

ANDRÉ J. DONZET
LE PROBLÈME DE LA MODERNISATION
DANS LES QUARTIERS ANCIENS

C'est au nom de la modernisation, de l'indispensable adaptation, aux besoins d'une société plus évoluée que l'on a détruit dans le passé des ensembles urbains d'une valeur architecturale et historique irremplaçables. Ces destructions brutales et systématiques se pratiquent encore et, même, avec une ampleur accrue par le phénomène d'urbanisation qui est l'une des caractéristiques de notre époque.

L'accroissement démographique, l'intensification des activités économiques, la multiplicité des équipements publics et privés gros consommateurs d'espace, sont les facteurs d'une augmentation de la valeur des sols devant laquelle les considérations culturelles n'ont bien souvent qu'un faible poids.

Cependant, s'il est dans la nature humaine de poursuivre une aventure toujours renouvelée et de créer sans cesse, il y existe aussi une aspiration conservatrice qui exprime le besoin très profond de posséder des témoignages matériels du passé.

En face, donc, des menaces de destruction rapide et quasi totale du cadre modelé par le développement de notre civilisation, un réflexe de défense est né.

Il s'est traduit, à peu près dans le même temps de façon presque universelle par une prise de conscience de l'existence, à côté des grands chefs d'oeuvre de l'architecture ancienne, de ces monuments plus modestes mais si variés, si riches de valeur humaine et d'enseignements que constituent les quartiers historiques.

Aussi le développement des villes se présente-t-il, bien souvent, sous la forme d'un dilemme: faut-il opter pour la rénovation totale en sacrifiant délibérément les témoignages historiques? doit-on, au contraire, les conserver à tout prix?

Les deux méthodes sont motivées par des arguments de valeur et parfaitement logiques, bien qu'antagonistes, mais exprimés, sous cette forme, le problème n'est qu'un faux problème qui ne peut aboutir qu'à des solutions peu satisfaisantes.

En réalité, dans la majorité des cas, la présence des quartiers historiques paraît apporter une gêne à la vie moderne car on persiste, par tradition et par esprit spéculatif, à y maintenir des fonctions dépassant les possibilités du site; en même temps, on néglige les facultés d'adaptation de ces ensembles anciens, ainsi que leurs possibilités de modernisation.

En effet, s'il est hautement justifié de maintenir pour les générations futures la richesse architecturale de nos villes et de lier ainsi le passé à l'avenir, il n'est guère concevable de vouloir assurer une conservation intégrale qui impliquerait pour être efficace un retour total aux conditions de la vie d'antan.

Une telle méthode ne peut se concevoir qu'exceptionnellement pour des ensembles très réduits et très particuliers (les béguinages, les complexes artisanaux, par exemple) ayant la valeur et la signification d'un véritable musée. Dans tous les

autres cas, la conservation, pour être efficace et durable, ne peut être dissociée de la vie moderne elle doit s'opérer par une adaptation réciproque et harmonieuse des structures anciennes et des aspirations, des activités ou de l'appareil de la cité d'aujourd'hui.

Cette confrontation de l'ordre ancien et de l'ordre moderne est parfois douloureuse; elle est toujours difficile. Elle conduit, comme préalable, à faire un partage des besoins de l'homme, considéré tour à tour dans son comportement individuel et dans son rôle social, en analysant d'une part les données permanentes et essentielles qui devront s'exprimer de préférence dans le cadre de la conservation, d'autre part, les éléments évolutifs et contingents qui pourront trouver leur satisfaction dans la modernisation. L'exploitation de cet inventaire doit alors s'effectuer au travers d'une double « grille » formée par les nécessités inéluctables.

L'une sera celle des caractères à maintenir, des formes matérielles à conserver, des affectations souhaitables.

L'autre sera celle des besoins nouveaux (en qualité et en quantité), des moyens matériels, des utilisations possibles établissant la distinction entre les facteurs fixes ou durables de la vie actuelle et ceux qui n'ont qu'un caractère passager.

Dans ses aspirations essentielles et dans son comportement intime, l'homme évolue très lentement. A plusieurs siècles de distance on ne décèle que fort peu de différences fondamentales; seules les modes d'expression et les moyens d'action se trouvent soumis à des mutations de grande amplitude et rapides comme celles qui ont débuté au milieu du XIX^{ème} siècle.

Il faut constater que l'habitat, domaine par excellence de la vie intime, n'a que fort peu de chance malgré les apparences. Bien des plans de logements actuels présentent dans leurs grandes lignes de fortes similitudes avec ceux du Moyen Age et l'habitat ancien, reste donc, à cet égard, parfaitement adapté.

Par contre, les conditions de son utilisation ont changé en fonction des besoins nouveaux et surtout des transformations survenues dans le contexte urbain.

En effet, à côté des équipements ménagers dont l'adjonction ne pose que des problèmes mineurs, de nouvelles exigences ont été posées par l'extension des cités et l'accroissement de leur démographie et de leurs activités.

Jadis, hormis quelques grands centres, il n'était pas de point d'une agglomération d'où l'on ne sentit la proximité de la nature. La campagne était là, toute proche, accessible à tout moment avec sa liberté et ses ressources; le plus grand souci des citadins était alors de se sentir très proches les uns des autres et de jouir des avantages de la vie en commun.

Aujourd'hui, il n'en est plus de même et l'on doit trouver sur place l'air et le soleil aussi bien que l'isolement, le silence et la liberté qui sont indispensables pour compenser une vie sociale devenue trop chargée de contraintes.

Ces besoins nouveaux ne trouvent pas toujours leur solution dans les cadres anciens surtout lorsqu'ils sont de date antérieure à l'époque classique. Il y aura donc des sacrifices à consentir, soit par des changements d'affectation, soit par des suppressions, tout en conservant de façon apparente les caractères dominants des ensembles considérés.

Les véritables difficultés de la modernisation sont atteintes dès que l'on aborde le domaine de la vie publique dont les conditions et l'emprise ont subi des transformations radicales.

Les phénomènes déterminants de ce nouvel état sont principalement :

- la complexité de l'appareil politique et social;
- l'augmentation considérable de la production et de la consommation;
- la mobilité et la rapidité d'action de l'homme.

Tous concourent à absorber des espaces et des volumes importants dont l'adéquation au caractère historique demande à être soigneusement mesurée surtout si l'on tient compte des marges pour faire face aux extensions futures.

Les équipements d'ordre politique, administratif et social nécessitent des volumes qui sont rarement à l'échelle des quartiers anciens. Certains peuvent cependant y conserver ou y trouver leur place lorsqu'il s'agit de locaux administratifs. Par contre, les services exigeant des bâtiments fortement spécialisés et volumineux tels qu'hôpitaux, établissements scolaires etc... sont difficilement compatibles avec le rythme de l'architecture ancienne. Ils doivent donc se situer en dehors des quartiers anciens ou, à la rigueur, à l'intérieur de ceux-ci, mais à la condition de former des zones réservées et indépendantes.

Dans le domaine économique l'accroissement des échanges est un phénomène majeur. Le nombre et l'activité des établissements sont sans commune mesure avec ce qu'ils étaient jadis, mais, en outre, à qualification similaire, un commerce ou une industrie d'aujourd'hui exige un personnel, des locaux, des stocks, des transports, infiniment plus étendus que dans le passé. Il en résulte donc une inadéquation foncière du volume bâti existant et il faut admettre parfois, pour les quartiers anciens, un mode d'activité différent de celui d'autrefois et orienté plutôt vers le commerce que vers la production.

Par ailleurs, le maintien ou même la création de centres commerciaux importants peut constituer une obligation fonctionnelle (en raison du schéma directeur de la cité, par exemple). Cela peut conduire à changer l'affectation ancienne des constructions et même à créer des circulations spéciales de desserte totalement indépendantes des voies traditionnelles.

Intimement liée à l'activité économique la circulation urbaine n'est qu'un épiphénomène mais qui a pris par la multiplicité et les dimensions des véhicules une acuité extrême, au point que ses problèmes pèsent fortement sur toutes les recherches et les études d'urbanisme.

Dans la plupart des quartiers anciens le tissu urbain, fait pour des échanges denses mais relativement fluides, est foncièrement inadaptable au trafic actuel correspondant à leur situation et à leur rôle. Il est cependant indispensable d'assurer des dessertes locales et d'utiliser les courants de circulation existant au bénéfice de la revitalisation. La suppression ou la réglementation trop rigoureuse du trafic des véhicules est une solution séduisante mais facile qui peut exercer une influence facheuse sur le niveau d'activité et, par voie de conséquence, sur la conservation elle-même.

Dans ce domaine de la circulation il n'existe aucune solution type, chaque ville, chaque quartier historique offre ses difficultés particulières et nécessite donc une solution spécifique. Néanmoins, quelques principes paraissent valables dans tous les cas.

En premier lieu il faut éviter à tout prix de découper les ensembles historiques par de grandes circulations d'intérêt général qui rompent l'unité et créent immanquablement des zones mortes. Si leur emplacement est intangible il faut alors s'efforcer de diviser les courants ou, mieux encore, de leur affecter des voies spécialisées sans autre lien avec le réseau traditionnel que des raccordements

de desserte. Un excellent exemple de ce type est le tunnel routier traversant la vieille ville de Varsovie.

Si le cisaillement par des trafics intenses est à proscrire l'on doit s'efforcer, par contre, de maintenir les courants établis de longue date en leur conservant un trafic léger. Dans un schéma idéal ces voies seraient irriguées par une grande circulation périphérique, extérieure au quartier ancien et qui alimenterait également des antennes intérieures aboutissant à des parcs à voitures dissimulés ou souterrains. Pour constituer une dissuasion véritable ces parcs doivent permettre d'atteindre un point quelconque avec un trajet pédestre de l'ordre de 300 m.

L'abandon de la rue aux seuls piétons doit être largement recherché car il favorise aussi bien la détente et les échanges sociaux que les activités économiques. Comme il a été dit, ce mode d'occupation des voies ne peut être généralisé mais il devrait être réservé, au moins, aux zones à vocation particulière telles que les concentrations de commerces de détail, les centres de loisirs, les grandes compositions architecturales, les lieux de retraite etc. Il devrait être la règle, même, pour les grands centres commerciaux et d'affaires chaque fois qu'il serait possible d'y établir un réseau de dessertes spécialisées, totalement indépendantes du réseau ancien et invisible. Il s'agit là d'une solution de luxe qui ne peut se pratiquer que dans des secteurs de rentabilité élevée.

Une amélioration partielle des difficultés de circulation peut aussi être apportée par l'organisation des transports publics à condition qu'ils ne nécessitent aucune infrastructure visible. Par ailleurs, les véhicules à utiliser dans ce cas doivent être spécialement adaptés à leur rôle tant par leur volume et leur maniabilité que par leurs qualités d'esthétique ou de silence.

Parmi les autres services publics nécessaires à la vie moderne, en dehors des divers réseaux de distribution, de communication ou de collecte qui doivent, en règle absolue, rester totalement invisibles, il faut accorder une attention particulière à la signalisation et à l'éclairage.

La signalisation est certainement, sur le plan esthétique, la conséquence la plus facheuse de la circulation moderne. Par l'abondance et l'agressivité fonctionnelle de ses panneaux ou de ses feux, elle gâche irrémédiablement les plus beaux paysages urbains, les architectures les plus puissantes.

L'organisation de la circulation permet dans une certaine mesure d'alléger l'équipement mais, dans les quartiers historiques le but à poursuivre doit être la suppression totale de tout appareillage, autre que celui qui est indispensable à la sécurité.

L'éclairage public a pris dans la vie nocturne des cités une importance de premier ordre. Dans les quartiers anciens, il constitue, bien sûr, un anachronisme mais on ne peut imaginer de revenir, sauf dans des cas très exceptionnels et limités, aux lumières parsimonieuses et aux ombres d'antan! Bien au contraire, un éclairage moderne bien composé avec l'architecture et réalisé avec un appareillage soigneusement étudié apporte une richesse nouvelle aux rues et aux places.

Cet énoncé schématique et non limitatif des conditions générales auxquelles il faut soumettre les quartiers historiques pour les intégrer dans notre temps, peut faire redouter des transformations trop radicales, des sacrifices trop importants.

Une telle crainte n'est pas véritablement fondée car il faut observer avant tout que les ensembles où la sauvegarde est le plus nécessaire et le plus urgente, sont précisément ceux où les transformations les plus anarchiques ont déjà été

apportées aussi bien dans le domaine de l'habitat que dans celui de l'équipement public.

Une modernisation raisonnée et concertée, malgré l'étendue de ses interventions ne nécessitera donc guère de sacrifices nouveaux mais elle offrira, par contre, l'avantage d'effacer beaucoup d'erreurs et de se plier aux impératifs de la conservation; si bien que le bilan final s'établira largement en faveur des valeurs esthétiques et culturelles.

L'adaptation à la vie d'aujourd'hui — et aussi de demain — est pour les ensembles historiques la seule véritable chance de salut. Dans cette perspective la modernisation ne peut être, certes, la finalité des opérations de sauvegarde, mais elle est, pourtant, un de ses plus grands facteurs de réussite. C'est à ce titre qu'elle doit être considérée comme l'un des fils conducteurs essentiels de toutes les recherches et de toutes les actions qui veulent concourir à revitaliser et sauver les richesses historiques de nos cités.

ANDRÉ J. DONZET
THE PROBLEM OF MODERNISATION
IN OLD QUARTERS.
SUMMARY.

If historic quarters are to be saved from destruction, they must be adapted to modern conditions.

Such adaptation should be guided by the following considerations:

- analysis of man's needs.*
- distinction between temporary and permanent factors.*
- intangible reasons for preservation and modernisation.*

Man's habitat, the setting of his private life, is adaptable. Modern needs are primarily for comfort, air, light and privacy.

Public life has changed greatly along with the complexity of the political and social apparatus, the growth in economic activity and the ease of travel.

The large public departments do not easily fit into the framework of old quarters, which are, on the other hand, particularly suited to business activity, which can be concentrated there with only slight modifications.

Modern traffic is incompatible with the preservation of old quarters, but indispensable for their life. The following principles are therefore suggested:

- 1 - Distribution and communications network should be kept out of sight.*
- 2 - Signposting is a major destructive element, and should be adapted to its surroundings and reduced to a strict minimum.*
- 3 - Lighting can add to an old quarter, but should be blended with it for the best effect.*

Something may have to be sacrificed in the actual preservation of monuments, but modernisation is essential if old quarters are to survive.