

LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE DE LA RUE AUX XIX^e ET XX^e SIÈCLES

par Christophe Pawlowski

Par mon exposé je voudrais attirer votre attention sur les transformations de l'espace de la rue à partir du XVIII^e siècles. Ces phénomènes seront observés plus particulièrement dans des organismes anciens, quoique en certains cas le tableau doive être élargi par l'analyse d'espaces repati ce qui se justifie pour deux raisons. Premièrement de nombreux secteurs de villes, sinon des villes entières créées au cours des deux derniers siècles méritent le nom de cités historiques et par conséquent sont l'objet des soins des conservateurs. Deuxièmement, les nouvelles manifestations urbanistiques -dont l'aménagement de la rue- trouvent leur pleine expression dans des réalisations neuves, tandis que leurs effets dans les centres plus anciens ne sont qu'un écho de ces recherches.

L'étude de l'histoire de l'urbanisme prouve que le désir des constructeurs des villes fut presque toujours d'assurer l'égalisation des valeurs fonctionnelles entre les terrains déjà aménagés et ceux de création nouvelle. Comme on sait, ces tendances ne furent pas toujours couronnées de succès, mais l'attrait des centres historiques récompensait les habitants de certaines inconvénients. Les XIX^e et XX^e siècles introduisirent des transformations radicales dans l'aménagement de la rue. Un contraste se dessina entre les conditions d'existence dans les anciens et les nouveaux quartiers. Hélas, ce n'est que bien trop tard qu'on se rendit compte qu'en dehors des raisons fonctionnelles il en existe d'autres -non moins importantes- historiques, artistiques et esthétiques, qui font la richesse des ensembles historiques.

Aujourd'hui aussi- ceci est évident pour la présente assemblée- notre voeu est d'améliorer au mieux le fonctionnement des quartiers historiques et d'augmenter leur attrait, surtout en leur rendant leurs anciennes valeurs artistiques et fonctionnelles, mais encore en les enrichissant de nouveaux éléments.

Ainsi, souvent, notre rôle se ramène à la restitution de l'état avant les interventions des XIX^e et XX^e siècles. Cette période généralement honnie, ajouta en effet, elle aussi, certaines valeurs qui ne doivent pas être abandonnées. C'est pourquoi le choix de ce sujet à notre colloque me semble justifié.

Il faut commencer par une récapitulation des tendances nées au XVIII^e siècle. En effet ce fut une période où, pour la première fois sur une telle échelle, se dessina le développement des villes. L'afflux de la population, l'expansion du réseau routier, le nombre croissant des véhicules, entraînèrent une nécessité d'adaptation aux nouveaux besoins par la transformation de la structure spatiale des villes. Naturellement cela engloba également la transformation de la rue. Le phénomène prit divers aspects suivant les pays, mais du fait des processus économiques particulièrement avancés, il trouva sa meilleure expression en France où, au Siècle des Lumières, furent formulés les principes de construction des villes plus tard adoptés pratiquement par toute l'Europe.

A la base se trouvait le désir de rompre avec l'anarchie dans la construction et de soumettre toute activité à un plan général d'embellissement de la ville. Dans ce plan, dont l'élaboration devint possible grâce aux progrès de la géodésie, un rôle primordial fut joué par le réseau des rues. Il dut souvent subir une transformation complète : élargissement, égalisation du parcours, percement de nouvelles rues et création de nouvelles places, tels furent les postulats essentiels. Une tendance se fait jour visant à élaborer de nouveaux centres de vie urbaine complétant ceux existants. Caractéristiques pour cette époque deviennent les ensembles de places reliées entre elles, assurant un rôle particulier aux rues de jonction (Rennes, Nancy).

Dans les plans généraux des villes les édifices à sauvegarder étaient généralement respectés; pourtant ils étaient condamnés à la démolition lorsqu'ils rendaient impossible la rectification du parcours des rues ou la réussite d'une forme harmonieuse des places.

Il faut souligner que les plans généraux des villes -par exemple celui de Strasbourg exécuté par J.F. Blondel- étaient établis à long terme. Les nouveaux alignements étaient obligatoires pour tous les nouveaux édifices, par contre ce n'est qu'en certains cas qu'ils postulaient la démolition immédiate de bâtiments existants. Jusqu'à l'aboutissement à une certaine régularité, un rôle correcteur devait être rempli par des rangées d'arbres. On popularisa l'abandon de l'individualité de chaque maison au bénéfice de la composition d'ensemble. En même temps la décoration modeste des maisons d'habitation devait mettre en valeur la richesse des édifices publics. Certains principes généraux de composition urbanistique par exemple les espaces en enfilade, furent empruntés aux principes de disposition des édifices, d'autres aux jardins de palais, par exemple la disposition en "patte d'oie" des places. En tant que modèle digne d'être imité on a présenté avant tout la composition des jardins, car on y voyait la réalisation du postulat de base de diversité des éléments enserrés dans les cadres d'un ensemble homogène.

D'autre part la verdure a progressivement fait son apparition dans les villes. Lors de la liquidation des fortifications, furent implantés à leur place des boulevards bordés d'arbres et les allées des parcs devenant des rues, furent absorbées par les villes.

Parfois, comme à Cracovie, les boulevards prirent la taille d'une ceinture de verdure entourant toute la vieille ville. En même temps des jardins comme les Champs-Élysées ou l'Axe de Saxe à Varsovie devinrent avec le temps d'importants éléments de composition de la ville. De larges allées et des places circulaires se trouvent ainsi à l'intérieur des villes.

Il est intéressant de noter qu'à Aix le Conseil de la Ville pour sauvegarder le caractère de promenade du Cours Mirabeau décida qu'aucune boutique d'artisan ne pourrait y être établie, seuls les cafés y étant autorisés.

Il est digne d'attention que tout comme le jardin français classique, le jardin paysagiste anglais joua un rôle important dans la forme de la ville. La preuve la meilleure en est fournie par les constructions de Bath où les principes palladiens qui firent leurs preuves à Prior Parc furent transposés à la composition de Royal Crescent, puis à la rue. Cette forme souple de la rue, qui avait en Angleterre des traditions plus anciennes, fut plus tard reprise par John Nash dans la composition de Regent's Street à Londres et nous retrouverons encore des échos de ces recherches au XX^e siècle.

L'influence des jardins ne se limita pas seulement à l'adoption des principes généraux de composition, mais aussi des éléments de détail comme les fontaines, les balustrades, les escaliers, les sculptures ou -comme dans les cas de Nancy- les grilles décoratives.

La prise de conscience des problèmes de l'hygiène urbaine fut à l'origine du rôle particulier dévolu aux fontaines. J.F. Blondel élaborait par exemple quelques variantes de fontaines en fonction de leur localisation possible. En même temps se poursuivaient les recherches sur le système de canalisations et sur l'éclairage des rues. Pour la protection des passants contre le mauvais temps, vu la difficulté d'utilisation des portiques en arcades, on prévoyait l'installation de marquises mobiles.

Les questions sont parfaitement illustrées par la planche du traité de Pierre Patte de l'an 1765. Nous y voyons aussi une tendance à la ségrégation de la circulation des piétons et des véhicules, ce qui devenait indispensable vu le nombre rapidement croissant de ces derniers. On hésita assez longtemps à adopter la solution optimale car l'abaissement du niveau de la chaussée causait certaines difficultés aux véhicules pour entrer sous les portes cochères mais en définitive les trottoirs déjà auparavant employés en Angleterre furent adoptés. Au XVIII^e siècle on entreprit l'aménagement des quais des rivières, ce qui entraîna la création d'ensembles d'édifices de caractère homogène.

Des réglementations de police définirent le gabarit des constructions en fonction de la largeur des rues, qui dépendait, elle, de leur rôle dans la ville. Parfois, comme à Nantes, ils définissaient aussi les principes de l'installation des enseignes et des affiches qui étaient soumises à autorisation. C'est à cette époque qu'on entreprit la numérotation des maisons.

La tendance à un aspect homogène de la rue entraîna parfois en d'autres pays aussi l'élaboration d'un projet d'ensemble. Ce fut le cas par exemple des ensembles urbanistiques de St. Pétersbourg, tout comme d'ailleurs la réalisation d'époque napoléonienne de la rue de Rivoli à Paris.

De nombreux facteurs se conjuguèrent malheureusement pour que les tentatives de maîtriser le développement des villes, et la tendance à une composition harmonieuse de la rue devinssent bientôt très difficiles. La révolution industrielle et, la révolution du transport, entraînèrent une expansion rapide des villes qui devinrent des centres de production, d'activité financière ou administrative ou d'importants noeuds de communication.

Il faut dire que les villes étaient inégalement préparées à assumer de nouvelles fonctions. Cela dépendait dans une grande mesure de leur structure spatiale. Il est évident que les plans réguliers, même médiévaux, sont plus souples que ceux formés spontanément. Un phénomène général est celui de la densification extrême du terrain bâti aussi bien dans la profondeur des parcelles que vers le haut. La situation devient particulièrement critique dans les villes enserrées par des fortifications limitant leur expansion territoriale. La continuité des réseaux routiers étroitement liés avec le réseau des rues intérieures fait que le plus souvent les anciennes artères de communications principales, menait jadis aux portes de la ville, maintiennent leurs fonctions majeures ce qui entraîne des transformations importantes.

Les édifices existants sont soit agrandis soit transformés ; particulièrement courante est la transformation du rez-de-chaussée en magasins pourvus de grandes vitrines. D'autres fois, ils sont démolis pour faire place à des maisons de rapport ou à des édifices publics, postes, banques, hôtels. Le principe du laissez faire donne des résultats déplorables, car la tendance à l'individualisme se heurte aux principes essentiels de la composition des rues et places. Plus d'une fois leur harmonie est ébranlée par un seul bâtiment qui détonne non seulement par son envergure mais aussi par sa forme agressive rompant avec le principe du XVIII^e siècle de la subordination à la fonction.

Le percement de nouvelles rues, l'élargissement des anciennes, amorcés sur une grande échelle au XVIII^e siècle, sont menés de manière bien plus radicale et sans égard pour les valeurs historiques. L'exemple de Paris est imité et nous retrouvons un phénomène "d'hausmannisation" dans des centres modestes comme par exemple Sarlat, où une nouvelle artère coupe brutalement la ville. La transformation de Florence est, elle aussi, notoire.

Dans le même temps on introduit des innovations techniques primordiales. Les revêtements des rues sont améliorés par les pavés, le macadam puis l'asphalte. Les trottoirs deviennent d'usage général. L'éclairage des rues subit une évolution, par ailleurs les réverbères de forme très diverses forment souvent un intéressant élément plastique des rues et des places. L'amélioration du système d'adduction d'eau avec embranchement vers chaque maison entraîna par contre une limitation du nombre des puits et des fontaines publiques qui ne conservent leur rôle utilitaire que dans les petites villes.

Tout comme nous subissons aujourd'hui l'invasion automobile, au XIX^e siècle se posa le problème des voies ferrées. Les tendances à localiser les gares dans le voisinage immédiat du centre devinrent dangereuses pour la structure historique des villes. Le cas de la Cathédrale de Cologne avec la ligne de chemin de fer passant à côté en est une illustration. Il est aussi notoire que les rues menant aux gares deviennent des artères importantes, les plus fréquentées et en même temps les plus intensivement transformées. Cela influença le développement des transports en commun, incité par le besoin de liaison entre les gares des diverses lignes de chemin de fer. Les omnibus cédèrent la place aux tramways à chevaux qui aboutirent, après des essais de tramway à vapeur, aux tramways électriques. Pour le visage de la rue ce fut très important car apparurent les rails et le réseau des lignes aériennes, éléments d'une agressivité particulière.

Les exigences de la circulation ont des suites encore plus graves, car elles entraînent la démolition d'édifices entiers, de portiques (Regents Street à Londres) ou d'avant-portes (Gdansk). Dans les grandes villes comme Londres ou Paris la circulation des véhicules à chevaux acquiert aussi une intensité notable. Le projet de Hector Horeau de la moitié du XIX^e siècle prouve que les anciennes traditions de ségrégation de la circulation des piétons et des véhicules (dans l'avenir cette idée mena à la construction du métro).

Mais la rue ne se remplit pas seulement de flots de trafic dont le caractère va changer avec la généralisation de l'automobile mais aussi de certains éléments stables. On peut y ranger les poteaux d'affichage et les kiosques à journaux, les horloges publiques parfois liées aux arrêts. Très nombreux deviennent les monuments, le plus souvent situés sur des petites places ou des élargissements de la rue, en général dans un entourage de verdure. La rivalité commerciale entraîne un immense développement de la publicité. De nombreuses enseignes et inscriptions, puis des néons, apparaissent sur les façades et les toits des maisons. Parfois, comme dans le cas de Picadilly Circus, cela atteint des proportions caricaturales. Les besoins du commerce mènent à la création d'un genre spécifique de rues, les Galeries Couvertes, comme à Milan ou Naples. Comme autre exemple de spécialisation fonctionnelle de la rue on peut citer celles qui deviennent, comme St-Pauli à Hambourg, des centres de divertissements. Cela ne change rien au fait que dans les centres historiques l'habitat continue à dominer ; mais, vu l'intensification croissante de la construction, il ne peut s'améliorer car une telle amélioration ne va pas de pair avec l'attrait du visage de la rue.

Dès le début du XX^e siècle se dessinent des tendances de rupture avec la rue - corridor, Eugène Hénard propose des édifices à redans. Tony Garnier dans sa Cité Industrielle conserve il est vrai la rue, mais elle ne forme qu'un élément supplémentaire, car les piétons peuvent se déplacer indépendamment d'elle.

Les conceptions de Le Corbusier, bouleversant la structure admise des villes, acquièrent une grande notoriété. Le respect rigoureux des meilleures conditions d'insolation mène au système de rangées, lancé par le Bauhaus. La libération de l'implantation des constructions du réseau des rues trouve son expression la plus parfaite semble-t-il dans le projet théorique d'un groupe de membres polonais du CIAM en 1930. L'existence de la rue est menacée et ce fait a des répercussions sur les centres historiques qui ont des difficultés à rivaliser avec les nouveaux quartiers pleins de soleil et de verdure. Souvent ils deviennent des taudis. Il faudra les expériences décevantes des grands ensembles et le succès de nouvelles solutions comme Linjban à Rotterdam, le centre de Stockholm, Vällingby ou l'adaptation de vieilles rues comme Störgot à Copenhague pour qu'on comprenne que l'homme a besoin d'une certaine intimité que peuvent lui assurer, de manière facile et naturelle, les rues des cités historiques. Elles ne nécessitent que des soins appropriés et c'est justement cela qui est l'objet de notre discussion.
