

Le lecteur trouvera ici la [version longue](#) de l'article (avec citations) ; la [version courte](#) (publiée avec illustrations) peut être consultée sur le site : <http://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine.htm>

## Circulation et théâtromanie au temps des embellissements : la question de la mobilité dans les projets de salles de spectacles à Bruxelles (1785-1792)

Christophe Loir, Université libre de Bruxelles (ULB)<sup>1</sup>

Une véritable théâtromanie envahit l'Europe durant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les spectateurs affluent et les questions de circulation autour des salles de spectacle se posent avec une acuité nouvelle. La construction de nouveaux théâtres s'impose et de nombreuses salles sont édifiées, ou simplement projetées, dans le cadre de l'embellissement des villes<sup>2</sup>. Je voudrais ici montrer en quoi le renouvellement des typologies architecturales, la prise en compte de la dimension urbanistique et la mise en place d'une nouvelle réglementation de l'espace public à l'époque des embellissements, ont permis de répondre aux problèmes de mobilité posés par la tenue d'un spectacle. Pour cette analyse, j'étudierai plus spécifiquement les projets de (re)construction du théâtre de Bruxelles entre 1785 et 1792 en les comparant avec les solutions développées en France.

Cette étude de cas est particulièrement intéressante, à la fois par le nombre de projets, par la richesse de la documentation conservée, et par la personnalité du principal architecte impliqué. C'est en effet au célèbre architecte parisien Charles De Wailly qu'en 1785 le gouvernement des Pays-Bas autrichiens fait appel pour reconstruire la salle de spectacle bruxelloise<sup>3</sup>. Ce dernier bénéficie déjà d'une solide réputation dans le domaine de l'architecture théâtrale puisqu'il vient de terminer, avec Marie-Joseph Peyre, la salle de la Comédie-Française à Paris (actuel Théâtre de l'Odéon). De Wailly n'est pas le seul ; architectes, fonctionnaires, entrepreneurs de spectacles, spéculateurs et particuliers participent aux débats en vue de rénover ou de reconstruire, à son emplacement initial – ou ailleurs – l'ancien théâtre de la Monnaie, vieux de près d'un siècle, et qui ne répond plus aux exigences de confort, de sécurité et de circulation.

<sup>1</sup> Je remercie chaleureusement Michèle Galand avec qui nous avons conjointement organisé un séminaire à l'Université libre de Bruxelles sur les loisirs au XVIII<sup>e</sup> siècle ; séminaire qui a nourri une grande partie de la présente contribution.

<sup>2</sup> Daniel Rabreau, *Apollon dans la ville. Le théâtre et l'urbanisme en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Editions du patrimoine, Centre des monuments nationaux, 2008.

<sup>3</sup> Sur les projets de De Wailly pour Bruxelles, voir l'excellente étude de Xavier Duquenne, « L'architecte De Wailly en Belgique, 1779-1795 », dans Joke Buijs and Anna Bergmans (édité par), *Een belvedere aan de Schelde : paviljoen De Notelaer in Hingene (1792-1797)*, Bruxelles, Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed, Bruxelles, 2010, p. 153-216 ; Victor Gaston Martiny, « Charles De Wailly, architecte du roi de France et les premiers projets de construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles », *Études sur le XVIII<sup>e</sup> siècle*, IV, 1977, p. 87-99 ; Manuel Couvreur (édité par), *Le théâtre de la Monnaie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Bruxelles, GRAM-ULB, 1996.

Pour cette étude je me baserai sur les nombreux mémoires, rapports, plans et lettres conservés pour la plupart aux Archives générales du Royaume à Bruxelles ainsi que, pour la comparaison, sur des mémoires publiés concernant des projets pour des salles parisiennes<sup>4</sup>.

L'analyse des questions de mobilité autour des théâtres au temps des embellissements nécessite une approche multiscalaire. L'arrivée et le départ des spectateurs peuvent en effet engendrer des problèmes de circulation sur un périmètre très large, mais avec une intensité spatialement différenciée. Quant aux embellissements, ils se caractérisent par la prise en compte de nouvelles échelles, non plus seulement celle de l'édifice à construire, mais celle du quartier environnant voire celle de l'entièreté de la ville<sup>5</sup>. J'analyserai donc les éléments architecturaux, urbanistiques et réglementaires en lien avec la mobilité successivement pour le théâtre et ses abords, pour le quartier environnant, et pour l'espace urbain dans sa globalité<sup>6</sup>.

[Figure 1 : montage avec les différents projets]

### *Du portique au trottoir : le théâtre et ses abords*

#### LE PORTIQUE

Dans le dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, le théâtre-temple est en train de s'imposer en France, successivement à Bordeaux (1773-1780), à Paris (Comédie-Française édifée entre 1779-1782 et Comédie-Italienne entre 1781-1783), à Besançon (1778-1784), à Lille (1785-1787), à Marseille (1786-1787) et à Nantes (1785-1788). Ces édifices se caractérisent par une façade antérieure précédée d'un portique. C'est une formule architecturale innovante, inspirée de l'Antiquité. La présence d'une galerie ouverte soutenue par des colonnes n'est pas seulement motivée par le goût à l'antique et le souci de monumentalité, ce sont également des

<sup>4</sup> Les archives sont nombreuses et éparées, pour la plupart conservées aux Archives générales du Royaume (désormais AGR), dans les fonds de la Secrétairerie d'État et de Guerre (désormais SEG), du Conseil du Gouvernement Général (désormais CGG) et du Conseil privé autrichien (désormais CPA). Pour les projets parisiens, notamment Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours sur le projet d'une nouvelle salle de spectacle pour les Comédiens italiens*, [s.l.], 1777 ; Jean Georges Noverre, *Observations sur la construction d'une nouvelle salle de l'Opéra*, Amsterdam, Changuion, 1781 ; l'ouvrage théorique de Pierre Patte, *Essai sur l'architecture théâtrale*, Paris, Moutard, 1782.

<sup>5</sup> Sur la notion d'embellissement, voir Jean-Louis Harouel, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Picard, 1993 ; Paul Claval, *Ennobler et embellir. De l'architecture à l'urbanisme*, Paris, Carnets de l'Info, 2011 ; Nicolas Lemas, « De la porte d'honneur à la pyramide de neige. Variations sur la notion d'embellissement au 18<sup>e</sup> siècle », dans Jérôme Boissonnade, Solenn Guével et France Poulain (sous la direction de), *Ville visible, ville invisible : la jeune recherche urbaine en Europe*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 79-90 et Philippe Genestier, « Embellissement », dans Pierre Merlin et Françoise Choay (sous la direction de), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, Quadrige, 2005, p. 324-325.

<sup>6</sup> Je n'analyserai pas les questions de distribution intérieure des théâtres qui mériteraient une étude spécifique.

considérations pratiques en matière de circulation qui en justifient l'utilisation. En effet, le portique offre un espace de transition idéal entre l'extérieur et l'intérieur de la salle de spectacle ; cet avant-corps permet aux spectateurs de circuler en toute sécurité et à l'abri des intempéries. Le théâtre de Nantes, édifié par Mathurin Crucy, marque l'aboutissement du portique dans son rôle de transition. Il n'est pas simplement plaqué sur une façade fermée, mais il forme un ensemble continu et largement ouvert depuis l'espace public extérieur jusqu'au grand vestibule intérieur<sup>7</sup>. La quasi-totalité des projets de salle de spectacle pour Bruxelles comporte un portique ; c'est-à-dire un élément architectural alors très récent dans l'espace urbain bruxellois, le premier vient d'être édifié, vers 1780, à l'église Saint-Jacques sur Coudenberg, située sur la place Royale. Ici, comme à Nantes, le portique est placé sur un perron monumental formant un escalier extérieur qui lui aussi joue un rôle de transition. En l'absence de portique aussi, l'aménagement d'escaliers extérieurs – et intérieurs – peut faciliter la circulation. Pour appuyer un projet bruxellois dénué de portique, l'entrepreneur de spectacles Herman Bultos souligne que de toute façon les escaliers sont disposés « de manière à favoriser également l'accès de la foule que l'attrait du plaisir presse d'arriver, et la sortie de celle que le désir de se retrouver chez soi précipite de même vers l'issue. »<sup>8</sup>.

Une autre constante, tant en France que dans les projets bruxellois, est l'isolement de l'édifice, à la fois pour lutter contre l'éventuelle propagation d'incendie et pour accélérer l'évacuation de la salle en multipliant le nombre de sorties situées le long des façades latérales. La durée nécessaire à l'évacuation commence à être calculée et mise en avant par les architectes pour promouvoir leurs projets : Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume estime que les 1 400 spectateurs de la salle qu'il propose pour la Comédie-Italienne à Paris pourraient être évacués en 10 minutes ; quant à Charles De Wailly, il estime que l'on peut vider la salle parisienne de la Comédie-Française, soit 1 900 spectateurs, en 6 minutes<sup>9</sup>.

L'isolement de l'édifice permet de prolonger le portique de la façade antérieure par des galeries le long des autres façades, le tout formant ainsi un péristyle. Le Grand Théâtre de Bordeaux, édifié par Victor Louis, est un modèle du genre. Outre l'évacuation en cas de drame, c'est la circulation quotidienne qui est facilitée par ces galeries, comme le note l'auteur d'une lettre publiée au *Mercur de France*, à propos de Bordeaux :

<sup>7</sup> Alain Delaval, *Le Théâtre Graslin à Nantes*, Nantes, Editions Joca Seria, 2004, p. 58 et 122.

<sup>8</sup> AGR, CCG, 88, mémoire de [Herman Bultos], après le 20 septembre 1787.

<sup>9</sup> Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours sur le projet d'une nouvelle salle de spectacle pour les Comédiens italiens*, [s.l.], 1777, p. 8 et Daniel Rabreau, *Apollon... op.cit.*, p. 139.

« Les façades latérales [...] forment des galeries sous lesquelles on marche à couvert ; ainsi la plus grande affluence de spectateurs ne sauroit causer le moindre embarras »<sup>10</sup>.

Plusieurs plans de De Wailly, pour Bruxelles, comportent un tel dispositif (figure 1). Il s'en explique dans les *Observations* qu'il envoie au gouvernement des Pays-Bas autrichiens :

« L'on ne saurait trop multiplier les issues pour la commodité et la facilité de sortir du spectacle. Pour cela on doit pouvoir circuler à couvert autour de la salle aussi, afin de rejoindre promptement et facilement sa voiture. Il est donc nécessaire d'y pratiquer des galeries autour [...] »<sup>11</sup>.

Dans le supplément à l'Encyclopédie, en 1777, De Wailly expliquait déjà que l'on pourrait charger jusqu'à 25 carrosses simultanément, à la Comédie-Française, grâce à ces galeries, et que, pendant le spectacle, elles serviraient d'espace d'attente, à couvert, pour les domestiques. Il envisage même, durant l'hiver, le placement de châssis vitrés pour fermer complètement ces galeries<sup>12</sup>.

Les péristyles ne sont pas seulement des espaces destinés à la circulation utilitaire ; ce sont aussi des lieux de sociabilité où l'on peut voir et être vu. François Cognel, un magistrat de Nancy en voyage à Paris, reste sous le péristyle du Théâtre-Italien après le spectacle donné le 19 juin 1787, son voisin lui faisant découvrir les personnes les plus importantes :

« Un monsieur fort honnête, notre voisin dans la salle, a eu la politesse de rester avec nous sous le péristyle, pour nous nommer les seigneurs et dames qui montaient dans leurs carrosses ; cela nous a fort intéressés »<sup>13</sup>.

Ces péristyles peuvent aussi être des lieux de promenade. À Bruxelles, l'exemple le plus évident est le projet de théâtre pour le parc de Bruxelles : l'édifice proposé serait entouré de galeries pouvant accueillir les promeneurs qui y trouveraient plusieurs boutiques le long du mur intérieur du péristyle<sup>14</sup> (figure 1.7). La présence d'une « galerie marchande », déjà attestée au théâtre de Lyon conçu par Jacques-Germain Soufflot en 1753-1754, devient un dispositif de plus en plus fréquent dans les théâtres-temples des années 1770-1780, notamment à Paris et à

<sup>10</sup> P\*.F\*. « Lettre au sujet du nouveau Théâtre de Bordeaux », *Mercur de France*, 27 mai 1780 publiée par Christian Taillard, Victor Louis (1731-1800). *Le triomphe du goût français à l'époque néo-classique*, Paris, PUPS, 2009, pièce n°7, p. 435.

<sup>11</sup> AGR, SEG, 2133, *Observations sur la forme la plus avantageuse à donner aux salles de spectacle et sur leur situation*, [c.1788] par Charles De Wailly.

<sup>12</sup> Daniel Rabreau, *Apollon... op.cit.*, p. 138-139.

<sup>13</sup> Cité par Annik Pardailhé-Galabrun, « Les déplacements des Parisiens dans la ville aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Un essai de problématique », *Histoire, économie et société*, 1983, 2<sup>e</sup> année, n°2, p. 205-253, ici p. 248.

<sup>14</sup> [Ferdinand Rapedius de Berg], *Projet de construction d'une salle de spectacle pour Bruxelles*, Liège-Bruxelles, Dujardin, 1785, p. 5-7.

Bordeaux<sup>15</sup>. La circulation piétonne dans les galeries autour des théâtres représente en effet une opportunité commerciale, donnant naissance à des galeries marchandes qui préfigurent les passages couverts qui, eux, seront bordés de boutiques des deux côtés. C'est d'ailleurs après avoir réalisé le théâtre de Bordeaux, doté d'une telle galerie, que Victor Louis réalise celles du Palais-Royal, où la galerie de bois est considérée comme le prototype des passages couverts du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>16</sup>. De tels liens se retrouvent dans de nombreuses villes : à Londres notamment avec le *Royal Opera Arcade* de John Nash (1816-1818) longeant la façade d'une salle de spectacle, et à Bruxelles, où le premier passage couvert, le Passage de la Monnaie, sera réalisé en 1820 sur la rue bordant la nouvelle salle de spectacle, quasi dans la prolongation du portique<sup>17</sup>.

Les galeries aménagées autour des salles de spectacle ne servent pas qu'aux piétons. Pour permettre aux spectateurs venant en voiture de descendre et de monter à couvert, les architectes envisagent la construction de portiques carrossables. Dans son essai sur l'architecture théâtrale, publié en 1782, Pierre Patte suggère que les théâtres soient « environnés de portiques où l'on pût, soit descendre en voiture, soit y monter dans les mauvais tems. »<sup>18</sup>. L'archiviste du Conseil privé, Brion, dans son projet de théâtre au Parc de Bruxelles, propose deux entrées principales carrossables :

« [il propose que] les deux entrées principales du théâtre fussent précédées d'un avant-corps, ou platte-forme, sous laquelle les voitures viendroient successivement se placer pour prendre leur monde, afin d'être entièrement à l'abri des injures du tems en hiver comme en été. »<sup>19</sup>.

Différentes formules sont également envisagées par De Wailly pour Bruxelles : un double péristyle – l'un carrossable à deux colonnes devant l'autre piétonnier à huit colonnes<sup>20</sup> – ou un passage souterrain pour les voitures<sup>21</sup> (figure 1.5). À Paris, à la Comédie-Française, il opte, non

<sup>15</sup> Daniel Rabreau, *Apollon... op.cit.*, p. 109.

<sup>16</sup> Diverses initiatives annoncent les passages couverts dans les années 1770 et 1780, voir Sophie Descat, « La boutique magnifiée : commerce de détail et embellissement à Paris et à Londres dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Histoire urbaine*, 2/2002 (n°6), p. 69-86.

<sup>17</sup> Johann Friedrich Geist, *Le passage : un type architectural du XIX<sup>e</sup> siècle*, Liège-Bruxelles, P. Mardaga, 1989 (édition française), p. 178 et p. 234-236.

<sup>18</sup> Pierre Patte, *Essai sur l'architecture théâtrale*, Paris, Moutard, 1782, p. 198.

<sup>19</sup> AGR, SEG, mémoire sur la construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles, par Brion [1785].

<sup>20</sup> Xavier Duquenne, « L'architecte... », p. 195.

<sup>21</sup> AGR, SEG, 2133, *Plan général du nouveau théâtre projeté sur les terrains réunis des Jésuites & du couvent des Lorrains* par De Wailly. Il proposera le même dispositif en 1798 pour son projet d'Opéra aux Capucines à Paris, cf. Daniel Rabreau, *Apollon... op.cit.*, p. 164.

pas pour un portique carrossable, mais pour deux arches flanquant la façade antérieure<sup>22</sup>. Crucy reprendra cette formule pour le théâtre de Nantes<sup>23</sup>.

La réflexion sur l'arrivée et le départ des spectateurs en voiture amène les architectes à concevoir de plus en plus systématiquement des salles d'attente. Sur le plan d'une salle de spectacle à l'emplacement des Dominicains à Bruxelles, De Wailly indique la mention d'un « vestibule pour attendre sa voiture ». Quant au projet de Bultos pour le même emplacement, il propose des « chauffoirs » :

« de façon que l'attente des voitures soit moins fâcheuse, moins dangereuse même qu'aujourd'hui, pour les personnes qui ont cette commodité et que celles qui en sont privées ne soient pas obligées de passer subitement, sans intervalle, de l'air échauffé de la salle à l'air glacial ou humide de la rue. »<sup>24</sup>.

Le même type de considération se retrouve à Paris. Mentionnons Alexandre-Jacques du Coudray qui souhaite la création d'une salle d'attente pour le théâtre de la Comédie-Française :

« Nous voudrions encore s'il étoit possible, que l'on consacrat une grande salle par en bas, avec poêle & cheminée, pour que le Public attende chaudement en hyver l'arrivée de leurs équipages, car rien de plus contraire à la santé que de rester au grand froid, à l'intempérie du temps, à l'inclémence de la saison, à l'injure de l'air, à la sortie d'une assemblée quelconque ; c'est peut-être un raffinement de luxe ; mais pourquoi ne point avoir toutes ses aises, dans un endroit pareil ? »<sup>25</sup>.

Les choix en matière d'aménagement piétonnier ou carrossable ne sont pas de simples options architecturales, ils reflètent la manière dont sont traités les spectateurs selon leur niveau social. Le mode de déplacement révèle en effet la hiérarchisation sociale de la société d'Ancien Régime. Les auteurs de l'époque opposent systématiquement « gens de pied » et « gens de voiture », chemins des « voitures » et chemins « du peuple »<sup>26</sup>, « opulence » et « modeste piéton »<sup>27</sup>. La voiture demeure un luxe réservé à la noblesse et à quelques bourgeois fortunés ; le carrosse est un signe de distinction sociale, un « titre de noblesse »<sup>28</sup>. Même si la noblesse commence à descendre de voiture et à faire usage de ses jambes dans les jardins mondains,

<sup>22</sup> Daniel Rabreau, *Le théâtre de l'Odéon : du monument de la nation au théâtre de l'Europe. Naissance du monument de loisir urbain au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Belin, 2007, p. 62-63.

<sup>23</sup> Alain Delaval, *Le Théâtre... op.cit.*, p. 51-52.

<sup>24</sup> AGR, CGG, 88, mémoire de [Herman Bultos], après le 20 septembre 1787.

<sup>25</sup> Alexandre-Jacques du Coudray, *Nouveaux essais historiques sur Paris*, t. 4, Paris, Belin, 1783, p. 259-260. Je remercie Clarisse Coulomb de m'avoir renseigné ce passage.

<sup>26</sup> Pierre Patte, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Paris, Rozet, 1769, p. 19-20.

<sup>27</sup> Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours...op.cit.*, p. 6.

<sup>28</sup> Jean-Baptiste Claude Izouard, dit Delisle de Sales, *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes*, Londres, sans éditeur, 1771, p. 152.

parcourir la ville ou aller au spectacle ne se conçoit encore, pour elle, qu'en équipages<sup>29</sup>. Les témoignages sont nombreux : « Il est indécent qu'un honnête homme aille à pied » ; « Une femme honnête, dit-on, ne va point à pied »<sup>30</sup>.

Dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, les critiques à l'égard du danger que représentent les voitures pour les piétons sont de plus en plus nombreuses. L'ouvrage du jeune philosophe Delisle de Sales, *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes* (1771), marque un tournant par l'importance nouvelle (287 pages !) accordée à cette problématique<sup>31</sup> ; et les théâtres exacerbent les tensions entre piétons et voitures. La noblesse étant très présente aux spectacles, le nombre de voitures est particulièrement élevé : une centaine à l'Opéra de Paris et jusqu'à 300 à la Comédie-Française dans les années 1780<sup>32</sup>. Cela représente de 10 à 15 % des spectateurs ; proportion très nettement supérieure à celle que l'on retrouve à l'échelle d'une ville telle que Paris<sup>33</sup>. Les autres spectateurs circulent à pied, à moins d'emprunter un fiacre, c'est-à-dire une voiture de louage venant « au secours des citoyens que la fortune réduit à s'en servir »<sup>34</sup>. Le nombre élevé de véhicules autour des salles de spectacle augmente les risques d'accidents, surtout que les spectacles se donnent le plus souvent en soirée, ce qui diminue la visibilité. Thomas Blaikie, un voyageur écossais à Paris, dénonce les dangers autour de l'Opéra de Paris en 1775 :

« Paris est très incommode, en particulier pour les gens du peuple qui vont à pied et risquent constamment leur vie vu le nombre de carrosses, charrettes et l'étroitesse des rues, spécialement la nuit à l'approche de l'Opéra ou d'autres endroits de divertissement. On ne peut traverser ces rues sans attendre parfois une heure, et si vous êtes à pied, il vous faut courir pour sauver votre vie et vous mettre à l'abri à chaque porte, de crainte d'être renversé par les roues des carrosses, car les cochers

<sup>29</sup> Voir Laurent Turcot, *Le promeneur à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 2007.

<sup>30</sup> Jean-Baptiste Claude Izouard, dit Delisle de Sales, *Lettre...op.cit.*, p. 118.

<sup>31</sup> Jean-Baptiste Claude Izouard, dit Delisle de Sales, *Lettre...op.cit.* Sur le rôle novateur de cet ouvrage, voir Pierre Malandain, *Delisle de Sales, philosophe de la nature (1741-1816)*, Oxford, The Voltaire Foundation, 1982, p. 119-150.

<sup>32</sup> Annik Pardailhé-Galabrun, « Les déplacements », *op.cit.*, p. 248. Le règlement de 1782 pour la Comédie-Française prévoit le stationnement de 300 carrosses en plus des voitures de place, cf. *Journal de Paris* du 7 avril 1782, p. 387-388.

<sup>33</sup> Annik Pardailhé-Galabrun, « Les déplacements », *op.cit.*, p. 223 calcule que sur 1 500 Parisiens décédés entre 1660 et 1760, moins d'une vingtaine possédaient un cheval ou un carrosse (c'est-à-dire moins de 2 %).

<sup>34</sup> Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours...op.cit.*, p. 7. Il est intéressant de noter qu'au même moment des projets de salles spectacle à Bruxelles, la question du prix des fiacres fait l'objet d'après discussions entre le gouvernement central et le Magistrat urbain, ce dernier insistant sur le fait qu'une augmentation entraînerait une diminution importante de leur usage, particulièrement aux heures du spectacle, car « on ne balancera pas de s'y rendre de pied. » (Archives de la Ville de Bruxelles, Archives historiques, minute du rapport du Magistrat aux gouverneurs généraux, entre le 6 novembre et le 28 novembre 1786). L'usage d'une voiture de louage reste encore limité, le nombre de fiacres bruxellois ne s'élevant qu'à 80 en 1786, dont 20 stationnement devant le théâtre de la Monnaie.

conduisent extrêmement vite et semblent très habiles pour conduire et tourner dans ces rues. »<sup>35</sup>.

Les critiques abondent, même de la part de certaines personnes affirmant se déplacer en voitures, tel ce lecteur anonyme qui s'indigne en 1776 du sort réservé aux piétons aux abords des spectacles parisiens :

« Quand je vois dans les rues fréquentées, & sur-tout aux abords des spectacles ces multitudes de carrosses qui se précipitent pour y déposer d'indolentes créatures qui viennent s'y décharger du poids de leur tems, & que pour leur faire gagner une minute de plus ou le pas sur un fiacre, elles dispersent impérieusement une foule d'honnêtes gens, les arrêtent, les éclaboussent, & sont prêtes à chaque instant de les écraser ; j'admire le partage que la civilisation a établi dans les grandes villes, où toutes les jouissances sont d'un côté & toutes les peines de l'autre. »<sup>36</sup>.

#### LE TROTTOIR

Dans le contexte des débats sur les piétons, l'aménagement des trottoirs occupe une place centrale. Espace piétonnier moins coûteux que la formule des portiques et galeries, le trottoir de rue<sup>37</sup> se développe dans les villes européennes à partir des années 1770. Londres, où de semblables aménagements avaient été introduits dans le cadre de la reconstruction de la ville après le grand incendie de 1666, fait office de modèle. Les Anglais se plaisent d'ailleurs à relever l'absence de trottoirs à Paris ; et certains dont le physicien et écrivain écossais John Moore, y voient l'indice d'une monarchie qui néglige « le gros de la Nation, & ne fait s'occuper que d'un petit nombre d'individus. »<sup>38</sup>.

En France, l'architecte Pierre Patte est l'un des premiers à proposer ce type d'aménagement<sup>39</sup>. Il reprend l'idée dans son essai sur l'architecture théâtrale en 1782, proposant « des barrières ou des trottoirs le long des rues adjacentes, pour mettre les gens de pied en sûreté, soit en sortant

<sup>35</sup> Thomas Blaikie, *Diary of a Scotch Gardener at the French Court at the End of the XVIII<sup>e</sup> Century*, Londres, 1931, p. 24 cité par Annik Pardailhé-Galabrun, « Les déplacements », *op.cit.*, p. 206.

<sup>36</sup> Anonyme, « Lettre à l'Auteur de ce Journal », *Journal politique et de littérature*, n°17, 15 juin 1776, p. 230-235, ici p.230.

<sup>37</sup> Il faut distinguer le trottoir de rue, aménagement réalisé le long des façades d'une artère, du trottoir aménagé antérieurement le long de certains ponts et quais afin d'offrir un espace piétonnier protégé des voitures et ce, afin d'éviter que les piétons ne tombent dans l'eau. L'un des exemples les plus célèbres est le Pont-Neuf à Paris ; voir Daniel Vaillancourt, *Les urbanités parisiennes au XVII<sup>e</sup> siècle. Le livre du trottoir*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2010.

<sup>38</sup> John Moore, *Lettres d'un voyageur anglais sur la France, la Suisse et l'Allemagne*, Genève, Isaac Bardin, 1781 (1<sup>ère</sup> édition en 1779), p. 28.

<sup>39</sup> Il le propose déjà dans son ouvrage *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, Paris, Rozet, 1769 ; voir Nicolas Lemas, « Embellir la ville pour le piéton : la prise en compte esthétique et fonctionnelle du piéton dans la littérature sur les embellissements de Paris de Pierre Patte à Eugène Hénard », dans Judith le Maire et Christophe Loir (édité par), *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours*, dossier spécial de la revue Clara, n°1, 2013, pp. 103-121.

du Spectacle, soit en y allant »<sup>40</sup>. Dans son projet de salle d'Opéra pour Paris, le chorégraphe Jean Georges Noverre émet le même souhait :

« Il seroit à désirer que les rues voisines qui y aboutissent, fussent assez spacieuses pour que l'on y pût pratiquer des trottoirs [sic] qui préservassent la partie du Public la plus nombreuse d'être écrasée par les voitures. »<sup>41</sup>.

Dans les années 1780, ne pas envisager de trottoirs, c'est s'exposer aux critiques des spectateurs. Ainsi, lors de l'aménagement du théâtre de la Comédie-Française, un « homme condamné d'aller à pied » se plaint que les architectes De Wailly et Peyre ne se soient point inspirés de Londres pour introduire ce nouveau type d'espace piétonnier à Paris. Ils se plaignent que dès lors ils n'ont pas travaillé pour le « Public » qui risque d'être écrasé<sup>42</sup>. Le quartier de la Comédie-Française va toutefois donner lieu à la construction de ce qui est considéré comme les premiers trottoirs parisiens. Les projets de De Wailly et Peyre pour la rue principale de ce quartier traduisent les hésitations entre diverses formules pour protéger les piétons : contre-allées plantées, rues à portiques, espace délimité par des bornes et enfin, trottoirs.

Un trottoir est un chemin surélevé séparé de la chaussée par une bordure ou une dépression de la chaussée, recouvert d'un revêtement particulier. Une option plus simple et moins coûteuse consiste à réserver, à l'attention des piétons, une partie de la chaussée, par des bornes et sans élévation ni revêtement spécifique. La pratique consiste à éloigner des façades les bornes de bâtiment, faisant jusqu'ici office de chasse-roues, pour délimiter un espace destiné, si nécessaire, au refuge des piétons. Ainsi, au Théâtre-Italien, pour permettre aux spectateurs de rejoindre les boulevards en toute sécurité, il est décidé, peu avant l'ouverture de cette nouvelle salle, que le long des façades latérales, les bornes devront être déplacées à une distance de 3 pieds de France (c. 1 m) pour laisser « un passage en forme de trottoir »<sup>43</sup>. Au théâtre de Bordeaux, Victor Louis avait déjà opté pour cette formule le long de la façade située à droite du portique. Louis est considéré par ses contemporains comme étant l'initiateur, dans les années 1780, des premiers trottoirs bordelais<sup>44</sup>. En ce qui concerne le théâtre de Lille, terminé en 1787, un trottoir est clairement visible sur le tableau de Watteau ; il prolonge l'espace piétonnier du

<sup>40</sup> Pierre Patte, *Essai sur l'architecture théâtrale*, Paris, Moutard, 1782, p. 198.

<sup>41</sup> Jean Georges Noverre, *Observations sur la construction d'une nouvelle salle de l'Opéra*, Amsterdam, Changuion, 1781, p. 8.

<sup>42</sup> Lettre retranscrite dans Alexandre-Jacques du Coudray, *Nouveaux essais...op.cit.*, p.256-257.

<sup>43</sup> *Ordonnance du Bureau des Finances de la Généralité de Paris concernant le placement des Bornes dans les rues de la nouvelle Salle du Théâtre Italien*, 21 mars 1783. Notons que le déplacement systématique des bornes pour tous les édifices parisiens est déjà proposé par un particulier dans le *Journal politique et de littérature*, n°17, 15 juin 1776, p. 230-236.

<sup>44</sup> Louis Petit de Bachaumont, *Mémoires secrets pour servir à l'histoire de la République des Lettres en France depuis 1762 jusqu'à nos jours*, Londres, John Adamson, 1786, t. 29, p. 79.

portique de la façade antérieure le long des côtés de l'édifice<sup>45</sup>. Notons que certains aménagements combinent les deux formules en optant pour des trottoirs surélevés, délimités par des bornes, afin d'empêcher l'approche des voitures.

Les considérations du comte d'Angiviller en 1781 sur les espaces piétonniers à réaliser dans le quartier de la Comédie-Française permettent de comprendre les avantages et inconvénients des bornes – formule déjà introduite quelques années plus tôt par Nicolas Le Camus de Mézières, autour de la nouvelle halle au blé – et des trottoirs :

« Il est essentiel pour la commodité et la sûreté publique qu'il règne le long des maisons et de chaque côté de la principale rue ainsi qu'alentour de la place un chemin de six pieds [c. 1,95 mètre] de large uniquement destiné pour les gens à pieds. Il y a à cet égard deux moyens, l'un semblable à celui qu'on a pratiqué autour de la Halle, c'est à dire de placer de six pieds en six pieds des bornes liées par des barres de fer pour que la lisière du pavé régnant le long des maisons soit garantie des voitures ; l'autre est de pratiquer un trottoir élevé de six pouces [16 centimètres] formé en petit pavé à chaux et ciment, et bordé de pierres de taille et de bornes de distance en distance. Je ne puis m'empêcher [... d'observer] que le trottoir a un avantage sensible pour la propreté et la sûreté, le premier parti donnera à la vérité la sûreté mais il est aisé de se convaincre pour l'inspection de ce qui a été fait autour de la Halle que les parties du pavé réservées le long des maisons est aussi mal propre en tous temps que le reste de la rue, si même elle ne l'est pas davantage. Je conviens que l'établissement de ce trottoir sera plus coûteux qu'un simple pavé mais indépendamment de ce qu'il est naturel de donner quelque chose à la sûreté et à la commodité publique ainsi qu'à l'établissement des abords du spectacle qui fait le plus d'honneur à la Nation, il est certain que cette dépense sera faite pour longtemps, vingt à trente ans s'écouleront avant qu'il y ait à toucher »<sup>46</sup>.

Alors qu'il a participé, modestement peut-être, à l'introduction des premiers trottoirs parisiens dans le quartier de la Comédie-Française, De Wailly, contrairement au conseiller de Limpens<sup>47</sup>, ne semble jamais proposer de trottoirs dans ses projets bruxellois, pourtant postérieurs. Dans

<sup>45</sup> François Louis Joseph Watteau, dit Watteau de Lille, *Braderie*, peinture à l'huile, Lille, Musée des Beaux-Arts, fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>46</sup> Retranscrit par Alice Thomine, « La place de l'Odéon », dans Michel Le Moël et Sophie Descat (édité par), *L'urbanisme parisien au siècle des Lumières*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 1997, p. 168-177 (sur le trottoir : p. 172 et notes 20 et 21).

<sup>47</sup> AGR, SEG, 2133, brouillon du *Projet pour la formation d'une nouvelle place publique tenant au Grand Théâtre et pour la restauration des deux théâtres de Bruxelles*, 8 octobre 1785 [par Ange Charles de Limpens].

l'un d'entre eux, il opte plutôt pour une place bordée de portiques<sup>48</sup> (figure 1.5). Pourtant, des trottoirs existent déjà à Bruxelles puisque les premiers ont été aménagés vers 1775, soit dix ans plus tôt, dans le quartier du Parc et de la place Royale<sup>49</sup>. Un trottoir est même construit, après 1781, devant l'ancien théâtre que De Wailly doit rénover<sup>50</sup>. Ce trottoir – qui comme autour du parc et de la place Royale présente une largeur de 6 pieds (c. 1,95 mètre) et est délimité par des bornes – permet de combler au moins partiellement l'absence de portique. Mais ce nouvel aménagement est très vite jugé insuffisant. Trois améliorations sont proposées dès 1786 : l'élargissement du trottoir, son prolongement et la réglementation des usages sur cet espace. Cet épisode témoigne bien des questions de circulation à la sortie des spectacles et du rôle que peut jouer un espace piétonnier.

Précisons qu'à l'époque des premiers trottoirs, il ne s'agit pas encore d'imposer une stricte séparation des flux de circulation selon les modes. La chaussée reste un espace partagé par tous les usagers ; les trottoirs servent plus de « refuge » occasionnel ou d'espace de transition entre la chaussée et la façade, que d'espace de circulation piétonne unique et continue.

En janvier 1786, l'entrepreneur du théâtre Herman Bultos demande au ministre plénipotentiaire Barbiano de Belgiojoso l'autorisation d'élargir ce trottoir et d'interdire aux personnes, et en particulier aux éclaireurs – appelés aussi falots, les éclaireurs sont présents aux abords du théâtre pour accompagner les spectateurs vers leur voiture ou leur domicile, la ville ne bénéficiant pas encore d'un éclairage public performant<sup>51</sup> – d'obstruer le passage en s'y arrêtant (le trottoir est ici un espace de flux où l'immobilité est proscrite) :

« le trottoir qui longe le caffè de la Monnoye et l'hôtel du grand spectacle est le seul passage par lequel les piétons qui vont aux spectacles, ou qui en reviennent, puissent y arriver, ou s'en retourner chés eux. Que ce trottoir très étroit par lui-même, parce qu'il est borné du côté de la place, par des bornes qui y sont placées pour empêcher les voitures d'approcher de trop près les murs du caffè de la Monnoye et de l'hôtel du spectacle, est d'ailleurs toujours tellement engorgé et obstrué, à l'heure du spectacle, par des éclaireurs, des polissons, des filles et des filoux, que les piétons ne parviennent jamais à le franchir, qu'après s'être bataillé avec toutes ces personnes,

<sup>48</sup> AGR, SEG, 2133, *Plan général du nouveau théâtre projeté sur les terrains réunis des Jésuites & du couvent des Lorraines*.

<sup>49</sup> Christophe Loir, *Bruxelles néoclassique : mutation d'un espace urbain (1775-1840)*, Bruxelles, CFC-Éditions, 2009, p. 281-286.

<sup>50</sup> Il n'est en effet fait aucune mention d'un trottoir au théâtre lors d'un projet de réglementation à la sortie du spectacle en 1781 (voir plus loin).

<sup>51</sup> Louis-Sébastien Mercier consacre un chapitre aux « falots » dans son célèbre *Tableau de Paris* (nouvelle édition, Amsterdam, 1783, p. 336-339, chapitre DXVI). S'il reconnaît que ces porteurs de lanternes sont utiles pour circuler plus sûrement dans la ville après le coucher du soleil lorsqu'on ne possède pas de domestique, il pointe toutefois leur grossièreté et leur vénalité notamment quand ils servent d'intermédiaire pour aller chercher un fiacre à la sortie d'un spectacle.

pour s'ouvrir un passage, et ne s'en tirent guères, qu'aux dépens d'un mouchoir ou d'un autre effet qu'on leur a dérobé sur la route, ou d'un habillement, que les flambeaux des éclaireurs ou la malpropreté des personnes qui obstruent le passage, aura gâté ou frippé. Une autre incommodité du trottoir en question consiste encore en ce que, d'espace en espace, il est embarrassé par des couvertures de caves, qui sont garnies de travers de bois d'une forme angulaire, et qui font trébucher les passagers. Outre que ces inconvénients, Monseigneur, sont très désagréables pour les personnes qui fréquentent les spectacles, ils sont encore certainement cause, que bien des gens ne s'y rendent pas, et qu'en conséquence la recette de cet établissement en souffre. Pour y pourvoir, les exposants estiment qu'il conviendrait

1 : De faire élargir de deux ou trois pieds le trottoir qui longe l'hôtel du spectacle, depuis le caffè de la Monnoye jusques au coin de la rue dite le Grecht [Fossé aux Loups], en reculant à cet effet, de deux ou trois pieds, les bornes qui circonscrivent ce trottoir.

2 : De défendre aux éclaireurs et à toutes autres personnes telles qu'elles puissent être, de s'arrêter dans ce trottoir, à quel effet et pour que cette défense ne soit jamais violée, il conviendrait d'y placer des sentinelles, auxquelles il seroit donné pour consigne de ne pas permettre que qui que ce soit s'arrête dans ce trottoir. »<sup>52</sup>.

Le 31 janvier 1786, le ministre plénipotentiaire transmet cette requête au Conseil privé qui soumet la proposition à l'avis de l'ingénieur et contrôleur général des travaux de la Ville, Claude Fisco. Le 10 février 1786, ce dernier rend un avis positif concernant l'élargissement qu'il propose même de faire passer à 9 ou 10 pieds (c. 3 m). Il suggère également de réutiliser une partie des anciennes bornes en bois pour le prolonger jusqu'à la station de fiacres située rue du Fossé aux Loups :

« Nota que les vieilles bornes pour la plus part pourront servir, et qu'on pourra les éloigner du bâtiment de la commédie de 09 à 10 pieds sans déranger le passage des voitures, et les placer en ligne droite vis-à-vis du dit bâtiment et les dévoyer vers les deux rues qui y aboutissent. Il conviendrait également en espacer quelques-unes le long du Gracht [Fossé aux Loups] pour faciliter le passage des piétons entre les maisons et l'emplacement ordinaire des fiacres. »<sup>53</sup>.

Le Conseil privé, en sa séance du 15 février 1786, observe que :

<sup>52</sup> AGR, CPA, 1053A, requête de Herman Bultos au ministre plénipotentiaire, [janvier 1786].

<sup>53</sup> AGR, CPA, 1053A, état estimatif et nota de Claude Fisco, 10 février 1786.

« l'accès à la comédie est très-difficile pour les gens de pieds. Ils n'ont d'autre ressource pour éviter les voitures que de marcher sur des trottoirs qui sont fort étroits, et qui d'ailleurs sont presque toujours remplis de monde, qui en bouchent le passage ; que c'est surtout vis-à-vis de la grande porte du spectacle que cet inconvénient a principalement lieu. C'est là où les éclaireurs se tiennent, sous prétexte d'être à portée de servir le public, mais dans le fond pour tacher d'en arracher quelques pièces d'argents par importunité ; que les gens de pied qui sortent du spectacle par la petite porte et qui vont vers la place, ne peuvent franchir ce passage sans risque d'être blessés, ou d'avoir au moins leurs vêtements déchirés ou brûlés par les fallots. »<sup>54</sup>.

Le conseil propose d'édicter une ordonnance de police et de demander au département militaire de placer des sentinelles à chaque porte :

« Les sentinelles devront chaque fois être placées à ces portes à l'heure que les dragons se rendent dans les environs du spectacle pour maintenir l'ordre établi pour les voitures, et y rester jusqu'à ce que les spectateurs soient sortis de la Comédie. »<sup>55</sup>.

Le conseil joint, en outre, le rapport de Fisco et soutient le projet d'élargir le trottoir à 9 ou 10 pieds. En effet, « Il n'est large que de six pieds et cet espace ne suffit pas lorsqu'à la sortie du spectacle il y a affluence de monde. [...] Le Conseil pense que ce changement donneroit beaucoup d'aisance au public »<sup>56</sup>. En marge de ce document, le ministre plénipotentiaire indique qu'il a demandé au général commandant qu'il y ait une sentinelle à chaque porte extérieure les jours du spectacle.

Toujours le 15 février 1786, il demande au Magistrat de Bruxelles d'édicter une ordonnance de police à afficher aux portes du théâtre

« pour deffendre à toute personne et nommément aux éclaireurs, de se tenir et de s'arrêter à l'heure que le public se rend au spectacle, pendant la comédie et pendant que l'on en sort, dans le trottoir depuis le Caffé de la Monaye jusqu'à la rue dite du Grecht [Fossé aux Loups], comme aussi de se tenir et de s'arrêter aux portes du spectacle, et aux éclaireurs d'en approcher sous quelque prétexte que ce soit, le tout à moins de 3 f. d'amende pour chaque contravention »<sup>57</sup>.

<sup>54</sup> AGR, CPA, 1053A, extrait du protocole du Conseil privé du 15 février 1786.

<sup>55</sup> *Loc.cit.*

<sup>56</sup> *Loc.cit.*

<sup>57</sup> AGR, CPA, 1053A, brouillon de la lettre du ministre plénipotentiaire au Magistrat, 15 février 1786.

L'ordonnance est prise par le Magistrat le 23 février 1786, celle-ci stipulant : « défendons à toutes personnes et nommément aux éclaireurs de se tenir et de s'arrêter à l'heure que le public se rend au spectacle pendant la comédie et pendant que l'on en sort dans le trottoir depuis le Caffé de la Monnoye jusqu'à la rue dite Fossé aux Loups à peine de trois florins d'amende »<sup>58</sup>.

Notons qu'en 1781 les autorités avaient déjà tenté de limiter la circulation autour des théâtres aux seuls spectateurs afin que ceux-ci ne soient plus importunés. Dans ce projet d'ordonnance impériale, les gouverneurs généraux proposaient d'interdire, tant sur la place de la Monnaie que dans les églises et sur les promenades (cours, parc, remparts), la mendicité, même pour les mendiants possédant une autorisation spéciale. En ce qui concerne les éclaireurs, ceux-ci ne pourraient plus se trouver aux abords du théâtre ni sur la place de la Monnaie, « mais pourront uniquement se tenir aux issues de la même place »<sup>59</sup>. Cette réglementation est à replacer dans le contexte du contrôle de plus en plus strict des espaces de loisirs, en particulier des théâtres et des promenades<sup>60</sup>.

#### *Une voirie commode et bien policée : le théâtre dans son quartier*

Aménager les abords directs du théâtre ne suffit pas pour gérer le flux croissant de spectateurs. Les embarras de circulation lors de la tenue d'un spectacle imposent une réflexion à l'échelle du quartier. Outre la construction de l'édifice, il faut tracer des voies d'accès et dégager des aires de stationnement pour accueillir les voitures et les piétons qui viennent en nombre.

Le quartier de la Comédie-Française à Paris (actuel quartier de l'Odéon), édifié par De Wailly et Peyre, marque une étape majeure dans cette nouvelle articulation entre un théâtre et son quartier. À Bruxelles, De Wailly et les autres protagonistes envisagent aussi quasi systématiquement l'insertion de leur théâtre à l'échelle du quartier. Les plans, qui relèvent plus de ce qu'on pourrait appeler des plans d'urbanisme, ne se limitent pas à représenter le théâtre à construire, mais également les artères et les places environnantes, parfois sur un vaste périmètre. Trois cas de figure se présentent à eux : la construction d'un nouveau théâtre dans un quartier ancien ne pouvant être totalement rénové (emplacement initial du théâtre de la

<sup>58</sup> Ordonnance du Magistrat de Bruxelles publiée chez Pauwels le 23 février 1786.

<sup>59</sup> AGR, CPA, 1053A, projet d'ordonnance impériale transmise par les gouverneurs généraux, le 13 septembre 1781.

<sup>60</sup> Laurent Turcot, « Policer la promenade : les Champs-Élysées au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Claire Dolan (sous la direction de), *Entre justice et justiciables : les auxiliaires de la justice du Moyen Âge au XX<sup>e</sup> siècle*, Laval, Les Presses de l'Université de la Laval, 2005, p. 137-156 et Laurent Turcot, « Policer les divertissements à Paris au 18<sup>e</sup> siècle », dans *Justice et espaces publics en Occident de l'Antiquité à nos jours. Actes du colloque de Montréal 2009*, à paraître. Je remercie vivement l'auteur de m'avoir transmis copie de son article. Notons qu'à la même époque, le premier règlement du parc de Bruxelles exclut les mendiants, les vagabonds et les portefaix (AVB, Archives Historiques, 509, règlement pour le parc de Bruxelles, 12 mai 1780).

Monnaie), dans un quartier ancien pouvant donner lieu à une rénovation urbaine (quartier des couvents des Jésuites et des Lorraines), et dans un nouveau quartier en phase finale d'aménagement et répondant aux exigences de commodité en terme de voirie (quartier du Parc).

Lorsque les conditions foncières le permettent, la formule la plus courante est celle d'un théâtre précédé d'une vaste place et encadré de deux rues le long de ses façades latérales. Conçue dorénavant en même temps que l'édifice auquel elle est intimement liée, la place du théâtre doit présenter toutes les qualités requises pour servir d'espace de circulation, mais aussi d'aire de stationnement. Le stationnement d'une centaine de voitures, voire plus, pose en effet de nombreux soucis tels que, comme le note un contemporain en 1776 au sujet des abords de l'Opéra à Paris, l'impossibilité de pénétrer dans les boutiques environnantes, du fait des voitures longeant les façades sans discontinuer et avec une trop grande proximité<sup>61</sup>.

Sans être considérée comme une typologie spécifique dans les traités d'architecture du siècle des Lumières – comme la place Royale ou la place de marché<sup>62</sup> – la place de théâtre fait toutefois l'objet d'une attention particulière. Elle s'apparente à une place-parvis, c'est-à-dire un espace de dégagement devant la façade antérieure. Elle doit être vaste et imposante, combiner des qualités urbanistiques et architecturales, telle la place devant la Comédie-Française qui fait l'objet d'une architecture à programme. Espace de représentation aussi, elle doit offrir le dégagement nécessaire à l'appréhension visuelle, par le spectateur, de la totalité de la façade monumentale du théâtre.

Quasi tous les projets bruxellois concernant des théâtres comportent une place, généralement située devant la façade principale de celui-ci. Certains proposent jusqu'à trois places ou placettes. Notons qu'avec l'aménagement de la place Royale, de la place Saint-Michel (actuelle place des Martyrs) et le Nouveau Marché aux Grains, les typologies de places publiques (politique, résidentielle, marchande) sont en plein renouvellement dans l'espace bruxellois des années 1775-1790<sup>63</sup>.

Pour accéder à la place du théâtre, il faut en outre des débouchés commodes. Des rues sont ainsi percées, généralement le long des côtés et à l'arrière du théâtre, mais aussi souvent au-

<sup>61</sup> Anonyme, « Lettre », *op.cit.*, p. 233-234.

<sup>62</sup> Laurence Baudoux-Rousseau, Youri Carbonnier, Philippe Bragard (édité par), *La place publique urbaine du Moyen-Age à nos jours*, Arras, Artois Presses Université, 2007, en particulier les contributions de Christian Taillard, « La place publique et l'art urbain selon Delamair », p. 203-213, et de Christine Lamarre, « Les places urbaines françaises au temps des Lumières : réflexions et regards critiques », p. 215-223.

<sup>63</sup> Christophe Loir, *Bruxelles néoclassique... op.cit.*, p. 93-96.

delà. Il est en effet nécessaire d'assurer un raccordement viaire correct permettant de bonnes liaisons avec le quartier environnant. La construction d'un théâtre peut comporter des projets de désenclavement et de réunion de quartiers l'un à l'autre tel De Wailly qui propose une artère reliant la place Royale et le quartier du Sablon (la future rue de la Régence, percée près d'un demi-siècle plus tard)<sup>64</sup>.

Une largeur d'artère suffisante pour le croisement des voitures et le passage des piétons s'impose d'autant plus que, les spectacles se donnant majoritairement en soirée, la visibilité est atténuée par l'obscurité. En effet, si l'introduction à Bruxelles dans les années 1770 des réverbères à réflecteur alimenté à l'huile, en remplacement des lanternes à chandelle, augmente l'intensité lumineuse, celle-ci reste encore très insuffisante pour assurer la sécurité de la circulation nocturne. Les concepteurs de projets sont conscients de cet aspect. Ainsi, le gouvernement note à propos de la rue de l'Hôpital, située à proximité du quartier du Sablon, qu'elle est « si étroite que lorsque deux voitures s'y passent, surtout le soir, les piétons courent toujours le risque d'être écrasés »<sup>65</sup>. À Paris, Delisle de Sales propose, après le coucher du soleil, de limiter la vitesse des voitures en imposant aux chevaux d'aller au pas<sup>66</sup>.

Outre l'aménagement d'une voirie commode, des règlements sont édictés en vue d'organiser la circulation et le stationnement aux abords des salles de spectacle. Ainsi à Paris, en 1782, peu après la fin des travaux, un règlement de circulation optimise le nouveau quartier de la Comédie-Française ; l'application sur le terrain est jugée très efficace par certains contemporains<sup>67</sup>.

À Bruxelles, un règlement de circulation avait été édicté dès 1769. Il ne s'agit pas ici d'optimiser un nouveau quartier répondant aux exigences architecturales et urbanistiques les plus modernes, mais de combler, au moins partiellement, les inconvénients d'un théâtre préexistant situé dans un quartier ancien peu adapté au trafic que cette activité engendre. Ce règlement se distingue par son côté novateur, à une époque où dans la capitale des Pays-Bas autrichiens, contrairement à d'autres villes européennes, la modernisation de la police n'est pas encore très avancée<sup>68</sup>. Notons qu'en matière de circulation, la police des marchés, un des soucis

<sup>64</sup> Voir la figure 1.3.

<sup>65</sup> AGR, SEG, 2133, rapport du 1<sup>er</sup> juin 1791.

<sup>66</sup> Jean-Baptiste Claude Izouard, dit Delisle de Sales, *Lettre... op.cit.*, p. 170.

<sup>67</sup> Voir note 32.

<sup>68</sup> Catherine Denys, *La police de Bruxelles entre réformes et révolutions (1748-1814). Police urbaine et modernité*, Turnhout, Brepols, 2013.

majeurs des autorités urbaines, précède celle des théâtres<sup>69</sup>. Pour faire face aux défis posés par la concentration des vendeurs, des marchandises et des acheteurs, dix ans avant le règlement pour le Théâtre de la Monnaie, le Marché aux Grains de Bruxelles est soumis à une police spécifique qui, durant la tenue du marché, instaure un sens unique de circulation, une limitation de vitesse et des emplacements spécifiques de stationnement selon le type de véhicule<sup>70</sup>.

Les règlements de circulation pour les abords des théâtres, tel celui de Bruxelles de 1769, semblent se répandre, dans le contexte de la circulation des savoirs policiers, durant le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle ; on en retrouve notamment à Gand (1775), à Metz (1776) et à Lille (1787)<sup>71</sup>.

Comme l'indique son titre et le préambule, l'objet du règlement bruxellois relève uniquement de la circulation des voitures :

« voulant prévenir les accidens & les malheurs qui peuvent arriver par le grand nombre de voitures qui présentent à la fois & de différens côtés, tant à l'entrée qu'à la sortie du Spectacle. »<sup>72</sup>.

Il s'agit d'éviter que les voitures ne se croisent ou qu'elles retardent la sortie du spectacle en restant trop longtemps à l'arrêt. Le règlement, uniquement d'application durant la tenue du spectacle, instaure un sens unique de circulation (du centre-ville au théâtre avant le spectacle, l'inverse après), organise le stationnement des fiacres en file (une partie de la chaussée étant réservée à ces voitures de louage), suspend la circulation devant l'édifice et impose une reprise rapide des spectateurs à la sortie par les cochers (« reprendre la queue de la file des carrosses, si le maître ne se présente pas d'abord à la sortie » ; le projet mentionnant que « c'est là un abus qui se pratique souvent qui gêne infiniment la sortie de spectacles et qu'il importe par conséquent de faire cesser »). Les documents préparatoires font état de plusieurs autres propositions : la limitation de la circulation locale dans les artères environnantes, la réglementation des livraisons (charrettes des brasseurs), l'interdiction de l'accès de certaines personnes (en particulier les éclaireurs), et la présence de militaires pour l'application (cinq

<sup>69</sup> Pour Bruxelles, voir Catherine Denys, *La police de Bruxelles...op. cit* et Anne Lannoye, *Marchés et circulations à Bruxelles au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nouvelles conceptions et pratiques de la ville*, mémoire de Master, ULB, 2012. Pour Paris, voir Steven Laurence Kaplan, *Les ventres de Paris : pouvoir et approvisionnement dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988 et Reynald Abad, *Le grand marché. L'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002. Pour une vision diachronique et comparative, voir : Jean-Pierre Devroey, Arnaud Knaepen, Christophe Loir, Alexis Wilkin (édité par), *Se déplacer pour (se) nourrir. La circulation des personnes et le marché alimentaire, XI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. Actes du colloque de l'ULB des 8 et 9 novembre 2012*, à paraître.

<sup>70</sup> Anne Lannoye, *Marchés et circulations à Bruxelles au XVIII<sup>e</sup> siècle. Nouvelles conceptions et pratiques de la ville*, mémoire de Master, Université libre de Bruxelles, 2012, p. 73-74.

<sup>71</sup> Cf. communication de Catherine Denys au présent colloque *Aller au théâtre*.

<sup>72</sup> AGR, CPA, 1052A, *Règlement touchant les voitures venant & allant au Grand Théâtre en cette Ville de Bruxelles*, 13 février 1769.

dragons aux carrefours, un caporal, six hommes d'infanterie aux portes du spectacle « afin d'empêcher le désordre des voitures quand elles sont appelées, par les domestiques, écarter les éclaireurs et tenir le passage libre »)<sup>73</sup>.

Cette réglementation n'empêche toutefois pas les accidents. Le 12 décembre 1791, vers 17 heures 30 – une soirée d'hiver, c'est-à-dire l'un des moments les plus dangereux – un hussard à cheval chargé de gérer la circulation aux abords de la salle du spectacle est terrassé par une voiture. Le hussard est indemne, mais le cheval gravement blessé. Il tentait d'éviter la collision entre deux voitures à l'un des carrefours. Constatant que le règlement de 1769 est « en partie tombé dans l'oubli », qu'il n'est pas appliqué par les stationnaires ni respecté par les cochers, « voulant prévenir les malheurs & les accidens fâcheux, qui arrivent fréquemment par l'inobservation du Règlement de police », le gouvernement le réédite le 2 janvier 1792<sup>74</sup>.

De tels règlements ne portent véritablement leurs fruits que lorsqu'ils s'appliquent à un théâtre et à un réseau viarie modernisés. Police et embellissements se combinent alors pour offrir des espaces efficaces. Dans le cas de Bruxelles, où, malgré les nombreux projets, la salle de spectacle ne bénéficie que d'aménagements réduits (un trottoir) sans que le quartier ne puisse être modifié, les résultats ne peuvent être que très limités. En 1771, Delisle de Sales fait le même constat pour les théâtres parisiens :

« Je sçai combien la Police de Paris redouble alors de vigilance pour prévenir les plus légers désordres ; mais quand le mal est dans la chose même, qu'importe que le bien soit dans les accessoires ? [...] Il me semble que tant qu'une salle de Spectacle ne sera point isolée, & qu'on ne lui ménagera pas de tout côté des dégagemens, il y aura un vice essentiel dans sa construction. »<sup>75</sup>.

*Une localisation savamment étudiée : le théâtre à l'échelle de la ville*

[figure 2 : plan de Bruxelles par De Wailly]

<sup>73</sup> AGR, CPA, 1052A.

<sup>74</sup> AGR, CPA, 1053B, ordonnance impériale du 2 janvier 1792 et extrait du protocole du Conseil privé du 22 décembre 1791.

<sup>75</sup> Jean-Baptiste Claude Izouard, dit Delisle de Sales, *Lettre... op.cit.*, p. 215-216.

Dans ses *Observations* accompagnant ses projets bruxellois, Charles De Wailly note que « Le principal objet de l'établissement d'un théâtre est sa situation. »<sup>76</sup>. Il insère un plan de l'entière de la ville sur lequel, au moyen d'un compas, il a tracé un cercle pour en définir le centre (figure 2). L'objectif est de démontrer la position centrale, et donc la pertinence, de l'emplacement situé près de la Cour pour accueillir le nouveau théâtre. Nous allons le voir, la localisation du théâtre est parfois déterminée par des logiques spatiales à l'échelle de la ville.

La démarche de De Wailly rejoint celle des autorités et des architectes qui se lancent, au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans de vastes politiques d'embellissement se caractérisant par une nouvelle échelle spatiale. De Wailly lui-même dresse, en 1785, un vaste plan d'embellissement pour Paris<sup>77</sup>. Dans ce contexte se développe une réflexion générale sur la localisation des divers équipements urbains, certains devant être rejetés vers l'extérieur à cause des nuisances qu'ils provoquent (cimetières, hôpitaux) ; d'autres, plus attractifs comme les théâtres, pouvant être placés au centre pour faciliter leur accessibilité. L'établissement d'une salle de spectacles en périphérie permettrait pourtant de préserver le centre-ville des embarras de circulation causés par l'afflux des spectateurs, mais les considérations liées à l'accès de ceux qui s'y rendent à pied amènent généralement les concepteurs de projet à privilégier la position centrale. Bonnet de Boisguillaume, à propos de la Comédie-Italienne pour Paris, explique cette option :

« Pourquoi, dira-t-on, fixer dans le centre de la Ville, un Spectacle qui doit nécessairement, en attirant la foule, intercepter les passages, & arrêter la circulation du Public ? Ne vaudroit-il pas mieux le porter au loin, même au-delà des boulevards ? Cette réflexion seroit très-utile, sans doute, si tous ceux qui se rendent à la Comédie, avoient des voitures. »<sup>78</sup>.

Outre les intérêts financiers et les opportunités foncières, la question de l'accès et des inégalités en matière de mobilité est au cœur du débat. Les choix de localisation témoignent souvent des types de public auxquels les initiateurs du projet donnent la priorité. En recherchant le centre de la ville, De Wailly se dit motivé par le désir de placer les spectacles à la portée de tous les citoyens. Il opte donc pour le centre géométrique, en englobant toutefois une partie de la

<sup>76</sup> AGR, SEG, 2133, *Observations sur la forme la plus avantageuse à donner aux salles de spectacle et sur leur situation*, [c.1788] par Charles De Wailly.

<sup>77</sup> *Plan général du projet des embellissements de Paris. Projet d'utilité et d'embellissement pour la ville de Paris qui s'accorde avec les projets déjà arrêtés par le gouvernement, dans lequel on a rassemblé de nouveaux monuments des places publiques, des percés nécessaires pour donner des communications, augmenter les courants d'air et où l'on propose la réunion des trois îles en une seule, les moyens de diriger le courant du bras septentrional de la rivière de manière à le rendre plus navigable et de l'autre à en former un port... au centre de la capitale*, 1785 (BNF, Cartes et Plans, Rés Ge C 4384).

<sup>78</sup> Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours...op.cit.*, p. 10.

campagne environnante, ce qui est critiqué dans un des rapports du gouvernement<sup>79</sup>. La zone prise en compte devrait en effet uniquement correspondre à celle de la ville dans les limites de ses remparts. Les faubourgs ne sont encore que très peu bâtis et, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les spectateurs sont obligés de résider en ville puisque les portes de celle-ci sont fermées chaque soir. Le démantèlement en cours des remparts ne modifie pas cette pratique ; un projet de libre-circulation, proposé par les gouverneurs généraux en 1784, reçoit un avis négatif du Magistrat urbain<sup>80</sup>.

L'on pourrait aussi définir le centre, non pas simplement sur des critères géométriques, mais en tenant compte de la densité de population et de la concentration des activités commerciales. C'est l'option de Bultos qui souhaite plutôt favoriser la bourgeoisie. Il estime que l'emplacement historique, dans le quartier de la Monnaie, « sans être précisément au centre de la ville, est cependant à portée de toute la partie de la Bourgeoisie à qui le goût du spectacle est permis, et dont l'affluence le vivifie, tandis qu'il n'est éloigné d'aucun des endroits qui sont spécialement affectés au séjour de l'opulence. »<sup>81</sup>. D'autres proposent le centre d'un quartier plus périphérique, c'est le cas des auteurs d'un projet de théâtre pour le parc, au cœur du nouveau quartier aristocratique.

Il est bien sûr nécessaire de tenir compte des distances que les spectateurs devront parcourir. Pour ceux qui viennent en voiture, la distance ne semble pas compter ; Brion note à ce propos que « les riches ne sont guère arrêtés par l'éloignement lorsqu'il est question de satisfaire leurs plaisirs »<sup>82</sup>. A priori, Bruxelles est une ville « marchable », la Grand-Place se situant à moins de 2 kilomètres (soit à moins d'une vingtaine de minutes) de l'endroit le plus éloigné des remparts. C'est sans compter les conditions météorologiques et le fait que la plus grande partie de la saison théâtrale se déroule en hiver, « c'est-à-dire, dans la saison où il est le plus difficile de se passer de carrosse »<sup>83</sup>. Brion estime par exemple, qu'en hiver, une mère avec son enfant ne peut se rendre du bas de la ville au quartier Royal autrement qu'en voiture<sup>84</sup>.

Il faut également tenir compte du relief. Dans le cas bruxellois, où la ville se caractérise par un relief assez marqué, la réflexion se pose en termes de haut (quartiers de la Cour et de l'aristocratie) et de bas de la ville (quartiers bourgeois situés autour de la Grand-Place). Les

<sup>79</sup> AGR, SEG, 2133, rapport du 1<sup>er</sup> juin 1791.

<sup>80</sup> Archives de la Ville de Bruxelles, Archives Anciennes, 501, copie de la lettre du Magistrat aux conseillers fiscaux de Brabant, 21 juillet 1784.

<sup>81</sup> AGR, Conseil général du Gouvernement, 88, mémoire de [Herman Bultos], après le 20 septembre 1787.

<sup>82</sup> AGR, SEG, mémoire sur la construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles, par Brion [1785].

<sup>83</sup> Pierre-Alexis-François Bonnet de Boisguillaume, *Discours...op.cit.*, p. 10.

<sup>84</sup> AGR, SEG, mémoire sur la construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles, par Brion [1785].

architectes tiennent compte de ces contraintes topographiques. Dans un de ses projets situé à mi-côte, De Wailly envisage deux entrées au théâtre, l'une orientée vers le haut de la ville, aménagée prioritairement pour des spectateurs venant en voitures ; l'autre placée vers le bas de la ville avec une place entourée de portiques « pour donner au bas quartier de la ville la facilité d'arriver à couvert »<sup>85</sup>. La localisation à mi-côte, comme le note le gouvernement, apparaît comme un compromis parfait : « l'inconvénient de la montée pour les habitants du bas quartier et celui de la descente pour ceux du haut quartier se trouve exactement partagé »<sup>86</sup>.

C'est notamment en s'appuyant sur les caractéristiques topographiques que les auteurs du projet de théâtre au parc, c'est-à-dire dans le haut de la ville, justifient leur choix<sup>87</sup>. Sans se baser sur une analyse précisément chiffrée, ils fournissent le nom des principales rues où résident, selon eux, les spectateurs (bas de la ville, mi-côte, haut de la ville). Ils estiment que plus de la moitié des spectateurs – et trois quarts des spectateurs privilégiés – habitent dans le haut de la ville ou à mi-côte. L'argument est réfuté par Bultos pour qui, en situant le théâtre au parc, on exclurait plutôt « les trois quarts de la ville »<sup>88</sup>. Aux lieux de résidence des spectateurs, les auteurs du projet pour le parc ajoutent les arguments de la présence dans le haut de la ville, de la cour, d'hôtels particuliers, des administrations centrales et de l'usage répandu de la langue française. Appuyant ce projet et le développant, Brion conclut à la nécessité de doter Bruxelles de deux grands théâtres : l'un pour la bourgeoisie dans le bas de la ville ; l'autre pour l'aristocratie dans le haut de la ville, ce dernier échappant dès lors à « la populace qui salit et gâte tout »<sup>89</sup>. L'option de Brion est celle de l'entre-soi pour l'élite, au moment où l'aménagement du quartier Royal inaugure la ségrégation socio-spatiale à l'échelle d'un quartier. Même dans les projets pour le couvent des Jésuites, à mi-côte, on voit apparaître, dans le dispositif de double entrée justifié par le relief, la tentation d'une ségrégation : « la double entrée de sa salle permettrait aux habitants du haut et du bas quartier d'arriver et de sortir chacun de son côté »<sup>90</sup>.

La réflexion ne se fait pas uniquement en prenant en compte les distances centre/périphérie ou les caractéristiques du relief. Le voisinage d'autres équipements entre aussi en ligne de compte. Dans les débats bruxellois, les questions de proximité se posent avec trois lieux : le palais, le marché, la promenade.

<sup>85</sup> *Loc.cit.*

<sup>86</sup> AGR, CGG, 88, brouillon du rapport sur le projet de De Wailly, 2 mars 1788.

<sup>87</sup> [Ferdinand Rapedius de Berg], *Projet... op.cit.*, p. 7, 9-11.

<sup>88</sup> AGR, CGG, 88, mémoire de [Herman Bultos], après le 20 septembre 1787.

<sup>89</sup> AGR, SEG, mémoire sur la construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles, par Brion [1785].

<sup>90</sup> AGR, SEG, 2133, mémoire pour la construction d'un théâtre sur les terrains du couvent des Jésuites et celui des Lorraines [1788].

Si la présence d'un théâtre pour la Cour au sein d'un palais est de plus en plus fréquente à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, la proximité d'un théâtre public avec le lieu de résidence du souverain ou de son représentant peut, elle, poser problème. Lorsque De Wailly propose un tel projet, le gouvernement le rejette, estimant que cela poserait des problèmes de sécurité (risque d'incendie) et des nuisances sonores (« bruit continu », « roulement » des voitures), et que la transformation de la place devant le palais en « dépôt » de carrosses serait inconvenante<sup>91</sup>.

Comme pour le spectacle, la tenue d'un marché pose, nous l'avons déjà souligné, d'importants embarras de circulation qui amènent les autorités à introduire des innovations architecturales et urbanistiques dans espaces marchands, que ce soit à Paris ou à Bruxelles. La présence d'un marché sur la place située devant un théâtre semble a priori peu appropriée, tant pour des questions pratiques (problèmes de circulation) que de décorum (mise en scène de l'entrée et de la sortie du spectacle). C'est ce qui semble justifier le déplacement progressif des marchés de la place de la Monnaie, devant le théâtre, vers d'autres lieux<sup>92</sup>.

Le projet présenté par le conseiller de Limpens témoigne pourtant de la complémentarité de ces deux fonctions dans un même espace, à condition que les activités ne soient pas organisées simultanément. Sans doute par soucis d'économies, il propose l'aménagement d'une place qui pourrait servir, selon des horaires différenciés, à la fois de place de marché et de place de théâtre, cumulant ainsi les fonctions d'approvisionnement et de divertissement. Au moment du spectacle, les chariots et charrettes de livraison seraient remplacés par les carrosses ; les chalandiers feraient place aux spectateurs :

« on se flatte qu'un projet qui tend à procurer cette conservation [cf. moins d'accidents] au peuple dans les marchés le matin, et à ce même peuple au sortir du spectacle le soir, sera accueilli comme réunissant un double objet également précieux et important. »<sup>93</sup>.

La tenue des marchés entraînait en effet des accidents parfois mortels, et l'objectif de Limpens est d'

<sup>91</sup> AGR, CGG, 88, brouillon du rapport du 2 mars 1788.

<sup>92</sup> Éric Hennaut et Monica Campioli, « La construction du premier théâtre de la Monnaie par les Bezzi et ses transformations jusqu'à la fin du régime autrichien », dans Manuel Couvreur (édité par), *Le théâtre... op.cit.*, p. 33-109, ici p. 72.

<sup>93</sup> AGR, SEG, 2133, brouillon du *Projet pour la formation d'une nouvelle place publique tenant au Grand Théâtre et pour la restauration des deux théâtres de Bruxelles*, 8 octobre 1785 [par Ange Charles de Limpens]. Notons que de Limpens envisageait également le placement du théâtre sur la place du Nouveau Marché aux Grains, cf. AGR, SEG, 2133, *Prospectus pour un nouveau théâtre à construire sur la nouvelle place de Jéricho destiné à un agrandissement de nouveau marché aux grains*, [février 1786].

« éviter les malheurs qui arrivent tous les ans, [c'] est un des principaux motifs à considérer dans ce projet, car il n'y a point d'année qu'il n'y ait actuellement deux ou trois personnes écrasées, tuées ou blessées dans la foule de chariots ou charrettes qui abondent dans le canton des marchés actuels. »<sup>94</sup>.

La promenade est, avec le théâtre, le loisir le plus répandu au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'aménagement de promenades et la construction de salles de spectacles apparaissent comme prioritaires pour les villes importantes. Se promener est encore à l'époque une pratique mondaine et élitaine<sup>95</sup>. La promenade se pratique souvent avant ou après le spectacle. Comme l'écrit un Luxembourgeois de passage à Bruxelles, il est courant de se rendre à l'Allée Verte, c'est-à-dire le cours de la ville, surtout les soirs de spectacle :

« C'est une promenade qu'on fait en carrosse hors de la ville, du côté du canal vers les cinq heures et demie du soir en été, surtout les soirs de la commédie »<sup>96</sup>.

La plupart des théâtres français bénéficient de la proximité d'une promenade, que ce soit celui de Bordeaux (Allées de Tourny, cours du Chapeau Rouge), ou à Paris ceux de la Comédie-Française (Jardin du Luxembourg) et de la Comédie Italienne (Grands Boulevards). Dans ses projets bruxellois pour le haut de la ville, De Wailly relève l'avantage de la proximité du nouveau parc :

« il se trouve près d'une superbe promenade public, avantage bien précieux et presque indispensable aux environs d'un grand théâtre. »<sup>97</sup>.

Dans un de ses projets à l'emplacement du couvent des Jésuites, il propose d'ailleurs d'aménager un jardin public. Bien sûr, la présence de nombreux promeneurs aux abords d'une salle de spectacle permet aussi à cette dernière d'espérer augmenter le nombre de spectateurs.

Si la proximité d'une promenade et d'un théâtre est souvent recherchée, le partage d'un même espace pour ces deux loisirs peut être sujet à controverses. Le projet de théâtre au parc de Bruxelles en témoigne. Le projet est quasi contemporain du parc aménagé entre 1775 et 1785. Ce dernier est déjà doté d'un vauxhall. Dans les débats sur l'opportunité d'y transférer le Grand Théâtre divers problèmes surgissent. Il y a l'emprise foncière, mais aussi l'impact visuel. Les

<sup>94</sup> *Loc.cit.*

<sup>95</sup> Sur l'histoire de la promenade, voir notamment Christophe Loir et Laurent Turcot (édité par), *La promenade au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2011 (Études sur le 18<sup>e</sup> siècle, 39) ; Laurent Turcot, *Le promeneur à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 2007.

<sup>96</sup> Rijksarchief in Gelderland, Familie-Archief van Spaen, 118, *Journal du voyage fait par J.F.G. de Spaen en Italie et par une partie de la France et de l'Allemagne pendant les années 1769 et 1770, 1769-1770*. Je remercie Xavier Duquenne de m'avoir renseigné ce document.

<sup>97</sup> AGR, CPA, 1052/A, *Développement des avantages résultant de la situation du nouveau théâtre projeté à Bruxelles par le Sieur De Wailly* [1788].

auteurs proposent que des plantations autour du nouveau bâtiment en cachent la vue. Envisageant l'arrivée des voitures jusqu'au portique du théâtre, placé dans le parc, celles-ci devront traverser la contre-allée de la promenade au risque de l'obstruer voire de l'endommager. Ils envisagent donc de limiter l'accès des voitures aux seules heures de spectacle et d'en réglementer strictement le stationnement<sup>98</sup>. Des problèmes d'accès se posent plus spécifiquement en soirée, à la sortie des spectacles, lorsque le parc est normalement fermé aux promeneurs. Ces désagréments seraient compensés, selon ces auteurs, par la construction d'un péristyle autour du théâtre, lequel pourrait abriter les promeneurs dont la présence représente une opportunité pour les investisseurs : « la promenade rassemblera beaucoup de monde & leur procurera par conséquent plus de spectateurs. »<sup>99</sup>. Les promeneurs pourront assister à un spectacle « au déclin du jour, après la promenade du parc »<sup>100</sup>.

Entre 1785 et 1792, les débats sur la reconstruction de la salle de spectacle bruxelloise amènent architectes et fonctionnaires à envisager l'introduction de nouveaux dispositifs architecturaux, urbanistiques et réglementaires inspirés surtout des récentes réalisations en France : portiques (carrossables ou piétonniers), vestibules d'attente, escaliers extérieurs, galeries marchandes, bornes, trottoirs, débouchés commodes, aires de stationnement, localisation adéquate et réglementation de la circulation. Dans ces débats, les questions de l'accès et de la circulation occupent une place importante. À une époque où seule l'élite circule en voiture, les choix en matière d'aménagement et de localisation témoignent de la priorité accordée au peuple et à la noblesse.

Les contraintes budgétaires, l'instabilité politique, les options divergentes et les rivalités individuelles empêchent l'exécution de ces projets. Comme dans d'autres cas – Strasbourg (terminé en 1821), Nîmes (terminé en 1827) ou Dijon (terminé en 1828) – les projets de théâtres-temples de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle ne seront réalisés, ou achevés, qu'une génération plus tard. Le nouveau théâtre de Bruxelles sera finalement édifié entre 1817 et 1819, par un autre architecte français, Louis Emmanuel Aimé Damesme<sup>101</sup> (figure 3).

<sup>98</sup> Ferdinand Rapedius de Bergl, *Projet... op.cit.*, p. 11.

<sup>99</sup> *Ibidem*, p.7.

<sup>100</sup> AGR, SEG, mémoire sur la construction d'un nouveau théâtre à Bruxelles, par Brion [1785].

<sup>101</sup> Éric Cabris, *La Monnaie : chronique architecturale de 1696 à nos jours*, Bruxelles, Éditions Racine, 1996, p. 34-57.

On y retrouve de nombreux éléments proposés dans le cadre des projets des années 1785-1792. À l'emplacement de l'ancien théâtre de la Monnaie (bas de la ville) s'élève un édifice isolé, précédé d'un avant-corps à portique carrossable et d'escaliers, entouré d'une galerie piétonne. L'ensemble du quartier est réaménagé, offrant une vaste place pouvant servir d'aire de stationnement, et trois nouvelles artères entourant l'édifice, bordées de trottoirs délimités par des bornes. Un passage couvert – le premier à Bruxelles – permet aux piétons de se rendre en toute sécurité vers le centre. L'éclairage au gaz est introduit à cette occasion en Belgique, ce qui facilite la circulation nocturne. En 1839, un règlement de circulation très détaillé est édicté pour rendre cet espace plus efficient encore<sup>102</sup>. Le quartier se trouve en effet sur le parcours qui reliera les deux gares terminus. L'arrivée du chemin de fer bouleverse une nouvelle fois les pratiques de circulation en intensifiant le trafic urbain et en imposant de nouvelles exigences de vitesse, de ponctualité et d'efficacité, tant dans ce quartier que dans l'ensemble de l'espace urbain<sup>103</sup>.

**[figure 3 : vue du théâtre de la Monnaie vers 1830]**

<sup>102</sup> Règlement communal du 28 décembre 1839, publié dans *Recueil des ordonnances, règlements, arrêtés, avis, etc. émanés de l'administration communale de la Ville de Bruxelles, pendant l'année 1839*, [Bruxelles], [1839], p. 214-219.

<sup>103</sup> Sur le théâtre de la Monnaie au XIX<sup>e</sup> siècle, voir la contribution de Cécile Vanderpelen-Diagre dans le présent numéro.