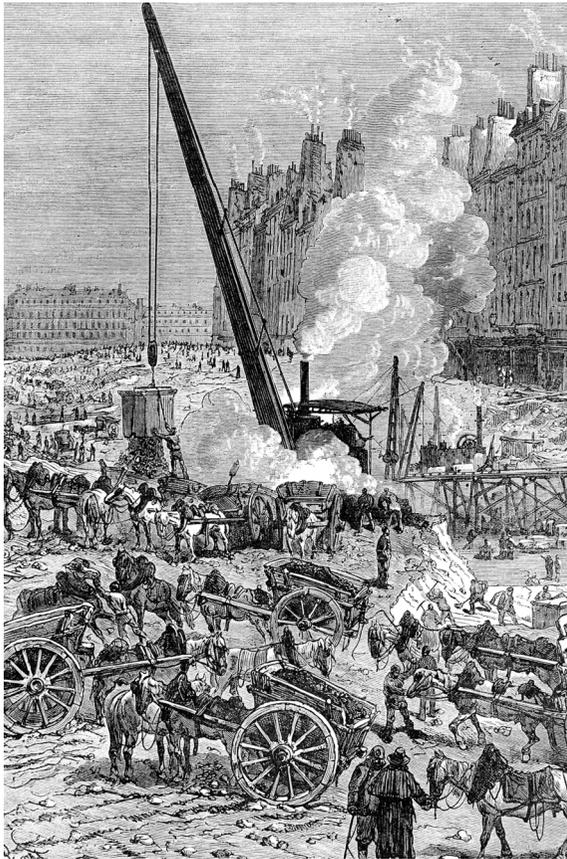


LE REMODELAGE DES VILLES AU XIXe SIÈCLE. INTRODUCTION



PARIS, Percement de l'avenue de l'Opéra.

Gravure provenant du journal *La presse illustrée*. Vers 1865. D'après Documents et civilisation. Du Moyen Âge à 1944, Paris, Hachette, 1974, planche 56.

La gravure est assez représentative des grands travaux d'urbanisme entrepris dans la capitale française durant les années 1850-1860. La ville apparaît éventrée, bouleversée par un chantier impressionnant où s'affaire une main d'œuvre nombreuse. Ces grands travaux se font sous la conduite de Georges Eugène Haussmann (1809-1884). Ils donnent au centre de Paris la physionomie qui est encore largement la sienne aujourd'hui.

Jusqu'au milieu du XIXe siècle, le paysage urbain de nos régions demeure semblable, en gros, à celui de l'Ancien Régime. Hérités d'un passé parfois lointain, les centres urbains sont alors dans un état de délabrement assez prononcé. Pour les gens de cette époque, qui aspirent à des conditions de vie matérielles meilleures, les vieux quartiers n'ont rien de pittoresque. Avec l'expansion économique des villes, conséquence de la Révolution industrielle, la population citadine s'est accrue considérablement et l'entassement est devenu général. Des installations industrielles se sont intercalées au milieu des espaces habités compliquant un peu plus le fonctionnement des villes.

Il s'agit donc d'entreprendre des travaux de modernisation. L'urbanisme d'Ancien Régime, attentif surtout à faire de la ville un lieu de représentation, cède la place à l'urbanisme industriel, soucieux de faciliter la circulation. Les solutions mises en œuvre modifient sensiblement la physionomie traditionnelle des villes et créent un paysage urbain qui est le nôtre.

Les grands travaux qui remodelent les centres urbains dans la deuxième moitié du XIXe siècle ont aussi une visée pratique : régulariser et assainir. Ils ne se réfèrent pas à des théories urbanistiques. Ils ne cherchent pas à concevoir

une ville idéale dont le principe directeur serait universel et atemporel, comme le feront les urbanistes progressistes du XXe siècle. Les responsables n'agissent cependant pas de manière empirique. Ils ont une vision globale, exacte et détaillée des lieux à transformer. Ils disposent de plans précis, rigoureux, les premiers du genre, qu'ils font lever par des équipes de géomètres maniant la triangulation et les courbes de niveau. Ils mobilisent un personnel compétent, spécialisé et hiérarchisé, pour conduire et réaliser les travaux.

C'est à Paris, entre 1850 et 1870, que l'urbanisme de régularisation est pratiqué de la façon la plus systématique. Pour lutter contre le mal dont souffre les centres urbains, le traitement mis au point est chirurgical : percer, éventrer, dégager, élargir, aligner... Les transformations de la capitale française serviront ensuite de modèle à de nombreuses villes d'Europe.

LE REMODELAGE DES VILLES AU XIXe SIÈCLE : L'EXEMPLE DE LOUVAIN

Circuler

Durant la deuxième moitié du XIXe siècle, les quartiers anciens des grandes villes de nos régions sont entaillés par des axes de pénétration. La ville de l'époque industrielle est, bien plus qu'auparavant, un lieu d'échange. Elle a besoin de s'ouvrir sur l'extérieur. Elle a aussi besoin de liaisons directes et rapides entre ses points névralgiques. Cela suppose un réseau de voies de communication qui quadrille tout l'espace urbain.

Des rues nouvelles sont percées. Les obstacles rencontrés, les vestiges de murailles médiévales ou d'enceintes bastionnées par exemple, sont détruits et les terrains sont nivelés. Des rues anciennes sont élargies et leur tracé est rectifié. Le parcellaire étroit, qui imposait la construction de maisons de faibles dimensions, est abandonné au profit d'un découpage plus large autorisant l'édification d'immeubles aux façades monumentales. Des places sont ouvertes au croisement des rues principales. Elles servent d'échangeurs et distribuent le trafic. Ce système de circulation interne est branché sur les chaussées qui convergent vers la ville. Il l'est aussi sur la gare, bâtiment d'un type inusité qui connecte la ville au réseau ferré. Cela explique l'importance accordée, dans les villes du XIXe siècle, à la rue qui met en liaison la gare, nouvelle porte urbaine, avec le centre.



LEUVEN, Bondgenotenlaan.

Au moment de l'arrivée du chemin de fer à Louvain, en 1837, la question se pose de savoir où implanter la gare et comment mettre celle-ci en communication avec le centre de la ville.

La gare est construite à proximité des vestiges de la deuxième enceinte médiévale, près de l'ancienne porte de Diest, et la décision est prise de la relier à la Grand-Place en perçant une avenue nouvelle, large, rectiligne, qui dédouble la vieille rue de Diest, d'origine médiévale, étroite, sinueuse, inadaptée au trafic de l'époque.

Ces grands travaux de voirie concourent à moderniser Louvain, à l'instar de ce qui se fait alors dans d'autres grandes villes du pays. L'objectif n'est pas seulement de faciliter la circulation, mais aussi d'assainir les quartiers anciens et de les embellir. La Bondgenoten (avenue des Alliés), large et rectiligne, est en effet bordée d'immeubles cossus dont les rez-de-chaussée abritent des magasins de luxe et les étages des appartements bourgeois.

Le percement débute en 1844. Les travaux durent 25 ans. Le tronçon proche de la gare, peu bâti, est rapidement terminé. Par contre, les travaux ralentissent à l'approche du centre, en raison de la nécessité d'exproprier et de détruire une série de constructions anciennes. En 1869, les bâtiments qui forment le cœur historique de la ville sont visibles depuis la gare, à 1 km de distance, à travers une longue perspective dont certains dénoncent la dimension excessive et la monotonie.

LE REMODELAGE DES VILLES AU XIX^e SIÈCLE : L'EXEMPLE DE LOUVAIN

Dégager

L'urbanisme de l'époque industrielle aime les perspectives monumentales. Il cherche à donner aux voies principales un grand ou bel édifice en point de mire. Il n'hésite pas à dégager celui-ci de son environnement ou à le bâtir au milieu d'un espace vide. De cette époque date la tendance à isoler les églises des petites maisons qui s'y adossaient et qui, en les masquant, faisaient mieux ressortir les différences d'échelle, la modestie des constructions profanes et la puissance des constructions religieuses. Cette « maladie du dégagement » rompt l'unité du bâti qu'il faut alors compenser par la multiplication des espaces verts et des éléments de mobilier urbain.

À l'époque des premiers grands travaux de remodelage des centres-villes anciens, au XIX^e siècle, personne ne prête attention à la sauvegarde des bâtiments mineurs, notamment les habitations anciennes voisines des édifices remarquables. Cette attitude, qui durera jusqu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, est la cause de la disparition d'une partie non négligeable du parc immobilier urbain hérité des siècles passés.



LEUVEN, collégiale Saint-Pierre (Grote Markt).

La collégiale Saint-Pierre de Louvain, initialement bâtie en style roman, est reconstruite en style gothique à partir de 1410.

En 1428, l'ancien cimetière qui bordait l'édifice est désaffecté et vendu à la ville de Louvain pour agrandir la Grand-Place. L'argent est utilisé pour construire le nouveau chœur de la collégiale. L'acte stipule que la ville peut, si elle le souhaite, bâtir des échoppes entre les futurs contreforts. Dès 1430, un mercier, un gantier, un coutelier ouvrent des boutiques. On parlera bientôt de

« Petites-Halles » pour désigner cet ensemble de magasins qui survivront jusqu'en 1889, année de leur démolition.

Côté Grand-Place s'élèvent des maisonnettes occupées par les chapelains de la collégiale. Après la Révolution, vers 1795, elles sont transformées en cabarets. Elles disparaîtront en 1913 dans le cadre des travaux de restauration et de dégagement de la collégiale, travaux qui s'inscrivent dans le cadre du réaménagement

général du centre-ville, y compris le percement de la Bondgenotenlaan en direction de la gare.

Il ne reste plus aujourd'hui qu'un bloc de six maisons, regroupées à l'angle sud-ouest de l'édifice, pour évoquer le temps où les églises étaient cernées de petites boutiques et de cafés. Sur le flanc sud, la Grand-Place de Louvain, transformée en espace réservé aux piétons, s'étire jusqu'au pied des murs de la collégiale, dont la vue est ainsi complètement dégagée.

LE REMODELAGE DES VILLES AU XIX^e SIÈCLE : L'EXEMPLE DE LOUVAIN

Assainir

L'urbanisme de l'époque industrielle vise également à lutter contre la malpropreté qui caractérise la ville d'Ancien Régime et en fait un foyer potentiel d'épidémies. Partout, l'accès à l'eau potable est malaisé et le rejet des eaux souillées est laissé quasi à l'abandon. Pour fournir l'eau potable en abondance et de façon régulière aux quatre coins des villes, les édiles communaux font capter des sources. Dans les quartiers populaires, ils les dirigent vers des bornes-fontaines, dans les quartiers bourgeois vers les maisons elles-mêmes. Pour évacuer les eaux usées, ils profitent des grands travaux d'urbanisme pour placer des égouts.

Les autorités locales se préoccupent aussi d'aérer la ville. Ils tirent profit des démolitions pour créer des squares et des jardins publics, pour planter des arbres le long des voies de circulation importantes. En périphérie, ils transforment en parcs des espaces encore libres.

C'est dans ces jardins et ces parcs que le mobilier urbain, invention du XIX^e siècle, fait son apparition : bancs, corbeilles, tonnelles, gloriettes, buvettes, kiosques, etc. De là, il se répand à travers la ville à laquelle il apporte, en raison de son unité de style, une personnalité qui survivra souvent jusqu'aux années 1950 : candélabres, abris pour piétons, fontaines, vespasiennes, colonnes Morris, etc.



LEUVEN, Amerikalaan.

Le XIX^e siècle connaît encore quelques graves épidémies, notamment de choléra. À Louvain, en 1849, près de 600 personnes meurent de cette maladie. Partout, les autorités communales se préoccupent d'améliorer les conditions d'hygiène. Conscientes que les eaux souillées sont une menace pour la santé des citoyens, elles prennent deux grandes mesures : construire des égouts pour collecter les eaux usées, multiplier les pompes et les bornes-fontaines pour amener l'eau potable dans tous les quartiers.

Mais il faut aussi trouver une solution à un autre problème, lié à l'accroissement des populations urbaines et au développement des activités industrielles. Dans la traversée des villes, les petits cours d'eau sont devenus des égouts à ciel ouvert. Pour corriger cette situation, les autorités choisissent de les voûter et de remblayer les bras inutiles. Ces travaux contribuent aussi à lutter contre les inondations, parfois catastrophiques, qui affectent les bas quartiers des villes. À Louvain, par exemple, 2300 maisons sont sinistrées lors de la crue de janvier 1891.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, Louvain procède à de tels travaux dans le quartier du Vismarkt (Marché aux Poissons) où la Dyle est voûtée. Par contre, dans le quartier du parvis de la collégiale Saint-Pierre, les travaux consistent à conserver le cours naturel de la rivière, à dégager celle-ci des constructions qui la bordent, à aménager à leur place des quais-promenades et à tirer parti d'un méandre pour installer un jardin public.

LE REMODELAGE DES VILLES AU XIX^e SIÈCLE : L'EXEMPLE DE LOUVAIN

Équiper

La croissance et le renouvellement des populations urbaines, l'évolution économique, la transformation des mentalités exigent de doter la ville d'équipements collectifs qui facilitent et organisent la vie quotidienne des citoyens. Des écoles sont ouvertes dans les différents quartiers. Les hôpitaux sont modernisés et conçus comme de véritables maisons de soins. Certains d'entre eux se spécialisent pour accueillir les personnes âgées, les malades incurables ou les aliénés. Les salles de théâtre et de concert répondent à des besoins nouveaux, liés à la culture de masse. Les prisons isolent les délinquants. Les casernes, de la gendarmerie ou de l'armée, assurent le maintien de l'ordre et de la sécurité.

Tous ces bâtiments offrent des traits architecturaux communs. Écoles, hôpitaux, théâtres, bibliothèques sont en général de taille imposante, car il faut faire face à une population en pleine croissance. Tous ces immeubles, auxquels s'ajoutent les grands magasins, les grands hôtels, les complexes de bureaux, etc., sont les terrains d'expérience des recherches architecturales. Les églises, par exemple, mélangent les traditions paléochrétienne, byzantine, romane, en y incorporant éventuellement des éléments gothiques, islamiques, renaissants, pour aboutir au style dit « romano-byzantin ». Les théâtres s'inspirent volontiers de la Renaissance italienne, les palais de justice de l'Antiquité classique, les Bourses des temples grecs.



LEUVEN, théâtre municipal (Bondgenotenlaan).

C'est en 1806 qu'est bâti, rue de Diest, le premier théâtre permanent de la ville de Louvain. Jusqu'au XVII^e siècle, les représentations se donnaient en plein air, sur une scène dressée sur la Grand-Place. Il existait aussi l'une ou l'autre salle disponible pour cet usage dans certains bâtiments publics : hôtel de ville, halles, etc.

Le théâtre de la rue de Diest est démoli dans les années 1860, lors du percement de la Bondegenotenlaan (avenue des Alliés). La ville

décide alors d'en construire un nouveau. Elle choisit assez logiquement de l'implanter dans l'avenue en cours de création, non loin du centre-ville. Les travaux débutent en 1864 et durent trois ans. L'inauguration a lieu en septembre 1867.

Le théâtre municipal de Louvain offre une façade de style néoclassique, inspirée de l'architecture française du XVIII^e siècle. Entièrement en pierre de taille, il possède un avant-corps percé de portes cintrées, surmontées à l'étage de hautes

fenêtres munies de balcons. Au-dessus, l'attique est décoré d'une corniche avec balustrade. Cet avant-corps est complété par deux ailes, en retrait, qui s'ouvrent chacune par une porte cochère sur la cour entourant le bâtiment.

Par sa taille, par ses matériaux, par son architecture, le théâtre municipal de Louvain se démarque, sans excès toutefois, des immeubles voisins. Il produit un effet monumental qui est voulu. Il rompt l'alignement des maisons particulières pour souligner l'importance de sa fonction.

LE REMODELAGE DES VILLES AU XIX^e SIÈCLE : L'EXEMPLE DE LOUVAIN

Embellir

Les grands travaux urbains du XIX^e siècle n'ont pas que des effets destructeurs. Ils impliquent la construction de nombreux immeubles nouveaux le long des voies de circulation et en bordure des places qui viennent d'être percées ou rectifiées. Cela pose la question du type d'urbanisme et du type d'architecture.

L'urbanisme de l'époque industrielle refuse les effets pompeux de l'urbanisme d'Ancien Régime. Il renonce aux ensembles monumentaux bâtis dans ce but. L'architecture, de son côté, cherche à opérer une synthèse qui intègre les meilleurs apports des différents styles hérités du passé : roman, gothique, renaissant, baroque, classique. On appelle « éclectique » ce style composite, très caractéristique de la fin du XIX^e siècle.



LEUVEN, Martelarenplein.

Jusqu'en 1914, la place située devant la gare de Louvain était un vaste quadrilatère au milieu duquel se situait un parterre de verdure et de fleurs dominé par une statue de Sylvain Vande Weyer, un Louvaniste qui fut un des protagonistes de la révolution de 1830. Autour de cette place, les maisons avaient un style homogène, à la fois sobre et dépouillé, typique des constructions communes de la deuxième moitié XIX^e siècle.

En août 1914, Louvain est occupée par les Allemands. À peine ceux-ci sont-ils installés dans les hôtels proches de la gare qu'une fusillade éclate. Les soldats considèrent qu'ils sont la cible de francs-tireurs. Ils arrêtent et fusillent une trentaine de personnes, puis boutent le feu aux immeubles de la place, qui s'appellera Martelarenplein (place des Martyrs) après la guerre.

La reconstruction ne se fait pas du tout à l'identique. Un sentiment patriotique très fort

incite à concevoir une architecture plus belle, pour se venger de l'ennemi. Le parcellaire originel est respecté mais, par souci d'embellir, la sobriété des constructions anciennes est abandonnée. Une grande attention est accordée à la monumentalité des façades et à leur ornementation. Celle-ci puise ses thèmes dans les styles baroque et classique. Cet ensemble architectural des années 1920 est aujourd'hui mis en valeur par la transformation de la place des Martyrs en un vaste piétonnier.