In Situ
Revue des patrimoines

15 | 2011
Le patrimoine des guides : lectures de l'espace urbain européen

Espaces publics en Europe dans les guides de voyage : pratiques et représentations. 1950-1970

Joanne Vajda

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/insitu/683
DOI : 10.4000/insitu.683
ISSN : 1630-7305

Éditeur
Ministère de la culture

Référence électronique
Joanne Vajda, « Espaces publics en Europe dans les guides de voyage : pratiques et représentations. 1950-1970 », *In Situ* [En ligne], 15 | 2011, mis en ligne le 29 juin 2011, consulté le 30 avril 2019. URL : http://journals.openedition.org/insitu/683 ; DOI : 10.4000/insitu.683

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

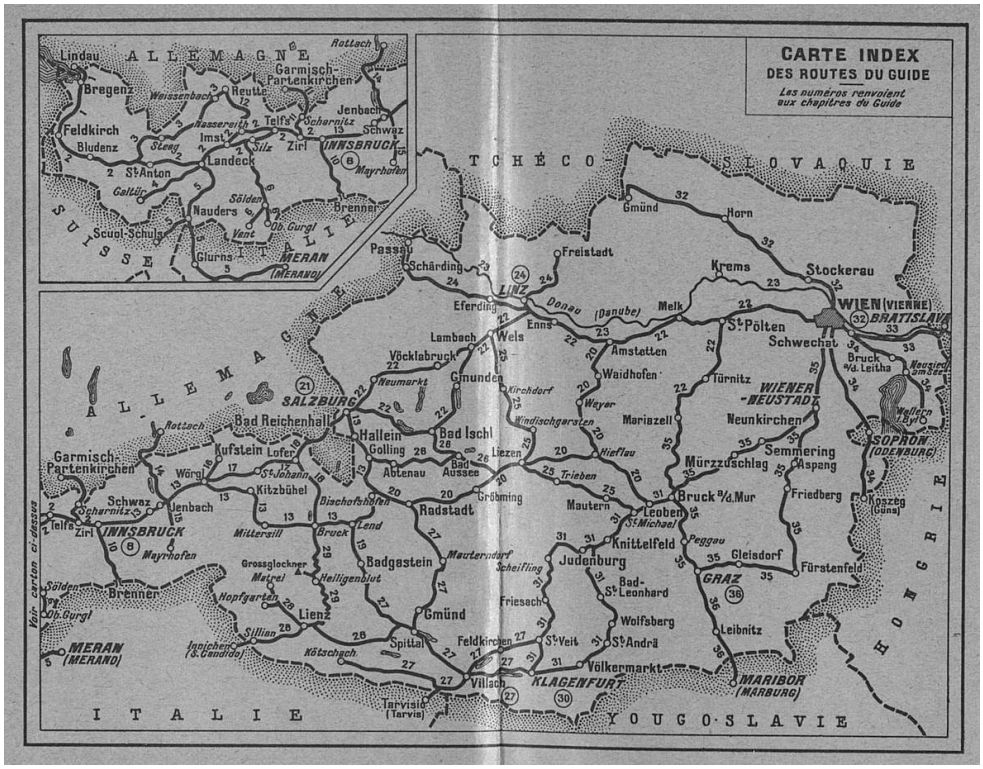
Espaces publics en Europe dans les guides de voyage : pratiques et représentations. 1950-1970

Joanne Vajda

Introduction

1 De nombreux guides décrivent les territoires par le biais d'itinéraires **(fig. n°1)**. La découverte d'une ville se fait le plus souvent selon le même principe du parcours. Le réseau viaire (dont font partie les rues, les boulevards, les places) est la composante essentielle du dispositif spatial urbain qui permet le déplacement du touriste et où celui-ci passe la majeure partie de son temps, bien que, à première vue, son attention semble être peu sollicitée pour l'observation de ce type d'espace. Malgré la forte présence de ces « espaces publics[1] », une lecture rapide des guides donne l'impression que ceux-ci sont peu qualifiés, si ce n'est par les constructions qui les entourent.

Figure 1



Carte index des routes du guide. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Autriche. Paris : Libr. Hachette, 1960, n. p., [éd. établie par Jacques Legros]. Couverture intérieure.

© Guide Bleu Autriche, éd. Hachette, Paris, 1960.

2 À l'heure de la réflexion sur ce que sera le Grand Paris de demain, où l'on veut faire de la ville le lieu du « vivre ensemble » et où l'on s'interroge sur la manière de « refaire de la ville, [...] de la convivialité[2] », il est intéressant d'observer la vision que les guides de voyage donnent de ces lieux d'urbanité, que se partagent les divers usagers, parmi lesquels le touriste.

3 Partant donc des problématiques urbaines actuelles, qui visent à retrouver une qualité de vie pour ces lieux, mais aussi du constat qu'aujourd'hui les réalisations architecturales et urbaines récentes sont peu décrites dans les guides, nous avons cherché à savoir quel est le discours véhiculé par les guides de la période 1950-1970 au sujet des qualités urbaines de ce type d'espace. Cela permet de comprendre la vision que propage ce genre de publication qui a un pouvoir médiatique et qui participe à la diffusion d'une culture de masse. Dans quelle mesure les guides rendent-ils compte à l'échelle européenne de la forme et de la vocation de l'espace urbain, en prenant en compte les usages, les pratiques locales ou touristiques, les ambiances mais aussi la morphologie de la ville et son évolution historique ? Comment les guides décrivent-ils les transformations que subissent les villes françaises à l'époque de la reconstruction ? Alors que l'on s'interroge sur de nombreux projets issus de la planification urbaine et de la vision des architectes et des urbanistes de l'époque, il est intéressant d'observer la réception de ces interventions dont les guides se font l'écho au moment où elles voient le jour.

La rue, un lien invisible mais incontournable

4 L'exploitation des données issues de l'analyse lexicométrique[3] permet d'évaluer la place accordée par les guides à la description des réseaux viaires, la manière dont ces publications rendent compte de leurs diverses fonctions urbaines et ce qui fait la qualité de ces espaces aux yeux de leurs auteurs.

5 Ainsi, la *rue* (et ses équivalents étrangers *street, strasse, via, utca, ulice*, qui apparaissent dans les dénominations locales) est surtout une voie que l'on emprunte pour découvrir un objectif touristique. Elle *conduit*, *aboutit* ou *mène* quelque part. C'est une artère qui s'insère dans le tissu urbain et suit la topographie : elle *tourne, suit, passe, traverse, monte, redescend*. L'association à la perception visuelle (*voit, voir, remarquer*) n'apparaît que dans les guides sur la France, la Belgique, le Luxembourg et l'Italie. Par ailleurs, en Italie, la *rue* est entourée d'espaces construits, qu'elle *longe*. En Grande-Bretagne les verbes associés à la rue participent plutôt à la description des constructions qui la bordent (*dresse, élève, compose*). En France, ce que l'on retient de la rue ce sont surtout les anciennes maisons qui l'entourent. En Tchécoslovaquie, la découverte d'une ville est associée à une *promenade*. L'auteur du guide accompagne le touriste (*continuons, tournons, suivons, prenons, arrivons, admirons*). C'est en Autriche que le vocabulaire associé à la rue est le moins riche.

6 Dans les guides sur la France et l'Italie la rue est généralement intégrée dans un dispositif urbain plus vaste, car elle *prolonge, ouvre, relie, finit, débouche*. Dans tous les guides étudiés elle est associée à un autre type d'espace urbain, la *place* (et à ses équivalents étrangers[4], *platz, piazza, tér*, *námestí*). Les autres termes liés à l'espace urbain qui lui sont associés en France sont : l'*artère*, le *boulevard*, l'*avenue*, le *mail*, le *forum*, les *arènes*. En Italie, le terme *via* semble lié à davantage d'espaces que son équivalent français : *artère, carrefour, square, pont, jardin, marché, voie, forum*. En Allemagne, on l'associe à l'*allee* ou au *jardin/Garten*.

7 En Grande-Bretagne le terme français *rue* est aussi associé au *boulevard* et à l'*avenue*. Le terme anglais *street* est associé à une grande diversité d'espace urbains : *bridge, market, square, réseau, lane, artère, place, road, ruelles, avenue, quay*.

8 En France, la *rue* est associée à des fractions de territoire de la ville, le *quartier* et le *faubourg*. Dans le guide sur la Hongrie, le terme *quartier* associé à la rue est beaucoup utilisé pour désigner des parties de villes ayant une physionomie propre et une certaine unité sociale.

9 Il ressort de l'analyse textométrique que les guides décrivent souvent une grande rue ou une rue principale, plutôt courte, droite et parallèle à d'autres artères. C'est une rue commerçante et animée (France, Autriche, Hongrie, Allemagne, Italie). Il est à noter que les termes *rue* et *axe* apparaissent comme étant associés uniquement dans le guide sur la France, ce qui fait référence à l'axialité des compositions urbaines et à la perception visuelle que l'on en a. L'association *rue-mail* est aussi une spécificité française. L'analyse des contextes explique cette association à la fois par la présence du mot mail dans la dénomination des voies (rue du Petit-Mail, avenue du Mail) et par l'utilisation de ce terme pour désigner une promenade plantée à laquelle on aboutit en empruntant une rue.

10 L'association *via* et *artère* (Italie) apparaît lors d'une description plus détaillée d'une voie. Il s'agit souvent de la principale artère de la ville ou d'un « quartier moderne » (comme à Vitterbo ou à Gallipoli). Elle peut être longue (Pérouse, via Rotna, qui conduit au jardin public) ou traverser la ville (Potenza, via Pretoria). La *via Cristoforo Colombo* est une « large

et belle artère nouvellement tracée qui relie Rome à la mer » (p. 624). L'artère est parfois constituée de plusieurs voies urbaines, comme à Trévise, où elle est formée du *corso del Popolo* et de la *via della Libertà*. Il s'agit parfois d'une artère commerçante, voire de la principale artère commerçante de la ville, ce qui fait d'elle une voie animée. L'animation est parfois générée par l'intérêt que présente la voie, en tant que lien entre deux quartiers, qui regroupent des fonctions différentes. Ainsi, à Palerme **(fig. n°2)**, la via Roma est une « artère vaste et animée qui unit la ville moderne au quartier de la gare et qui se déroule parallèlement à la via Maqueda » (p. 811). Toujours à Palerme, le guide mentionne une autre artère « élégante » et « en partie bordée de jardins » (p. 812), la via della Libertà, située au nord de la ville, dans le quartier moderne, qui relie les places Ruggero Settimo et Castelnuovo à la place Vittorio Veneto. La voie décrite peut ménager des vues et intégrer ainsi le paysage environnant au paysage urbain, telle à Catane, où « la longue *via Etnea*, [est l'] artère principale de la cité, très animée et qui offre une belle perspective sur le volcan lointain. » (p. 857).

Figure 2

Plan de Palerme. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Italie. Paris : Libr. Hachette, 1968, p. 804-805, [éd. établie par Magdelaine Parisot]. Par ailleurs, il est à remarquer le graphisme des plans contenus dans ce guide.

© Guide Bleu Italie, éd. Hachette, Paris, 1968.

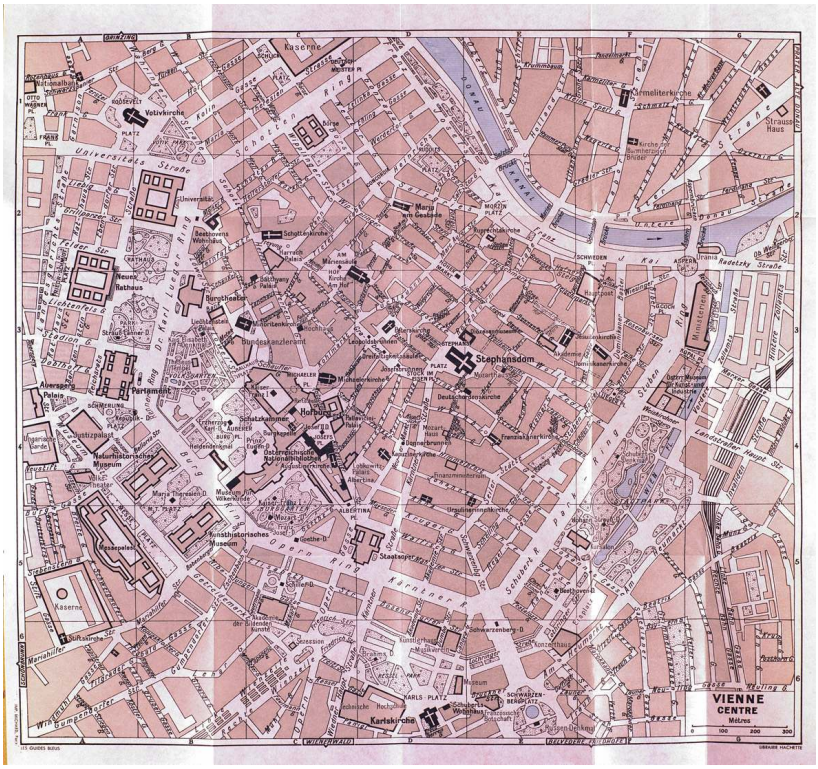
11 En Italie, la *via* peut aussi être *moderne* et *curieuse*. Le terme français est défini comme une voie *principale, courte, petite, étroite* et *dominée* par des constructions *anciennes, médiévales*. En Hongrie, les descriptions évoquent parfois de *vieilles* rues *pittoresques, bordées* de *vieilles maisons* ou d'*anciennes* murailles. En Tchécoslovaquie, ce sont plutôt les vieilles rues médiévales que le guide retient, en Allemagne, c'est la rue large, *bordée* de *maisons* à *pignon*, tandis qu'en Grande-Bretagne, c'est une rue plutôt étroite, une *vieille* rue, une rue *ancienne*, bordée de maisons *pittoresques* ou *curieuses*.

12 En France, un certain nombre d'éléments semblent faire partie de la description de la rue : *horloge, fontaine, arcades, puits, fossés*. Parmi les notions liées aux descriptions architecturales, la *rue* se définit par rapport à : l'*entrée*, la *façade*, l'*édifice*, la *cour*. En Italie, parmi les éléments architecturaux qui décrivent la *rue/via* on note : *arcades, escaliers, fontaine, arc, entrée, immeubles*. Les types d'édifices associés à la rue sont liés aux particularités des pays décrits. Ils font partie des objectifs touristiques, sont liés à des besoins précis (se loger, se nourrir, se divertir, entretenir sa voiture, etc.) ou à des activités commerciales. Il est à noter qu'en France, la *rue* n'est généralement liée ni aux divertissements, ni aux moyens de transport, ni aux restaurants.

Le boulevard, un anneau ou une belle artère

13 Parmi les autres types de voies, le *boulevard* prend diverses formes. L'analyse des contextes de ce terme fait par exemple ressortir l'existence des boulevards circulaires (*Ring*) sur lesquels insistent les guides de l'Autriche et de l'Allemagne. Dans le chapitre introductif « Aperçu artistique » sur l'Autriche, Louis Réau parle du remplacement des remparts de Vienne, à partir de 1860, « par une voie triomphale, le *Ring*, c'est-à-dire l'Anneau, boulevard semi-circulaire, de caractère monumental, qui relie la vieille ville à ses faubourgs. » (p. LXXXVII). Ainsi, alors que le premier sens du terme « anneau » renvoie à l'idée d'un élément rigide circulaire qui sert à retenir quelque chose, le *Ring* est présenté comme un élément de liaison entre la ville et sa périphérie. Bien que très critique à l'égard des architectes qui ont contribué à la création du style du *Ring*, l'auteur retient la monumentalité de ce large boulevard circulaire, aspect qui est également mis en évidence dans la description de Vienne (p. 221) et sur le plan **(fig. n°3)**. C'est d'ailleurs par le *Ring* que commence le parcours dans la ville proposé par le guide.

Figure 3



Plan de Vienne. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Autriche. Paris : Libr. Hachette, 1960, p. 224-225, [éd. établie par Jacques Legros].

© Guide Bleu Autriche, éd. Hachette, Paris, 1960.

14 « Ces boulevards à deux allées, bordés de grands édifices publics de la seconde moitié du XIX^e^ s. et de beaux jardins, forment l'une des parties les plus caractéristiques de la cité moderne. Malheureusement, le *Ring* a perdu beaucoup de son uniformité lors de la reconstruction qui a suivi les bombardements de 1945. » (p. 233)

15 Graz est également entouré d'une série de boulevards circulaires construits sur les anciennes fortifications et mentionnés par le guide.

16 L'auteur du guide sur l'Autriche met en évidence le plan urbain de Klagenfurt, qui « avec ses larges artères, tracées sur un plan régulier, ses beaux édifices et son *Ring* circulaire (suite de boulevards ombragés occupant l'emplacement des fortifications détruites par les Français en 1809), offre un aspect cossu et reposant. » (p. 30)

17 Dans le guide sur l'Allemagne, à Wiesbaden, par exemple, le boulevard appelé *Ring* « en raison de sa forme semi-circulaire » (p. 528) contourne le centre du nord-ouest au sud-est. C'est la plus grande artère de circulation de la ville, qui « canalise les touristes motorisés en provenance de presque toutes les directions. » Sur le *Ring*, on trouve la gare centrale, mais aussi des jardins.

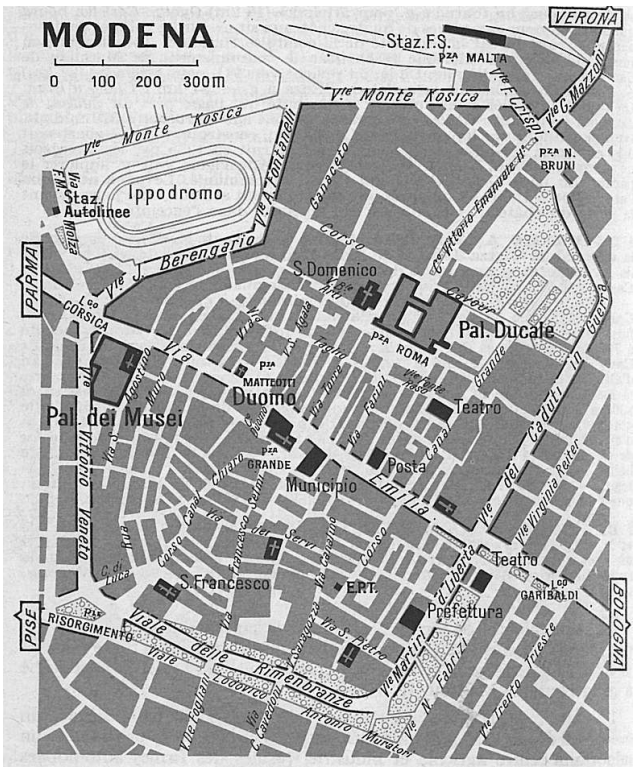
18 À Cologne, la ligne de boulevards circulaires (*Rings*), contourne la ville et s'est installée à partir de 1881 sur l'emplacement de l'enceinte du Moyen Âge. Ces boulevards circulaires font l'objet d'un itinéraire spécial proposé par le guide (p. 685-688), qui estime que ces larges artères représentent une agréable promenade longue de 6 km. Il est proposé au lecteur de suivre le *Ring* du nord au sud. Le texte du guide reflète les abus de langage courants concernant l'utilisation des termes avenue et boulevard. Ainsi, le Deutscher

Ring, qui est une partie de ce boulevard circulaire, devient « une large et belle avenue dont le milieu est occupé par des jardins avec pièces d'eau. » Par ailleurs, le *Ring* alterne avec des places et prend des allures différentes : le Kaiser-Wilhelm Ring est une « promenade bordée de grands immeubles et ornée de douze fontaines (illuminées le soir) au milieu de parterres de fleurs et de gazon », le Hohenzollernring est un « grand boulevard orné de magasins, de cinémas, de restaurants et de bars » et le Sachsenring est « un beau boulevard orné de parterres ».

19 Le guide sur la Hongrie ne décrit pratiquement pas de boulevard (dont l'équivalent hongrois est *korút*). La ville de Szeged (p. 127) possède, d'après la description, deux boulevards circulaires, le Sztálin-korút, très animé et un second boulevard circulaire, situé un peu plus à l'extérieur de la ville, qui porte les noms des différentes capitales européennes venues au secours de la ville pendant les inondations de 1879.

20 En Italie, le boulevard circulaire entoure diverses villes (Lodi, Rome, Latina) presque pour les protéger et en contourne d'autres (Udine, Grosseto), donnant l'impression que ce sont des villes que l'on peut éviter. Comme ailleurs en Europe, ce boulevard circulaire remplace les anciennes fortifications (Novara, Bologne). À Modena **(fig. n°4)**, un boulevard circulaire entoure la vieille ville et dessert les quartiers modernes en plein développement. À Macerata, la description du guide donne l'impression que ce boulevard est l'entrée de ville et en même temps le point de départ de la découverte de la cité. À Lecce, le boulevard circulaire facilite le déplacement du touriste en automobile. Ces boulevards circulaires sont parfois larges (Latina, Lecce).

Figure 4



Plan de Modène. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Italie. Paris : Libr. Hachette, 1968, p. 350, [éd. établie par Magdelaine Parisot].

© Guide Bleu Italie, éd. Hachette, Paris, 1968.

21 Le guide sur la Tchécoslovaquie ne parle pas de *boulevard*. C'est en France et en Belgique que les descriptions de boulevards sont les plus riches.

22 En France aussi, le boulevard circulaire remplace les anciens remparts des villes. Il existe même dans des villes de petite taille, telle Gourdon (qui compte moins de 4 000 habitants en 1956). Auxerre est entourée de beaux boulevards, tout comme Angers. Des quartiers neufs se développent souvent au-delà de la ceinture des boulevards, comme à Orléans.

23 Le guide pousse rarement le lecteur à s'aventurer au-delà de cette limite. Pourtant, à Toulon, le touriste est incité à « parcourir le boulevard qui dessert le nouveau quartier (1937) de Super-Toulon » (p. 421). À Bastia, le boulevard Paoli est décrit comme la principale artère de la ville moderne.

24 Le *boulevard* est aussi associé aux termes *mer* et *plage*, ce qui correspond à des descriptions de stations balnéaires. Le « boulevard maritime » est une voie qui longe la mer ou la plage, comme à Dieppe où il prend place entre la plage et l'esplanade. Il est parfois nommé boulevard du Front-de-Mer, comme à Antibes, ce qui souligne son intérêt comme promenade offrant de belles vues. À Saint-Raphaël, le boulevard de la Libération est une « belle promenade où sont les bains de mer » (p. 427). À Cannes, le boulevard de la Croisette, décrit comme la « promenade habituelle des étrangers », offre des vues sur la vieille ville, sur l'Estérel et sur les îles de Lérins ; « le boulevard va jusqu'à la pointe de la Croisette où l'on voit le curieux *Palm Beach Casino* (casino d'été ; piscine) » (p. 431). Dans les environs, le boulevard de Super-Cannes offre également de belles vues. Sainte-Adresse, le quartier balnéaire du Havre est desservi par un boulevard, et en bordure de la plage il y a la « superbe corniche du boulevard Foch » (p. 483).

25 Les touristes sont souvent incités à faire le tour des boulevards qui entourent les villes, à cause des points de vue qu'ils offrent. C'est le cas par exemple à Rodez et à Brest. À Sancerre aussi, il y a de belles vues depuis la ceinture du boulevard. À Pau, le boulevard des Pyrénées (un astérisque) offre une « vue admirable » (double astérisque) sur les Pyrénées et sur la vallée.

26 Pour Paris[5], la description étant très succincte, le guide contient peu de descriptions des boulevards en tant qu'espaces urbains. Le boulevard Saint-Michel est présenté comme la « principale artère moderne du Quartier Latin » (p. 7), dont la partie montante, bordée de cafés, est toujours animée. Le boulevard Raspail est aussi une « belle artère moderne » (p. 9). Les Grands Boulevards, bien que supplantés par les Champs-Élysées, restent « gais et animés » (p. 14).

27 En province, les boulevards sont parfois présentés comme des éléments constitutifs d'une centralité. À Chambéry, les boulevards de la Colonne et du Théâtre sont le centre de l'animation de la ville. « Châtellerault a pour centre le *boulevard de Blossac*, belle promenade [...], où se voient l'hôtel de ville, le théâtre, le monument de 1914-1918, le château d'eau et *l'église Saint-Jean-Baptiste*. » (p. 649)

28 Le guide accorde rarement aux boulevards des qualificatifs, qui permettraient de rendre compte de leur ambiance. Mais, à Monte-Carlo, le boulevard Louis II (un astérisque), « large voie établie sur les rochers du rivage » (p. 451) est « magnifique » (p. 446). Sur le boulevard des Moulins il y a de beaux magasins. Le boulevard de la Plage de Saint-Jean-de-Luz est également précédé d'un astérisque.

29 Le guide mentionne les boulevards ombragés, qui sont souvent des artères principales[6].

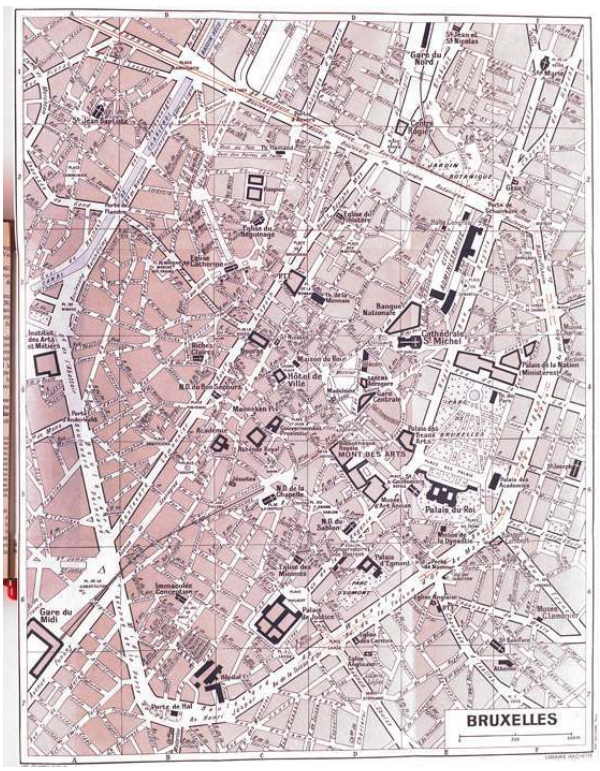
30 La description de Royan intègre davantage de précisions sur la manière dont les boulevards participent à la composition de l'espace urbain. Ainsi, le boulevard Botton est décrit comme un boulevard « dont la courbe harmonieuse porte une *façade* continue d'immeubles modernes. En arrière du boulevard Botton, le *centre commercial* de la nouvelle ville est d'ores et déjà reconstruit, de part et d'autre du boulevard Aristide-Briand. Au-delà du casino, la Grande-Conche est bordée sur 2 km par le superbe *boulevard Frédéric-Carnier* qui forme la façade du *Parc*. » (p. 686)

31 Dans d'autres villes, comme Valenciennes, Troyes, Poitiers ou Arles, l'impression qui se dégage est que les boulevards servent à contourner la ville lorsqu'on ne doit pas s'y arrêter.

32 À Metz, l'avenue Foch est un « beau boulevard orné de fleurs, établi sur des anciennes fortifications » (p. 90). On rencontre ici de nouveau la confusion entre *avenue* et *boulevard*.

33 En Belgique, dès la première page du guide paru en 1971, la description de Bruxelles **(fig. n°5)** intègre des informations sur les boulevards. Le périmètre de l'ancienne ville est cerné par une « ceinture polygonale de larges boulevards créés de 1818 à 1840 » (p. 115) sur l'emplacement des anciennes fortifications. En plein règne de l'automobile, le guide décrit les aménagements récents qui favorisent son déplacement : « La voierie, tout au long des boulevards circulaires, a été totalement modifiée à l'occasion de l'exposition internationale de 1958 ; de nombreux passages souterrains pour voitures et une longue passerelle, permettent de franchir facilement les principaux carrefours. » (p. 116)

Figure 5



Plan de Bruxelles. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Belgique Luxembourg. Paris : Libr. Hachette, 1971, p. 160, [éd. établie par Magdelaine Parisot].

© Guide Bleu Belgique Luxembourg, éd. Hachette, Paris, 1971.

34 La grande artère centrale de la partie basse de l'ancienne ville, qui relie en ligne droite les gares du Midi et du Nord, est formée de trois boulevards : Maurice-Lemonnier, Anspach et Adolphe-Max. D'après le guide, ce sont les « deux derniers [qui] forment le « boulevard » par excellence de Bruxelles, avec ses magasins, restaurants, cafés et cinémas. » Ainsi, après avoir défini le boulevard, comme une large voie de circulation qui entoure la ville et qui s'installe sur l'emplacement des anciens murs, le guide lui reconnaît sa fonction commerciale et de lieu de divertissement. Ces fonctions sont à nouveau mentionnées quelques pages plus loin, lors de la description du quartier. Pour les nouveaux boulevards, tels le boulevard Pacheco et le boulevard de Berlaimont (construits entre 1947 et 1952), le guide donne peu d'informations sur leurs qualités spatiales. Il indique juste qu'ils sont bordés d'immeubles modernes. Une esplanade domine le boulevard Pacheco et est bordée par la Cité administrative, construite à partir de 1965.

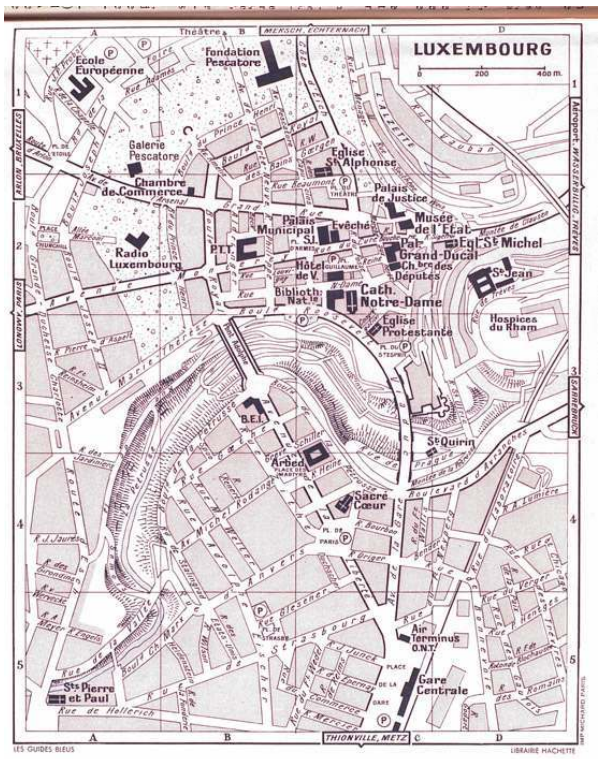
35 Seize promenades sont proposées à Bruxelles. La 7e concerne les boulevards circulaires. Le guide explique que ceux-ci sont doublés de passages souterrains pour voitures (percés en 1957), confirmant l'importance accordée à la circulation automobile en ville. Ces passages sont également représentés sur le plan de Bruxelles (p. 160), notamment celui de la place Louise, construit entre 1957 et 1962.

36 Certains de ces boulevards qui contournent la ville prennent le nom d'avenue (avenue Galilée, avenue des Arts), ce qui contribue à la confusion entre les deux termes.

37 Comme dans d'autres villes européennes, à Anvers, Gand et dans des villes de plus petite taille (Bruges, Malines, Hasselt, Tournai, Mons, Tongres, etc.), la ville est entourée d'une ceinture de larges boulevards construits sur l'ancienne enceinte. À Courtrai, cette ceinture est composée de « spacieux boulevards modernes » (p. 398). À Namur, ce sont des boulevards et des squares qui ont remplacé les fortifications (p. 559). À Liège, le boulevard circulaire offre une belle vue sur la ville et sur le paysage (p. 604).

38 Au Luxembourg **(fig. n°6)**, les anciennes murailles ont été remplacées par de « superbes boulevards et promenades en terrasse » (p. 684). Ainsi, lorsque la topographie le permet, le boulevard acquiert une nouvelle fonction en devenant un lieu de contemplation de la ville et du paysage.

Figure 6



Plan du Luxembourg. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Belgique Luxembourg. Paris : Libr. Hachette, 1971, p. 688, [éd. établie par Magdelaine Parisot].

© Guide Bleu Belgique Luxembourg, éd. Hachette, Paris, 1971.

La forme des places

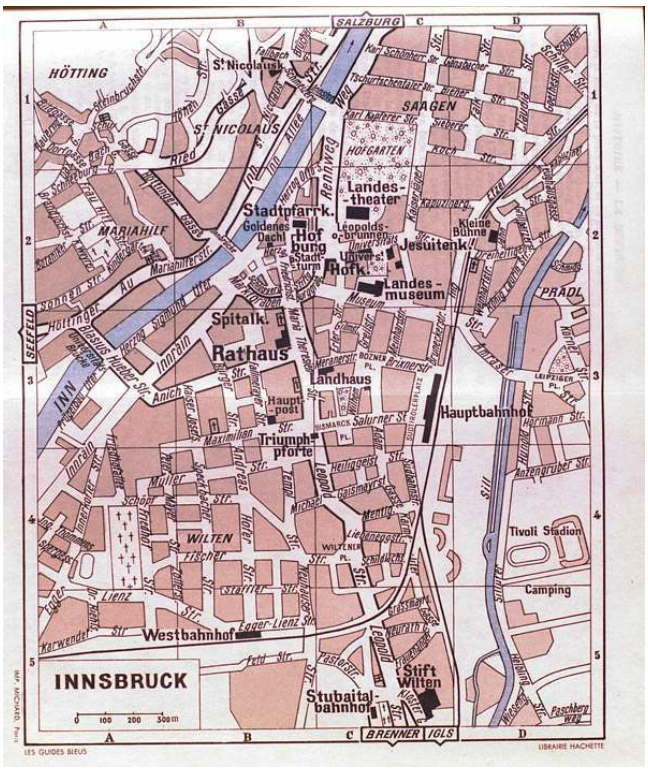
39 Lorsque les auteurs de guides s'attardent sur une place, c'est souvent pour décrire les édifices qui l'entourent, et qui sont soit des édifices représentatifs de la ville ou de l'état (hôtel de ville, palais de justice, etc.) soit des édifices qui contribuent au prestige de la ville (constructions anciennes, palais, églises, théâtres, etc.). Lorsque la place met en scène des monuments ou des ouvrages (statues, fontaines), c'est sur ces derniers que se concentre le discours des guides. Pour chaque pays décrit dans les guides étudiés, nous avons plutôt cherché à savoir comment est décrite la place en tant qu'élément du dispositif urbain, en mettant en évidence trois types de caractéristiques : la forme géométrique de la place, l'ambiance décrite et le dispositif spatial dans lequel s'intègre la place et qui fait souvent apparaître un système de places reliées entre elles.

40 Dans les guides sur la Hongrie et la Grande-Bretagne, il n'y a pas de précisions sur la géométrie des places. Dans le guide sur l'Italie, seules deux places de forme circulaire sont mentionnées, à Naples (piazza Nicola Amore) et à Arezzo (piazza Guido Monaco), tandis qu'à Montefalco la piazza della Repubblica est décrite comme presque circulaire. En France, outre les places circulaires parisiennes (place d'Italie et place des Victoires), le guide mentionne une place semi-circulaire (Paris, place Vauban), une place rectangulaire (Rennes, place du Palais), deux places triangulaires à Périgueux et Moncontour et une place longue (Nancy, la place de la Carrière). La place de la Concorde à Paris est présentée

comme un « carré de 250 m de côté » (p. 14), la place des Vosges comme « un carré parfait » (p. 16). En Tchécoslovaquie seules quatre places dans quatre villes sont décrites par leur forme, tandis qu'à Prague la place Maxime Gorki retient l'attention par sa forme irrégulière. En Allemagne, la forme géométrique des places n'est indiquée que pour sept d'entre elles. En Autriche, seules cinq places sont décrites par leur forme. En Belgique, on connaît par le biais du guide la forme de sept places, dont quatre se trouvent à Bruxelles. Parmi elles, il y a la Grand'Place, qui a la forme d'un rectangle de 110 m x 68 m. On remarque que c'est la seule place avec la place de la Concorde à Paris pour laquelle les guides mentionnent les dimensions. Le touriste doit généralement se contenter d'appréciations relatives, de type « petite place » ou « vaste place ». Cette dernière épithète est par exemple aussi bien utilisée pour caractériser l'espace situé devant Buckingham Palace à Londres, que la place de Yarmouth (île de Wight), petit port de 900 habitants. Les descriptions contenues dans les guides ne permettent pas véritablement de se rendre compte de l'échelle des villes décrites. Ainsi, à Diekirch, petite ville du Luxembourg (5 000 habitants), auquel le guide consacre une page, la visite de la ville inclut l'Esplanade, où se trouvent les cafés et les restaurants, la place de l'Étoile, la pittoresque place d'Armes et « la vaste place Guillaume où s'élèvent le palais de Justice, des écoles, l'hôtel des postes et l'église Saint-Laurent » (p. 704).

41 Mais, intégrant la question de la forme géométrique, les guides mettent en évidence l'existence de places ayant des caractéristiques particulières, qui incitent les auteurs à prendre des libertés par rapport aux définitions classiques. Ainsi, en Autriche, à Linz, « la Promenade est une vaste place en équerre, plantée d'arbres et entourée d'importants édifices » (p. 188), à Vienne, la Heldenplatz, place des Héros, aurait dû être une place fermée, mais seule la Neue Burg (Nouveau Palais) avait été achevée en 1914 et à Innsbruck **(fig. n°7)**, la Maria-Theresien-Strasse est une « grande et belle rue très animée » « ayant plutôt l'aspect d'une place, bordée de maisons avec « erker », saillies rondes ou carrées, datant des XVII^{e} et XVIII^{e} s. » (p. 96-97).

Figure 7



Plan d'Innsbruck. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Autriche. Paris : Libr. Hachette, 1960, p. 96-97, [éd. établie par Jacques Legros].

© Guide Bleu Autriche, éd. Hachette, Paris, 1960.

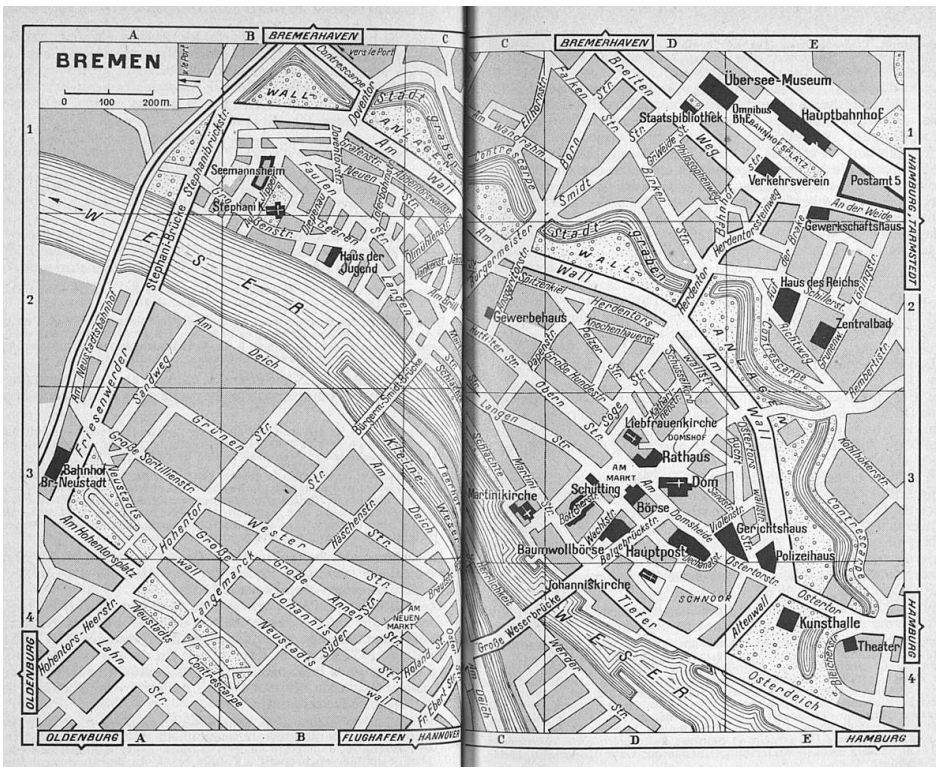
42 À Vienne, le Graben « est une longue place, ou plutôt une large rue » (p. 266) et « au carrefour de l'Opéra et du *Ring*, se trouve le Passage de l'Opéra, inauguré en 1955, auquel donnent accès sept paires d'escaliers roulants (quatre à l'angle des rues et trois dans les maisons avoisinantes). C'est une vaste place souterraine et circulaire. Le centre est formé par un café autour duquel sont installés des magasins élégants, un bureau d'information pour les touristes, des toilettes et des cabines téléphoniques. » (p. 234). En Belgique, à Bruxelles, la place des Martyrs est un bel ensemble « caractéristique des places fermées » (p. 133). En Allemagne, à Münster, « le *Prinzipalmarkt* est une longue place, ou plutôt une large rue, bordée de constructions caractéristiques à pignons et à arcades » (p. 964). En Italie, le guide semble davantage insister sur les qualités architecturales des places que sur leurs qualités urbaines.

La place, composante d'une centralité urbaine

43 Concernant l'ambiance des places, les guides retiennent certains exemples pour leur aspect pittoresque. Certaines places représentent le lieu le plus animé d'un quartier ou forment une centralité dans la ville décrite. Plusieurs types de centralités se dégagent : la centralité « historique » (la place comme centre de la vieille ville, telle la Grand'Place à Bruxelles), la centralité « administrative » (la place comme lieu de représentation du pouvoir, telle la place de la Monnaie, à Bruxelles), la centralité « de représentation » (la place comme « centre de la ville pour les étrangers », telle la place Royale à Pau ou

comme lieu de réunion préféré des habitants, pour les fêtes et les manifestations, telle Václavské náměsti (Place Venceslas) à Prague), la centralité « géographique » (telle la Friedrich-Wilhelm Platz à Aix-la-Chapelle, qui est aussi le lieu de rendez-vous des étrangers), la centralité « touristique » (la place comme lieu regroupant l'ensemble des objectifs touristiques, telle la place Žižka à Hradec Králové en Tchécoslovaquie), la centralité « de la cité moderne » (telle Kröpcke à Hanovre), la centralité « commerciale » (la place comme lieu d'échanges commerciaux, telles les places de marché ou celles où se tiennent des événements occasionnels, marché aux puces, marché des antiquaires, etc.) ou encore la centralité « de mobilité » (la place comme lieu de connexion, telle la Sztálin-tér, à Gyöngyös (Hongrie), point de départ de 180 lignes d'autocars, la gare routière la plus importante d'Europe centrale en 1957, date de l'édition du guide).

Figure 8



Plan de Brême. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Allemagne, République Fédérale. Paris : Libr. Hachette, 1964, p. 1106-1107, [éd. mise à jour par Margarete Stillger].

© Guide Bleu Allemagne, éd. Hachette, Paris, 1964.

44 Certaines places englobent plusieurs centralités, tel le Markt, à Brême **(fig. n°8)**, à la fois *place du marché*, lieu historique et cœur vivant de la cité, autour duquel « se groupent les grands édifices publics qui président à sa vie nationale, économique et religieuse » (p. 1104), ou la place Léopold, à Namur, bordée par un grand complexe commercial et la gare routière, qui est un important carrefour d'où rayonnent plusieurs rues. À Gênes **(fig. n°9)**, la piazza de Ferrari est à la fois le centre géographique, culturel (on y trouve un théâtre et l'Académie des Beaux-Arts), judiciaire (le palais de justice est dans le palais ducal) et économique (on y trouve la Bourse, le Crédit Italien et le Palais de la Navigation).

Figure 9

Plan de Gênes. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Italie. Paris : Libr. Hachette, 1968, p. 328-329, [éd. établie par Magdelaine Parisot].

© Guide Bleu Italie, éd. Hachette, Paris, 1968.

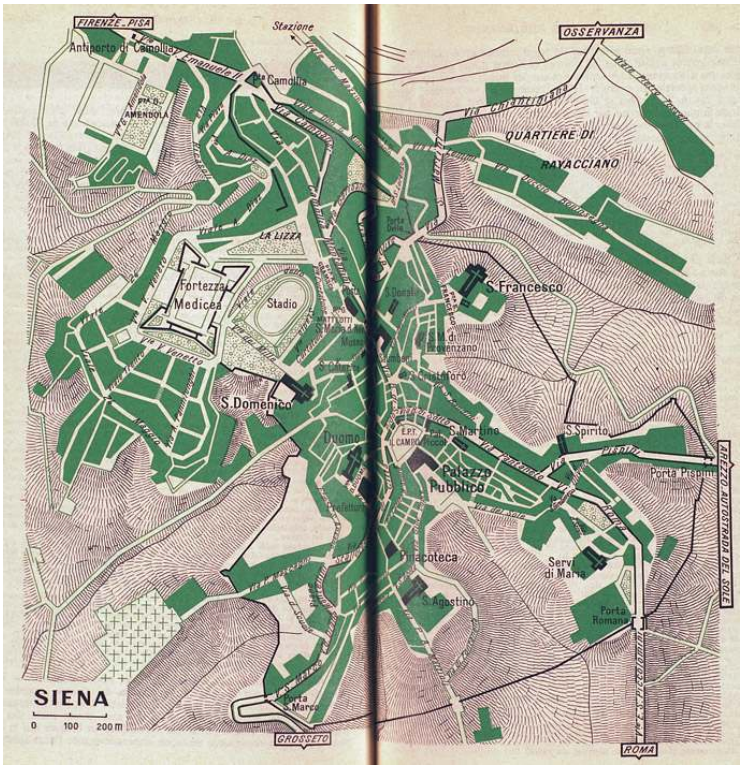
45 En Italie, Allemagne et Belgique, les auteurs de guides mentionnent l'existence de places plantées, « ombragées ». En Italie, avenues, allées, esplanades « ombragées » complètent la description urbaine insistant ainsi sur la nécessité de se protéger du soleil. La définition même de l'esplanade, vaste place dégagée, est ainsi contredite.

46 La place est parfois décrite comme un lieu offrant un panorama sur les alentours, la ville ou la campagne (Italie, Belgique et Luxembourg). En France, seule la place aux Fleurs de Dôle est citée comme offrant une belle vue.

47 Quelquefois le guide insiste sur la dénomination d'une place, liée à son histoire. Ainsi, à Vienne, la Judenplatz (place des Juifs) est le centre du ghetto au Moyen Âge.

48 En Italie, le guide met en évidence l'existence d'un véritable dispositif urbain qui intègre la place. À Sienne (70 000 habitants), le lecteur est invité à parcourir la ville en traversant treize places **(fig. n°10)**.

Figure 10



Plan de Sienne. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, Italie. Paris : Libr. Hachette, 1968, p. 466-467, [éd. établie par Magdelaine Parisot].

© Guide Bleu Italie, éd. Hachette, Paris, 1968.

49 Pour certaines descriptions de villes, le guide sur la France met en évidence de véritables systèmes, formés de places et de voies de circulation. Ainsi, « le centre vivant de Bordeaux est formé par le vaste triangle dessiné par le cours de l'Intendance, les allées de Tourny et le cours Georges-Clemenceau, triangle dont les places de la Comédie, de Tourny et Gambetta occupent les trois sommets. » (p. 692)

50 Certaines descriptions de villes font apparaître des ensembles urbains composés de systèmes de places ayant une cohérence architecturale. À Arras, par exemple, « la *Petite Place avec l'hôtel de ville, la *Grand-Place et la rue de la Taillerie qui les réunit sont entièrement bordées de maisons en pierre et brique à pignons ornementés et galeries à arcades au rez-de-chaussée. Restaurées après 1918, elles constituent un admirable ensemble d'architecture flamande du XVII^e s. » (p. 45)

51 D'autres descriptions montrent un système de places qui s'est constitué progressivement, au fur à mesure de l'évolution de la ville. Ainsi, à Reims, « traversant la place Royale [ensemble du XVIII^e siècle], on arrive à la place du Forum qui fut le centre de la vieille ville [...]. De la place du Forum la rue Colbert mène à la place de l'Hôtel de Ville [1030] » (p. 77)

52 En Hongrie, quoique le guide contienne peu d'informations sur les caractéristiques des places, à travers l'exemple de Szeged, se dessine tout un système urbain où alternent les espaces fonctionnels (place de marché), les espaces de représentation (Széchényi-tér où se trouve l'hôtel de ville et Dóm-tér, la plus belle place du pays où se trouvent les bustes de Hongrois célèbres) et les espaces de sociabilité (Dugonics-tér, lieu animé).

53 Parmi les éléments du dispositif urbain décrits par les guides, on retrouve aussi le *square*, dont le statut est ambigu. En Grande-Bretagne, ce terme est employé de différentes façons : dans la dénomination d'un lieu (Albert Square), dans l'acception française (pour décrire un jardin public formé au centre d'une place), pour désigner le *square* anglais (un espace libre au centre d'un îlot rectangulaire, utilisé par les habitants de l'îlot) ou pour désigner une place. Ainsi, à Liverpool, Derby Square est une vaste place. À Dublin, Merrion Square est une place entourée de belles maisons du XVIII^{e} siècle. À Douvres, la place principale de la ville est le Market Square. À Northampton, le Market Square est une large place où se tient le marché deux fois par semaine. Le Fitzalan Square à Sheffield est une place très commerçante. À Saint-Hélier, capitale de l'île de Jersey, « le Royal Square, ancienne place du marché, [est] aujourd'hui [un] véritable îlot de tranquillité contrastant avec le bruit et l'agitation des autres rues encombrées, en été, de touristes. » (p. 195).

54 Par rapport à l'acception française, le Lincoln Inn Fields est décrit dans le guide comme « l'un des plus vastes *squares* de Londres » (p. 221). À Tunbridge Wells, le *Pantiles* est une « sorte de *square* entouré de magasins avec des galeries pour abriter les promeneurs » (p. 134).

55 On retrouve le mot *square* dans l'acception anglaise, dans diverses descriptions de villes dont celle de Glasgow, pour le George Square.

56 À Salisbury, le Choristers' Square désigne « le tranquille enclos de la cathédrale » (p. 238).

57 Les guides parlent assez peu de la forme des places, préférant mettre en évidence la taille (vaste ou petite) ou le fait que l'existence d'une place implique une concentration des activités et des usages particuliers. La forme n'est mentionnée que lorsqu'elle semble contribuer à la qualité esthétique de l'espace. C'est donc plutôt sur l'ambiance que les guides fondent leurs discours concernant les places. Le terme « pittoresque » semble avoir trait au charme d'un lieu et à l'ambiance qui y règne plutôt qu'à l'acception dans lequel l'utilise Camillo Sitte pour introduire l'idée d'un tracé souple dans l'espace urbain en l'opposant aux systèmes géométriques.

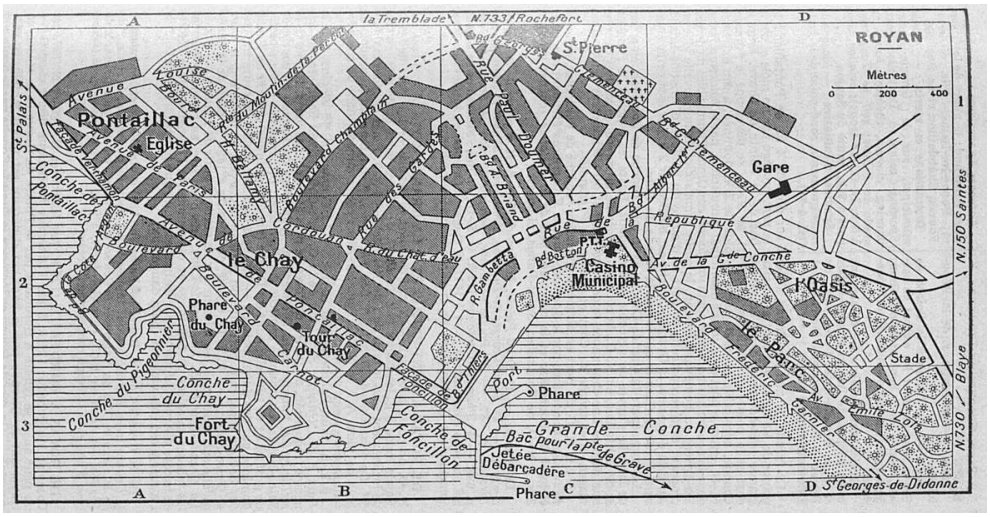
58 Les descriptions des guides rendent parfois compte des dispositifs urbains en associant des indications sur les pratiques de l'espace et sur la manière dont on doit le parcourir afin de comprendre la morphologie urbaine, surtout lorsqu'elle est destinée à mettre en scène des monuments commémoratifs.

Les plans d'urbanisme de la Reconstruction

59 Dans le Guide Bleu de la France, paru en 1956, et dont l'impression est achevée en décembre 1955, il est beaucoup question des opérations urbaines de reconstruction. Le guide semble donc davantage intégrer dans son discours des notions d'urbanisme. Les opérations citées sont présentées comme étant en cours d'achèvement, ce qui n'est pas toujours le cas, la politique de la reconstruction étant basée sur un système complexe relativement lent. L'auteur du guide témoigne ainsi de la volonté de montrer la rapidité avec laquelle les villes touchées sont reconstruites. C'est certainement aussi une façon d'inciter les lecteurs à renouer avec les pratiques touristiques, notamment en ce qui concerne les stations balnéaires. La reconstruction de Royan **(fig. n°11)** fait l'objet de l'admiration de l'auteur du guide : « Le plan grandiose de reconstruction, en voie d'achèvement, fera de Royan la station balnéaire la plus moderne de l'Atlantique. [...] Au surplus, le plan de reconstruction a réservé une place considérable aux jardins et aux

plantations » (p. 684). Le guide ne dit pas que c'est à Claude Ferret, urbaniste et architecte en chef, que l'on doit ce plan qui évoluera d'une composition plutôt classique vers une modernité influencée par les réalisations brésiliennes d'Oscar Niemeyer[7].

Figure 11



Plan de Royan. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, France en un volume / [édition révisée par Georges Monmarché] ; [avec la collaboration de Charles Bacquet, Gilbert Houlet, Jacques Legros et Magdelaine Parisot]. Paris : Libr. Hachette, 1956, p. 685.

© Guide Bleu France, éd. Hachette, Paris, 1956.

60 C'est dans le Nord-Ouest de la France où les destructions de la Seconde Guerre mondiale ont été les plus importantes que le guide propose des exemples des différentes solutions adoptées pour la reconstruction des centres urbains.

61 La reconstruction à l'identique dont a fait l'objet la ville close de Saint-Malo est décrite ainsi : « Le plan de reconstruction respectant le caractère de la vieille cité des corsaires est aujourd'hui presque achevé » (p. 536). L'auteur répète deux pages plus loin : « La reconstruction, menée activement, est presque achevée en 1955 ; le caractère monumental de la cité, avec ses hautes maisons de granit, a été reconstitué avec un soin attentif » (p. 538). Le touriste ne saura pas que cette intervention est due à l'architecte Louis Arretche[8] (1905-1991), nommé architecte en chef de la reconstruction de Saint-Malo en 1944. Celui-ci reprend les tracés urbains existants, en les régularisant et redonne aux bâtiments leur aspect traditionnel, en respectant l'échelle du site.

62 La reconstruction de Coutances (qui se déroule entre 1946 et 1957), dont le guide dit juste qu'elle est en cours (p. 519), est également due à Louis Arretche et Roman Karasinsky. Le plan d'ensemble tient compte de la loi du 28 octobre 1946 qui engage à un modernisme raisonné et à l'emploi des types régionalistes intégrés dans des ensembles d'apparence classique.

63 Les mêmes principes sont suivis pour la reconstruction de Lorient, que le Guide Bleu présente ainsi : « Le centre de la ville est la *place Alsace-Lorraine*, reconstruite dans le style breton, avec la vaste *église Saint-Louis*, édifice carré à coupole centrale, œuvre de l'architecte Jean Hourlier[9] » (p. 583). En effet, la place citée est d'inspiration régionaliste. L'architecte et polytechnicien Georges Tourry a été chargé, dès 1943, de la reconstruction de Lorient. Malgré son refus de reconstruire à l'identique et sa tentative de dé-densifier le centre ancien, suite aux négociations avec les habitants, son plan finira par respecter le

tracé urbain d'avant-guerre, et l'architecture qui le compose se servira du vocabulaire traditionnel : toit à deux pentes, lucarnes, modénatures et ferronneries, etc. Une trentaine d'architectes participeront à la réalisation de ce plan entre 1949 et 1963.

64 D'autres opérations de reconstruction inspirées du style régional sont citées par le guide de 1956, parmi lesquelles celle de Gien, que l'auteur considère comme « très réussie » (p. 280).

65 Parmi les pastiches issus de la reconstruction, le guide met à l'honneur la rue Royale à Orléans, « reconstruite de façon très heureuse, dans le style du XVIII[e] s. » (p. 624). L'auteur semble apprécier le plan de reconstruction de l'architecte et urbaniste Jean Royer et de l'ingénieur Jean Kérisel, sans pour autant les citer : « Au-delà des boulevards se développent des quartiers neufs et d'interminables faubourgs. En 1940, les bombardements et les incendies ont ravagé les quartiers du centre ; leur reconstruction, aujourd'hui à peu près achevée, s'allie heureusement avec le caractère de la vieille cité. » (p. 623). Cette solution sera préférée à des projets plus ambitieux, tels ceux proposés par Auguste Perret ou par le Front national des architectes, animé par Le Corbusier.

66 Le guide continue à proposer la découverte de la ville par le biais des objectifs touristiques à caractère historique, sans préciser que la reconstruction d'Orléans ne se limite pas à une reconstitution à l'identique, comme en témoigne le chantier expérimental de « l'îlot IV », rue Bannier, dû à l'architecte Pol Abraham qui, tout en respectant une ordonnance urbaine classique, utilise ici des procédés de préfabrication innovants, le béton précontraint et des équipements sanitaires et de chauffage standardisés.

67 La reconstruction qui mélange urbanisme fonctionnel et architecture régionaliste apparaît à travers la description de plusieurs villes, telles Calais et Saint-Lô.

68 Calais-Nord est décrit comme une « cité moderne », « conçue suivant les principes de l'urbanisme moderne. En faisant jouer harmonieusement la brique et le ciment, les architectes ont créé un ensemble de caractère homogène. Cependant, balcons fleuris, toits à lucarnes, portiques, formes et couleurs variées mettent dans ces masses empreintes de sobriété une agréable note de fantaisie. » À gauche du pont George V on aperçoit « de grands immeubles cubiques » (p. 26)

69 À Saint-Lô la reconstruction représente également un compromis. Elle est présentée ainsi dans le guide de 1956 :

70 « La reconstruction, remarquablement dirigée par l'architecte Arretche, a notamment dégagé et reconstitué le front S.[ud] des anciens remparts. Bel hôtel moderne de la Préfecture. [...] *L'église Sainte-Croix*, rebâtie en 1860, qui conserve un portail roman, est précédée d'un original clocher en béton (1954). [...] Nouvel hôpital « France-États-Unis », route d'Avranches. » (p. 514).

71 L'auteur fait une confusion, on ne doit à Louis Arretche[10] que la construction de l'hôtel de Préfecture de Saint-Lô. C'est l'architecte André Hilt qui est chargé de la conception du plan d'urbanisme de Saint-Lô, à travers lequel celui-ci met en valeur l'histoire de la ville et la topographie du site en dégageant les remparts. Le centre est une sorte d'acropole autour de laquelle devraient s'organiser de nouveaux quartiers. À la mort de Hilt, en 1946, le projet est repris par Marcel Mersier, qui ne remettra pas en cause les grandes lignes du projet de son prédécesseur, mais construira l'ensemble de l'Hôtel de Ville, le théâtre et des ensembles de logements, dans un style plutôt rationnel. Plusieurs autres architectes sont conviés pour la réalisation des différents édifices, qui rendent compte des différents

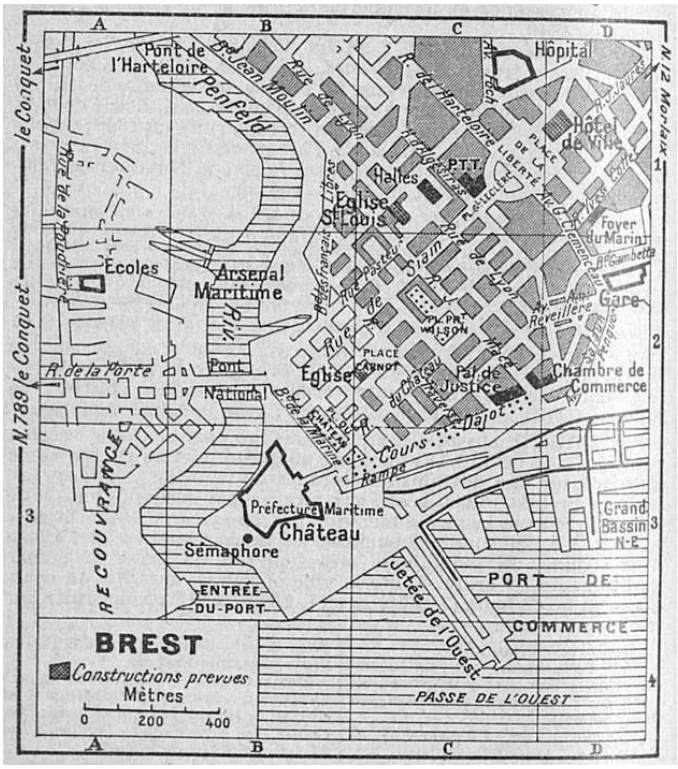
courants de la pensée architecturale de l'époque : Jean Dubuisson, qui réalise deux ensembles de logements modernistes (1953), Joseph Marrast, qui dessine la Chapelle du Bon Sauveur (consacrée en 1959) en développant ici diverses influences et Paul Nelson, architecte américain fonctionnaliste, qui conçoit l'hôpital mémorial France-États-Unis[11] (1946-1956) que cite le guide et dont la construction s'achève en mai 1956.

72 Dunkerque fait également partie des exemples de reconstruction soucieux de respecter l'aspect traditionnel de la ville et le tracé de la voirie existante, sans pour autant compromettre la réalisation de programmes d'esprit moderne. C'est Théodore Leveau (1896-1971), architecte et urbaniste, qui est nommé en août 1944 pour élaborer le plan de reconstruction de Dunkerque. Jean Niermans (1897-1989), désigné en 1946 pour coordonner les réalisations architecturales, souhaite quant à lui, repenser entièrement la ville, créer des perspectives monumentales, des espaces publics et donner sa place à l'automobile. Mais il devra se contenter de mettre en œuvre le plan de son confrère. Il pourra néanmoins donner libre cours à ses idées à travers la réalisation de deux îlots, Sainte-Barbe et Carnot, que le Guide Bleu de 1956 a choisi de mettre en valeur. Celui-ci synthétise très bien les principes adoptés ici par Niermans pour la conception des logements, malgré des contraintes imposées concernant la hauteur et l'utilisation de certains matériaux. « La reconstruction de Dunkerque est en cours. À l'intérieur de l'agglomération, les centres actifs sont regroupés dans des positions de choix. Une voirie plus ample, au tracé simplifié, permet une circulation plus aisée. Les logements bénéficient de l'orientation la plus agréable. Ils sont entourés dans la mesure du possible, d'espaces libres et de plantations. » (p. 38).

73 Maubeuge aussi « se reconstruit très rapidement » (p. 66). Mais le lecteur n'en saura pas plus sur les travaux qui s'achèvent en 1958 et qui sont dus à une figure importante du mouvement moderne, l'architecte André Lurçat[12]. La ville qu'il conçoit intègre des tracés nouveaux de rues et de nombreux espaces publics plantés. Elle est composée de volumes géométriques simples, dépourvus de tout ornement.

74 L'auteur du Guide Bleu de 1956 semble particulièrement apprécier l'intervention de Jean-Baptiste Mathon, l'architecte qui a repensé le centre-ville de Brest **(fig. n°12)**, reconstruit « sur un plan grandiose » (p. 573). Cet enthousiasme est certainement dû à la conviction que le nouveau projet urbain est en train de modifier complètement l'image de cette ville, considérée avant la guerre comme une des plus insalubres de France. D'après le guide, « la réalisation rapide d'un plan de reconstruction audacieux est en train d'en faire la cité la plus moderne de Bretagne. Le centre de l'animation est la vaste *place de la Liberté* où doit être construit le nouvel hôtel de ville. La place est dominée au N. par les grands bâtiments modernes de *l'hôpital Ponchelet* » (p. 574). Bien que Mathon soit parfois présenté comme un « moderniste destructeur[13] » parce qu'il ose imaginer une ville débarrassée de ses remparts, son plan urbain, élaboré en collaboration avec Maurice Piquemal, inspecteur général des Ponts et Chaussées, est pourtant loin d'être aussi hardi que le présente le guide. Il s'agit d'une composition urbaine respectueuse du plan en damier de Vauban, qui intègre discrètement les caractéristiques des doctrines du mouvement moderne. Les réalisations architecturales qui verront le jour sont issues des divers courants de l'époque, allant du mouvement régionaliste au mouvement moderne en passant par la monumentalité néo-classique[14]. La reconstruction, engagée à partir de 1946, s'achèvera en 1961 avec l'inauguration de l'Hôtel de Ville (Maurice-Léon Génin, architecte) auquel fait référence le guide, qui envoie donc le touriste visiter une ville encore en chantier.

Figure 12



Plan de Brest. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, France en un volume / [édition révisée par Georges Monmarché] ; [avec la collaboration de Charles Bacquet, Gilbert Houlet, Jacques Legros et Magdelaine Parisot]. Paris, Libr. Hachette, 1956, p. 574.

© Guide Bleu France, éd. Hachette, Paris, 1956.

75 Mais le Guide Bleu de 1956 fait aussi place à des exemples de reconstruction audacieux, présentés en des termes plutôt élogieux.

76 À Boulogne-sur-Mer, la gare principale et la gare maritime se trouvent dans un faubourg important. « Des innovations hardies et un plan d'urbanisme, conçu suivant les besoins de la vie moderne, donnent à ce secteur de la ville un visage nouveau et intéressant » (p. 24). Il s'agit de la reconstruction qui a lieu entre 1951 et 1956, due à Pierre Vivien (1909-1999), architecte en chef des bâtiments civils et des palais nationaux. Celui-ci reçoit dès 1945 la charge de reconstruire Boulogne-sur-Mer. Son plan de reconstruction[15], adopté en 1950, est sans doute présenté par le guide comme une innovation hardie, parce que l'architecte refuse de se contenter d'une restitution du patrimoine bâti et propose de repenser totalement les quartiers détruits. Il offre ainsi à travers le projet proposé une vision radicalement nouvelle de la ville d'après guerre, inspirée de la Charte d'Athènes[16].

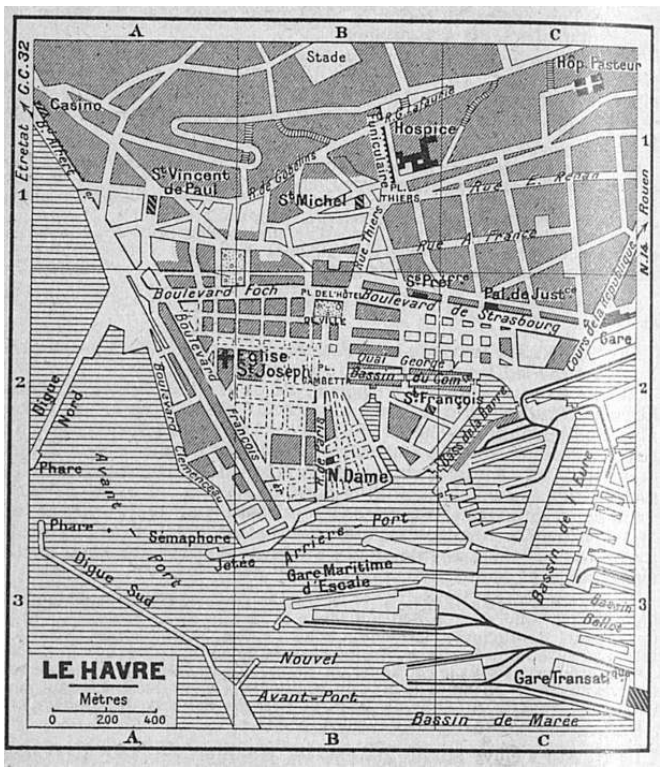
77 Outre les bâtiments de la Chambre de Commerce et des Ponts et Chaussées, l'architecte dessine les plans de quatre buildings de 12 niveaux, quai Gambetta, devenus les symboles de la reconstruction boulonnaise, dont la hauteur permet de dégager de la surface au sol, en vue d'aérer le tissu urbain. Ces bâtiments, qui illustrent l'émergence d'une nouvelle conception de l'habitat issue de la Charte d'Athènes, sont implantés de façon à bénéficier d'un ensoleillement maximum et à être abrités des vents dominants. Ils intègrent une mixité verticale des fonctions (commerces, bureaux, logements), une réflexion, lisible à

travers les plans, sur la façon d'habiter ce type de logements collectifs, ainsi qu'un travail en façade sur les percements et la couleur.

78 Le Guide Bleu de 1956 s'enthousiasme pour Le Havre : « La reconstruction du Havre a été confiée à Auguste Perret qui a conçu un plan grandiose et très moderne parfaitement adapté à la vie actuelle : les immeubles, tous prismatiques, s'ouvrent sur de larges cours-jardins gazonnées et sont axés sur la place de l'Hôtel-de-Ville qui a 224 m sur 244 m. Ainsi, ce grand port international a un cadre digne de lui. » (p. 481). L'auteur rajoute : « Au N., la rue de Paris conduit à la place de l'Hôtel-de-Ville d'un très beau style monumental moderne. » Cette formulation semble approuver les théories urbaines de Camillo Sitte selon lesquelles la qualité de l'espace public dépend de la monumentalité des bâtiments publics qui le composent. Le plan qui figure dans le guide rend compte du nouvel aspect de la ville **(fig. n°13)**.

79 Malgré un vocabulaire relativement restreint, le guide est déjà très élogieux à l'égard de cette réalisation urbaine[17] en cours. Démarrée en 1945, elle ne s'est achevée qu'en 1964. Sans insister davantage sur cette œuvre d'Auguste Perret (1874-1954) qui a déjà fait l'objet de nombreuses publications[18], rappelons que le travail de l'Atelier de Reconstruction du Havre, constitué à l'initiative de Perret a consisté en une expérience de reconstruction unique en son genre par son étendue (150 ha), les procédés urbanistiques, la cohérence constructive et les techniques de préfabrication utilisées (lourdes ou structurelles). L'opération urbaine comprend la réalisation d'espaces publics, de 12 000 logements et de bâtiments publics, administratifs et commerciaux.

Figure 13



Plan du Havre. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, France en un volume / [édition révisée par Georges Monmarché] ; [avec la collaboration de Charles Bacquet, Gilbert Houlet, Jacques Legros et Magdelaine Parisot]. Paris : Libr. Hachette, 1956, p. 482.

© Guide Bleu France, éd. Hachette, Paris, 1956.

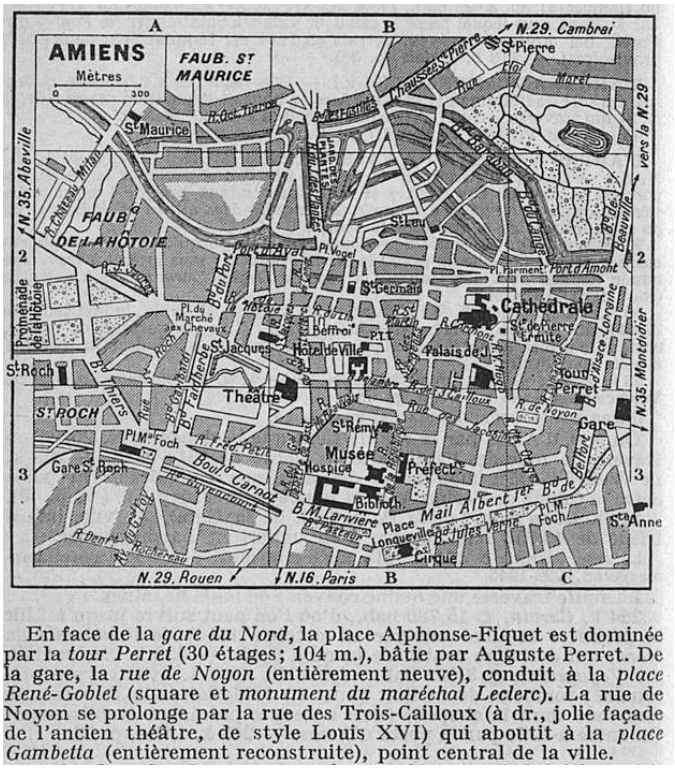
80 Les immeubles d'habitation, les équipements, mais aussi les espaces urbains ont été conçus à partir d'une trame de 6,24 m x 6,24 m, en vue de favoriser la standardisation, mais aussi de dégager des rapports proportionnels entre le bâti et le non-bâti.

81 L'église Saint-Joseph, dont la tour-clocher atteint 110 m de haut, est considérée comme le dernier manifeste de Perret. Elle sera achevée après la mort de celui-ci et inaugurée en juin 1957. Le Guide Bleu de 1956 en parle pourtant, lors du parcours dans la ville : « on peut encore revenir au port par le boulevard François I[er], à g.[auche] duquel se trouve l'église Saint-Joseph, construite par A. Perret et où ce dernier doit être inhumé[19] » (p. 483).

82 L'auteur semble être un connaisseur de l'œuvre de Perret, dont il mentionne les réalisations à plusieurs reprises dans le guide. Ainsi, il cite la tour d'orientation de 87 m construite en 1925 par les frères Perret dans le parc Paul-Mistral à Grenoble (p. 343), les nouveaux bâtiments du Mobilier National construit par Auguste Perret en 1935 à Paris (p. 6), le « beau palais moderne, construit en 1937 par Aug. Perret pour le Musée des Travaux Publics », place d'Iéna à Paris, « récemment affecté à l'Assemblée de l'Union Française » (p. 13) et la tour Perret (30 étages, 104 m de haut) qui domine la place Alphonse Fiquet à Amiens (p. 48). C'est surtout dans ces projets sélectionnés par le guide que Perret expérimente les principes constructifs qu'il mettra en œuvre au Havre.

83 Le Guide Bleu estime que la ville d'Amiens **(fig. n°14)** « a été l'objet d'un remarquable effort de renouveau architectural. » (p. 47). Ceci est dû à Pierre Dufau[20], l'architecte qui dirigera la plus grosse agence française des « Trente glorieuses » et qui est en charge des travaux de reconstruction d'Amiens dès 1940 et jusqu'en 1954. Outre la Tour Perret, le guide incite le touriste à parcourir « la rue de Noyon (entièrement neuve), [qui] se prolonge par la rue des Trois-Cailloux (à dr., jolie façade de l'ancien théâtre, de style Louis XVI) qui aboutit à la place Gambetta (entièrement reconstruite), point central de la ville. » (p. 48) Là encore, sans vraiment le dire, le guide insiste sur les points importants du projet de Dufau, l'élargissement des rues en vue d'améliorer la circulation (c'est le cas notamment de la rue des Trois-Cailloux, élargie à 20 m), la densification des îlots et l'aménagement de diverses places, qui seront confiées à Auguste Perret (place de la gare), à Alexandre Courtois (place Gambetta) ou réalisées par Dufau, lui-même (place du marché et place de la cathédrale).

Figure 14



En face de la *gare du Nord*, la place Alphonse-Fiquet est dominée par la *tour Perret* (30 étages; 104 m.), bâtie par Auguste Perret. De la gare, la *rue de Noyon* (entièrement neuve), conduit à la *place René-Goblet* (square et *monument du maréchal Leclerc*). La rue de Noyon se prolonge par la rue des Trois-Cailloux (à dr., jolie façade de l'ancien théâtre, de style Louis XVI) qui aboutit à la *place Gambetta* (entièrement reconstruite), point central de la ville.

Plan d'Amiens. AMBRIÈRE, Francis (dir.). Les Guides Bleus, France en un volume / [édition révisée par Georges Monmarché] ; [avec la collaboration de Charles Bacquet, Gilbert Houlet, Jacques Legros et Magdelaine Parisot]. Paris : Libr. Hachette, 1956, p. 48.

© Guide Bleu France, éd. Hachette, Paris, 1956.

84 Tantôt penchant vers un idéal de reconstruction régionaliste, voire à l'identique, tantôt appréciant les innovations urbaines issues des réflexions menées par les architectes de l'époque, le même guide rend compte des différentes tendances et permet de déceler les confrontations qui ont lieu à ce moment concernant la façon d'imaginer la ville.

85 Bien que les descriptions d'espaces urbains ne soient pas très détaillées, on s'aperçoit que le guide s'attache non seulement à rendre compte des énormes changements subis par les villes françaises après la Seconde Guerre mondiale, suite à une politique volontariste de reconstruction, mais aussi à piquer la curiosité du touriste. En lui décrivant des projets « grandioses » et en usant de divers qualificatifs le guide l'incitera à y aller et le rassurera également en lui permettant d'avoir déjà un avis sur toutes ces réalisations récentes ou en cours d'achèvement.

Conclusion

86 Le Guide Bleu de la France a le mérite de parler d'urbanisme moderne et d'attirer l'attention des touristes sur ces réalisations qui redonnent un visage aux villes détruites et sur les différentes attitudes adoptées (reconstruction à l'identique, inspirée du style régional, pastiche des styles anciens ou intégrant les principes de la Charte d'Athènes). Malgré l'engouement manifesté pour les interventions urbaines de la Reconstruction, le vocabulaire utilisé est relativement modeste et les informations fournies plutôt

succinctes. Plus généralement, les guides de la période 1950-1970 semblent peu se préoccuper de populariser une vision moderne de l'architecture et de l'urbanisme. Le vocabulaire des spécialistes de la ville, mais aussi les intentions et les réflexions des architectes et des urbanistes et des autres acteurs qui participent à la fabrication de la ville restent étrangers au grand public et les guides de l'époque font peu d'efforts pour les rendre accessibles à leurs lecteurs.

87 Les discours des guides de la période 1950-1970 sur la ville restent superficiels, se focalisant sur les objets architecturaux plutôt que sur le réseau viaire, qu'ils ont du mal à qualifier. Les descriptions fournies ne permettent pas de prendre la mesure de l'échelle d'une ville, d'avoir une idée précise des dimensions de ses voies et de ses places, des questions d'alignements, de prospects, de « skyline » et de profils. Tous ces détails contribuent à la définition de l'ambiance de ces espaces, mais aussi à mieux connaître leur histoire. En se limitant à la description de quelques constructions qui les bordent, l'histoire des voies et des places n'apparaît que par bribes, alors que cela donnerait une lecture plus complète et plus fine de l'histoire de la ville. Cependant, les guides montrent l'existence de dispositifs urbains complexes et variés, formés à partir des mêmes éléments de base (la rue, le boulevard, la place, etc.) qui jouent, comme on l'a vu, des rôles différents par rapport aux pratiques urbaines et aux usages. Ces dispositifs spatiaux apparaissent étroitement liés aux diverses fonctions urbaines. Alors que la place est un élément constitutif de différentes formes de centralités, le boulevard apparaît comme un espace à plusieurs vitesses, tantôt lieu de promenade tantôt voie de circulation automobile, tantôt lien entre la ville et sa périphérie tantôt voie de contournement. Paradoxalement, alors que la rue est omniprésente dans les guides et que l'on s'attendrait à ce qu'elle soit donc davantage caractérisée, pas uniquement par son ambiance (commerçante et animée), c'est surtout son rôle utilitaire qui émerge. C'est l'élément qui dessert l'ensemble des objectifs touristiques et les lieux urbains que le touriste est invité à pratiquer.

BIBLIOGRAPHIE

VAJDA, Joanne. « Les guides de voyage en Europe (XIX^{e}-XX^{e} siècle), instruments de diffusion d'une culture architecturale », **Sociétés et Représentations**, n° 30, décembre 2010, p. 141-156.

VAJDA, Joanne, MARTINEZ, William. « Guides de voyage et lectures urbaines dans l'espace européen. XIX^{e}-XX^{e} siècles », **Le Temps des Médias**, n°13, Hiver 2009-2010, p. 255-261.

VAJDA, Joanne. « *Brits and Americans in Paris: From travelling elite to foreign colonies. 1855-1937* », in GEOFFROY, Christine, SIBLEY, Richard (ed.). **Going Abroad : Travel, Tourism and Migration. Cross-cultural Perspectives on Mobility**. Cambridge Scholars Publishing, 2007, p. 13-27.

VAJDA, Joanne. « L'élite voyageuse et la transformation de l'espace urbain parisien. L'exemple de la rue de la Paix et de l'avenue des Champs Elysées », in DUHAMEL, Philippe, KNAFOU, Rémy (dir.). **Mondes urbains du tourisme**. Paris : Belin, 2007, p. 116-127.

VAJDA, Joanne. « Paris en huit jours. À la découverte de la ville à travers les guides, les journaux pour touristes et les récits de voyage. 1855-1937 », **Sociétés et représentations**, n°21, avril 2006, p. 255-273.

VAJDA, Joanne. « Paris : rendez-vous cosmopolite. Du voyage élitaire à l'industrie touristique. 1855-1937. Résumé de thèse », **Histoire Urbaine**, n°15, mars 2006, p. 180-182.

NOTES

1. - Espaces publics est un terme utilisé à partir des années 1980 par les architectes, urbanistes, ingénieurs, édiles, etc., pour désigner le réseau viaire (c'est la définition que nous retiendrons). Voir INVENTAIRE DES MONUMENTS ET DES RICHESSES ARTISTIQUES DE LA FRANCE, réd. Bernard Gauthiez. **Espace urbain : vocabulaire et morphologie**. Paris : Monum, Ed. du Patrimoine, 2003, p. 348 (coll. Principes d'analyse scientifique). Depuis peu, le terme englobe aussi des lieux privés, tel le centre commercial ou la galerie marchande. Th. Paquot propose de désigner par « lieux urbains » les endroits réservés aux publics, quel que soit leur statut juridique. Voir PAQUOT, Thierry. **L'espace public**. Paris : La Découverte, coll. Repères, 2009, p. 3, 86 et 103.

2. - Discours de Nicolas Sarkozy. **Le Grand Paris**. Cité de l'architecture et du patrimoine, mercredi 29 avril 2009. http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/sites/default/files/consultation/Discours_du_President_de_la_Republique-_le_29-04-09.pdf (consulté le 5 janvier 2010)

3. - Pour l'analyse lexicométrique, voir dans ce numéro la contribution de William Martinez : Vers une cartographie géolexicale. Cette analyse concerne huit guides en français de la période 1950-1970, qui couvrent les pays suivants : Allemagne (1964), Autriche (1960), Belgique/Luxembourg (un seul guide pour les deux pays, 1971), France (1956), Îles Britanniques (que nous désignerons désormais par Grande-Bretagne, 1958), Hongrie (1957), Italie (1968), Tchécoslovaquie (1967). Les guides sur la Hongrie et la Tchécoslovaquie sont des Guides Nagel, les autres sont des Guides Bleus. L'auteur tient à remercier la Bibliothèque du Tourisme et des Voyages et particulièrement Isabelle Bouchard, ainsi que les collectionneurs qui ont mis leurs guides à la disposition de l'équipe de recherche du Pôle des Sciences de la Ville, en particulier Goulven Guilcher, Hélène Morlier et Évelyne Cohen, et les éditions Hachette qui l'ont aimablement autorisée à reproduire les plans figurant dans les Guides Bleus.

4. - Le terme « place » en anglais ne peut systématiquement se traduire en français par « place » (par exemple le Donegall Place à Belfast est une voie qui forme, avec la Royal Avenue, la principale artère de la ville). Par ailleurs, la place peut être désignée en anglais par d'autres termes, tel « square » et « circus » (qui désigne une place circulaire ou un rond-point).

5. - Paris fait l'objet d'un volume à part.

6. - À Amiens l'auteur du guide retient l'existence de « beaux boulevards ombragés » (p. 50). À Digne, la ville basse est traversée par un boulevard, principale artère de la ville, qui est « ombragé de beaux platanes » (p. 411). À Chartres, la ville haute est « entourée d'un demi-cercle de boulevards ombragés d'ormes séculaires » (p. 546), dont une partie forme une agréable promenade. À Tours, « une ligne de magnifiques boulevards ombragés, parallèles à la Loire, sépare la vieille ville, au N., des quartiers modernes qui s'étendent vers le S. » (p. 628).

7. - Voir RAGOT, Gilles, JEANMONOD, Thierry, NOGUE, Nicolas. **L'invention d'une ville : Royan années '50**. Paris : Monum, Ed. du Patrimoine, 2003 ; RAGOT, Gilles. « L'invention du balnéaire « cinquante » à Royan », *In Situ*, n°4, [document électronique]. Paris : Ministère de la Culture et de la Communication, mars 2004. http://www.revue.inventaire.culture.gouv.fr/insitu/insitu/article.xsp?numero=4&id_article=d11-450 (consulté le 22 janvier 2010).

8. - Celui-ci travaille en étroite collaboration avec Roman Karasinsky. La plupart des informations concernant les architectes cités ci-dessous sont issues de : DION, Mathilde. **Notices biographiques d'architectes français**. Paris : IFA/Archives d'architecture du XXe siècle, 1991, 2 vol., rapport dactylographié pour la direction du Patrimoine et des notices biographiques publiées sur le site internet : http://archiwebture.citechaillot.fr/awt/index.html (consulté le 20 janvier 2010).

9. - Actuelle église Notre-Dame de la Victoire, construite entre 1954 et 1956. Jean Hourlier (1897-1987) fait partie des architectes ayant participé à la reconstruction de Lorient.

10. - Louis Arretche est architecte en chef de la reconstruction de Saint-Malo.

11. - Paul Nelson est ancien élève d'Auguste Perret. L'hôpital est décoré d'une mosaïque réalisée par Fernand Léger. Charlotte Perriand participe également au projet.

12. - Celui-ci avait été nommé architecte en chef de la reconstruction de Maubeuge en 1944.

13. - Il envisageait de remonter les constructions anciennes dans la ville nouvelle à titre de mémoire. Voir **L'Express**, « Spécial Brest. Il y a 50 ans », 31 juillet 2007, article consultable sur le site internet : http://www.lexpress.fr/region/l-enthousiasme-de-la-reconstruction_480445.html (consulté le 20 janvier 2010).

14. - Mathon lui-même conçoit la cité scolaire de Kérichen, le centre culturel (bibliothèque, auditorium et école de musique), l'école régionale des Beaux-Arts, les bâtiments administratifs des Douanes au port de commerce, ainsi qu'un monument aux morts, rue de Siam.

15. - Le plan de Pierre Vivien concerne également le réaménagement du cours de la Liane, le déplacement de la gare centrale et l'extension de l'habitat collectif dans la périphérie de la ville.

16. - La Charte d'Athènes est un texte élaboré par le CIAM, Congrès International d'Architecture Moderne, de 1933, à l'instigation de Le Corbusier. Ce texte met les bases de l'urbanisme progressiste défini par les quatre fonctions élémentaires : habiter, travailler, se recréer, circuler. Les réalisations envisagées privilégient la dimension fonctionnelle par le biais d'une gestion plus rigoureuse et rationnelle de l'habitat et de l'espace.

17. - La reconstruction du Havre par Auguste Perret a été inscrite en 2005 par l'UNESCO sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité. Voir dossier http://whc.unesco.org/fr/list/1181/documents/ (consulté le 20 janvier 2010).

18. - Voir bibliographie : http://whc.unesco.org/fr/list/1181/documents/ (consulté le 20 janvier 2010).

19. - En effet, ceci faisait partie des souhaits de Perret, décédé en février 1954.

20. - Voir notice biographique : http://archiwebture.citechaillot.fr/awt/fonds.html?base=fa&id=FRAPN02_DUFPI_fonds-330 et site : http://www.pierre-dufau.com/index.cfm (consultés le 20 janvier 2010).

RÉSUMÉS

Quelle place les guides français concernant l'Europe et parus entre 1950 et 1970 font-ils à la description des espaces urbains non-construits ? À première vue, ce type de publication s'attache principalement à montrer au lecteur des objets architecturaux, en rendant assez peu compte des qualités du dispositif spatial urbain, de sa morphologie, de son ambiance, de ses usages et des fonctions qui lui sont affectées. Qu'est-ce qu'une rue, un boulevard, une place aux yeux des auteurs d'un guide ? Quelle lisibilité donnent-ils à la forme et aux usages de l'espace non-bâti ?

Au-delà des guides, ces interrogations permettent de saisir la manière dont on perçoit et dont on s'approprie ce type d'« espaces publics » en fonction de la conception du paysage urbain à un moment donné. Comment les itinéraires proposés intègrent-ils des descriptions des transformations que subissent les villes européennes à cette époque ? La reconstruction qui touche de nombreuses villes après la Seconde Guerre mondiale semble faire l'objet d'une attention particulière des auteurs de guides.

What room are French guides concerning Europe and published between 1950 and 1970 giving to describing un-built urban spaces? At first sight, this type of publication mainly endeavours to show architectural objects to the reader, giving rather little account of the urban spatial device qualities, of its morphology, of its atmosphere, of its uses and of the functions assigned to it. What is a street, a boulevard, a place, a square for guides authors? What kind of legibility do they give to the form and uses of un-built space? Beyond guides, those questionings entitle to understand how this type of "public spaces" is perceived and taken over at a certain point. How do the suggested routes integrate descriptions of the changes European cities are suffering at that time? The reconstruction that is affecting many cities after World War II seems to form the subject of particular care from the guides' authors.

INDEX

Mots-clés : André Hilt, architecture, artère urbaine, Auguste Perret, boulevard, boulevard circulaire, boulevard maritime, centralité urbaine, Charte d'Athènes, Claude Ferret, dispositif urbain, espace urbain, espaces publics, Europe, guide de voyage, histoire urbaine, Jean Hourlier, Jean Niermans, Jean-Baptiste Mathon, Louis Arretche, morphologie urbaine, Pierre Dufau, Pierre Vivien, place, Pol Abraham, reconstruction, Roman Karasinsky, rue, square, urbanisme, urbanité

AUTEUR

JOANNE VAJDA

architecte DPLG, docteur en histoire, maître-assistante, Ville et territoires, École nationale supérieure d'architecture de Bretagne, joanne.vajda@gmail.com