confirme bien que l'ouvrage est observé pour la première fois sur des places de Picardie et de Hollande peu avant 1500.

Perfectionné et soutenu de murs solides, en terrasse, on passe progressivement de la simple levée de poutres et de terre herbeuse (boule verte ?) à un ouvrage plus complexe qui s'avancera, en pointe, du vieux mur d'enceinte, n'offrant plus une simple face mais un flanc maçonné, bien bâti," **bâstie**", à

8. Dict. de la langue française du XIXè et du XXè s. sous la direction de Paul Imbs. Ed. du C.N.R.S. 1975.

. On a pu lire que les racines en pénétrant dans les terres de remblais empêchaient leur bouleversement. Ceci expliquerait le passage du terme, purement militaire à l'origine de boulevard, à l'emploi que nous lui connaissons et qui n'a plus rien de poliorcétique.(?).

François Loyer. "l'immeuble et la rue, Paris 19ème siècle", p.158 note 19. Hazan 1987.



l'origine du mot **bastion**. C'est dorénavant le mot qui s'impose. Vauban lui même, en 1704, dans son "Traité de l'attaque des places" ne connaît que bastion (9).

9. Vauban. Traité de sièges et d'attaques des places, 1704. Voir M. Parent et J. Verroust, note 62. Ed.V. Féral 1971.

Mais le boulevard militaire va aussi très tôt désigner par extension bien plus qu'un simple ouvrage de remblayage inscrit devant la fortification de la ville. On prend l'habitude aux alentours du 18ème siècle d'appeler boulevard les limites naturelles d'un pays ou les positions défensives les plus avancées du territoire et parfois même pour faire image un pays tout entier face à un autre.

" Le Tibre et l'Euphrate sont les deux boulevards de ce royaume".

" Rhodes était autrefois le boulevard de la chrétienté " lit-on souvent. (Furetière, Richelet). " Nous redevenons le boulevard naturel de l'Europe contre la puissance de l'Angleterre ".(10)

Charles de Gaulle en 1925 l'emploie dans cette acception étendue à la fois à la ville et au territoire.

" L'énergie française au coeur de la bataille sur les deux rives de la Meuse en 1916 eut-elle été ce qu'elle fut s'il ne s'était point agi justement de garder Verdun, boulevard historique de la patrie et place capitale de son système de fortifications ..." (11).

10. Chateaubriand, correspondance générale.t 4. 1789-1828, p 270. in dict. de la langue française, article boulevard.

11. Charles De Gaulle, conférence à l'école militaire, Paris 1925...

12. Raoul Blanchard, In la Géographie 1914. XXX. 2 grandes villes françaises Lille Nancy, p.102.

Le géographe Raoul Blanchard conserve lui aussi le mot en 1914 pour parler de la position de Lille et de la forme de son plan, après que Louvois et Vauban l'eurent agrandie d'un quartier et d'une puissante citadelle. " C'est à son rôle nouveau de boulevard de la France du coté du nord que Lille dut sa physionomie qu'elle allait prendre pour deux siècles ..." (12).



Ce mot en vérité, qui commence à gagner quelques civilités, conservera toujours sa dimension sémantique d'origine liée à la défense, non plus prioritairement à la défense physique d'une ville, d'une place forte, ou d'un état, mais s'étendra à des causes civiles élevées et même célestes .

"C'est une loi regardée en Angleterre comme le boulevard de la liberté, de la nation" (13). "La réaction était d'autant plus intraitable qu'elle pensait, non sans raison, que les ateliers nationaux, comptant alors plus de cent mille hommes, étaient le boulevard du socialisme " (14).

Quelquefois Dieu est appelé notre rempart, quelque fois notre haute tour, quelque fois notre boulevard ..." (15).

13. Dict. du XIX^e, P. Larousse, 18v. 1880, article boulevard.

14. Proudhon, Les confessions d'un révolutionnaire, p. 153. 1849, cité in note 8.

15. Edmont Huguet, dict. de la langue française du 16^e s.

Cours, mails et Promenades .

" A Paris on avait en 1536 au moment d'une alerte élevé quelques boulevards au nord de la ville ..." (16).

Ce qui se dessine ici progressivement sur le sol, " ces quelques boulevards" préfigurent déjà l'assise de leur deuxième grande fonction devant la ville, lorsqu'ils auront perdu tout rôle défensif: la promenade publique. Mais il y a encore loin, de la froide ceinture entourant ici la ville, au boulevard ou promenade, où toute la ville passera bientôt.

Sur les plans gravés rassemblés par Delamare (17), ils apparaissent déjà. Ce ne sont d'ailleurs plus en 1589 les simples remblayages

16. La grande encyclopédie en 28v. Paris 1885 Lamirault.

17. Delamare, traité de la police, Paris, Brunet 1713.

Cours de la Porte Saint Antoine à la Porte Saint Honoré. — (4 Novembre 1684).

ARREST DU CONSEIL D'ESTAT DU ROY. — Le Roy ayant par les arrêts de son Conseil des 7 juin 1670 et 11 mars 1671, et lettres patentes du mois de juillet 1676, ordonné aux Prévost des marchands et Eschevins de sa bonne ville de Paris de former les remparts de ladite ville de Paris, depuis la Porte Saint Antoine jusque vers celle de Saint Honoré, et d'y planter des arbres pour y faire un cours, tant pour la décoration de ladite ville, que pour procurer des promenades aux bourgeois et habitans d'icelle; ils auroient avec beaucoup de soin et de despense formé lesdits remparts, et porté ledit cours jusqu'à la porte Sainte Anne, dite Poissonnière, ayant à cet effet fait démolir l'ancienne porte du Temple, pour la faire construire de neuf au delà dudit cours. — Et ayant, sa dite Majesté, esté informée par lesdits Prévost des marchands et Eschevins, que pour donner une entière perfection ausdits ouvrages, suivant le plan qui en avait esté levé par ses ordres, et dont elle auroit ordonné l'exécution par sesdites lettres patentes et arrêts, il convenoit réduire et applanir plusieurs buttes de terre en plusieurs endroits et environs dudit cours, qui serviroient à remplir les marais et trous estants le long d'iceluy, et de faire acquisition de plusieurs maisons qui se rencontroient dans l'alignement dudit cours, qui devoient estre démolies, et de quelques terres et marais nécessaires pour former iceluy : ce qui devait coûter des sommes considerables; et qu'il y avoit le long dudit cours, depuis la porte Saint Antoine jusques où il doit estre porté suivant ledit plan, quelques places vaines et vagues en buttes, marais et fossez, mesmo quelques mesures de maisons de peu de valeur construites sur lesdits remparts et es environs d'iceluy, dont on pourroit disposer et en tirer quelque avantage. — Ouy le rapport du sieur Le Pelletier, conseiller ordinaire au Conseil royal, controlleur général des finances; Sa Majesté, en son Conseil, a ordonné et ordonne que lesdits Prévost des marchands et Eschevins de la ville de Paris feront construire de neuf ladite porte du Temple, suivant et conformément au plan qui en a esté dressé; et à cet effet Sa Majesté leur permet de prendre les maisons, terres, marais et héritages qui se trouveront dans l'estendue de ladite porte, ou le long du cours qui doit estre construit en tout ou en partie, en remboursant les propriétaires d'iceux. — Et pour leur donner moyen de subvenir aux dépenses nécessaires à faire pour raison de ce, Sa Majesté leur permet de vendre et disposer des places vaines et vagues, fossez, marais, petites maisons et édifices qui se trouvent depuis la porte Saint Antoine jusqu'à celle de Saint Martin, que ladite ville avait cy-devant donnez par baux emphytéotiques ou autrement; en remboursant néanmoins les débiteurs d'iceux, qui justifieront par quittances avoir payé quelques sommes à Sa Majesté pour jouir en propriété desdits héritages; à la charge d'employer les deniers qui proviendront desdites ventes, tant à la construction de la nouvelle porte du Temple, qu'au dédommagement desdits propriétaires desdites maisons et héritages qui seront prises pour former lesdits remparts, cours et autres ouvrages qu'il conviendra faire pour les construire.

Et sera le présent arrêt exécuté nonobstant oppositions ou appellations quelconques, dont, si aucunes interviennent, Sa Majesté s'en réserve et à son Conseil la connoissance, et icelle interdit à toutes ses cours et juges.

Fait au Conseil du Roy, tenu à Paris le 4^e jour de novembre 1684.

Signé : BECHAMEIL.

*in Recueil de lettres patentes, Ordonnances Royales,
Décrets et arrêtés préfectoraux concernant les voiries publics
de la ville de Paris.*

*Dressé sous la direction de M^r Alphand par
A. Deville . Paris 1886.*

entrepris autrefois par Charles V en 1357 (cf Rocolle), mais déjà une ligne de quelques bastions devant la muraille. Le géographe N.de Fer en 1638/1697? représente Paris rive droite, plan n° 8 (17), la ligne de bastions précédente, à la hauteur de la porte Saint Honoré et jusqu'à la Seine, légèrement effacée et plantée sur l'extérieur de deux lignes d'arbres. Et la légende dit:

"L'on y verra un cours planté d'arbres qui règne au tour de ville et qui ne contribue pas moins à l'embellissement de cette capitale qu'à l'agrément de ses citoyens".

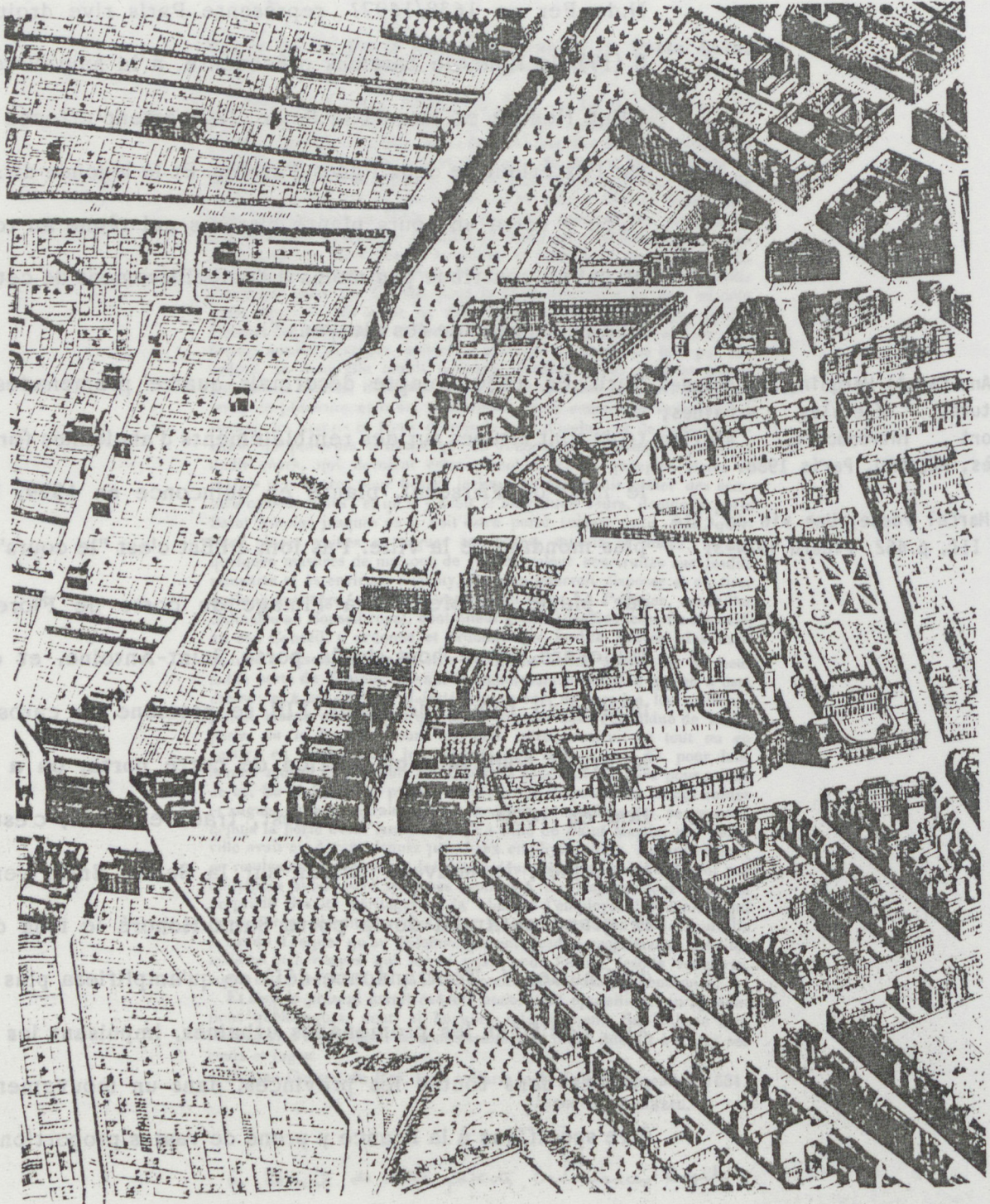
18. Ann Carol Werquin, Les grandes armatures végétales urbaines, rapport introductif, Atelier Thalès, MEL/DAU, Paris 1988.

19. Marcel Pöete, Une vie de cité, tome III, p.462. Picard 1924-31.

Paris en 1630 compte désormais quatre promenades (18) dont trois sont situées sur des remblaiements d'anciennes fortifications:

le mail de l'Arsenal, planté en quinconce en 1599, l'endroit le plus mondain de la ville. Pas loin à l'Est c'est "le cours", (introduit par Marie de Médicis à l'image du corso de Florence ?) ou boulevard, situé hors de la porte Saint-Antoine, et où le beau monde au temps de Louis XIII se promène en carosse, " c'est le grand boulevard ou bastion de cette porte; on a aplani ce lieu en 1609 ..." (19). A l'Ouest, tracé en 1628, c'est le "cours la Reine", le nouveau balcon sur la Seine. Enfin vers le nord, le grand paillmail de la porte Saint-Honoré le long du rempart de Charles V. Tout annonce déjà ce qu'amplifiera plus tard Louis XIV, codifiant les promenades urbaines, impulsant les boulevards plantés dans toutes les provinces, dans un mouvement qui sans être spécifique à la France y prend de vastes proportions.

" L'arrêt du conseil du 7 juin 1670 amenait de la Bastille à la porte Saint-Denis, la création d'une promenade plantée de trois



Plan Turgot - 1736. Porte du temple .

allées d'arbres, celle du milieu mesurant seize toises -tout près de 32 mètres - et chacune des contre-allées de 18 à 20 pieds - un peu plus de six mètres. Et on les donnait officiellement pour des "boulevards ". A ce terme d'origine pourtant militaire, les usagers préfèrent longtemps encore celui de rempart. L'an suivant, un nouvel arrêt prolongea jusqu'à la porte Saint-Honoré cette "enceinte" qui devenait la promenade favorite des parisiens de toutes les classes."⁽²⁰⁾

Louis Sébastien Mercier, avocat au parlement écrira bien plus tard, en 1782, dans *Tableau de Paris* à l'article boulevard:

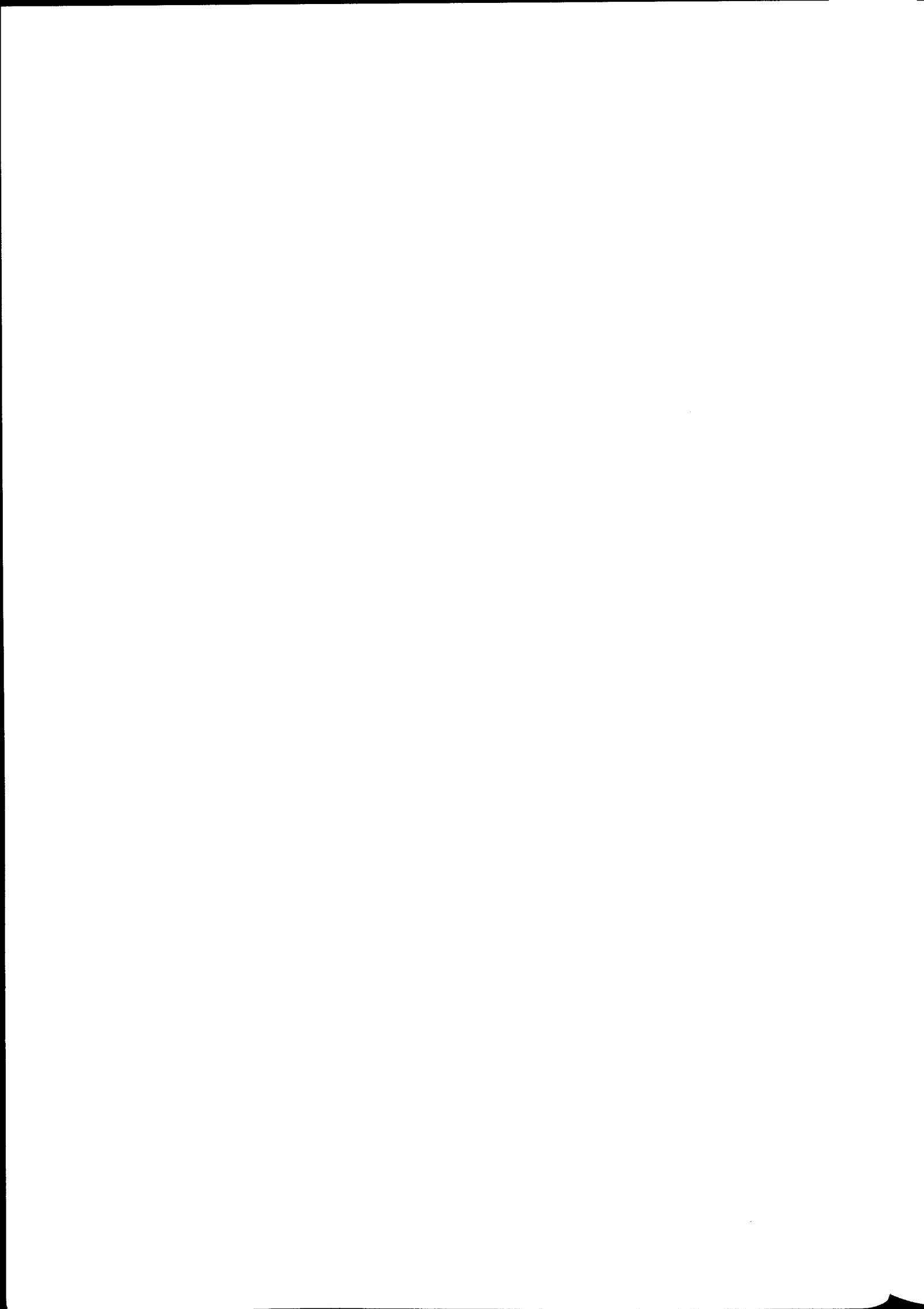
" C'est une promenade vaste, magnifique qui ceint pour ainsi dire la ville: elle est de plus ouverte à tous les états, et infiniment peuplée de tout ce qui peut la rendre agréable et récréative: on s'y promène à pied, à cheval, en cabriolet; et l'on peut placer les boulevards à côté de tout ce qu'il y a de plus beau à Paris. Le boulevard du côté du midi est le moins fréquenté; c'est néanmoins le plus salubre: on ne peut se lasser de l'admirer; il est orné de quatre rangs d'arbres, avec une chaussée d'encaissement (de cailloux ou de pavés) de 24 pieds de largeur, qui règne dans un contour de six mille quatre vingt trois toises.

On ne voit de ces travaux superbement prolongés et utiles que dans une immense et riche capitale. Cette espèce d'échange ou de ceinture est admirable; mais elle renferme des objets pauvres, désagréables et mesquins." (21)

Distance, beauté, emprise...on retiendrait volontiers ici aussi comme traits marquants du boulevard ce qui touche à la

20. Jean Valmy-Baysse, *La curieuse aventure des boulevards extérieurs* p.19. A. Michel, Paris 1950.

21. Louis Sébastien Mercier, *Tableau de Paris*, livre I, ch.L III, Amsterdam. Reprint 1979.



multitude, aux évolutions et à la simultanéité des modes de déplacements. Cette observation de caractère technique sur l'un des dégagements linéaires les plus vastes de la capitale, n'a rien de surprenant à l'époque où l'encombrement des rues est décrit à son comble et que l'on songe à les vider de ses chantiers permanents, de ses marchés, où l'on envisage des séparations entre "les flux et les reflux" lents et rapides,

imaginant des bornes ou des barrières et finalement des trottoirs surélevés à l'anglaise. L'exemple le plus connu et sans doute le plus ancien, en France, de cette séparation remonte à 1606 au Pont Neuf, qui offrait dans sa largeur de 28 mètres, 14 mètres de trottoirs surélevés (22).

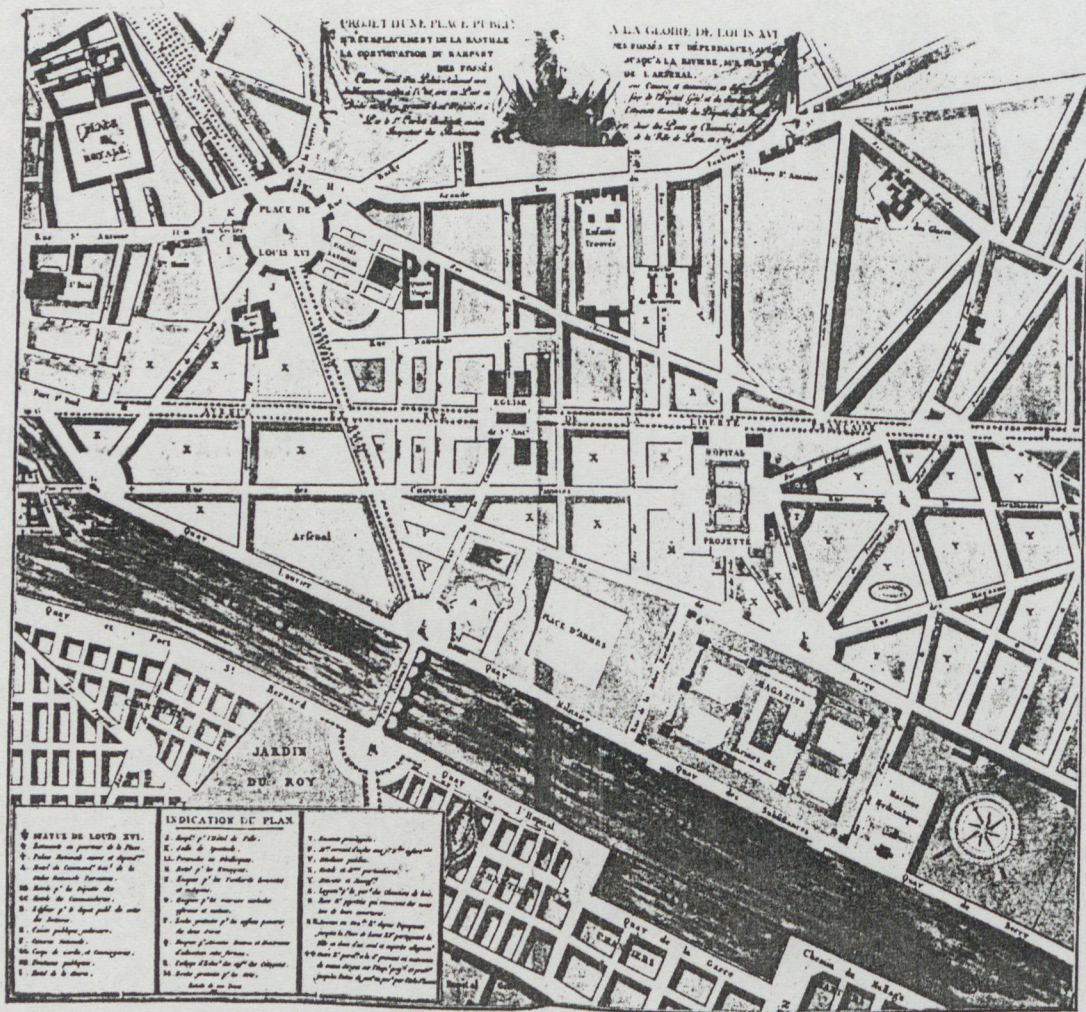
22. Pierre Lavedan, Histoire de l'urbanisme t.II, p.149. H. Laurens 1952.

L'espace du nombre.

"...Des cafés sur les boulevards, de la musique, du bruit et des filles sans fin. Il y a de tout, excepté des balayeurs et des lampes. Les pieds plongent dans une boue épaisse, et certaines parties du boulevard n'ont pas une seule lumière...Les boulevards, jusqu'en 1784 marquaient bien l'enceinte de Paris et touchaient aux faubourgs; à cette date, sur la proposition des fermiers généraux, on engloba les faubourgs dans Paris et l'enceinte fut reportée à ce qu'on appelle encore les boulevards extérieurs" (23).

23. Arthur Young, Voyages en France 1787-1789, traduit par Henri Sée 1931, p.196. A. Colin Paris 1976.

Là où le boulevard était le plus près de la ville, des parisiens en grand nombre prenaient l'habitude de s'y rendre pour éviter



Plan d'aménagement du quartier de la Bastille, par Corbet

24. Arthur Young, Voyages en France voir note 23, la circulation à Paris p.201.

25. Pierre Gaxotte, Paris au XVIII^e, p.137. Arthaud 1966.

26. Claude Nicolas Ledoux, L'architecture considérée sous le rapport de l'art, des mœurs et de la législation, les Propylées de Paris, Paris 1804, in L'œuvre et les rêves de Ledoux p.42, par Yvan Christ. Ed. du Chêne 1971.

27. Bruno Fortier, La politique de l'espace parisien à la fin de l'ancien régime p.67, DGRST-CORDA 1975.

"l'horrible fatigue des rues" (24). De la place du Trône à la porte Saint-Denis, tout le monde y venait, et le commerce à son tour suivait la foule et cherchait à la retenir. Des hôtels du Marais à la nouvelle place royale Louis XV la voie la plus directe pour les attelages passe dorénavant par les "boulevards". En 1778 est démolie la porte Saint Antoine qui formait l'entrée triomphale de la vieille ville à l'est mais qui gênait la circulation.(25)

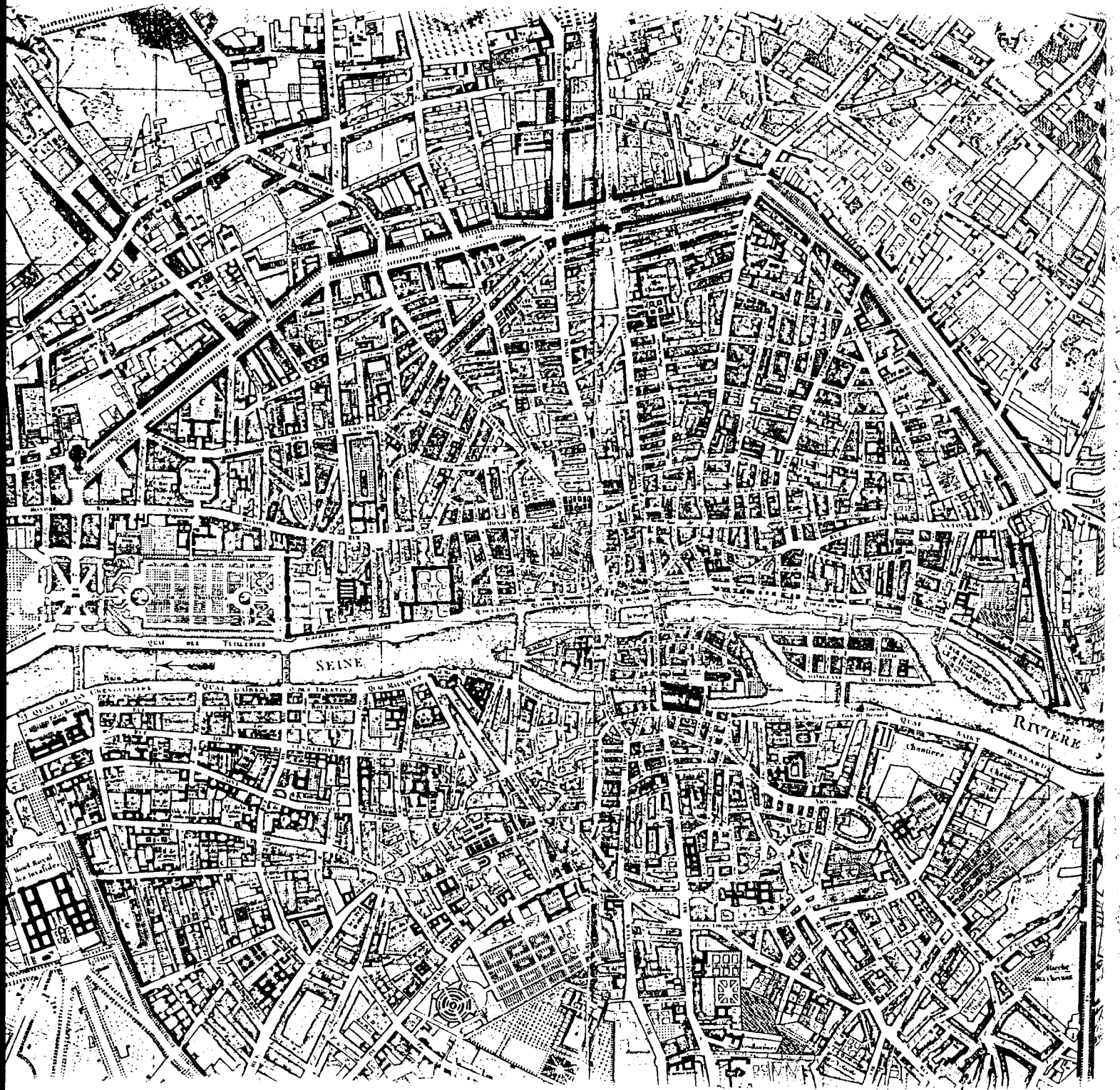
C.N.Ledoux parlait de désobstruer l'intérieur de la ville:

" ces magnifiques boulevards sans exemple pour l'étendue, je les préserverai des fardeaux exédants qui écrasent le grés..."(26).

Les indices ne manquent donc pas qui viendraient confirmer comment, à cette époque, était perçu ces phénomènes d'entassement et de nombre, et ceux qui observaient la ville, l'Académie des Sciences et la Société Royale de Médecine notamment admettaient cette réalité, de sorte qu'en 1788 on met à l'étude pour Paris un plan général d'embellissement et d'aménagement. Deux ou trois projets fragmentaires subsistent nous dit B. Fortier (27). L'un d'eux, soumis par l'architecte Corbet propose une place sur l'emplacement de la Bastille devenue simple carrefour au débouché du boulevard St.Antoine, d'où partent, en direction de l'est, sur des terrains peu occupés, les rues et les avenues d'un nouveau quartier qui descend jusqu'à la Seine dont on a redressé les quais.

Mais ces projets ne touchent pas réellement à la ville, ou très peu.

"Il n'est, d'ailleurs, pas nécessaire qu'une ville soit percée avec la froide symétrie des villes du Japon et de Chine...L'essentiel



Paris - par Picton 1789. B.N. cuts et fous.

28. Pierre Patte, Monuments élevés à la gloire de Louis XV, p.222. Paris 1765. Voir aussi plan des Artistes. 1793.

est que ces abords soient faciles, qu'il y ait suffisamment de débouchés d'un quartier à un autre pour le transport des marchandises la libre circulation des voitures et que tout se dégage du centre à la circonférence sans confusion" (28).

Cet urbanisme ne perce pas, il enveloppe. Et les boulevards restent ce qu'il ya de plus beau à Paris:

"lignes royales en même temps lignes de beauté sur la physionomie urbaine ces lignes se trouvent à la périphérie de la ville. Le Monarque ne détruit rien à l'intérieur de cette dernière, pour y mettre son empreinte. Il procure seulement un cadre de beauté à la ville médiévale". (29)

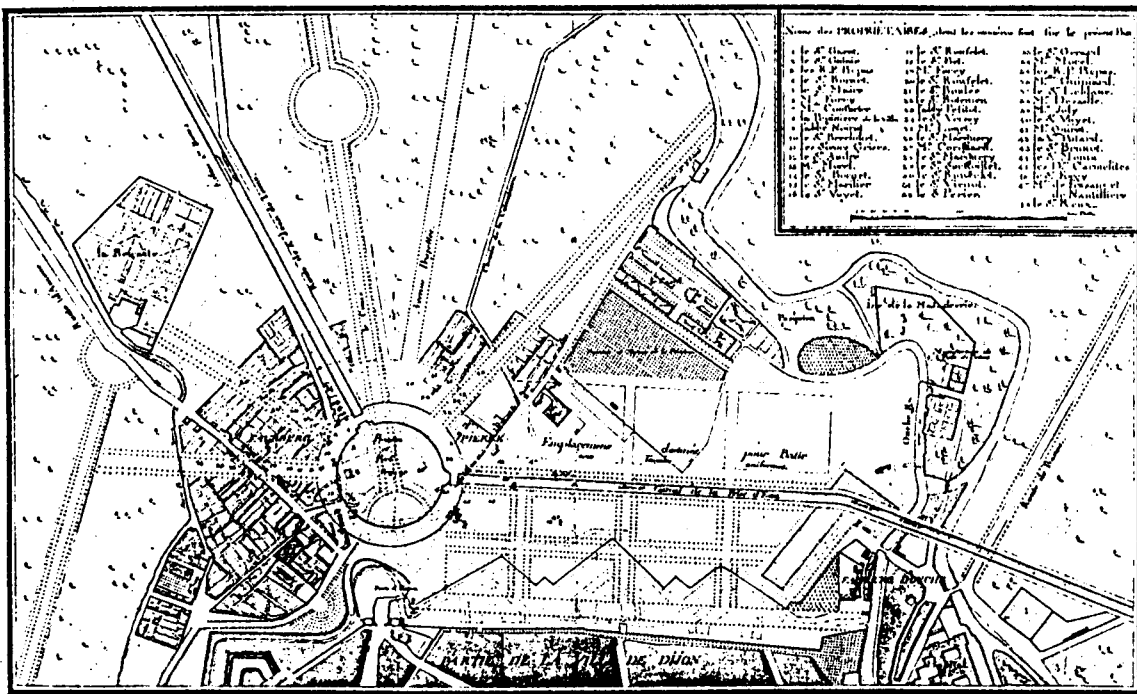
29. Marcel Poète, Une vie de cité, t.III p.465. Picard 1924-31.

Ce commentaire de Marcel Poète serait à rapprocher du plan de Paris au 1/10.000ème dressé en 1789 par l'ingénieur géographe Pichon (30). Regardant sur ce plan admirablement dessiné "Les Boulevards", on peut y mesurer toute leur force, dans une ville prochainement dominée par ce nouveau thème économique de la circulation et des échanges.

30. Pierre Patte, Monuments à la gloire de Louis XV, planche XXXVI. Paris 1765. Nouveau plan routier de la ville et faubourgs de Paris par Pichon 1789.

Il y a en 1791 dans la nomenclature des voies de Paris de l'atlas de Verniquet (31), 15 boulevards et 12 avenues. Les boulevards se différencient des avenues par leur direction sur la ville. Ce sont les sections discontinues de voies qui empruntent les anciennes lignes de remparts. Les avenues n'ont pas la même orientation. Elles vont au centre en voies directes.

31. Verniquet, Atlas du plan général de la ville de Paris avec sa nouvelle enceinte levée géométriquement, planche 58, 1791.



Projet non réalisé de pont pour le
Dijon. J.-R. Perronet ingénieur

Plan de la ville de Dijon montrant
projet dans le faubourg Saint-
tionales).

Le rituel de l'enceinte.

Bien des projets dorénavant, marqueront cette évolution progressive du rôle du boulevard dans la nouvelle organisation des villes qui se dessine sur le territoire (32). Pas un port, en effet, pas une ville importante qui ne soit située au contact d'une région ou d'un gisement, au débouché d'une mer ou d'un canal, n'échappera à une saisie et une immersion de ses formes bâties et plantées dans des plans d'agrandissements où la fonction circulatoire commence à s'exprimer, par un quadrillage encore indifférencié de voies, appuyé sur les anciens remparts préalablement redressés, et prolongeant la ville, dans une direction donnée de sa périphérie.

Les avancées les plus marquantes que l'on retient en ce domaine autour des années 1800 sont dans ces quelques expériences, qui s'attaquent à la refonte des grands ports et des arsenaux militaires ou à la fondation pure et simple de villes entières, industrielles ou administratives. Chaux, Le Creusot, Cherbourg, Pontivy, La Roche sur Yon, La Spezzia...

Villes au départ ouvertes, c'est à dire conçues théoriquement sans enceinte rapprochée, elles sont généralement l'œuvre des ingénieurs des Ponts et Chaussées, et ce qui caractérise encore leur forme, c'est d'être ceinturées par un "boulevard".

Mais si le boulevard reste dans tous ces projets un attribut caractéristique et constitutif de ces villes laboratoires - sans doute faudrait-il voir dans cette survivance la métaphore du

32. Voir Les vaisseaux et les villes, par A. Demangeon et B. Fortier, Mardaga 1978. L'architecture des villes, espaces, cartes et territoires par B. Fortier et B. Vayssière in revue Urbi III, 1980.

Pierre Pinon, Canaux et villes au siècle des Lumières: Caen, Nantes, Dijon, Dieppe, Rouen, Port de bouc... in Annales de la Recherche Urbaine n° 30, avril 1986, Dunod.



CARTE DES ENVIRONS DE LA SALINE DE CHAUX

camp, le sillon fondateur- il n'est plus ici, du moins en dessin, le remblayage fortifié d'antan ni le bastion, mais bien fondamentalement son inverse, un nivellement absolu du sol pour effacer tous les obstacles.

"je nivèlerais un jour les boulevards de la plus fameuse cité du monde". Ainsi parlait Ledoux de Chaux.(33)

La création de la Saline dans le Jura, sur la rivière La Loue, qui remonte aux années 1776 aura été ce tournant où pour la première fois depuis longtemps le dessin d'une ville va rompre avec le rituel de l'enceinte. Aucun mur, si ce n'est fiscal ne subsiste; seule une empreinte, englobante pour contenir la ville la servira d'une fonction nouvelle. Le boulevard, ici sur le plan, est appelé "rempart" ou "grand chemin entourant la saline". Il est devenu une assise elliptique concrète, large de 16 toises comme à Paris, dégagée et plantée (34), agissant comme le point de contact et d'échange de la ville et du territoire, et d'où rayonneront les avenues de la future cité.

34. 16 toises = 32 mètres. C'est la largeur moyenne des anciens boulevards du Nord à Paris transformés en promenades par Louis XIV.

35. Décret de la fondation de Napoléon Vendée du 5 prairial an XII (25 mai 1804) Le plan original est aux A.N. A.F IV carton 905, feuille 7.
Pour la création de Pontivy et La Roche sur Yon voir Emile Gaborit, Napoléon et la Vendée, p. 237 à 242. Perrin, Paris 1914.
Et Pierre Lavedan, Histoire de l'urbanisme, tome 3, p.32. H.Laurens, Paris 1952.

Le rôle que l'on entend faire jouer à ces nouveaux tracés, redressés, reprofilés, semble être aussi au départ juridique et foncier: pour matérialiser l'aire de la ville, parfois la propriété de l'Etat, ou, comme à Chaux, marquer le centre ^{et} l'usine, en rapport à la périphérie en devenir.

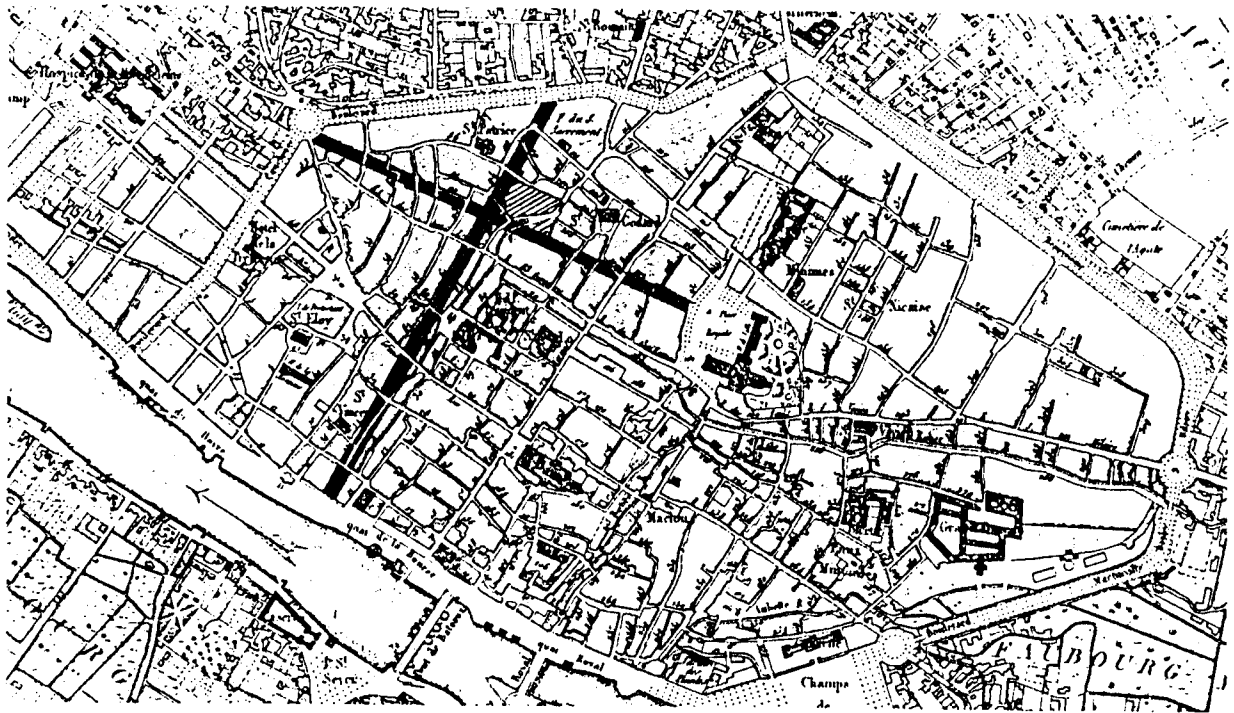
A Napoléon-Vendée (La Roche sur Yon) la nouvelle fondation administrative et préfectorale imposée en 1804 pour pacifier le pays, les "boulevards" expressément désignés (35), sont là,



tracés selon un immense pentagone de 4 kilomètres pour marquer au sol le périmètre exproprié par l'Etat, et pour faciliter autour et en son sein les déplacements, les transports de marchandises et l'évolution des troupes: c'est là où très proche, qu'on y prévoit les corps de casernes, les entrepôts...

Ces boulevards nouvelles formes, sont aussi le moyen, par la médiation sensible du végétal, de procurer un peu de salubrité à la ville, et aussi de la beauté, que l'on ne cesse d'admirer ailleurs, à Paris et dans les grandes villes, sur ces promenades récupérées des anciens remparts qu'il s'agit de reconduire partout, comme un puissant système d'embellissement.

Quelque fut le destin individuel de ces grands chantiers, trop souvent menacés d'abandon et d'oubli au fond de leurs provinces, tous marqueront cette volonté de vouloir briser la vieille mécanique de fabrication de la ville, pour lui substituer d'autres règles, plus ouvertes à l'économie, aux équipements, aux flux bien sûr, entraînant d'autres partages et notamment pour la forme boulevard une reconnaissance accrue de sa spatialité fonctionnelle et urbaine.



Rouen ou la croisée discutée: rue Thiers-rue Jeanne d'Arc, 1820-1870, in "La France Urbaine" T.4, p.102. par Marcel Roncayolo.

Voir aussi Michael Darin "Grandeur et misère de la percée haussmanienne: le cas de Rouen et Nantes". Exposé au Plan Urbain, rencontres Voies et Villes, mars 1989, MULT.

L'inflexion majeure

36. Hippolyte Meynadier, Paris sur le point de vue pittoresque et monumental ou éléments d'un plan général d'ensemble, p.4, Dauvin et Fontaine 1843.

"Dans une ville où les minutes sont comptées par les gens qui gagnent les heures comme par ceux qui les perdent, le problème à résoudre serait en partant d'un point quelconque pour arriver à un autre d'avoir toujours devant soit une ligne droite".(36).

37. Marcel Roncayolo, La France urbaine, p.18 à 39. Le Seuil 1983.

Après Patte et Ledoux, après ce qui n'était qu'un schéma encore expérimental pour quelques villes de fondation que Napoléon et ses ingénieurs n'auront ni le temps ni l'argent d'achever, contre l'ordre inchangé des villes, qui craquent dans leur structure, sous la poussée des rythmes de croissance et de la démographie (37), va s'ouvrir entre 1820 et 1850 pour le boulevard une ère absolument nouvelle.

Toutes les villes désormais, celles de l'intérieur, et l'armature qu'elles constituent, les ports de mer ouverts aux colonies, les nouveaux pôles industriels du Nord, du Centre et de l'Est vont se mouvoir ensemble, et se redessiner dans un vaste mouvement qui prend une partie de son élan dans le réseau ferré des grandes lignes qui les inervent depuis la capitale.

S'il n'est point question ici, dans ce texte, de boulevard en terme précis, le mot d'ailleurs n'a pas disparu mais il semble qu'on lui préfère alors celui de grande artère, ou grande voie de communication, une convergence s'établit aussitôt "**de la ligne droite**" évoquée à la figure monumentale qui va naître, le grand vide urbain rectiligne qui va symboliser cette vitalité économique parisienne et des grandes villes de province de la deuxième moitié

L'inflexion majeure

"Dans une ville où les minutes sont comptées par les gens qui gagnent les heures comme par ceux qui les perdent, le problème à résoudre serait en partant d'un point quelconque pour arriver

36. Hippolyte Meynadier, Paris sur le point de vue pittoresque et monumental ou éléments d'un plan



in La France urbaine (photo SFP) p. 24.

compensation par l'augmentation du nombre de la ligne droite, évitée à la ligne courbe, le grand vide urbain technique qui se présente, cette vitalité économique parisienne et des grandes villes de province de la deuxième moitié

du 19^{ème} siècle.

Ce qui caractérise cette période de la Restauration, c'est le ton très technique donné aux discussions engagées par les élites sur le thème de la circulation.

"C'est en observant les directions que prennent les oscillations des masses plébéiennes sur la voie publique, en pénétrant dans les recoins et coins de toutes les vieilles rues et les plus étroites qu'on peut indiquer avec plus de sûreté les points les plus utiles pour leur départ, leur traversée et leur aboutissement".(38).

Fondé sur des observations et des mesures, le thème a gagné en précision et légitime complètement les grands travaux, d'autant plus sûrement qu'une bonne part de cette "agitation" est à mettre au compte des jeunes hommes sortis des grandes écoles techniques qui viennent grossir régulièrement et renforcer les "corps", justement ceux à qui l'Etat et les villes confieront bientôt cette gigantesque entreprise de transformations.

Presque tous polytechniciens, ingénieurs des ponts et chaussées ou ingénieurs des mines, gagnés par la religion saint-simonienne (39), ils s'engagent à fond pour le renouveau industriel et urbain.

"Un seul but produire" est devenu depuis 1825 la devise de leur journal *Le Globe*. Passionnés par l'industrie et le débat sur les chemins de fer, les routes, les canaux, leurs mérites comparés, ils martèlent les slogans. **"Les richesses existent, il suffit de les véhiculer"** ; ils avancent des propositions pour les villes (40), relancent à Paris l'ancien projet de l'architecte Soufflot sur la liaison Louvre-Bastille.

C'est aussi le résultat du succès du boulevard, ou plutôt des

38. Hippolyte Meynadier, op. cité note 36, p.6.

39. H. R. D'Allemagne, *Les Saints Simoniens*, 1827-1837. Paris 1930.

40. Michel Chevalier, *Religion Saint Simonienne, politique industrielle*. 1832, liaison Louvre Bastille p.34 à 47.

Jean Autin, *Les frères Perreire. Le bonheur d'entreprendre*. Perrin, Paris 1984.



boulevards, qui existent dans toutes les villes, récupérés sur les anciens remparts évanescents; promenades rustiques et voies circulantes à la fois, sommairement ou somptuairement aménagés, sans jamais cessé d'être ce lieu d'excursion et de fêtes, ils sont devenus le modèle presque exact de ce qui fonctionne, la grande respiration des villes.

41. Maurice Allem, La vie quotidienne sous le second empire, p.190. Hachette 1948.

42. Dict. Larousse du XIXè, 18v, article boulevard.

43. Honoré de Balzac, La fille aux yeux d'or, p.258, Livre de Poche, Paris 1973.

44. Francois Loyer, Paris au XIXè. L'immeuble et la rue. Les tâtonnements de Rambuteau, p.116. Hazan 1987.

"Le boulevard avait été comme une petite ville au sein de la grande".(41).

"Le boulevard devenait un centre commun vers lequel les habitants des 2 zones qu'il séparait se trouvaient sans cesse attirés".(42).

"La population parisienne sort de ces alvéoles, vient bourdonner sur les boulevards, coule comme un serpent aux mille couleurs, par la rue de la Paix vers les Tuileries".(43).

C'est enfin l'aboutissement de 20 ans de tâtonnements prudents au service de l'action édilitaire. Rambuteau, discret préfet de Paris de 1833 à 1848 (44), mettra en place les premiers instruments juridiques spécifiques de la transformation urbaine à l'occasion de la mise à l'alignement de la rue qui aujourd'hui porte son nom dans le 3ème arrondissement. L'ordonnance du 5 mars 1838 qui en décidait les travaux prévoyait l'expropriation par la ville de tout un côté de la voie pour son élargissement à 13 mètres. La notion d'expropriation pour cause d'utilité publique sera précisée encore dans les textes de la grande loi du 3 mai 1841 (45), promulguée pour faciliter le passage du chemin de

45. Bernard Rouleau, Le tracé des rues de Paris, p.66. Ed. du CNRS 1983.

"Regarde là-bas, du côté des Halles on a coupé Paris en Quatre...Tu veux parler de la rue de Rivoli et du nouveau boulevard que l'on perce? Oui, la grande croisée de Paris, comme ils disent. Ils dégagent le Louvre et L'Hôtel de ville. Jeux d'enfants que cela! C'est bon pour mettre le public en appétit. Quand le premier réseau sera fini, alors commencera la grande danse. Le second réseau trouera la ville de toutes parts, pour rattacher les faubourgs au premier réseau. Les tronçons agoniseront dans le plâtre...Tiens, suis un peu ma main. Du boulevard du Temple à la barrière du Trône, une entaille; puis de ce côté, une autre entaille, de la Madeleine à la Plaine Monceau; et une troisième entaille dans ce sens, une autre dans celui-ci, une entaille là, une entaille plus loin, des entailles partout. Paris haché à coups de sabre, les veines ouvertes, nourrissant cent mille terrassiers et maçons, traversé par d'admirables voies stratégiques...

Il y aura un troisième réseau; celui-là est trop lointain, je le vois moins. Je n'ai trouvé que peu indices...Mais ce sera la folie pure, le galop infernal des millions, Paris soulé et assommé!

Emile Zola . la Curée . 1871.

Le livre de poche p. 91 . 1984.

"..Sa Majesté a décidé que la grande voie formée du boulevard de Strasbourg, du bd. du Centre et de son prolongement à travers les quartiers de la rive gauche de la Seine porterait à l'avenir le nom de boulevard de Sébastopol". Décret du 25 sept.1855.

46.
la
la
Cés
Voi
Cos
Pey
qua
Les
n°

fer et l'établissement des gares.

Cette nouvelle donne urbaine, déterminante pour la suite, fut aussi une rupture technique, parce qu'on se libérait d'un coup de la vieille méthode des ingénieurs voyers, qui consistait pour élargir les rues des villes sans qu'il n'en coûte rien au Trésor, à fixer de nouveaux alignements pour les reconstructions sans aucune maîtrise du processus dans le temps.

De cet ouvrage de Meynadier, précédemment cité, comme des nombreuses études (46) débattues publiquement pour appuyer dans les villes un "système de grandes voies de communications nouvelles", comme de la question des gares, de leur dégagement dans l'urbain et de leur liaison, on retiendrait que 10 ans avant l'arrivée en poste à Paris du préfet Haussmann (25 juillet 1853) grand exécuteur du plan de Napoléon III, de telles propositions et projets, connus de tous, appellent et déclencheront cette inflexion majeure du boulevard sur la ville.

Le boulevard haussmannien comme type de voie nouvelle est né de cette longue maturation.

Sa fonction éminemment circulatoire à grande distance sur la ville, la direction qu'il allait prendre, et que plus rien ne rapprochait de la ligne souple et enveloppante des boulevards d'antan, son nivellement, son profil en travers large de 30 mètres env., dessiné avec précision, découpé en trottoirs et chaussée, la radicalité de son tracé, inconnue jusqu'alors, constitueront

46. Peyrremond. 6 études pour la transformation de Paris in la revue de l'architecture de César Daly 1843.

Voir aussi l'article de Michel Coste, géographe EHESS. Peyrremond, un théoricien des quartiers et de la restructuration. Les annales de la recherche urbaine n° 22. 1984.

1. Boulevard Haussmann, vue prise de l'angle de l'avenue de Messine, vers l'avenue Friedland. Cliché Marville, c. 1876.



(in *L'immeuble et la rue Paris au 19^ès.* F. Loyer HAZAY 1937.)

" Au spectacle de tant de trouées, de tant de voies nouvelles, larges, longues et rectilignes, les Goncourt écrivaient dans leur journal, le 18 novembre 1860, qu'ils se sentaient étrangers "à ce qui vient, à ce qui est, comme à ces boulevards nouveaux sans tournants, sans aventures de perspective, implacables de ligne droite, qui ne sentent plus le monde de Balzac, qui font penser à quelque Babylone américaine de l'avenir"(52).

*cité par Maurice Allem
voir note 41 p.39*

un évènement topographique considérable, la référence de toutes les villes, le nouvel espace public moderne et durable, le long duquel viendront s'inscrire tous les plus grands programmes d'architectures, les gares et les théâtres, les plus beaux magasins, que l'Europe entière enviera.

"On passe sur les nouveaux boulevards, on ne se promène que sur les anciens..."(47)

47. Guide parisien Adolphe Joanne, ch.II, p.56. Hachette, Paris 1867.

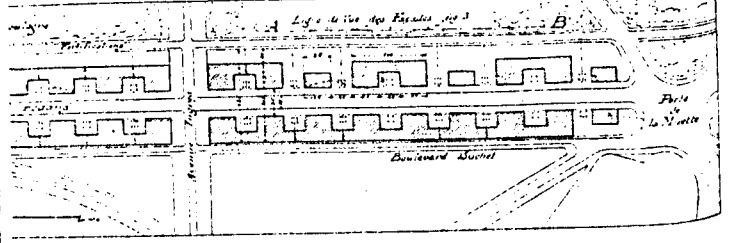
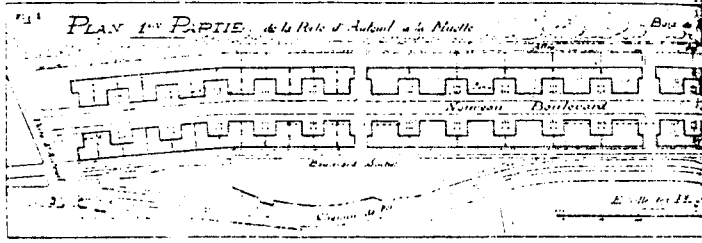
48. Pour assurer le contact de l'ensanche de Cerda avec l'ancien massif urbain, "proyecto de un boulevard" par Garriga i Roca 1861, in catalogue Mostra dels fons municipals de plans i projects d'urbanisme 1750-1930, p.143. Ajuntament de Barcelona. Chicago en 1909 plan de Burnham...voir Françoise Choay, The moderne city: planing in the 19th century, Braziller, N.Y.1969.

C'est ainsi que l'édilité les appelle couramment à partir de 1853. Sans doute en souvenir de ces grands passages établis par Louis XIV sur les anciens remparts, à Paris, dont on ne cesse encore d'admirer le mouvement sur la ville et l'urbanité. le mot, qui Le mot, qui semble se fixer alors ainsi, s'exporte même avec le modèle vers les années 1880 (à Barcelone, à Chicago, à Los Angeles...) pour désigner ces voies nouvelles larges et bien bordées (48). Tantôt avenue tantôt boulevard, on ne les différencie plus topographiquement avec rigueur. Il y a bien les douze avenues qui convergent à l'Etoile, l'avenue de l'Opéra et l'avenue de l'Impératrice...Il y a les boulevards de Sébastopol et Malesherbes, Voltaire ou Raspail...; ne percent ils pas eux aussi au centre avec l'orientation qui ferait d'eux plutôt des avenues que des boulevards?

PROJET DE BOULEVARD A REDANS A LE

PLACEMENT DES FORTIFICATIONS DÉSAFFECTÉES

PL. VI



*
Gén
No
49
ur

50
ag
à
in
exp
Li
du
Pa
Ba
51
le
et
Ré
La
Co
l'
de
d'

"Le boulevard du 20ème siècle" *

L'ère qui naît est bien celle des villes illimitées. C'est aussi celle de l'apogée de la théorie du boulevard qui constitue après Haussmann l'ultime tentative, sans doute le dernier train d'idées et de projets qui ambitionne une nouvelle organisation des villes à grande échelle.

"Pour les grandes villes, nous dit le géographe M. Roncayolo, le changement majeur apporté par tout le XIXème siècle est le passage de la ville commune à la ville agglomération"(49). On pourrait cependant déceler dans ce passage presque deux temps, ou deux réponses et deux échelles, distinctes et graduées.

L'annexion pure et simple de la proche périphérie, rapidement réalisée dans une planification de type encore classique par toutes les grandes villes. Lille a amorcé ce mouvement en jettant un faisceau de boulevards et de rues vers quatre de ses faubourgs les plus proches. Paris va étendre ses "trois réseaux", Vienne va affirmer le Ring et ses institutions. Et Barcelone, qui anticipe à une autre échelle, va recouvrir d'un fabuleux damier 3000 hectares de plaine (50).

De cette période est né aussi le "**nouveau boulevard à redans**", que l'architecte Eugène Hénard propose à partir de 1903 dans ses " Etudes sur les transformations de Paris " (51) pour relancer l'achèvement des programmes entrepris sur les villes.

Figure spectaculaire, parmi d'autres, d'un futur boulevard de

* Docteur Bécour. Voeu au Conseil Général avril 1896, Archives du Nord, N.33 (71-72).

49. Marcel Roncayolo, La France urbaine, t.4, p.25, Seuil 1983.

50. Lille en 1859 décide son agrandissement, et passe de 410 à 2110 hectares; voir René Robinet in introduction au catalogue exposition, Une ville nouvelle: Lille agrandie 1858-1900, Archives du Nord, nov.1974.

Paris en 1860, Vienne en 1857, Barcelone en 1859.

51. Eugène Hénard, Etudes sur les transformations de Paris, et autres écrits, 1903-1909, Réédition L'Equerre, Paris 1982.

La présentation de Jean Louis Cohen resitue l'importance de l'œuvre par rapport à la naissance de la nouvelle école française d'urbanisme.

52
en
de
Da
ro
du
d'
tr
su
en
fa
in
de
He
un
l
es
be
a
a
p
d
e

5
a
E

5
a
r
c
A
P
A
e
p
m
V
f
I
c
J
S
I
s

52. Largeur qu'il passe à 36 mètres en souvenir des anciens boulevards de Louis XIV.

Dans son projet l'alignement est rompu pour introduire les surprises du pittoresque, et les lignes d'arbres qui encombrant les trottoirs et brouillent la vue sur l'architecture sont installés en bouquets dans les redans des façades. Son boulevard à redans inspirera les nombreux plans masses de la ceinture de Paris.

Hénard a réalisé pour l'exposition universelle de 1900 le Pont et l'avenue Alexandre III. Le parti est nouveau: La voie est large, bordée de tapis verts soignés avec seulement quelques beaux arbres poussant en liberté; les palais sont déconnectés comme des îles, loin de la chaussée et des trottoirs.

53. Les villes d'avenir, conférence au congrès de Londres, 1910. Etudes..., p 345, voir note 51.

54. L'architecte Jaussely est appelé en 1905 à Barcelone pour reprendre le plan de Cerda, in catalogue cité note 48, p.191. Auburtin et Prost à Anvers 1911. Prost à Casablanca, 1914.

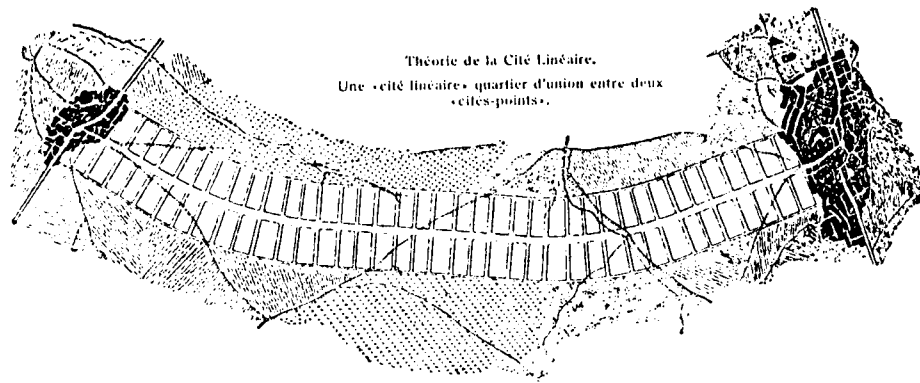
Anderson et Hébrard projettent en 1912 un centre international pour Bruxelles, in La construction moderne 18 jan.1914.

Voir Les premiers urbanistes français et l'art urbain, 1900 1930, In Extenso n° 11, sous la direction de J.P.Gaudin et J.L.Cohen, p.71 à 78. Seul Tony Garnier, à partir de 1901, dans la cité industrielle, se démarquera.

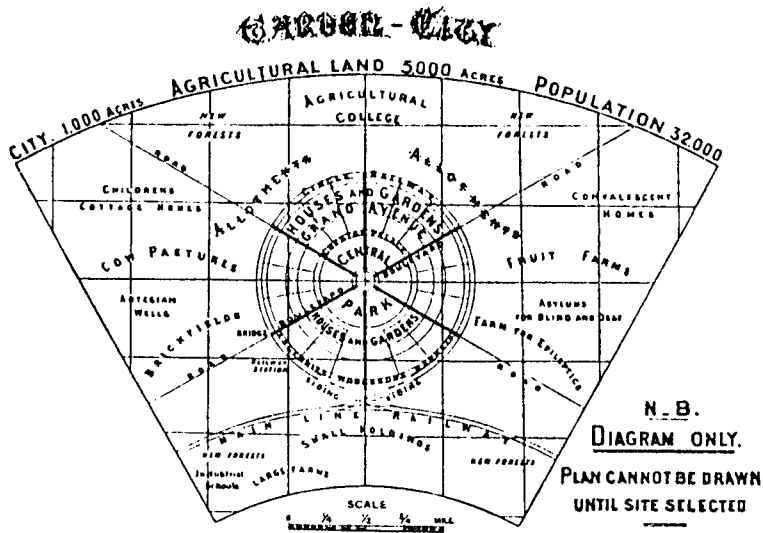
grande ceinture à Paris, qu'il dessine pour corriger les défauts de la voirie haussmannienne (52), elle ne constitue pas encore un instrument organisationnel de portée métropolitaine réelle. Même sa réflexion sur " les villes d'avenir " (53) préparatoire aux travaux du Grand Paris qu'il a entrepris huit ans plus tard avec ses amis architectes du Musée Social continuera d'être marquée par l'haussmannisme, lorsqu'il imagine les vues grandioses à vol d'oiseau de la cité du 20ème siècle (54).

L'union et la structuration à grande échelle. Dans un territoire dorénavant ouvert à toutes les croissances, où sont en jeu non plus les villes elles mêmes mais le réseau qu'elles constituent, la question progressivement se déplace. L'on ne cherche plus, comme au temps d'Haussmann, d'aller d'une gare à une gare, d'un centre à un faubourg en passant sur un quartier, ou d'un monument à un monument. On cherche à aller d'une ville à une ville, en considérant les nouvelles étendues qui les séparent comme un futur substrat, où quelques lignes, une grande voie ou un boulevard seraient les seules traces visibles de ces formations, progressives et illimitées, modernes, que l'on ne chercherait plus à définir à l'avance, hormis ces voies elles mêmes, par un plan, comme autrefois.

Par le biais de cette réflexion précoce, une nouvelle problématique de voirie, à l'avant garde de toutes les théories sur la circulation urbaine, voit le jour en 1882 et s'expérimente dans la foulée. Le prototype est espagnol et a pour nom "Cuidad

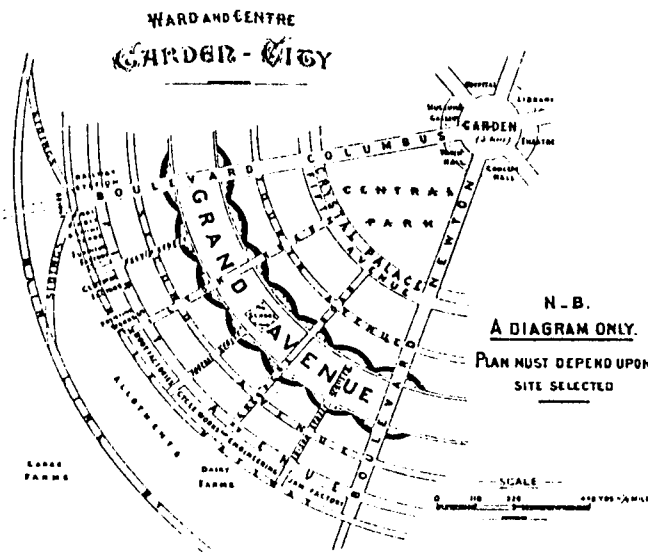


Théorie de la Cité Linéaire.
 Une «cité linéaire» quartier d'union entre deux «cités-points».



N.B.
 DIAGRAM ONLY.
 PLAN CANNOT BE DRAWN
 UNTIL SITE SELECTED

GARDEN CITY AND RURAL BELT



N.B.
 A DIAGRAM ONLY.
 PLAN MUST DEPEND UPON
 SITE SELECTED

linéal" (55).

55. Arturo Soria y Mata, Cuidad linéal, 1886. La cité Linéaire, nouvelle architecture de villes, réédition CERA, 1979. Introduction de Carlos Sambricio.

" **Une rue centrale à toute la ville...**". Pensée sous les contours d'une vaste avenue, un peu à l'image de celles du Trident qui conduisent à Versailles, cette rue n'est évidemment pas une rue; elle est en vérité un axe de fondation qui doit communiquer avec tout le territoire, que l'on peut faire agir partout, de Valencia à Valiadolid, de Tanger à Casablanca, que son auteur, A. Soria y Mata, "exporte", de Bruxelles à Moscou et jusqu'en Chine, comme un grand système de repeuplement, d'électrification et d'industrialisation.

56. Owen, Fourier, Cabet...voir Pierre Lavedan, Histoire de l'urbanisme, p.76. H. Laurens, 1952. Voir aussi catalogue L'usine et la ville, exposition I.F.A. 1986, sous la direction de J.P.Epron.

Parlementaire connu, progressiste, nourri de l'analyse et du schéma pré-hygiéniste des Réformateurs du début du 19ème (56), l'auteur a bien sûr examiné le Paris de Napoléon III, l'ensanche de Cerda à Barcelone, la "ville détachée" et les systèmes de parcs d'Olmsted, trois jalons essentiels dans cette filiation, se répondant l'un l'autre, puisque si l'américain Olmsted avoue avoir été subjugué et profondément marqué par l'avenue de l'Impératrice, notre avenue Foch, avec ses 140 mètres de large, Soria cite Olmsted comme celui des théoriciens qu'il admire le plus.(57)

57. ALbert Fein, Frédéric law Olmsted and the american environmental tradition, Braziller N.Y. 1972. Illustration 50. Voir aussi Carlos Sambricio, introduction à la réédition de la Cité linéaire, Cera 1979, Paris.

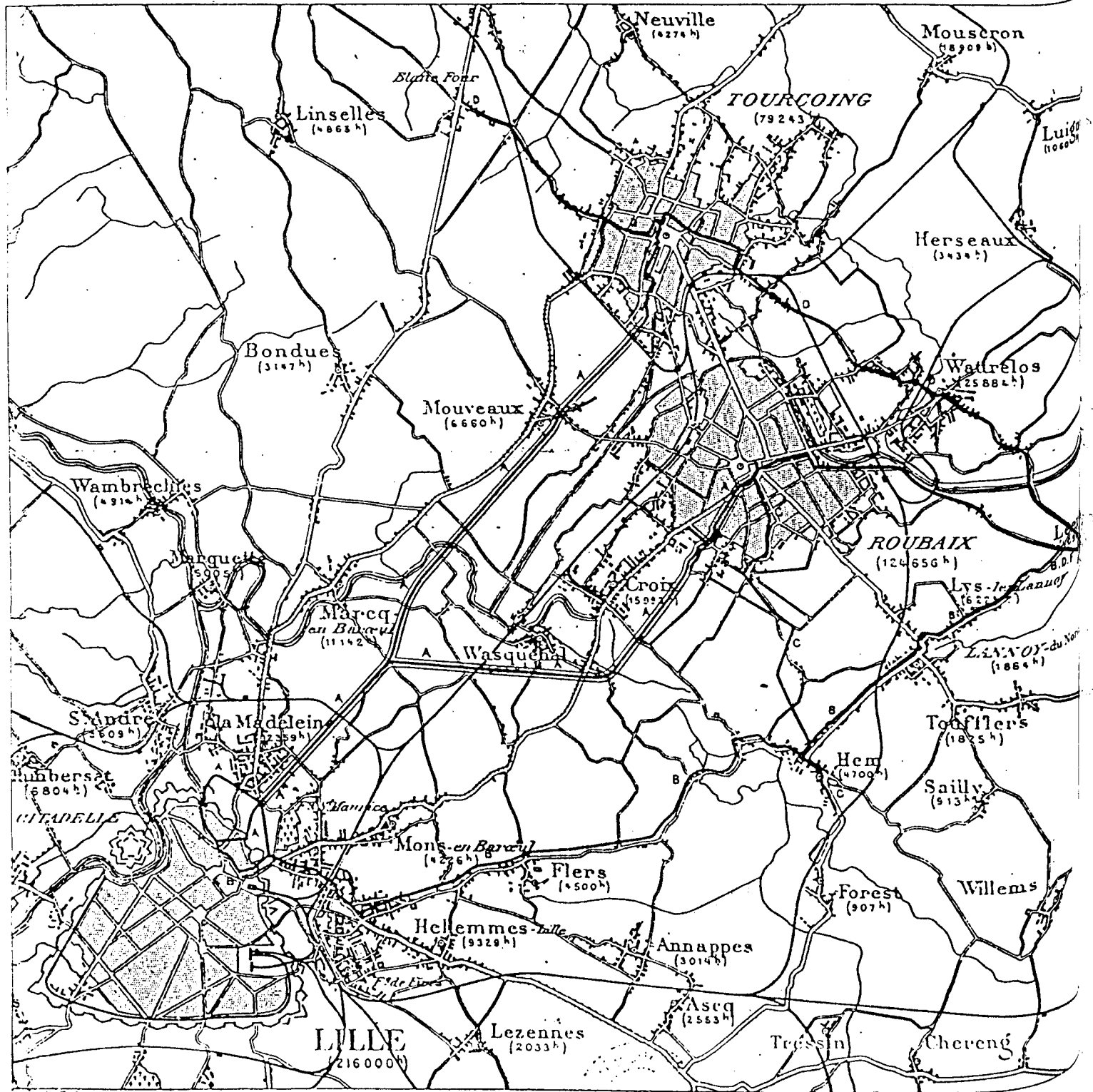
Le modèle n'essaimera pas immédiatement. Il est d'abord expérimenté aux portes de Madrid en 1894 sur 5 kms (58). On le retrouve peu après en " Grand Avenue " dans l'univers de la cité-jardin d'Ebenezer Howard (59).

58. Par la Compagnia Madrilená de Urbanizacion. Directeur Arturo Soria. In Cuidad Linéal, p 7, voir note 55.

59. Ebenezer Howard, 10 morrow, a peaceful path to social reform, London 1898. Les cités jardins de demain, Dunod, Paris, 1971.

Le "**Grand Boulevard**" Lille Roubaix Tourcoing projeté, en 1899, pour unir et structurer les trois villes, et n'en faire "qu'une" d'un même nom, LIRT, en sera la quasi exacte application sur les

L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing



EGRE, Editeur, 21 Rue de Bercy PARIS

B.N. cartes et plans 1909. Acq. 43481.

14 kilomètres qui les séparent. Sa réalisation, 15 ans avant la relance des politiques d'aménagement des villes, peut être vu comme un acte majeur de notre histoire moderne de l'urbanisme (60).

60. **Formes et valeurs** du boulevard. Lille-Roubaix-Tourcoing. A. Demangeon, Thalés, Plan urbain, en cours 1991.

Calquée exactement sur celle de Madrid par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Stoclet à Lille, cette proposition n'a évidemment pas, et de loin, que le caractère seulement technique d'une grande voie où seraient regroupées méthodiquement et "scientifiquement calculées" huit, ou même dix lignes de circulations les plus modernes pour l'époque.

Formidable repère topographique dans ces territoires qu'elle constitue à la fois et qu'elle tient, elle se doit être, comme la voie d'haussmann, un modèle achevé d'esthétique urbaine pour l'espace public. On prendra donc soin de la définir en détail dans ses chaussées, ses plateaux arborés et ses nouvelles pistes. C'est là, et à partir de là, que se fabriquera, se vivra et s'appréciera la ville neuve, toute animée d'un intense mouvement; c'est là que l'on verra les populations, aller dans ces glorieuses machines, ou déambuler le long de cette magistrale promenade.

61. Cuidad linéal, traduit en français en 1913 par Georges Benoit Lévy après l'exposition du projet au "1er congrès international de l'art de construire les villes et de l'organisation de la vie municipale", Gand, 1913. A cette date le **Grand Boulevard** Lille Roubaix Tourcoing est inauguré depuis 4 ans, et le projet a été exposé à Paris en 1908 puis à Londres en 1912 aux 1er et 3ème colloques internationaux de la route.

Dans "Comment reconstruire nos cités détruites", ouvrage écrit en 1915 par les architectes Agache, Auburtin et Redont, l'expérience lilloise est citée au titre des voiries urbaines exceptionnelles, p 25, A. Colin Paris.

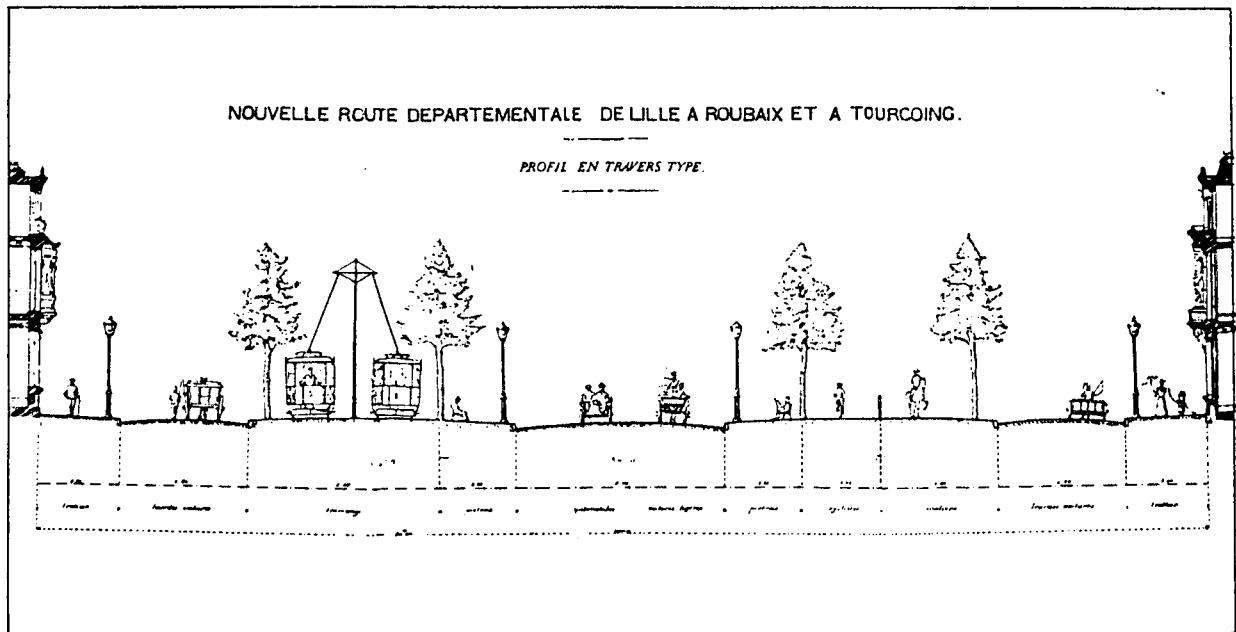
Il faudra néanmoins attendre jusqu'au congrès de Gand en 1913, pour voir traduits les premiers textes de Soria y Mata, et se manifester l'intérêt des urbanistes pour le modèle (61).

62. Herman Stynen, Louis Van Der Swaelmen animateur du mouvement moderne en Belgique, Urbanisme et sociétés, p. 83, Pierre Mardaga, Bruxelles, 1978.

On songera alors à l'intégrer au plan du grand Bruxelles en 1919 (62), et l'architecte français Auburtin, en 1924, l'utilisera pour un projet de cité nouvelle de 600 000 habitants au nord de Paris, en bien des points semblables à l'expérience lilloise: trois pôles,

NOUVELLE ROUTE DEPARTEMENTALE DE LILLE A ROUBAIX ET A TOURCOING.

PROFIL EN TRAVERS TYPE.



63. André Bruggeman, L'urbanisation de la région parisienne. Eloge de Marcel Auburtin in La vie urbaine 1926, p.1054.

64. Octave Justice, bulletin de la société de géographie 1912/1: la nouvelle route des Alpes.

65. Anatole Kopp, Ville et Révolution, p. 173. Anthropos 1967.

La thèse des Désurbanistes russes (Ohitovitch) pour une ville socialiste ne néglige ou ne favorise aucun point du territoire et se fonde sur une distribution indifférencié de l'énergie et des circulations selon une grille et non plus un axe. Elle s'oppose aux habitats casernes, à l'anonymat de la famille... Projets de villes vertes par Guinzbourg, Bartch...

Le Corbusier, Oeuvres complètes 1938-1946, p.73, Girsberger, Zurich 1950.

66. J.N.C.Forestier, Grandes villes et systèmes de parcs, Paris 1906.

67. Clay Mac Shane, De la rue à l'autoroute 1900-1940, in Annales de la recherche urbaine n°23/24, 1984. Voir aussi Histoire de l'urbanisme, époque contemporaine, p.299. "Fort agréable pour les vues qu'elle offre sur la campagne et la mer, est à Gênes la via di circumvallazione a mare, magnifique boulevard composé d'un ensemble de voies neuves créées sur l'emplacement des anciens remparts, de 1893 à 1895".

68. La sortie ouest de Paris jusqu'à Rocquencourt par le tunnel de la colline de Saint Cloud en lisière de la forêt sera le premier et unique tronçon tracé en 1936 un peu dans cet esprit. Plan

Stains, Dugny, La Courneuve, étaient réunis par une "artère centrale" de 10 kms. en forme d'Y ou de patte d'oie, large de 32 à 55m...(63)

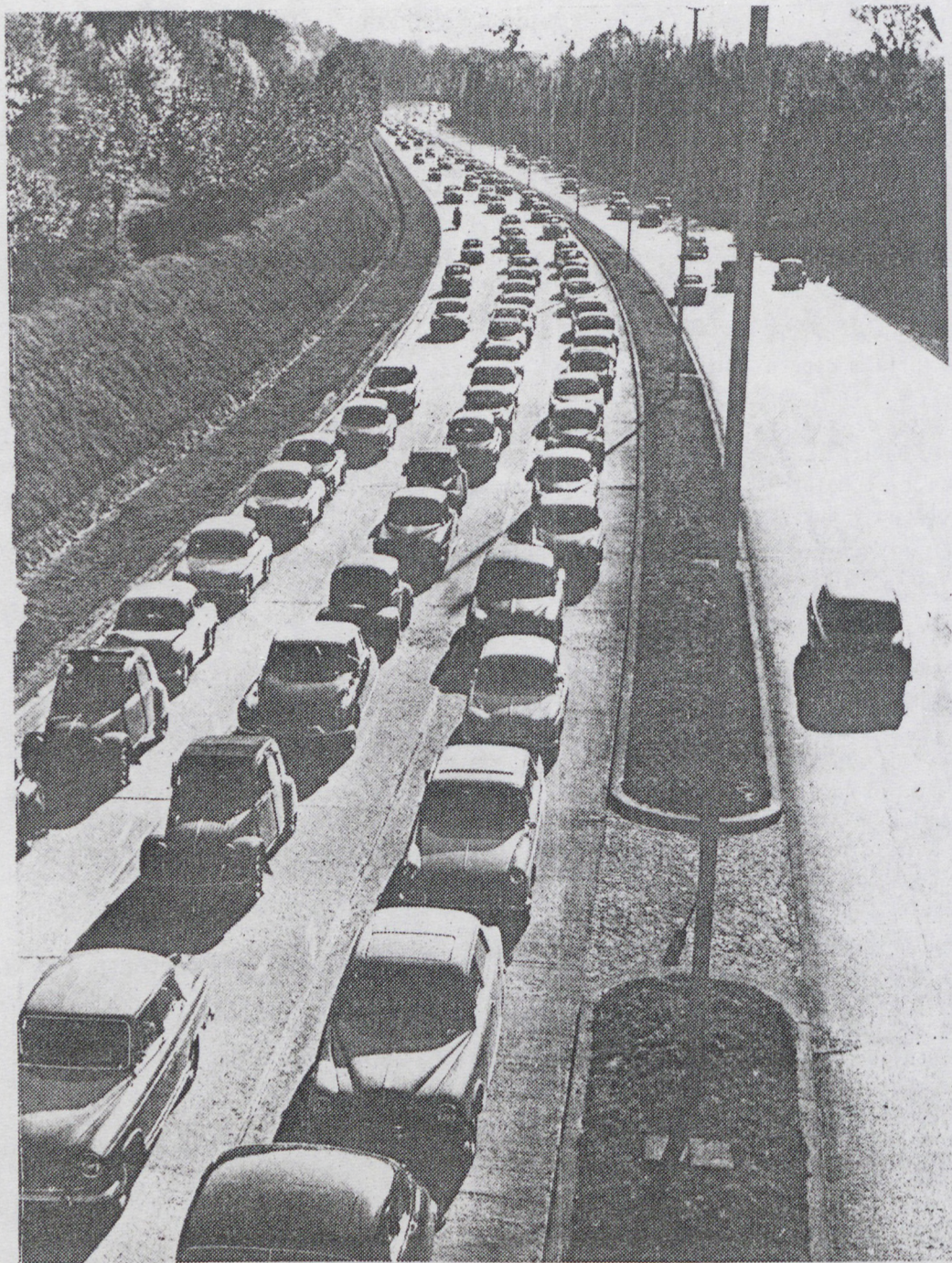
On en retrouve aussi peut être un peu l'idée première, celle de l'axe de peuplement, dans cette description géographique de 1912 à propos de l'ouverture de la route Genève-Nice, sans que l'on sache très bien si l'auteur de ces lignes connaissait l'expérience.

"La nouvelle route des Alpes est une sorte de boulevard le long des Alpes Françaises, artère de vitalité du lac Léman à la Méditerranée..." (64).

Un peu tard en 1930, le modèle inspirera alors directement les solutions linéaires et périphériques des " Désurbanistes soviétiques", puis la cité industrielle de Le Corbusier (65).

Ces grandes voiries territoriales qui devaient être l'amorce de ces "villes" de l'an 2000, et aussi à une échelle moindre les fameux parkways US, ces avenues promenades qui soulèvent l'admiration des urbanistes français depuis que J.N.C. Forestier les a fait connaître en 1906 (66), vont fourmiller en France dans " les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension " dont la loi Cornudet en 1919 à demander l'exécution pour les villes de plus de 10 000 h.

Bien peu en vérité, dans un pays ruiné par la guerre, parviendront à se doter de telles " structures " ou de ses " belles sorties "(67), que l'on ne réalisera finalement jamais, si ce n'est bien plus tard, sous forme d'autoroutes (68).



Autoute de l'ouest - St Cloud - Rocquencourt ouverte en 1956 et traitée comme une "avenue-parc"
photo 1958.

d
la
du
ma
vo
de
19

69
au
19

70.
pa
op.
On
de
gra
et
ver

d'aménagement et d'extension de la ville de Marseille, (élaboration du projet des parkways péri urbains marseillais) 1932, par J.Greber, voir Michel Péraldi in Annales de la recherche urbaine n°18/19, 1983, p.89.

69. Cergy pontoise, plan de ville au 1/10 000è par l'E.P.A., mars 1987.

70. L'exemple Cerda intermunicipal..1879, in catalogue p.205, op.cité note 48.

On a noté dans le plan actuel de Cergy Pontoise l'**Axe majeur**, grande perspective vers l'Oise et au delà dans les lointains vers La Défense.

On retrouvera cependant en villes nouvelles françaises, sous une forme mineure, cette idée d'origine de l'avenue parc, si chère à F.L.Olmsted, conduisant l'automobiliste selon un parcours sinueux et légèrement ralenti vers ses lieux de résidences, de travail ou de loisirs. Le boulevard de l'Oise à Cergy Pontoise, par exemple, en est aujourd'hui très vaguement le souvenir: une voie de simple trafic à seulement deux sens de 3.5 mètres chacun, enveloppante sur 12 kms de long, tantôt desserte dans la ville, tantôt balcon sur la vallée (69).

Quant au mot, on le voit maintenant, il se trouve brassé au milieu d'une constellation d'autres mots, anciens ou plus nouveaux, qui resurgissent dans le vocabulaire des villes; on trouve pêle mêle, le cours, le mail, la promenade, l'avenue parc, le parkway, le boulevard urbain, la corniche, la rocade, la croisette...chacun venant, avec plus ou moins de bonheur, qualifier et caractériser localement une voirie nouvelle.

On est encore loin de ces noms de rêves, " Diagonale " ou " Méridienne "... qui, dès la fin du siècle dernier, cessant toute référence à l'urbain pour entrer dans la nouvelle géographie de ces villes illimitées, désignaient les deux plus grandes voies de Barcelone. Rarement la dimension territoriale n'avait été à pareille fête (70).

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry, no matter how small, should be recorded to ensure the integrity of the financial statements. This includes not only sales and purchases but also expenses and income. The document further explains that proper record-keeping is essential for identifying trends, managing cash flow, and complying with tax regulations.

In addition, the document highlights the need for regular reconciliation of accounts. By comparing the company's internal records with bank statements and other external sources, discrepancies can be identified and corrected promptly. This process helps to prevent errors from accumulating and ensures that the financial data remains reliable.

The second part of the document focuses on the classification of assets and liabilities. It provides a detailed breakdown of how different types of assets, such as cash, accounts receivable, and inventory, should be categorized. Similarly, it outlines the various components of liabilities, including accounts payable and long-term debt. This classification is crucial for preparing a balance sheet and understanding the company's overall financial position.

Finally, the document addresses the importance of transparency and communication. It encourages the company to provide clear and concise financial reports to its stakeholders, including investors, creditors, and management. By being open about the company's financial performance, it can build trust and facilitate better decision-making.

" Les avenues-promenades, les "Parkways" des Américains, les "Promenades" en Autriche, les "rings" de Cologne, les Anlage de Francfort,... sont destinées à servir tout à la fois de voies de communication dans la ville, d'accès agréable et commode à ses parcs, à ses grandes réserves, à sa campagne, de liaisons aussi à tout l'ensemble. Elles assureront pour l'avenir, parfois même pour le moment même, un système suffisant et complet de sorties commodes, larges et belles, de la ville.

La Parkway, l'Avenue-promenade, n'est pas à proprement parler un boulevard. En Amérique pourtant il arrive que les deux mots sont quelquefois pris l'un pour l'autre.

Il paraît plus simple de laisser à boulevard la signification parisienne moderne de large chaussée, avec amples trottoirs ou contre-allées plantés d'arbres régulièrement disposés, et d'appeler avenues ou avenues-promenades toutes ces avenues dont les détails des projets peuvent varier mais où la chaussée et les contre-allées sont accompagnées de bandes plantées, gazonnées et plus ou moins parées.

La zone verte peut être au milieu, avec deux larges chaussées et des contre-allées latérales plantées d'arbres comme sur le Drexel Boulevard, à Chicago, comme sur notre trop courte avenue de Breteuil. Au contraire, à l'Eastern Parkway et à l'Océan Parkway de Brooklyn, à l'avenue du Bois, à Paris, le milieu est occupé par une large chaussée. Les voies de service pour les maisons riveraines sont plus étroites et disposées de part et d'autre, séparées, chacune de la chaussée centrale, par une zone de jardins et une double rangée d'arbres.

Ces avenues-promenades sont un élément important d'un programme ou d'un système de parcs complet. Elles sont des voies d'accès et de communication agréables. Elles permettent de ne jamais interrompre la promenade. Elles peuvent contribuer à mettre en valeur les points de vue, les bords de rivière, les paysages intéressants ou pittoresques."

édité

J.C.N. Forestier, "Grandes Villes et Systèmes de Parcs", Paris, 1906, p 22