

Le visage de la rue dans les cités historiques

Colloque du Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS)

Lausanne, 17-22 juin 1973

Lancée en automne 1972, l'idée d'un colloque sur le thème de la rue a suscité d'emblée un intérêt qui ne s'est démenti à aucun moment. Les textes et les documents, les contributions de toute nature qui sont parvenus souvent de très loin aux organisateurs constituent une riche moisson dont les pages qui suivent vont donner l'essentiel. L'exploitation de cette documentation pose pourtant des problèmes.

Allons-nous, avec les uns, déplorer les atteintes irréremédiables portées par tant de vandales et par des vandales de tant d'espèces différentes au visage de nos rues historiques ? Allons-nous les considérer comme autant de faits accomplis ? Tenterons-nous simplement de remonter le cours de l'histoire récente pour mesurer ce que nous avons perdu, pour en expliquer les causes ?

Ou, au contraire, essayerons-nous, avec les autres, de redresser ce qui peut l'être encore, de tirer profit des fautes constatées pour ne plus les commettre ?

Il semble bien que le choix de la seconde attitude s'impose car la conviction se fait jour tout soudain que quelque chose est en train de changer dans la conception que notre époque se fait de « la rue ». Nous sommes — il n'en faut plus douter — à un tournant de l'histoire de nos cités anciennes et ce tournant nous permet de reprendre confiance.

De toutes parts, en effet, nous viennent des témoignages précis, convergents, de villes dans lesquelles des rues, naguère réduites à l'état de places de stationnement ou noyées sous le flot et le vacarme de la circulation, sont aujourd'hui rendues à leur fonction passée. Ce qui paraissait impossible, ce qui semblait n'être que le rêve de quelques esthètes, s'est accompli en une décennie sous les climats

les plus divers et dans des conditions sociales et politiques souvent très éloignées les unes des autres. Après Copenhague et les Pays-Bas, voici la Tchécoslovaquie ; après Vérone et sa Piazza delle Erbe, après Séville et la Calle de los Sierpes, voici Rouen, voici Vienne, voici Genève et la plupart des villes suisses. Voici qu'un mouvement, longtemps refoulé, s'engage et s'amplifie.

Certes, la partie n'est pas gagnée : d'énormes intérêts ont été mis en cause ou vont l'être. La critique jaillit de tout côté : on s'imagine pouvoir faire après quelques semaines d'essai le bilan d'une opération chirurgicale ; on oublie que le processus de dégradation s'est étendu sur un demi-siècle, celui du culte absolu de la « déesse voiture », et qu'on ne réparera pas le malheur sans y consacrer de sérieux efforts.

Telle rue ou telle place libérée demeure déserte et morne... La vie ne s'en est pas emparée comme on l'avait promis, comme on s'y attendait... Le succès n'est pas à la hauteur du courage dont les autorités de la ville ont fait preuve... Quelle erreur que de conclure si vite ! De nouvelles habitudes doivent se créer, de nouvelles traditions peut-être. Cela ne se fait pas en un jour. Terrasses de café, éventaies, étalages, tout cela reviendra avec les belles soirées d'été ; tout ce tissu autrefois malade retrouvera sa santé. C'est une des tâches de ce colloque de montrer comment !

En particulier, l'habitude de rendre la rue docile à l'automobile n'avait pas seulement amené la suppression progressive de l'animation, elle avait conduit à considérer comme « verrues » inadmissibles toutes les saillies, tous les immeubles plantés avec quelque fantaisie. En invoquant la



Rouen La rue au Gros Horloge. Aspect de la rue avant la réglementation : encombrement des voitures ; circulation difficile tant pour les autos que pour les piétons ; le commerce est entravé.



La réglementation actuelle interdit le passage des voitures ; les trottoirs sont supprimés, les enseignes, les auvents et les stores réglementés ; la circulation est devenue agréable, les maisons sont mises en valeur et le commerce a prospéré.



Altdorf (Suisse) vers 1910.

« fluidité du trafic » on a aligné, redressé, rasé. Qui ne se souvient de ces plans d'alignement où, systématiquement, toutes les façades étaient reculées d'un mètre, sans la moindre considération pour leur valeur esthétique ou même pour le côté économique de l'opération ! On dénonce aujourd'hui cette politique. Là non plus, la partie n'est pas gagnée. Au cœur de la Suisse, à Altdorf, la rue qui illustre ces pages et qui a franchi sans trop d'altérations la période la plus dure, est aujourd'hui en danger car la maison, insignifiante peut-être, qui, en arrêtant la fuite du regard, délimite un espace de haute qualité, est menacée de démolition !

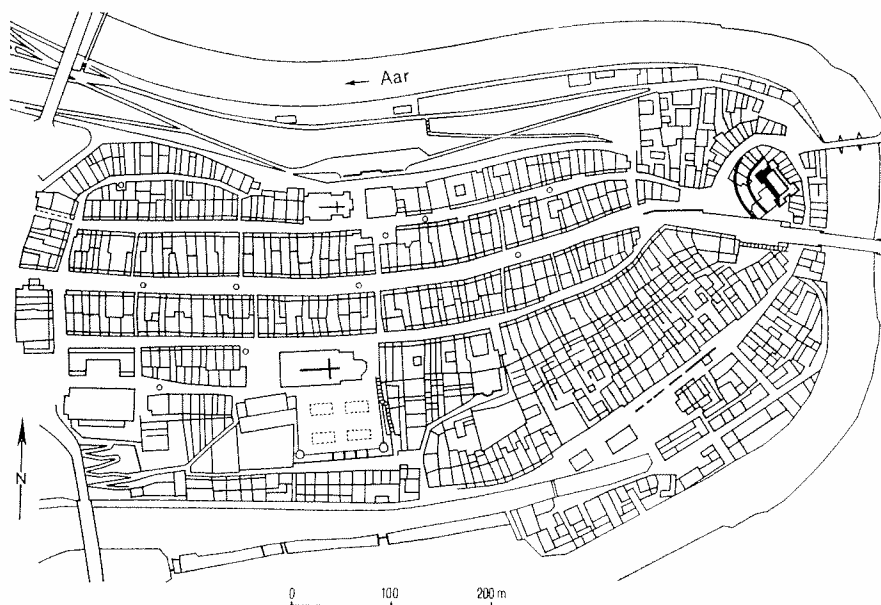
Sauver la rue, c'est sauver la ville car il n'en est pas d'image plus caractéristique que les rues par lesquelles elle se



Même site en 1972 : bien des choses ont été altérées mais les volumes sont demeurés ; ils doivent être maintenus.

définit... ces rues qui manquent tellement à Brasilia, ville pensée en langage automobile, ville sans boutiques. Or, pour sauver, pour conserver, il faut connaître. C'est à cela que s'attachent les pages et les images qui constituent cette publication ; c'est à cela que seront consacrées les discussions du Colloque de Lausanne dont les conclusions apporteront, nous l'espérons, des éléments utiles aux travaux des édiles car aborder le problème dans son ensemble est louable, mais le souci du détail est nécessaire pour triompher ; il n'y a pas de détail sans importance ou sans signification. Tel est aussi le message de ces pages.

Jean-Pierre Vouga, architecte,
rapporteur général du Colloque.



Le beau plan de la ville de Berne est ici pour rappeler que la rue est avant tout l'expression de la ville.