

ÉTUDE DU MILIEU

Dimitri BELAYEW
Christian PATART
Philippe SOUTMANS

Unité de Didactique des Sciences humaines
École Normale Catholique du Brabant Wallon
LOUVAIN-LA-NEUVE

ICaFoC
Formation 2001/Z21-302

Quelques exemples
de « logiques » caractéristiques
des villes actuelles de nos régions

Le recto de la fiche étudiée le milieu aujourd'hui

Trois bandes-titres précisent à quel type de territoire appartient le milieu étudié, quel est le genre du quartier pris en considération, et s'il s'agit d'un milieu « ordinaire » ou « exemplaire ».

Un cadre coloré, comprenant la mention « apport de... », indique l'époque durant laquelle le phénomène observé trouve son origine.

La couleur utilisée correspond à un système de référence standardisé :

- Brun – XX^e siècle.
- Rouge – Époque industrielle.
- Orange – Temps modernes.
- Jaune – Moyen Âge.
- Vert clair – Haut Moyen Âge.
- Vert foncé – Antiquité.
- Bleu clair – Préhistoire récente.
- Bleu foncé – Préhistoire ancienne.

Le texte situé à gauche de la fiche expose ce qu'il y a lieu de connaître au sujet du lieu et du phénomène étudiés.

Une ou plusieurs bandes-titres en lettres blanches sur fond noir énoncent les « logiques » prises en considération à travers l'étude de ce milieu.

Apport de l'époque industrielle

TERRITOIRE URBAIN
QUARTIER DE CENTRE-VILLE
MILIEU EXEMPLAIRE

LEUVEN : *Amerikalaan*

Le XIX^e siècle connaît encore quelques graves épidémies, notamment de choléra. À Leuven, 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 citadins, 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 communales choisissent de les voûter et de remblayer les bras inutilisés. Ces travaux contribuent en outre à lutter contre les inondations, parfois catastrophiques, qui affectent les habitants des bas quartiers des villes. À Leuven, par exemple, 2300 maisons sont sinistrées lors de la crue de janvier 1891.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, Leuven procède à de tels travaux dans le quartier du *Vismarkt*. La portion de la Dyle qui conduit au vieux port, situé à cet endroit, est voûtée et le port lui-même est remblayé. Par contre, dans le quartier du parvis de la collégiale Saint-Pierre, traversé également par la Dyle, l'aménagement est conçu d'une façon différente et beaucoup plus originale qui annonce un changement dans les conceptions urbanistiques. Entrepris avant 1914 et terminés après la guerre, 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.

ASSAINIR
AMÉNAGER

Leuven, *Amerikalaan*.
Samedi 18 août 2001, 14h15.

La Dyle coule entre deux quais maçonnés, en brique et en pierre de taille. Tout le long, une balustrade, dont l'effet décoratif est voulu, sert de garde-corps. Plusieurs ponts franchissent la rivière et facilitent le passage d'une rive à l'autre. Des deux côtés, un trottoir accueille les piétons. Large, planté d'arbustes, il est bordé par des emplacements de parking et par une voie de circulation. Au-delà se dresse un alignement d'habitations mitoyennes, plutôt bourgeoises, à deux ou trois étages, construites dans un style caractéristique des années 1920. Vers la droite se dégage une avenue qui conduit au parvis de la collégiale Saint-Pierre. L'eau et la verdure donnent à ce quartier un agrément indéfinissable. À quelques mètres en amont, la Dyle se faufile encore derrière les maisons, inaccessible et inesthétique à la fois. Elle témoigne de l'urbanisme d'autrefois. Dans les villes anciennes, en effet, il existe peu de quais-promenades. Les maisons s'alignent le long des rivières et prolifèrent même jusque sur les ponts.

L'aménagement du quartier du parvis de la collégiale Saint-Pierre à Leuven est le témoin d'une recherche urbanistique nouvelle à une époque où la règle commune est quasi partout de voûter les petits cours d'eau. Ce quartier est aujourd'hui à Leuven un des rares lieux aménagés pour permettre la baignade au bord de l'eau. On notera que ce projet d'aménagement date des années 1910 et que dans bien des villes de nos régions, grandes ou petites, on a voûté et remblayé les cours d'eau jusque dans les années 1960...



Un commentaire descriptif et explicatif accompagne la photographie qui illustre la réalité étudiée.

Une photographie aussi suggestive que possible permet de « visualiser » les logiques abordées et de se faire une idée du milieu étudié. Cette photographie se trouve dans un cadre dont la couleur de fond rappelle l'époque envisagée.

Le verso de la fiche s'intéresse à la situation du milieu autrefois

Le document historique qui témoigne de la situation du milieu autrefois fait l'objet d'un commentaire descriptif et explicatif.

La Dyle à Leuven autrefois

Cette peinture, qui date des années 1900, montre le quartier de l'*Amerikalaan* à Leuven avant sa transformation. Il s'agit du même endroit que celui qui figure sur la photographie précédente mais vu à contre sens, en direction du pont de la *Brusselsestraat*.

Ce quartier était autrefois celui de l'abattoir et de la halle aux viandes. À l'aube du XX^e siècle, il ne répondait plus aux normes d'hygiène et son assainissement devenait urgent. Les travaux débutèrent en 1908 avec la fermeture de l'abattoir et son installation à la périphérie de la ville, à l'extrémité de la *Kapucijnenvoer*. La Dyle, comme on le voit, se fraie un chemin à travers un enchevêtrement de maisons. Elle longe des façades plutôt tépreuses dont les fenê-

tres s'ouvrent directement sur l'eau. La rivière n'est accessible que de loin en loin, à hauteur du pont de la *Brusselsestraat* et le long de l'actuelle *Koning Albertlaan*.

À cet endroit, protégé par un garde-corps en fer forgé, une jeune femme aux cheveux coiffés en chignon, vêtue d'une blouse et d'une longue robe surmontée d'un tablier, s'approche d'une borne-fontaine en fonte. Munie d'un seau, elle vient s'approvisionner en eau potable. Elle tient en main la clef qui lui permet d'actionner le robinet.

Cette peinture résume deux des préoccupations principales des responsables communaux en matière d'assainissement et d'hygiène : donner à tous accès à l'eau potable et veiller à la salubrité des cours d'eau. Dans le cas présent, cette se-

conde nécessité n'est pas encore rencontrée mais on sait que les travaux s'annoncent. Cela explique peut-être pourquoi le peintre a choisi cette vue de la Dyle comme thème de son œuvre.



L'assainissement des centres urbains à l'époque industrielle

Les grands travaux d'urbanisme entrepris durant l'époque industrielle visent notamment à lutter contre la malpropreté qui caractérise les villes anciennes et en font des foyers potentiels d'épidémie. Or, 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 de la ville, les édiles locaux font capter des sources et les font dériver vers des bornes-fontaines dans les quartiers populaires, vers les maisons elles-mêmes dans les quartiers bourgeois. Pour les humbles, en effet, la fontaine publique est longtemps le principal moyen d'alimentation en eau de qualité. Il existe bien sûr des puits dans les cours de nombreuses maisons mais la nappe phréatique qui les alimente est généralement souillée par la perméabilité des égouts, par l'écoulement du trop-plein des fosses d'aisance, par le ruissellement des pluies sur les décharges à ordures.

Au XIX^e siècle, les pouvoirs publics se préoccupent également de l'évacuation des eaux usées. Ils profitent des grands travaux d'urbanisme pour placer des égouts. Ils branchent ceux-ci sur les voies d'eau qui traversent la ville et les transforment en collecteurs principaux qu'il faut bien vite voûter pour confiner les mauvaises odeurs et les risques de maladie.

Enfin, les autorités communales se soucient d'aérer la ville en tirant profit des démolitions pour créer des squares et des jardins publics, pour planter des arbres le long des voies de circulation les plus larges. Ils multiplient parcs et espaces verts dans les quartiers périphériques en pleine expansion.

Leuven, la Dyle. Peinture de Adolf van Elstraete. Détail.
Vers 1900.
Stedelijk Museum Leuven.
Waar is de tijd? Leuven en Oost-Brabant, n° 8, Verkeer, Zwolle, Waanders, 2000, p. 200.

Christian PATRIT

Dans la colonne de droite du verso de la fiche figure un texte qui situe le phénomène étudié dans un contexte plus large, qui apporte des renseignements généraux sur ce phénomène et l'époque de son apparition. Ce texte fait le résumé de ce qu'il faut savoir pour comprendre le phénomène étudié.

Un document historique aide à se faire une idée concrète de la situation ancienne du milieu étudié.

Le document historique possède une référence précise. Celle-ci fournit les renseignements utiles pour déterminer son identité, son époque, son auteur, son lieu de conservation et l'ouvrage d'où il provient.

LEUVEN : structure de la ville

Leuven possède un plan radioconcentrique très caractéristique. Sa forme générale est quasi circulaire. Un anneau extérieur, bien visible, est occupé par des boulevards. Une série de rues principales convergent vers le centre en formant les bras d'une étoile.

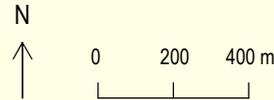
Sur cet anneau extérieur, qui permet au trafic routier de faire le tour du centre urbain, s'ouvrent plusieurs entrées principales. Au nord, un canal et un port (non visibles sur le plan) : c'est l'entrée du XVIIIe siècle (1763) autour de laquelle s'est développée une série d'activités industrielles au XIXe siècle. À l'est, la station de chemin de fer (1879) : c'est l'entrée du XIXe siècle. Au sud-ouest, la bretelle autoroutière (1973) qui branche la ville sur l'axe Bruxelles-Liège : c'est l'entrée du XXe siècle. Outre ces entrées principales, il en existe plusieurs autres, d'origine médiévale. Les voies d'accès relient Leuven aux localités voisines. Leurs noms en témoignent : rues de Bruxelles, de Malines, de Diest, de Tirlemont, de Namur, de Tervuren, etc.

La ville est traversée du sud au nord par la Dyle qui se partage en plusieurs bras, certains voûtés. C'est là, au creux de la vallée, autour du *Grote Markt* et du *Oude Markt* que se situe le cœur historique de Leuven. À cet endroit, protégé autrefois par la première enceinte urbaine, les rues, plus ou moins parallèles à la Dyle, sont plus enchevêtrées et plus sinueuses. Sur le pourtour, le réseau des voies de circulation est plus aéré et, à certains endroits, notamment au sud-est, il est même structuré en damier.

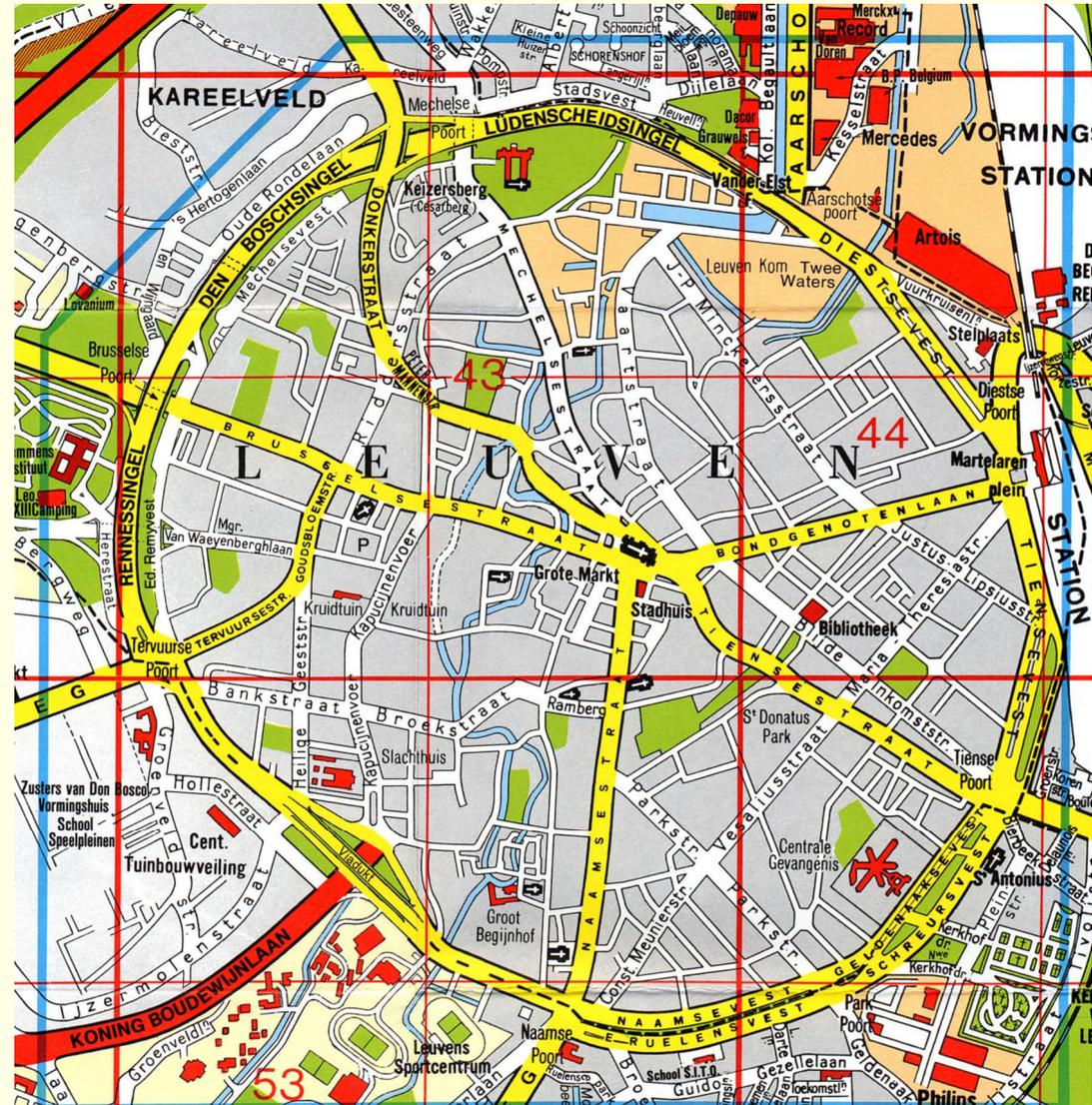
Quelques jardins publics sont implantés à l'intérieur de la ville. Plusieurs portions des boulevards, au nord-ouest et au sud-est, sont arborées. Les espaces verts les plus importants se situent néanmoins à la périphérie de la ville, à l'ouest et au sud.

OCCUPER L'ESPACE

ORGANISER L'ESPACE



Leuven, plan de la ville. Vers 1995.
Geocart, Sint-Niklaas, 1/15 000e.



Le plan de Leuven au XVIe siècle

L'un des plus anciens plans de Leuven est l'œuvre du géographe Jacques de Deventer (1505-1575). Il date de 1560 environ. Jacques de Deventer avait reçu mission de Charles Quint puis de son successeur Philippe II d'établir les plans des principales villes des Pays-Bas. Réalisés avec soin, ces plans coloriés à l'aquarelle donnent une bonne idée de l'agencement des centres urbains dans nos régions à la fin de l'époque médiévale.

Le plan de Leuven met bien en valeur la deuxième enceinte, bâtie au XIVe siècle. Celle-ci forme un anneau autour de la ville. Les constructions sont particulièrement denses au centre de l'enclos,

c'est-à-dire à l'intérieur de la première enceinte, celle du XIIe siècle.

La bande colorée qui traverse le plan de part en part permet de repérer le fond de vallée, en partie marécageux, dans lequel la ville est partiellement bâtie. Dans cette vallée s'écoule la Dyle. La rivière comporte de multiples méandres et se divise en plusieurs bras. Elle alimente en eau les fossés qui, dans la partie basse de la ville, protègent la première enceinte.

Entre les deux enceintes, les constructions sont rassemblées le long des rues qui relient le centre

urbain aux portes de la deuxième enceinte. À l'ouest (à gauche de l'image), le couvert végétal est encore dense. À l'est, la ville conserve un aspect campagnard, avec champs et prairies.

Le cœur de la cité est occupé par une place rectangulaire, le *Oude Markt*, qu'une rue met en communication avec une autre place, le *Grote Markt*, bordée par la collégiale Saint-Pierre et par l'hôtel de ville.



Les villes à l'époque médiévale

Vers 1250, le réseau urbain de l'Europe médiévale est constitué. De nombreuses villes moyennes s'intercalent entre les anciennes cités issues du monde antique et le réseau des villages en voie de formation.

Les villes de cette époque ont essentiellement une origine commerçante. Elles servent de relais aux marchands. Elles sont pour cela généralement implantées dans un site bien protégé mais d'accès aisé, au croisement de deux routes, près d'un pont, près d'un débarcadère, etc. Elles jouent un rôle économique de plus en plus important, en attendant de devenir, à partir du milieu du XIVe siècle, des centres administratifs, politiques et culturels.

Les villes sont alors des agglomérations peu étendues, isolées de la campagne environnante par une enceinte, frontière symbolique autant que physique entre le monde urbain et le monde rural. Toutes les villes de chez nous, grandes et petites, sont cernées par une muraille et forment un enclos.

Lorsque la population augmente, une nouvelle enceinte enferme la première devenue trop étroite. C'est le cas, à partir du XIVe siècle, pour quelques-unes de nos principales villes. Cela leur donne aujourd'hui un plan formé d'anneaux concentriques. Les murailles y englobent non seulement des maisons et bâtiments divers, mais aussi des jardins, des vignes, des pâtures, des champs. Les villes demeurent donc très rurales.

L'emplacement des anciens remparts transparait dans la toponymie. On donne le nom de « boulevards » aux voies de circulation qui occupent aujourd'hui l'emplacement des murailles médiévales et, pour désigner les quartiers construits au-delà de celles-ci, hors du bourg, on utilise encore parfois le terme de « faubourgs ».

Plan de la ville de Leuven par Jacques de Deventer. Vers 1558-1562.

Bibliothèque Royale, Bruxelles. Manuscrit 22 090.

Atlas des villes de Belgique au XVIe siècle. Plans du géographe Jacques de Deventer exécutés sur les ordres de Charles Quint et de Philippe II, publiés sous la dir. de Ch. RUELENS, 3e livraison, Bruxelles, 1885.

LEUVEN : Handbooghof

La première enceinte de Leuven remonte à 1165 environ. Elle mesurait 2,750 km de circonférence, 800 à 850 m de diamètre, et renfermait un espace de 60 hectares. Cette enceinte primitive, presque circulaire, était constituée d'un fossé en partie rempli d'eau, dans la partie basse de la ville, et d'un remblai sur lequel se dressait une muraille haute et étroite (un à deux mètres) renforcée de 31 tours et percée de 11 portes fortifiées.

Il ne reste plus que de rares vestiges de cette enceinte du XII^e siècle. L'emplacement de celle-ci, en bien des endroits, se discerne avec peine et il faut consulter des relevés archéologiques pour découvrir que telle rue suit le tracé de l'ancien rempart, pour apprendre qu'un pan de la muraille médiévale sert encore d'appui à une maison ou de clôture à un jardin. Protégée par la deuxième enceinte, la première perd sa fonction défensive et se dégrade dès le XIV^e siècle. Les murs qui ne sont pas réemployés par les riverains sont laissés à l'abandon, servent de « carrière » et finissent par tomber en ruine.

Vers 1750, les autorités communales décident d'élargir les rues principales. Elles font démolir les derniers éléments de l'enceinte encore debout. Les portes sont abattues, les murailles arasées et les fossés comblés. Les remparts se transforment en places et en terrains à bâtir.

Quelques vestiges échappent cependant à la destruction. Certains sont encore visibles librement aujourd'hui dans le *Handbooghof* (au nord de la ville) et le *Sint-Donatuspark* (au sud) où ils agrémentent des jardins publics.

AÉRER

SAUVEGARDER

AMÉNAGER

Leuven, Handbooghof

Situé dans la partie basse de la ville, entre la *Brusselsstraat* et la *Brouwerstraat*, le *Handbooghof* est une promenade arborée réservée aux piétons et aux cyclistes. Cette promenade longe l'une des portions les mieux conservées du mur de la première enceinte de Leuven, construite au XII^e siècle.

À gauche, au pied des arbres (non visible sur la photographie), coule un bras de la Dyle. Celle-ci alimentait jadis le fossé qui protégeait le rempart. À droite, quelques vestiges de mur prolongent une tour dont les moellons en grès de couleurs différentes produisent un effet décoratif. Entre les deux sont aménagés une pelouse et un sentier empierré le long duquel des bancs accueillent les promeneurs.

Au centre de l'image, on distingue les arcs de décharge sur lesquels repose la muraille. Ces arcs, utilisés pour soutenir les maçonneries en terrain marécageux, étaient autrefois dissimulés à la vue des assaillants. Une telle manière de bâtir offrait également l'avantage de contrecarrer le travail de sape, ce dernier n'étant efficace qu'à la base des arcs.

Le *Handbooghof* est un exemple assez caractéristique de sauvegarde et d'aménagement de murailles urbaines d'origine médiévale.

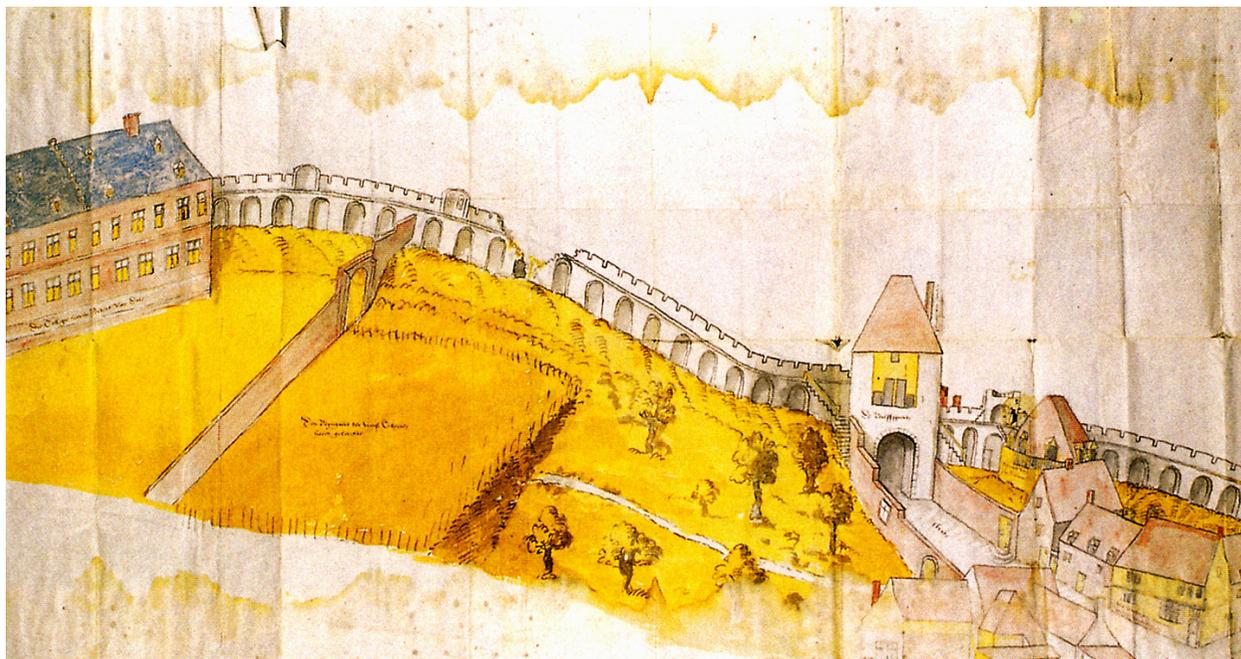


La première enceinte de Leuven autrefois

Ce dessin colorié témoigne de l'état du rempart sud de Leuven dans la deuxième moitié du XVI^e siècle.

À gauche, le mur d'enceinte est partiellement caché par les bâtiments du *Van Dalecollege*, construit en 1568-1569, qui existe toujours et se situe près au carrefour de la *Naamsestraat* et de la *Parkstraat*. Ce mur, renforcé de tours, possède un chemin de ronde crénelé. Il épouse le relief du terrain. À mi-distance environ, entre le *Van Dalecollege* et la *Wolvenpoort*, la maçonnerie est partiellement ruinée. Le long de cette partie de l'enceinte s'étend une zone non bâtie. On reconnaît entre autres un verger.

À droite, une porte fortifiée s'ouvre sur une rue – l'actuelle *Schapenstraat* – qui conduit vers le centre-ville. Sur son flanc, des escaliers donnent accès au chemin de ronde. Quelques maisons sont bâties le long de la rue. Celle qui est visible à l'extrême droite de l'image possède un encorbellement caractéristique des constructions médiévales.



Les enceintes médiévales

Les villes de nos régions dont l'origine remonte au Moyen Âge étaient protégées par une ou plusieurs enceintes. Quelques-unes possèdent encore des vestiges de ces fortifications et s'efforcent aujourd'hui de les sauvegarder et de les mettre en valeur. C'est le cas, par exemple, de Binche.

À l'époque médiévale, les villes modestes sont entourées par une seule enceinte. Cette muraille date habituellement du XII^e siècle. Elle est constituée d'un fossé et d'un remblai sur lequel se dresse une muraille haute et étroite renforcée de tours et percée de portes fortifiées.

Cette enceinte a quasiment partout disparu, notamment dans les villes protégées par une deuxième enceinte. Les quelques vestiges qui ont échappé à la ruine font l'objet de mesures de sauvegarde. Lorsque c'est possible, ils sont dégagés des constructions voisines et mis en valeur : une tour ou un reste de rempart décore un petit square ou agrémente un jardin public...

Leuven, vestiges de la première enceinte.

Dessin colorié. Vers 1577.

Stadsarchief Leuven.

Document reproduit dans *Waar is de tijd ? Leuven en Oost-Brabant*, n° 8, *Verkeer*, Zwolle, Waanders, 2000, p. 181.

LEUVEN : Naamsevest

Construite entre 1356 et 1360, la deuxième enceinte de Leuven avait une circonférence de 7 km. L'espace interne était de 400 hectares environ. La largeur cumulée du fossé et du remblai avoisinait les 60 m. 48 tours renforçaient le dispositif de défense et 8 portes monumentales donnaient accès au centre urbain.

Le démantèlement de cette deuxième enceinte date des années 1820. Comme la plupart des villes de nos régions, Leuven perd alors sa fonction militaire. Les murailles sont démolies parce qu'elles entravent l'expansion du centre urbain. Les fossés sont comblés et les remblais arasés pour faire place à des boulevards qui, aujourd'hui, forment un périphérique routier autour de la ville. Là où l'espace dégagé est assez large, cette voirie nouvelle se subdivise en deux chaussées séparées ou longées par un terre-plein arboré aménagé en promenade publique.

En bordure des boulevards, les terrains sont lotis et des immeubles sont bâtis. Parmi ceux-ci, on compte quelques édifices publics – école, gare, prison, etc. – mais surtout des maisons individuelles bourgeoises. Vers 1900 en effet, ces quartiers périphériques accueillent la franche de la population citadine assez fortunée pour s'éloigner du centre-ville, de son surpeuplement, de son manque d'air et d'espaces verts.

CIRCULER

AÉRER

AMÉNAGER

Leuven, Naamsevest

Deux chaussées (celle de gauche est cachée par la végétation) sont situées de part et d'autre d'un espace vert planté de grands arbres. Ces chaussées sont larges, composées de deux bandes de circulation auxquelles s'ajoutent une piste cyclable et une aire de stationnement. Un trafic routier dense, surtout aux heures de pointe, emprunte ces boulevards, sections d'un vaste anneau de circulation qui fait le tour complet de la ville.

Chaque chaussée est bordée extérieurement par une enfilade de maisons dont le mode de construction et le style architectural renvoient aux années 1880-1930. Il s'agit pour la plupart de maisons bourgeoises, les unes cossues, les autres plus modestes mais de bonne facture. Ici et là apparaissent quelques éléments décoratifs « éclectiques », « Art nouveau », « Art déco » ou « style international ».

L'espace central est réservé aux cyclistes et aux piétons. Ces derniers peuvent flâner sous l'ombrage et s'asseoir sur des bancs publics.

Aujourd'hui, le trafic routier a un effet dissuasif sur les promeneurs. Mais il n'y a pas si longtemps, se promener sur les boulevards était un loisir apprécié. Les adultes venaient y prendre l'air, les enfants y jouer.



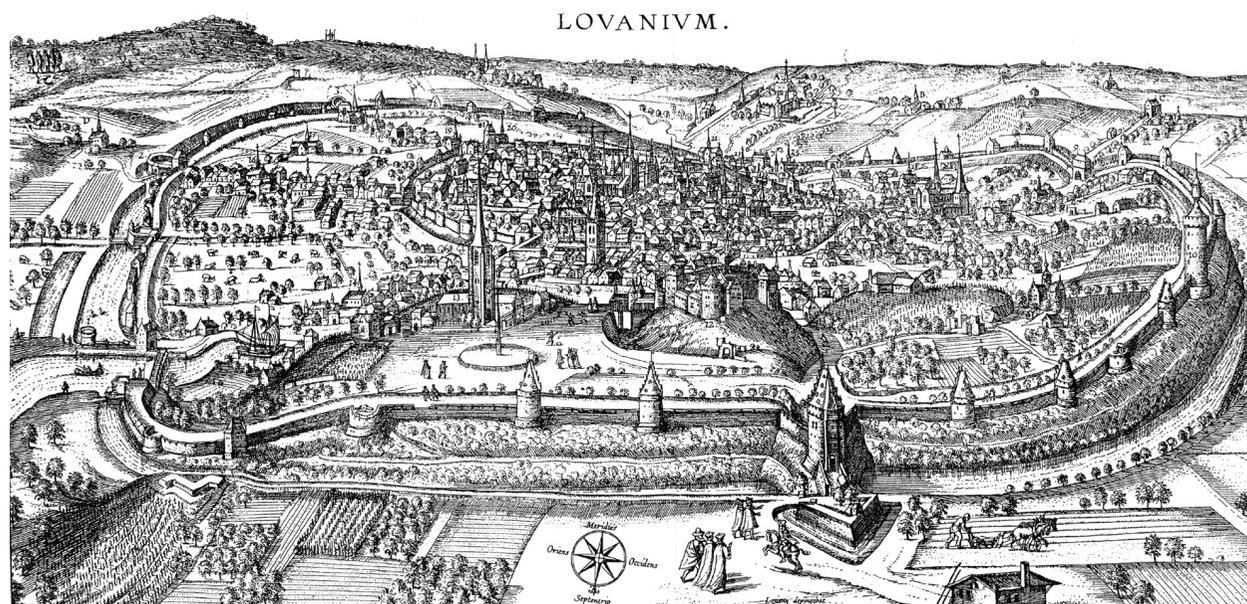
La deuxième enceinte de Leuven autrefois

La ville est vue du nord vers le sud. La deuxième enceinte, construite au XIV^e siècle, est particulièrement bien mise en valeur. De forme à peu près circulaire, elle se compose, au premier plan (partie basse de la ville) d'un large fossé rempli d'eau et d'un imposant remblai. Sur celui-ci est édifiée une épaisse muraille surmontée par un chemin de ronde. De proche en proche se succèdent des tours et des portes solidement fortifiées. Parmi celles-ci, certaines sont protégées par des éléments bastionnés. La surface occupée par ces fortifications permet de comprendre pourquoi, au XIX^e siècle, il fut aisé de tracer des boulevards autour de la ville.

À l'intérieur des murailles, les terrains sont encore peu bâtis, sauf le long des voies d'accès où se déploient plusieurs quartiers nouveaux. Entre eux s'étendent des champs, des pâtures, de nombreux vergers et même, sur le versant opposé au château comtal, des vignobles.

Au milieu de cette deuxième enceinte, la première, datant du XII^e siècle, a l'apparence d'un étroit rempart précédé d'un modeste fossé.

La campagne cerne la ville de toutes parts. Ses activités sont symbolisées, à l'avant-plan à droite, par un paysan labourant son champ.



Les enceintes médiévales et modernes

Les grandes villes de nos régions dont l'origine remonte au Moyen Âge étaient protégées par deux enceintes. La deuxième enceinte, élevée généralement au XIV^e siècle, enveloppait partiellement ou totalement la première, plus petite. Sa construction répondait à l'accroissement de la population urbaine, au besoin de protéger les faubourgs qui grandissaient à l'extérieur des remparts primitifs, le long des voies d'accès.

Aux XV^e et XVI^e siècles, cette deuxième enceinte est consolidée pour résister aux tirs d'artillerie. Les hautes murailles, devenues vulnérables, sont remplacées par des fortifications presque enterrées, précédées de larges fossés qui imposent aux assaillants d'allonger à l'extrême le tir de leurs canons. Le rempart est constitué d'un épais massif de terre destiné à amortir les retombées des boulets et à gêner les travaux de sape. Le réaménagement de ces enceintes nouvelles entraîne de gros terrassements dont les traces sont encore visibles à la périphérie de nos centres urbains.

Ces enceintes sont déclassées à la fin du XVIII^e siècle ou au XIX^e siècle. À cette époque, les villes de nos régions perdent leur fonction militaire. Celles qui continuent à jouer un rôle défensif – Anvers, Liège, Namur – sont protégées par une ceinture de forteresses et non plus par des enceintes. Les murailles sont démolies, car elles entravent l'expansion urbaine. Les fossés sont comblés et les remblais sont arasés pour faire place à une voirie nouvelle qui reçoit le nom de « boulevard », souvenir toponymique de leur antique fonction. Ces boulevards servent aujourd'hui le plus souvent de voie de circulation automobile autour du centre ancien de nos grandes villes.

Leuven. Vue de la ville.
Dessin de Joost van der Baren. 1605.
Stedelijk Museum Leuven.

E. VAN EVEN, *Louvain dans le passé et dans le présent*, Louvain, Fonteyn, 1895, hors-texte pp. 180-181.

LEUVEN : Blauwputgang

Entre 1800 et 1900, la population de Leuven passe de 18 000 à 42 000 habitants. La ville manque de logements. La réponse à cette pénurie consiste à multiplier les impasses et les cours habitées : les *gangen*. Des propriétaires, plus spéculateurs que philanthropes, construisent des maisonnettes sur des parcelles situées à l'arrière des immeubles de front de rue. On les appelle dans la langue locale : les *huisjesmelkers*, les « trayeurs de maisons », ceux qui cherchent à faire un maximum de profits en multipliant les locations.

Jusqu'en 1870 environ, on accède à la plupart de ces *gangen* par un étroit passage couvert. À partir de cette date, les impasses s'élargissent et prennent l'allure de voirie en cul-de-sac. Certaines finissent par joindre deux rues et acquièrent alors l'appellation de « cités ». D'abord implantés dans le centre-ville et débouchant dans les vieilles rues, les *gangen* se multiplient dans les quartiers périphériques, voisins de l'enceinte urbaine, moins bâtis et plus proches des ateliers et des fabriques. Ces zones d'habitations populaires, que les bourgeois évitent de fréquenter, sont nombreuses notamment dans le bas de la ville, près de la Dyle. Vers 1880, Leuven compte 144 *gangen* dans lesquels vivent environ 5000 personnes.

Beaucoup de *gangen* existent toujours à Leuven. Certains ne sont plus affectés à l'habitat et servent simplement d'accès à des arrières d'immeubles ou à des enfilades de garages. D'autres par contre ont conservé leur apparence ancienne et continuent à témoigner des manières de construire et d'habiter du XIXe siècle. D'autres encore ont fait l'objet de restauration, voire de reconstruction, et sont méconnaissables. Toutefois, leur implantation, leur disposition interne rappellent leur fonction primitive.

Leuven, Blauwputgang

Situé à l'extrémité de la *Dietsestraat*, côté gare, dans un vieux quartier, le *Blauwputgang* ou « Impasse du Puits bleu » est bordé d'une série de maisonnettes étroites, à un seul étage, construites en briques. Ces maisonnettes s'ouvrent sur un passage pavé accessible depuis la rue par une porte cochère et un porche. À mi-distance, une pompe (à gauche de la photographie, sous le lierre) est adossée au mur de façade des maisons et alimente en eau les locataires.

À l'arrière, l'impasse s'élargit et donne accès (à droite de la photographie), à des cabinets d'aisance aujourd'hui hors d'usage. Cette disposition illustre l'expression « aller à la cour » employée jadis pour dire « se rendre aux toilettes ».

À gauche, la première maison se subdivise en quatre logements. Deux d'entre eux donnent sur l'impasse et deux autres, identiques (non visibles sur la photographie), situés au dos des premiers, sont accessibles par une étroite ruelle latérale.

Les maisonnettes abritent actuellement quelques étudiants et le fond de la cour sert au stationnement de voitures. Vers 1900, une cinquantaine de personnes vivaient dans cette impasse, qui demeure un témoignage des conditions de logement des humbles dans une grande ville de nos régions durant la deuxième moitié du XIXe siècle.



Les « gangen » de Leuven autrefois

Ce *gang* est typique des impasses les plus anciennes de Louvain, celles qui se situaient près du vieux centre urbain.

Plusieurs maisonnettes mitoyennes, construites sans grande recherche architecturale, occupent le côté ensoleillé de l'impasse. Les façades, en briques, sont goudronnées à la base et blanchies à la chaux. L'impasse ressemble à une cour longue et étroite. Elle est traversée en son milieu par un caniveau. Au fond, devant une construction basse, sont empilés quelques seaux et des bassins en bois servant à faire la lessive.

Depuis la façade des maisons, la vue est courte. Elle porte sur le mur aveugle qui clôture la cour. Contre ce mur, une sorte d'appentis semble protéger un puits. Tout près, du linge pend sur un fil. Deux jeunes mères sont assises au soleil sur des cuveaux retournés, le dos appuyé contre le mur de façade des maisonnettes. L'une d'elles porte un enfant dans les bras. En face, deux petites filles jouent près d'une chaise. Plus loin, une dame plus âgée est debout devant la construction basse qui ferme la cour. Une autre femme se tient sur le seuil de sa porte.

Cette photographie témoigne de la précarité des conditions d'habitat dans les quartiers populaires de Leuven vers 1900.



Le logement populaire à l'époque industrielle

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, la population urbaine augmente sensiblement. De nombreux ruraux viennent habiter en ville pour travailler dans les entreprises industrielles en plein essor ou pour se mettre au service des familles bourgeoises. Ils cherchent à loger près de leur lieu de travail, car les journées sont longues et les transports vicinaux encore rares. Les nouveaux venus s'entassent dans les maisons disponibles, souvent anciennes et en mauvais état. Soucieux de laisser l'initiative au secteur privé, et faute aussi de disposer de moyens financiers suffisants, les pouvoirs publics ne se préoccupent pas, à cette époque, d'accroître l'habitat populaire. Des propriétaires aménagent ou bâtissent des maisonnettes pour en tirer un loyer. Mais ces logements, même récents, sont dépourvus de confort et offrent des conditions de vie précaires.

Jusqu'en 1914, la plupart des maisons populaires sont exiguës, humides, enfumées, malodorantes, privées d'eau courante et de lieu d'aisance, mal entretenues en raison de la faiblesse des loyers. Elles sont également surpeuplées. Il n'est pas rare que le taux d'occupation des maisons s'élève à 10 ou 15 personnes. Celles-ci sont confinées dans une pièce au rez-de-chaussée, éventuellement complétée par une petite cuisine, et une pièce à l'étage, accessible par une échelle de meunier. La pièce du bas est parfois dépourvue de fenêtre et de cheminée. Dans la pièce du haut, tout le monde dort pêle-mêle. Ces maisons donnent sur une impasse ou une ruelle sale et mal aérée. À l'inconfort de l'espace privé s'ajoute l'insalubrité de l'espace public. Dans les quartiers défavorisés, le lien est évident entre la médiocrité de l'habitat et la mortalité, infantile notamment.

Bon nombre de maisons populaires bâties au XIXe siècle sont parvenues jusqu'à nous. Améliorées au fil du temps, restaurées, parfois reconstruites dans le respect du parcellaire et des volumes anciens, elles donnent une idée plus ou moins suggestive de l'environnement dans lequel vivaient les humbles à l'époque industrielle.

Leuven, habitations populaires. Vers 1900. OCMW-Archief Leuven.
Document reproduit dans *Waar is de tijd ? Leuven en Oost-Brabant*, n° 12, *Zieken en behoeftigen*, Zwolle, Waanders, 2000, p. 279.

LEUVEN : Groot Begijnhof

Fondé vers 1230, le béguinage de Leuven est édifié au-delà de la première enceinte urbaine sur un terrain marécageux baigné par la Dyle. Le choix de cet emplacement est délibéré : les béguines tirent en effet leur subsistance du blanchissage des vêtements et du nettoyage des laines utilisées par l'artisanat drapier local.

Englobé vers 1360 dans la deuxième enceinte, puis reconstruit entre 1624 et 1697, le Grand Béguinage de Leuven a aujourd'hui l'apparence d'une petite ville d'Ancien Régime. Il se compose d'une soixantaine de maisonnettes d'un style assez homogène rassemblées au pied d'une église et isolées du reste du quartier par un mur de clôture partiellement conservé.

Occupé depuis le Moyen Âge par des femmes célibataires ou veuves faisant vœu temporaire de chasteté et d'obéissance, le béguinage connaît son apogée au XVII^e siècle. Il perd sa vocation religieuse lors de la Révolution française. Cédé vers 1800 aux *Hospices civils*, devenus plus tard *Commission d'Assistance publique*, le béguinage accueille des gens modestes : petits artisans, retraités, etc. Les loyers, peu élevés, ne permettent pas au propriétaire d'entretenir soigneusement les bâtiments. En 1960, le quartier, très délabré, est vendu à l'Université qui y entreprend une restauration systématique et exemplaire sous la conduite du Professeur Raymond Lemaire.

Le Grand Béguinage de Leuven est aujourd'hui un complexe universitaire comprenant des logements, un centre de congrès, un club facultaire, etc.

HABITER

RESTAURER

Leuven, Groot Begijnhof

La photographie est prise depuis le parvis de l'église Saint-Jean-Baptiste en direction de la *Middenstraat*, qui divise en deux le béguinage. À droite, on aperçoit l'entrée de l'ancien cimetière. Typique de la voirie urbaine ancienne, la *Middenstraat*, étroite et pavée, est bordée par une maison du XVI^e siècle qui possède un pignon à colombages avec remplissage en brique. La façade se compose de deux niveaux. Le rez-de-chaussée est en brique et l'étage, en léger encorbellement, est en torchis enduit de blanc. Cette maison conserve les caractéristiques des constructions médiévales. La demeure visible au-delà du portail du cimetière date, quant à elle, du XVII^e siècle. C'est une maison du type le plus courant dans le béguinage de Leuven. En la comparant à sa voisine, il est possible d'apprécier les changements intervenus en matière d'architecture domestique entre l'époque médiévale et l'époque moderne. Construite entièrement en brique, elle possède des fenêtres plus nombreuses, plus grandes, disposées symétriquement. Ces fenêtres sont à meneaux de pierre ou à croisillons de bois. Les pièces principales se situent du côté de la façade. Elles sont accessibles par une porte surmontée d'un arc.

Actuellement le béguinage de Leuven est habité par 450 personnes environ. Quelques familles y sont établies de façon permanente, les autres y séjournent temporairement : ménages d'étudiants, de professeurs ou de chercheurs étrangers invités par l'Université. Au temps de son apogée, vers 1650, près de 300 femmes y vivaient. Remarquablement restauré, le béguinage de Leuven donne une bonne idée de ce qu'était l'architecture urbaine résidentielle dans nos régions au XVII^e siècle.



Le Groot Begijnhof de Leuven autrefois

Les maisons sont groupées, dans un apparent désordre, à l'intérieur d'un enclos : un mur percé de plusieurs portes les isole du reste du quartier (non figuré sur le plan terrier). À l'avant-plan, un autre mur, muni de créneaux, est une portion des fortifications urbaines.

Le béguinage est traversé par la Dyle. Celle-ci se faufile entre les maisons en dessinant deux bras parallèles. Plusieurs ponts permettent de l'enjamber.

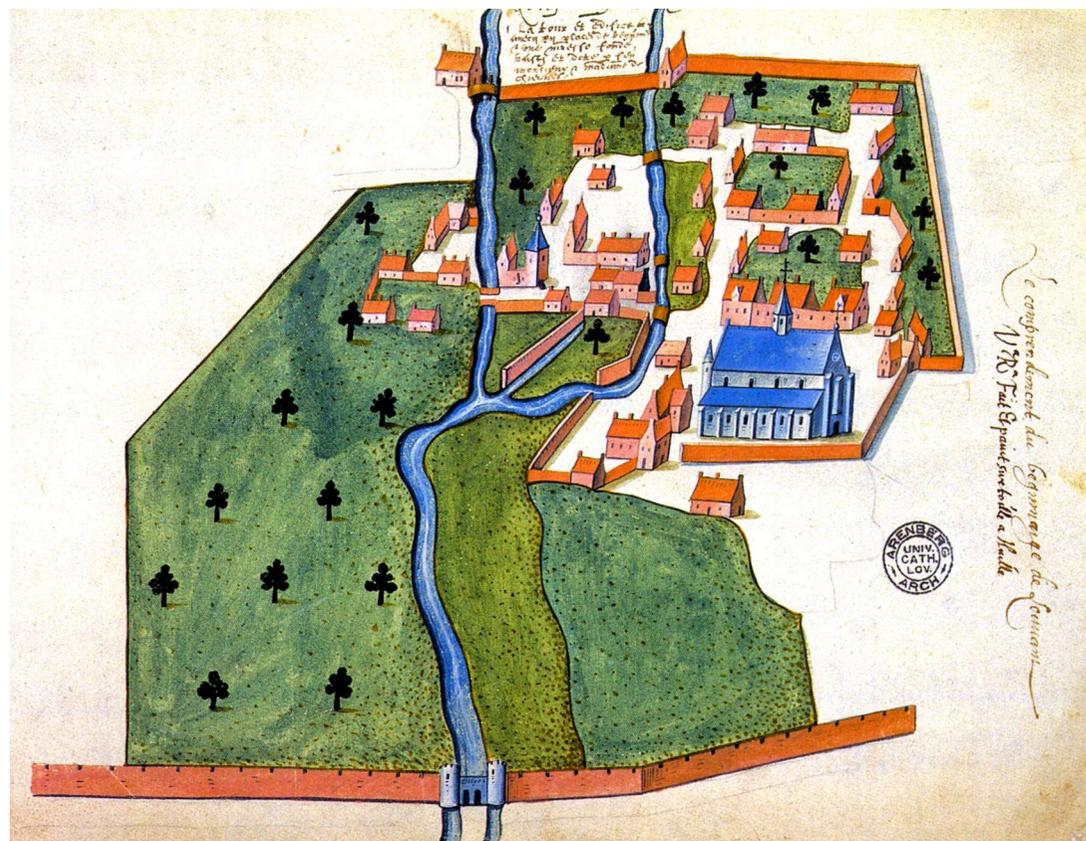
Les maisons ont un aspect uniforme. Elles paraissent toutes construites sur le même modèle, en

faisant usage des mêmes matériaux. Le bâtiment principal est l'église dont le clocher et les toitures en ardoise dominent les environs.

Le béguinage se situe non loin d'un vaste verger et de deux grandes prairies. Ce verger et ces prairies se prolongent jusqu'à l'intérieur de l'enclos.

Le document témoigne de l'état du béguinage de Leuven peu de temps avant sa période d'apogée, au XVIIIe siècle. À ce moment, plusieurs dizaines de maisons nouvelles seront construites, dont bon nombre existent toujours. L'aspect clairsemé des

habitations est dû à une phase de dépeuplement consécutive à l'épidémie de peste qui ravage Leuven en 1578-1579. Les maisons abandonnées à ce moment-là sont encore des constructions médiévales à ossature en bois. Elles sont détruites et leurs matériaux sont récupérés pour en faire du bois de chauffage.



La maison citadine à l'époque moderne

Les maisons ordinaires, étroites et hautes, sont construites jusqu'au XVIe siècle en bois et en torchis. À partir du XVIIe siècle, les autorités urbaines insistent pour que les reconstructions se fassent en pierre ou en brique, avec couvertures de tuiles, afin d'éviter les incendies. Ces circonstances favorisent le progrès des techniques de construction et la recherche du confort domestique. Il ne faut cependant pas se tromper. Pour les plus pauvres, loger en ville n'est pas un sort enviable. C'est occuper à plusieurs une mansarde, habiter un réduit au fond d'une cour, partager avec d'autres sa cuisine, son puits, son lieu d'aisance. Seuls les plus riches peuvent s'offrir une maison individuelle, confortable, bien meublée et bien décorée. Dans nos régions, ces maisons bourgeoises ont généralement leurs pignons tournés vers la rue. Jusqu'au milieu du XVIe siècle, ceux-ci sont décorés – ce qui fait le charme de nos vieilles rues – de rampants à gradins, puis, au siècle suivant, de frontons flanqués de volutes.

L'entassement est longtemps la règle dans les maisons citadines. Les familles vivent dans une ou deux pièces à usage polyvalent, exiguës, humides, mal aérées, bruyantes. Les appartements ne sont pas, comme de nos jours, répartis par niveaux. Jusqu'au début du XVIIIe siècle, l'organisation se fait verticalement. Une famille occupe, par exemple, une salle au premier étage et une chambre au deuxième ou au troisième. Cela entraîne d'incessants va-et-vient. Les plus pauvres logent sous les toits. Il n'existe pas de couloir. Les pièces communiquent entre elles et servent de lieux de passage, privant les occupants d'intimité. Aucune n'a d'affectation particulière comme c'est le cas aujourd'hui. Il n'y a pas, par exemple, de cuisine. Celle-ci s'improvise dans l'âtre de la salle de séjour ou de la chambre, selon les besoins. Les pièces changent d'affectation d'après les circonstances et les saisons. En hiver, par exemple, tout le monde dort dans la pièce munie de l'âtre. Les éléments de décoration sont rares : quelques tentures, quelques tapis. Les murs paraissent nus.

Leuven, *Groot Begijnhof*. Vers 1600.
Plan terrier des albums de Croÿ. Dessin à la plume, colorié à l'aquarelle.
Archives d'Arenberg, K.U.L.
Document reproduit dans *Béguinages de Belgique*, sous la dir. d'A. d'HAENENS, Bruxelles, Artis-Historia, 1979, p. 72.

LEUVEN : Amerikalaan

Le XIXe siècle connaît encore quelques graves épidémies, notamment de choléra. À Leuven, en 1849, près de 600 personnes meurent de cette maladie. Partout, les autorités communales commencent à se préoccuper sérieusement d'améliorer les conditions d'hygiène collectives. 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 communales choisissent de les voûter et de remblayer les bras inutiles. Ces travaux contribuent en outre à lutter contre les inondations, parfois catastrophiques, qui affectent les habitants des bas quartiers des villes. À Leuven, par exemple, 2300 maisons sont sinistrées lors de la crue de janvier 1891.

Dans la deuxième moitié du XIXe siècle, Leuven procède à de tels travaux dans le quartier du *Vismarkt*. La portion de la Dyle qui conduit au vieux port, situé à cet endroit, est voûtée et le port lui-même est remblayé. Par contre, dans le quartier du parvis de la collégiale Saint-Pierre, traversé également par la Dyle, l'aménagement est conçu d'une façon différente et bien plus originale, qui annonce un changement dans les conceptions urbanistiques. Entrepris avant 1914 et terminés après la guerre, les travaux consistent à préserver 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.

Leuven, Amerikalaan

La Dyle coule entre deux quais maçonnés. Tout le long, une balustrade, dont l'effet décoratif est voulu, sert de garde-corps. Plusieurs ponts franchissent la rivière et facilitent le passage d'une rive à l'autre. Des deux côtés, un trottoir accueille les piétons. Large, planté d'arbustes, il est bordé par des emplacements de stationnement et par une voie de circulation. Au-delà se dresse un alignement d'habitations mitoyennes, plutôt bourgeoises, à deux ou trois étages, construites dans un style caractéristique des années 1920. Vers la droite se dégage une avenue qui conduit au parvis de la collégiale Saint-Pierre. L'eau et la verdure donnent à ce quartier un agrément indéniable. À quelques mètres en amont, la Dyle se faufile derrière les maisons, inaccessible et inesthétique à la fois. Elle témoigne de l'urbanisme d'autrefois. Dans les villes anciennes, en effet, il existe peu de quais-promenades. Les maisons s'alignent directement le long des rivières. L'aménagement du quartier du parvis de la collégiale Saint-Pierre à Leuven est le témoin d'une recherche urbanistique originale à une époque où la règle commune est partout de voûter les petits cours d'eau. On notera que ce projet d'aménagement date des années 1910 et que dans bien des villes de nos régions, grandes ou petites, on a voûté et remblayé les cours d'eau jusque dans les années 1960...



La Dyle à Leuven autrefois

Cette peinture, qui date des années 1900, montre le quartier de l'*Amerikalaan* à Leuven avant sa transformation. Il s'agit du même endroit que celui qui figure sur la photographie reproduite au recto de cette page, mais vu à contre sens, en direction du pont de la *Brusselsestraat*.

Ce quartier était autrefois celui de l'abattoir et de la halle aux viandes. À l'aube du XXe siècle, il ne répondait plus aux normes d'hygiène et son assainissement devenait urgent. Les travaux débutèrent en 1908 avec la fermeture de l'abattoir et son installation à la périphérie de la ville, à l'extrémité de la *Kapucijnenvoer*.

La Dyle, comme on le voit, se fraie un chemin à travers un enchevêtrement de maisons. Elle longe des façades plutôt lépreuses dont les fenêtres s'ouvrent directement sur l'eau. La rivière n'est accessible que de loin en loin, à hauteur du pont de la *Brusselsestraat* et le long de l'actuelle *Koning Albertlaan*.

À cet endroit, protégé par un garde-corps en fer forgé, une jeune femme aux cheveux coiffés en chignon, vêtue d'une blouse, d'une longue robe et d'un tablier, approche d'une borne-fontaine en fonte. Munie d'un seau, elle vient s'approvisionner en eau potable. Elle tient en main la clef qui lui permet d'actionner le robinet.

Cette peinture résume deux des préoccupations principales des responsables communaux en matière d'assainissement et d'hygiène : donner à tous accès à l'eau potable et veiller à la salubrité des cours d'eau. Dans le cas présent, cette seconde nécessité n'est pas encore rencontrée, mais on sait que les travaux s'annoncent. Cela explique peut-être pourquoi le peintre a choisi cette vue de la Dyle comme thème de son œuvre, pour sauvegarder l'image d'une réalité appelée à disparaître.



L'assainissement des centres urbains à l'époque industrielle

Les grands travaux d'urbanisme entrepris durant l'époque industrielle visent notamment à lutter contre la malpropreté qui caractérise les villes anciennes et en font des foyers potentiels d'épidémies. Or, 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 de la ville, les édiles locaux font capter des sources et les font dériver vers des bornes-fontaines dans les quartiers populaires, vers les maisons elles-mêmes dans les quartiers bourgeois. Pour les humbles, en effet, la fontaine publique est longtemps le principal moyen d'alimentation en eau de qualité. Il existe bien sûr des puits dans les cours de nombreuses maisons, mais la nappe phréatique qui les approvisionne est généralement souillée par la perméabilité des égouts, par l'écoulement du trop-plein des fosses d'aisance, par le ruissellement des pluies sur les décharges à ordures.

Au XIXe siècle, les pouvoirs publics se préoccupent également de l'évacuation des eaux usées. Ils profitent des grands travaux d'urbanisme pour placer des égouts. Ils branchent ceux-ci sur les voies d'eau qui traversent la ville et les transforment en collecteurs principaux qu'il faut bien vite voûter pour confiner les mauvaises odeurs et les risques de maladie.

Enfin, les autorités communales se soucient d'aérer la ville en tirant profit des démolitions pour créer des squares et des jardins publics, pour planter des arbres le long des voies de circulation les plus larges. Ils multiplient parcs et espaces verts dans les quartiers périphériques en pleine expansion.

Leuven, la Dyle. Peinture de Adolf van Elstraete (1862-1939). Détail. Vers 1900.

Stedelijk Museum Leuven.

Waar is de tijd ? Leuven en Oost-Brabant, n° 8, Verkeer, Zwolle, Waanders, 2000, p. 200.

LEUVEN : Bondgenotenlaan

Au moment de l'arrivée du chemin de fer à Leuven, 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 au *Grote Markt* en percant une avenue nouvelle, large, rectiligne, qui double la vieille *Diestsestraat*, d'origine médiévale, étroite, sinueuse, inadaptée au trafic de l'époque industrielle.

Ces grands travaux de voirie concourent à moderniser Leuven, à l'instar de ce qui se fait alors dans d'autres grandes villes du pays et de l'étranger. L'objectif est non seulement de faciliter la circulation, mais aussi d'assainir les quartiers anciens et de les embellir. Les voies nouvelles sont en effet bordées d'immeubles cossus dont les rez-de-chaussée abritent des magasins de luxe et les étages des appartements réservés à la bourgeoisie. Grandes et rectilignes, ces avenues facilitent le passage des transports vicinaux et mettent en valeur les monuments historiques, lesquels sont dégagés des constructions qui les masquent.

Le percement de l'avenue qui joint la gare au *Grote Markt* de Leuven – la *Stationstraat* jusqu'à la Première Guerre mondiale, *Bondgenotenlaan* ensuite – 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-ville, en raison de la nécessité d'exproprier et de détruire une série d'édifices anciens. En 1869, les bâtiments qui forment le cœur historique de Leuven – hôtel de ville et collégiale Saint-Pierre – sont visibles depuis la gare, à 1 km de distance, à travers une longue perspective dont certains dénoncent déjà la dimension excessive et la monotonie.

CIRCULER

AMÉNAGER

ÉQUIPER

Leuven, Bondgenotenlaan

La vue est prise depuis le centre-ville en direction de la gare, que l'on aperçoit dans le lointain.

Tout au long de l'avenue, large et rectiligne, les immeubles présentent un gabarit assez semblable. La plupart sont postérieurs aux destructions de la guerre 1914-1918. 150 des 180 maisons que comptait l'avenue avaient alors été incendiées par l'ennemi. Quelques bâtiments sont plus récents, principalement du côté du centre-ville. Victimes du bombardement de Louvain de 1944, ils datent du lendemain de la Deuxième Guerre mondiale.

Au milieu de la photographie, parmi l'alignement des maisons, se distingue le théâtre communal, inauguré en 1867, construit en style néo-classique.

Dans la *Bondgenotenlaan* règne l'animation qui caractérise aujourd'hui un axe urbain principal. Les rez-de-chaussée sont occupés par des boutiques qui attirent une clientèle nombreuse. De larges trottoirs offrent aux chalands et aux promeneurs un espace de marche confortable. Le trafic routier semble discret. Les deux extrémités de l'avenue viennent en effet d'être réaménagées de manière à donner la priorité aux piétons.



Les abords de la collégiale Saint-Pierre de Leuven autrefois

En 1869, pour permettre à la *Stationstraat* de relier directement la gare au centre historique de Leuven, il s'avéra nécessaire de détruire la *Brouwershuis* ou « Maisons des Brasseurs ». Ce bel immeuble de style classique, bâti en 1739-1740, fermait la perspective du *Grote Markt* au-delà du chevet de la collégiale Saint-Pierre.

Le tableau montre la *Brouwershuis* peu de temps avant sa démolition. À gauche, on aperçoit l'extrémité du chevet de la collégiale. Des maisonnettes, dont la plupart sont des boutiques, s'intercalent entre les contreforts. Au fond du passage qui contourne l'église, les maisons sont de dimensions plus respectables. Leurs façades sont enduites et peintes.

La *Brouwershuis* est une demeure cossue comprenant trois niveaux de même hauteur. De grandes fenêtres rectangulaires se superposent entre des pilastres couronnés de chapiteaux à feuilles d'acanthé. Des persiennes et des stores protègent les pièces des étages des ardeurs du soleil. Une corniche décorée d'une balustrade surmonte les façades. L'entrée, à l'angle, est abritée sous un balcon. Deux personnes y prennent l'air. Tout en haut, le fronton est orné de symboles rappelant le métier de brasseur.

On peut regretter aujourd'hui la disparition de ce remarquable exemplaire de l'architecture du XVIII^e siècle. À l'époque industrielle, les travaux d'urbanisme étaient assez peu soucieux de sauvegarder des immeubles d'habitation ou de commerce. Préservation et restauration s'appliquaient uniquement aux monuments religieux ou civils anciens et prestigieux.



Le remodelage des villes à l'époque industrielle

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le paysage urbain de nos régions demeure semblable, en gros, à celui de l'Ancien Régime. Hérités d'un passé parfois lointain, les vieux centres sont alors dans un état de délabrement assez avancé. Il s'agit donc d'entreprendre des travaux de modernisation, ce à quoi s'attachent partout les autorités municipales.

La ville industrielle est un lieu d'échange. Elle a besoin de liaisons directes et rapides entre ses points névralgiques. Cela suppose un réseau de voies de communication qui quadrille l'espace urbain. Des rues nouvelles sont percées. Les obstacles sont détruits et les accidents de terrain sont corrigés. Des rues anciennes sont élargies et leur tracé rectifié. Le parcellaire étroit, qui imposait la construction de maisonnettes de faibles dimensions, est abandonné au profit d'un découpage plus large autorisant l'édification d'immeubles aux façades monumentales. Des places sont taillées au croisement de rues principales pour servir d'échangeurs et distribuer le trafic. Ce système de circulation interne est en outre branché sur l'extérieur, sur les chaussées qui convergent vers la ville et sur la gare qui met celle-ci en communication avec le réseau ferré. D'où l'importance accordée, dans les villes du XIX^e siècle, à la rue qui conduit de la gare, nouvelle porte urbaine, vers le centre.

L'urbanisme de l'époque industrielle aime les perspectives monumentales. Il cherche à donner aux voies principales un 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 rupture entre la modestie des constructions profanes et la puissance des constructions religieuses.

Leuven, *Brouwershuis*.
Peinture de Joseph Maswiens. Vers 1850.
Stedelijk Museum Leuven.

Waar is de tijd ? Leuven en Oost-Brabant, n° 2, *Brouwers en drinkers*, Zwolle, Waanders, 2000, p. 40.

LEUVEN : Oude Markt

Leuven est occupée par les Allemands le 20 août 1914. Le 25, vers 20 heures, une fusillade éclate non loin de la gare, à deux pas des hôtels où sont logés des soldats ennemis. Ceux-ci considèrent qu'ils sont la cible de francs-tireurs. Ils arrêtent et fusillent une trentaine de personnes, pillent ensuite des maisons bourgeoises en plusieurs endroits de la ville et y boutent le feu. L'incendie se propage d'immeuble en immeuble. Plus de 1000 maisons sont détruites et des centaines d'autres endommagées. Le *Oude Markt* est particulièrement touché, le *Grote Markt* également, à l'exception de l'hôtel de ville sur lequel se concentre l'action des pompiers. La collégiale Saint-Pierre est en flamme, de même que les halles universitaires dont une aile abrite la riche bibliothèque de l'université.

Il faut près d'un an pour déblayer la ville de ses décombres. Entre-temps, les autorités communales mettent sur pied une commission chargée de concevoir un programme général de reconstruction. Le choix est fait de tirer profit des destructions pour élargir les rues du centre historique et pour aligner les façades. Leuven perd une partie de son pittoresque, mais se modernise utilement.

Le *Oude Markt* est un bon exemple de la manière dont on conçoit alors l'urbanisme de reconstruction. Autour de la place, les maisons sont refaites dans le respect du parcellaire et des volumes anciens en veillant toutefois à les embellir. Une grande importance est accordée à la monumentalité des façades et à leur ornementation. Cette conception est liée à un sentiment patriotique très fort. Il s'agit d'effacer les traces de la guerre et, en restituant le passé plus beau qu'il ne l'était, de faire la leçon à l'ennemi. Seules aujourd'hui, scellées dans les façades, de petites pierres commémoratives aux armes de Leuven, avec glaive, torche et millésime, rappellent les destructions de 1914.

RECONSTRUIRE

TRAVAILLER

HABITER

Leuven, Oude Markt

Cœur historique de la ville de Leuven, le *Oude Markt* subit de graves dégâts en 1914. Il est reconstruit, après la guerre, en style néo-baroque, inspiré par l'architecture régionale des XVI^e et XVII^e siècles.

Les maisons sont alignées perpendiculairement à la place. Elles présentent donc leur pignon en façade. Ce pignon est orné de gradins ou de volutes.

Les volumes sont modestes. Les maisons se composent en général d'un rez-de-chaussée et de trois étages, le dernier sous toiture.

Le matériau principal est la brique. Celle-ci, contrairement à ce que montrent des photographies prises avant la guerre, n'est pas enduite. La pierre de taille est abondamment utilisée pour les cordons, les plates-bandes, les encadrements des portes et des fenêtres, les frontons, etc. Son rôle décoratif est évident.

Le *Oude Markt* de Leuven forme aujourd'hui un ensemble homogène et pittoresque. De nombreux cafés avec terrasses sont installés au rez-de-chaussée des maisons. Ils accueillent les étudiants et les touristes dans une ambiance sympathique.



Le Oude Markt de Leuven autrefois

La photographie ancienne présente le même cadrage que la photographie actuelle, visible au recto de cette page. La comparaison entre la situation avant et après la guerre de 1914-18 montre que la reconstruction des maisons ne s'est pas faite à l'identique. Les dimensions des parcelles sont conservées et les volumes sont respectés. L'allure générale reste assez semblable, mais il ne s'agit pas d'une restauration. Les maisons détruites font place à des immeubles entièrement nouveaux.

Sur la photographie ancienne, les façades n'offrent pas une très grande homogénéité. Des édifices à deux ou trois étages de la fin du XVIIIe

siècle et du XIXe siècle, parallèles à la voirie, s'intercalent parmi quelques demeures à un étage et grenier datant des XVIe et XVIIe siècles. Ces antiques maisons ont un pignon à front de rue. Orné de gradins ou de volutes, celui-ci laisse voir au niveau supérieur une porte surmontée d'une poulie.

Sur la photographie récente, les immeubles reconstruits après la guerre forment un ensemble homogène. Leur largeur, leur hauteur, leurs matériaux, leur ornementation offrent des caractéristiques assez semblables. Ces maisons occupent la même position que les précédentes, mais leur dimension est plus marquée et leur apparence

générale nettement plus soignée. En fait, elles donnent une image idéalisée de l'architecture domestique de nos régions dans le passé.

On notera au passage l'animation qui règne sur le *Oude Markt* vers 1900. La place est entourée principalement de boutiques et accueille les échoppes de marchands ambulants. Aujourd'hui, les immeubles du *Oude Markt* abritent surtout des cafés et des restaurants. Les échoppes sont remplacées par des terrasses. La place est désormais un des hauts lieux de la vie estudiantine louvaniste.



Les reconstructions d'après-guerre au XX^e siècle

Les destructions consécutives aux deux guerres mondiales du XXe siècle stimulent la réflexion en matière d'urbanisme et d'architecture urbaine. Elles favorisent également l'affirmation d'un droit de l'urbanisme qui impose des règles plus strictes en matière de construction. Avant même la fin du premier conflit, une administration spécialisée est chargée de définir une politique de reconstruction applicable à l'ensemble du pays.

Le contexte général est assez favorable à un travail de qualité, mais l'administration mise en place est dépourvue d'une véritable doctrine et les opérations sont le plus souvent menées au coup par coup. Les architectes n'ont pas toujours la formation requise pour s'attaquer à de tels chantiers, les entreprises de construction manquent parfois d'expérience en ce domaine et le public n'ose pas encore intervenir dans le débat.

Globalement, les reconstructions se font plus ou moins à l'identique. L'innovation est rare et le conformisme l'emporte à peu près partout. La tendance est au pastiche, à la répétition monotone de quelques modèles de base. Ceci explique sans doute pourquoi les villes reconstruites perdent beaucoup de leur charme d'avant-guerre. Le résultat n'est pas inesthétique mais, à y regarder plus attentivement, l'urbanisme et l'architecture de reconstruction manquent de caractère, de variété, d'originalité.

Une des causes provient de la recherche de solution de compromis tendant à concilier le respect de la tradition avec le besoin de modernité et la nécessité de répondre aux exigences économiques de l'époque. C'est pourquoi les travaux de reconstruction, quasi partout, édifient un bâti de type traditionnel tout en cherchant à profiter des destructions pour assainir les villes et pour élargir et rectifier les voies de circulation.

Leuven, *Oude Markt*.
Carte postale. Vers 1900.
Collection privée.

Waar is de tijd ? Leuven en Oost-Brabant, n° 5, Nijverheid, Zwolle, Waanders, 2000, p. 115.

LEUVEN : Martelarenplein

Jusqu'à l'été 2001, la *Martelarenplein* à Leuven était un des lieux névralgiques de la circulation routière. À cet endroit se situait la connexion entre les boulevards périphériques et la *Bondgenotenlaan*, voie d'accès principale vers le centre-ville. Sur cette place, les passants assistaient au flux incessant de voitures et à la rotation permanente des transports en commun. Côté gare, ce n'était que bruit, pollution, chassé-croisé de bus, de taxis, de voitures. Côté ville s'étendait un vaste parking, toujours comble, qui masquait la vue et chassait les piétons.

Désormais, un tunnel absorbe le trafic venant des boulevards tandis qu'un piétonnier dissuade les automobilistes de circuler en surface. Le stationnement des voitures se fait dans un vaste parking souterrain. En sortant de la gare, les piétons retrouvent donc l'accès naturel vers la ville, vers la *Bondgenotenlaan* dont les trottoirs viennent d'être refaits et élargis. Ils n'ont plus l'obligation de patienter aux feux rouges et de traverser le boulevard en se pressant pour échapper aux voitures. La *Martelarenplein* est maintenant une place accueillante et calme. Il est à nouveau possible de s'installer aux terrasses des cafés sans devoir respirer les gaz d'échappement et d'y deviser sans devoir élever la voix.

Cette restitution de la ville aux piétons s'inscrit dans un plan de réaménagement dont les premières études remontent à la fin des années 1960. Il s'agissait de réduire progressivement les usagers. L'objectif était triple : d'abord faciliter le trafic de transit sur les boulevards périphériques et éviter qu'il ne pénètre dans la ville ; ensuite, par un jeu de sens uniques, organiser un système de circulation interne qui renvoyait systématiquement les voitures vers les boulevards ; enfin, quand les nouvelles habitudes seraient prises, transformer le cœur historique de la ville en zone piétonnière...

RÉAMÉNAGER

CIRCULER

TRAVAILLER

Leuven, Martelarenplein

La *Martelarenplein* se situe devant la gare de Leuven (non visible, à droite de la photographie). Cette place est conforme aux conceptions urbanistiques du XIXe siècle. Destinée à accueillir les voyageurs qui sortent de la gare, elle forme un quadrangulaire régulier, vaste et bien dégagé. Par ses deux ailes, qui dirigent le regard vers la *Bondgenotenlaan*, voie d'accès au centre-ville, elle joue un rôle directionnel en même temps qu'elle assume une fonction d'interface entre la ville et la périphérie. Les immeubles qui la bordent sont essentiellement des hôtels et des cafés-restaurants, conformément à une tradition qui remonte à l'époque des débuts du chemin de fer.

Les bâtiments sont de styles variés, inspirés surtout par l'architecture baroque et l'architecture classique. À l'origine, ils n'avaient pas cet aspect. Détruits en 1914, ils furent reconstruits avec le souci de leur donner un plus grand prestige.

Il n'y a quasi pas de voitures sur la place, ni de passage, ni en stationnement. L'esplanade, bien dégagée, recouverte de dalles de pierre, est réservée aux piétons. Des bornes canalisent la circulation des voitures, reportent celle-ci vers une zone carrossable de dimension réduite où des bacs à fleurs servent de chicanes et forcent les automobilistes à ralentir.



La Martelarenplein de Leuven autrefois

Jusqu'en 1914, la place située devant la gare de Leuven était un vaste quadrilatère au milieu duquel se situait un important parterre de verdure dominé par la statue de Sylvain Vande Weyer, un des protagonistes de la Révolution de 1830.

Autour de cette place, les maisons avaient un style homogène, à la fois sobre et dépouillé, inspiré de l'architecture néoclassique. Ces maisons abritaient surtout des cafés-restaurants et des hôtels.

En août 1914, Louvain est occupée par les Allemands. À peine ceux-ci sont-ils installés dans les hôtels voisins 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 de la Station, qui s'appellera plus tard place des Martyrs.

Comme le laisse voir la photographie actuelle, la reconstruction ne se fait pas à l'identique. Un fort sentiment patriotique incite à effacer les traces de la guerre en restituant le passé plus beau qu'il ne l'était. Le parcellaire originel est respecté mais, par souci d'embellir, l'uniformité et la sobriété des constructions anciennes sont abandonnées. Une grande attention est accordée à la monumentalité des façades et à leur ornementation. Celle-ci puise notamment ses thèmes dans les styles baroque et classique.

Une impression de calme et de sérénité se dégage de cette carte postale du tout début du XXe siècle. Aucune circulation automobile ne dérange les quelques piétons qui se promènent ou devisent sur le parvis de la gare...



10. — LOUVAIN. — PLACE DE LA STATION.

La restitution de la ville aux piétons à l'époque actuelle

Dès les années 1930, le parc automobile commence à croître considérablement. Il prolifère après la Deuxième Guerre mondiale. À la fin du siècle, tous les ménages possèdent au moins une voiture, souvent deux et plus. La ville, qui n'a pas été conçue pour elle, se soumet corps et âme aux impératifs de la circulation automobile. Les voiries sont élargies et les trottoirs rétrécis. Les pavés sont remplacés par de l'asphalte. Les emplacements de parking sont démultipliés en sacrifiant trottoirs, terre-pleins, pelouses, etc. Des panneaux de signalisation encombrant les trottoirs, défigurent les monuments, enlaidissent les perspectives. Des bandes colorées maculent le sol pour diriger le trafic, protéger les piétons, empêcher le stationnement sauvage.

Dans les années 1980, des voix s'élèvent pour dénoncer le tout à la voiture et exiger la restitution de la ville aux piétons. Pour faire reculer l'automobile, les mesures prises sont d'abord modestes et pragmatiques : élargir les trottoirs, créer des sinuosités en installant des chicanes, planter des bornes pour empêcher l'arrêt ou le stationnement, donner aux panneaux de signalisation routiers des apparences de mobilier urbain, assurer la rotation du stationnement par la création de zones bleues, par la pose de parcomètres, etc. Puis l'action se fait plus radicale. Les autorités décident d'interdire l'accès de certaines rues, de certaines places. Ils se heurtent le plus souvent à la réprobation des commerçants et de leurs clients. Changer les habitudes n'est pas possible en effet sans une longue préparation psychologique et sans proposer des alternatives crédibles à la perte des emplacements de stationnement dans les zones transformées en espace piétonnier.

Leuven, *Place de la Station*.

Carte postale. Vers 1900.

H. UYTTERHOEVEN, *Leuven in oude prentkaarten*, 8^e éd., Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 2000, vol. 1, carte 2.