



Master de spécialisation inter-universitaire en **Conservation** et **Restauration** du **Patrimoine** culturel immobilier

 UCLouvain

 UNIVERSITÉ
LIBRE
DE BRUXELLES

 LIEGE
université

 UMONS
Université de Mons

 UNIVERSITÉ
DE NAMUR

 heCh
CHATELAIN

 WALLONIE-BRUXELLES
ENSEIGNEMENT

 CENTRE DES MÉTIERS
DU PATRIMOINE
« LA PIERRE »

 PÔLE
DE LA
PIERRE

 Wallonie

 Wallonie
patrimoine
AWaP

TITRE : La ville au pas du cheval

Organisation urbaine et domestique de la culture
équestre à Mons : de l'identification à la valorisation

TFE réalisé pour l'obtention du Master de spécialisation inter-universitaire
en conservation et restauration du patrimoine culturel immobilier
par

Promoteurs :

Année académique :

 FIAL
Un éventail de formations, une multitude d'horizons

 UCLouvain

Master de spécialisation en conservation/
restauration du patrimoine immobilier

Travail de fin d'étude
2025-2026

La ville au pas du cheval

Organisation urbaine et domestique de la culture
équestre à Mons : de l'identification à la valorisation



Flamand Margaux

Promoteurs :
Blary François
Bribosia Patrick

**Déclaration sur l'honneur, mémoires/TFE de la Faculté de philosophie, arts et lettres,
UCLouvain**

Je déclare qu'il s'agit d'un travail original et personnel, que toutes les sources référencées ont été indiquées dans leur totalité et ce, quelle que soit leur provenance, et que l'utilisation des outils d'intelligence artificielle est conforme aux consignes générales d'utilisation publiées par l'UCLouvain et disponible à cette adresse :

<https://cdn.uclouvain.be/groups/cms-editors-p1/portail/reglement/Consignes-ChatGPT-version-etudiante.pdf?itok=SebXXm87>

Je suis conscient·e que le fait de ne pas citer une source, de ne pas la citer clairement et complètement, de ne pas annoncer dans une partie spécifique en début du mémoire l'utilisation que j'ai faite des outils d'intelligence artificielle ou de les utiliser de manière contraire à ce qui est prévu dans la note institutionnelle constituent des irrégularités graves au regard du Règlement des études et des examens de l'Université catholique de Louvain (Chapitre 4, section 7, article 107 à 114) au sein de l'Université. J'ai notamment pris connaissance des risques de sanctions académiques et disciplinaires encourues.

Au vu de ce qui précède, je déclare sur l'honneur ne pas avoir commis de plagiat ou toute autre forme de fraude et de n'avoir pas utilisé les outils d'intelligences artificielles en dehors de ce qui est accepté à l'UCLouvain.

Nom, Prénom : Flamand Margaux

Date : mardi 18 août 2026

Signature de l'étudiant·e :



Remerciements

Je tiens tout d'abord à exprimer ma sincère gratitude à mes deux promoteurs, Monsieur Patrick Bribosia et Monsieur François Blary, pour leur accompagnement tout au long de ce travail. Leurs conseils avisés, leur disponibilité et leur regard critique ont été précieux à chaque étape de cette recherche.

Je remercie chaleureusement ma mère pour son soutien indéfectible durant cette année, ainsi que pour le temps qu'elle a consacré à la relecture attentive de ce travail.

Mes remerciements s'adressent également à l'ensemble des professeurs du master de spécialisation en restauration du patrimoine immobilier, dont les enseignements ont nourri ma réflexion et enrichi ma pratique d'architecte.

Enfin, je souhaite remercier mes collègues de promotion, sans qui ce master n'aurait pas été le même. Les échanges, l'entraide et les moments partagés ont fait de ce master une expérience aussi enrichissante sur le plan humain que sur le plan professionnel.

Sommaire

INTRODUCTION	5
 CHAPITRE 1 : SITUER MONS, CONTEXTE HISTORIQUE ET SOCIO-MORPHOLOGIQUE	8
Bref résumé historique.....	8
Analyse cartographique	14
Premières observations	20
 CHAPITRE 2 : MÉTHODOLOGIE DE TERRAIN ET RECENSEMENT.....	22
Méthodologie	22
Le recensement.....	24
Premières observations	26
Remarques.....	26
 CHAPITRE 3 : LES RÉSULTATS DU RECENSEMENT	27
Les hypothèses.....	27
Présentation des études de cas	32
 CHAPITRE 4 : LE CHEVAL DANS LA VILLE, CADRE HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DES PRATIQUES	39
Une histoire de cheval.....	40
Le cheval dans la fonction militaire	42
Le cheval comme infrastructure urbaine	45
Le cheval dans l'organisation de la ville	47
Le déclin du cheval	52
Les traces matérielles de la ville équestre	55

CHAPITRE 5 : LES ÉTUDES DE CAS	56
Cas 1 : maison de maître	57
Cas 2 : habitation	62
Cas 3 : bâtiment religieux	69
Cas 4 : bâtiment militaire	73
Cas 5 : bâtiment public ou industriel	79
CHAPITRE 6 : UN PATRIMOINE MÉCONNU	84
Constats	84
Pourquoi ces traces sont-elles invisibles aujourd'hui ?	85
Synthèse	87
CHAPITRE 7 : PROPOSITION DE VALORISATION	90
Un parcours numérique pour rendre visible l'invisible	90
Présentation du circuit	92
CONCLUSION	97
TABLE DES ILLUSTRATIONS	101
BIBLIOGRAPHIE	103
ANNEXE.....	108

Introduction

Chacun sait que le cheval fut, pendant des siècles, au cœur de la vie urbaine. Il tirait les charrettes et les calèches, portait les cavaliers ou animait les cours des demeures bourgeoises. A Mons, comme ailleurs, sa présence structurait l'espace public et privé, dictait les gabarits des passages, imposait ses logiques de circulation et de service.

Pourtant, si l'on parcourt aujourd'hui les rues du centre-ville, que reste-t-il de cette omniprésence ? Les sabots se sont tus depuis près d'un siècle. Les écuries ont été converties et oubliées. Les portes cochères, quand elles subsistent, ne laissent plus passer que des voitures. Le cheval a disparu de notre paysage quotidien, et avec lui la mémoire des espaces qu'il a façonnés.

Ce mémoire part d'un constat simple : un patrimoine peut être à la fois évident et invisible. Évident, parce que ses traces sont encore là sous nos yeux, inscrites dans la pierre, dans les plans et dans l'organisation des parcelles. Invisible, parce que plus personne ne sait les lire.

Pendant plusieurs siècles, le cheval a constitué le principal moyen de transport des personnes et des marchandises. Avant l'apparition du chemin de fer et, puis de l'automobile, il était un acteur essentiel de la mobilité et, par conséquent également de la vie économique, sociale et domestique. Sa présence influençait donc directement la manière de concevoir les villes, les rues et les bâtiments.

La ville de Mons offre un terrain d'étude particulièrement intéressant pour observer cette évolution. Son tissu urbain ancien, largement préservé, conserve encore de nombreuses traces matérielles de cette organisation socio-spatiale héritée. Entre le XVII^e et le XX^e siècles, période retenue dans le cadre de cette recherche, la ville connaît d'importantes transformations. L'arrivée progressive de nouveaux moyens de transport a entraîné la disparition des usages liés au cheval et, a mené à la reconversion des espaces qui lui étaient dédiés.

Dans ce contexte, ce mémoire cherche à répondre à la problématique suivante :

Dans quelle mesure l'usage du cheval a-t-il influencé l'organisation urbaine et domestique du centre-ville de Mons entre le XVII^e et le XX^e siècle, et comment les traces matérielles de cette culture équestre peuvent-elles être identifiées, comprises et valorisées aujourd'hui ?

À travers cette problématique, l'objectif est non seulement d'identifier les formes urbaines et architecturales héritées de la mobilité équestre, de comprendre leur fonctionnement et leur signification dans l'évolution de la ville, mais également d'interroger la manière dont ces traces peuvent être reconnues comme des témoins significatifs de l'histoire de la ville et faire l'objet d'une démarche de valorisation patrimoniale.

Si l'histoire de l'usage du cheval, des transports ou encore des villes anciennes a déjà fait l'objet de nombreuses études, peu de travaux se sont intéressés spécifiquement aux traces architecturales et spatiales laissées par son usage dans les centres urbains. Ce manque de visibilité scientifique contribue également à la faible reconnaissance patrimoniale de ces vestiges. Dès lors, il apparaît pertinent d'étudier ces vestiges afin de mieux comprendre leur rôle dans la construction de la ville et de mettre en lumière un patrimoine aujourd'hui largement méconnu.

Pour répondre à cette problématique, le travail adopte une méthodologie inductive fondée sur l'observation de terrain. La recherche débute par un travail de repérage et de recensement des éléments architecturaux liés à l'usage du cheval dans le centre-ville de Mons. Ces observations seront ensuite confrontées à différentes sources afin d'en comprendre l'origine, l'évolution et les fonctions. Enfin, les résultats obtenus serviront de base de réflexion sur la valorisation de ce patrimoine souvent ignoré dans le paysage urbain contemporain.

Le mémoire s'organise donc en trois grandes parties :

- **Voir et recenser :**

Observer les traces laissées par l'usage du cheval avant de les interpréter ;

- **Comprendre et analyser :**

Les sources documentaires viennent éclairer les observations de terrain ;

- **Valoriser et promouvoir :**

Comment révéler un patrimoine oublié ?

Ensemble, ces trois approches permettent de révéler l'influence durable du cheval sur l'organisation de la ville et de contribuer à une meilleure compréhension de cet héritage encore présent dans le paysage montois.

Chapitre 1 : situer Mons, contexte historique et socio-morphologique

Les villes anciennes, telles que Mons, ont grandi petit à petit sans plan préconçu, au gré des nécessités démographiques et économiques, des évolutions des styles et des techniques, des décisions politiques ainsi que des circonstances historiques. Comprendre l'organisation actuelle du centre-ville montois suppose donc de remonter le fil de cette construction progressive et d'identifier les logiques qui en ont façonné la trame.

Ce premier chapitre pose les fondations de l'étude : il s'agit d'abord de situer Mons dans son contexte historique et morphologique, en retraçant les grandes étapes de son développement urbain. Une analyse morphologique des rues du centre historique vient ensuite préciser la structure et l'évolution du tissu bâti. L'objectif de ce chapitre n'est pas encore d'interpréter, mais de voir en observant le terrain, d'en comprendre les éléments marquants et de visualiser son évolution. Ce premier travail de repérage constitue la matière première sur laquelle s'appuieront les analyses des chapitres suivants.

Bref résumé historique

Mons doit son existence et son développement à un site particulièrement favorable à l'occupation humaine. La ville s'est établie sur une butte culminant à environ +67 m au-dessus du niveau de la mer, dominant les régions aux alentours et offrant une vision panoramique sur la vallée de la Haine. Cette position en hauteur, au cœur d'une zone marécageuse et inondable, présente un double avantage : elle facilite la défense du site tout en le rendant naturellement isolé des potentiels assaillants (Ghiste *et al.*, 2019, p.9).

Au-delà de sa topographie, le site réunit l'ensemble des ressources vitales recherchées par une population qui s'installe : des ressources alimentaires (eau, gibier), ressources naturelles à exploiter (bois, terres fertiles) et une situation géographique facilitant la circulation des personnes et des échanges commerciaux grâce à la présence d'une chaussée et de voies navigables (Ghiste *et al.*, 2019, p. 9).

Bien que des occupations antérieures soient probables et que de nombreuses hypothèses à ce sujet existent, on s'accorde à dire que c'est le pôle religieux qui s'est fixé en premier au cours du VII^e siècle. Waudru fit racheter la colline et y installa son oratoire,

sa communauté se mue en chapitre au début du XII^e siècle. Le deuxième pôle de pouvoir, seigneurial et laïc, s'affirme par la suite. Le comte de Hainaut, attiré par la position stratégique facilement défendable de la colline et par la présence monastique, implante en premier lieu une motte castrale avant d'édifier des constructions fortifiées. Le château de Mons sera la résidence principale des comtes de Hainaut du X^e au XII^e siècle. Progressivement abandonné à partir du XV^e siècle, il est en grande partie démoli à la fin des années 1860. Un parc public, le square du château, est inauguré en 1873 (Honnoré & Pousseur, 2020, p. 5).

À partir du milieu du XII^e siècle, les comtes de Hainaut font ériger une première enceinte afin de renforcer la muraille castrale (fig. 1). Cette enceinte dite « comtale », embrassant une superficie de 10 ha, « englobe dans sa partie sud le quartier capitulaire formé des collégiales Sainte-Waudru et Saint-Germain, de l'église Saint-Pierre et des maisons des chanoines et des chanoinesses et, dans sa partie nord, le site du château, les habitations des officiers capitulaires et comtaux ainsi que la petite agglomération qui s'est développée. »¹ L'enceinte est percée d'au moins trois portes : la porte du marché, la porte Saint-Germain et la porte au blé. La poussée démographique conduit la population à s'installer en dehors de l'enceinte comtale (Bruwier *et al.*, 1997, p. 12).

À côté des pôles religieux et seigneurial, un troisième pouvoir s'affirme progressivement : celui de la communauté urbaine, représentée par les échevins qui deviennent les gestionnaires de la ville. À partir du XIV^e siècle, Mons s'impose comme la ville capitale du comté de Hainaut (Honnoré & Pousseur, 2020, p. 8).

À la faveur de ces évolutions démographiques et politiques, une nouvelle enceinte est érigée à partir de 1290 (fig. 2). Elle est dite « communale » car réalisée par les échevins, mais avec l'autorisation du comte du Hainaut. Les privilèges, accordés aux Montois par le comte de Hainaut, attirent de nouveaux habitants ce qui confortent l'essor démographique. L'enceinte communale ne sera achevée qu'à la fin du XIV^e siècle. D'une surface de 105 ha, elle a eu une influence décisive sur l'évolution du plan de la ville. L'enceinte connaîtra des modernisations et des modifications, mais conservera pour

¹ Honnoré, L., & Pousseur, C. (2020). *Le patrimoine de la Ville de Mons*. Agence wallonne du Patrimoine.

l'essentiel son tracé jusqu'à son démantèlement au début du XIX^e siècle, « constituant un véritable carcan et faisant ainsi obstacle à l'extension de l'habitat vers les villages voisins et l'essor économique de la cité² ». Elle correspond toujours aujourd'hui à ce que l'on appelle « *l'intra-muros* » Montois (Honnoré & Pousseur, 2020).

La fortification comporte, dès le XIII^e siècle, six portes d'accès en pierre, correspondant aux six voies de pénétration terrestres et fluviales préexistantes. Quatre portes (de Bertaimont, de Nimy, d'Havré et du parc) sont construites aux endroits où l'enceinte croise les voies terrestres et gravissent la colline. L'emplacement des deux portes d'eau est déterminé par le cours d'eau de la Trouille, à son entrée (porte de la Guérite) et à sa sortie de l'enceinte (porte du Rivage). La rivière remplissait de multiples fonctions militaires, sanitaires, de sécurité et industrielles, mais pour des raisons sanitaires, elle fut détournée en 1871 à l'extérieur de la ville (Honnoré & Pousseur, 2020, p. 9).

Du XIV^e au XVI^e siècle, la ville connaît une période de prospérité marquée par la création de nombreuses rues reliant entre elles les quatre voies de circulation principales ou se dirigeant vers la Trouille. Elles donnent à la ville son plan radio-concentrique caractéristique. Le noyau primitif de peuplement se caractérise par un tissu urbain serré avec des parcelles à front de rue longues et étroites et des rues sinueuses, due à l'augmentation constante de la population. Dans les limites de l'enceinte, un parcellaire plus large se met en place pour accueillir des bâtiments religieux et, au XVIII^e siècle, de nombreux hôtels de maître sont construits par la population aisée (Bruwier *et al.*, 1997, p. 18).

Place-forte assiégée à plusieurs reprises entre le XVI^e et le XIX^e siècle, Mons voit ses fortifications être constamment renforcées par des tours, des bastions ou des ouvrages avancés rasants (fig. 3). Au XVI^e siècle, après le siège mené par le frère du prince d'Orange contre les Français, les remparts sont élargis et de nouveaux ouvrages défensifs sont édifiés. Au XVII^e siècle, Vauban, ayant participé au siège de 1691, conçoit un projet de fortifications faisant de Mons l'une des places les plus imprenables d'Europe (Ghiste *et al.*, 2019, p. 51).

² Honnoré, L., & Pousseur, C. (2020). *Le patrimoine de la Ville de Mons*. Agence wallonne du Patrimoine.

Ces fortifications sont toutefois presque entièrement détruites au XVIII^e siècle lors de la guerre de succession d'Autriche. Après le départ des Français en 1749, les Autrichiens érigent une nouvelle enceinte inspirée de la précédente, mais mieux adaptée à l'art militaire de l'époque. Elle est tout de même démantelée à partir de 1781 (fig. 4).

En 1781, L'empereur d'Autriche, Joseph II, ordonne la démolition des ouvrages défensifs avancés et des remparts, mais les Montois obtiendront la conservation des remparts et des six portes de la ville (Ghiste *et al.*, 2019, p. 69).

En 1814, la ville de Mons passe sous le régime du royaume des Pays-Bas. Ils démolissent le reste des fortifications. Entre 1817 et 1826, ils construisent une nouvelle enceinte autour de la ville, comprenant 14 fronts bastionnés (fig. 4). L'extension de la ville est à nouveau bloquée, à un moment pourtant crucial de l'essor industriel du pays et spécialement du bassin houiller (Ghiste *et al.*, 2019, p. 74).

Enfermée dans ses remparts depuis presque six siècles, Mons doit attendre 1861 pour que le roi des Belges, Léopold Ier, autorise la démolition de ses fortifications, vécue alors par la population comme une véritable libération et l'occasion de rattraper le retard industriel accumulé face aux autres grandes villes du pays (Honoré & Pousseur, 2020, p. 12).

À partir de 1861, une période de grands travaux va donc débuter afin de transformer et de moderniser la ville (fig. 5). Parmi ces derniers, on peut citer les principaux chantiers : démolition des fortifications (1861-1865), création des boulevards (1864-1870), détournement de la Trouille (1871), construction d'une nouvelle gare (1869-1871) et dégagement des abords de Sainte-Waudru (1896-1897) (Faehrès, 2008, p. 16).

La démolition des fortifications permet à la ville d'imaginer de nouvelles voies de circulation. On crée « la grande voirie » sur le tracé intérieur du périmètre fortifié par les Hollandais. Cette voie de circulation est inexistante sur le côté ouest de la ville à cause des voies de chemin de fer. En 1903, on oblige les véhicules utilitaires à utiliser cette voie pour dégager les boulevards, qui sont alors principalement réservés aux promeneurs et aux cavaliers. Les boulevards, pensés comme des espaces de détente, sont divisés en trois types d'allées : l'allée centrale, réservée aux promeneurs et aux cavaliers, est entourée de deux terre-pleins plantés de deux rangées d'arbres. Le charroi lourd ne peut

emprunter que les voies latérales afin de desservir les habitations qui s'y trouvent. Des trottoirs jouxtent les allées carrossables et permettent l'accès aux habitations et aux bâtiments se trouvant de chaque côté des boulevards (fig. 1). Cinq grandes places s'établissent à la rencontre entre les boulevards et les principales voies d'accès de la ville, sur les traces des anciennes portes d'enceinte (Depréay, 2015, p. 110).

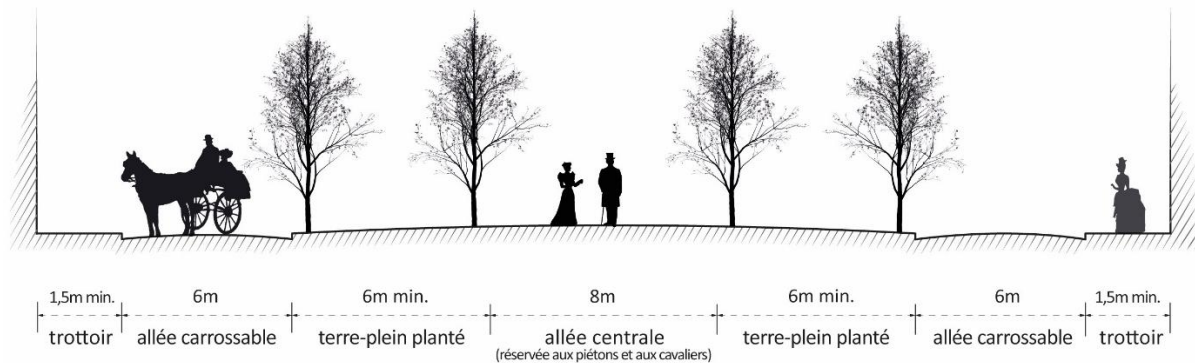


Figure 1 : Coupe-profil du boulevard au XIX^e siècle (illustration personnelle (Depréay, 2015, p. 110))

En 1940, l'allée centrale des boulevards est réquisitionnée par l'occupant qui l'utilise pour la circulation du charroi militaire lourd. A partir de 1955, les places aux intersections entre les boulevards et les avenues sont adaptées pour le trafic automobile. En 1968, le plan directeur pour la modernisation des boulevards prévoit la mise en sens unique des trois allées des boulevards et la création de six tunnels routiers sous les principaux carrefours (Depréay, 2015, p. 112).

Dans l'*intra-muros*, quelques percées sont donc nécessaires pour prolonger les voiries préexistantes jusqu'au nouveau projet des boulevards. Toutefois, c'est le détournement de la Trouille qui aura l'impact le plus fort sur le tissu urbain du centre-ville et permettra le dégagement de plusieurs quartiers.

Après le détournement de la Trouille en 1871, les quartiers qu'elle traversait vont subir de nombreuses transformations et être assainis. À la place du lit de la rivière, des égouts sont placés en dessous des nouvelles rues créées. Des rues perpendiculaires sont également tracées (Faehrès, 2008, p.54).

La première gare inaugurée en 1841, était présentée comme difficile d'accès depuis le centre-ville montois. Franchir des installations qui ne cessent de s'étendre était

compliqué et lourd pour les Montois. En effet, il fallait compter une trentaine de minutes pour y accéder depuis le centre. Grâce à la suppression des fortifications et aux terrains dégagés, le nouveau projet de gare a pu se rapprocher d'une vingtaine de mètres (Faehrès, 2008, p.110).

Le projet envisage également la création d'une nouvelle place devant le nouveau bâtiment de la gare. Il prévoit un parterre triangulaire entouré de deux parterres circulaires qui permettent de créer deux nouvelles rues facilitant la circulation sur la place et reliant la ville à la gare (Depréay, 2015, p. 188).

La ville voulait également créer une voie rapide vers la nouvelle gare dans le but d'en faciliter le trajet depuis la grand-place. Dès 1864, de nombreuses maisons au sud de la collégiale sont détruites. Mais la ville souhaite également créer le square Sainte-Waudru, encadré d'une double voirie autorisant un déplacement facile des véhicules et permettant une meilleure vue sur la collégiale (Faehrès, 2008, p.132).

Ce parcours historique met en évidence la manière dont Mons s'est progressivement construit par couches successives, chaque époque venant à la fois s'appuyer sur les structures héritées et parfois en redessiner certains contours.

Le point suivant propose une analyse morphologique de l'*intra-muros* montois, croisant les données historiques mises en évidence ici avec la lecture de carte ancienne et actuelle. L'objectif est d'identifier, dans la trame des rues et des îlots, les traces concrètes laissées par chaque période et de mettre en lumière les logiques spatiales qui structurent encore aujourd'hui l'*intra-muros*.

Situation du XIII^e au XIX^e siècle

L'enceinte communale, mise en place à partir du XIII^e siècle, étend considérablement l'emprise urbaine et structure durablement le plan de Mons (fig. 3). En effet, bien que les fortifications vont être renforcées au fil des siècles, ces dernières resteront en place jusqu'à leurs destructions au XVIII^e siècle lors du siège mené par Louis XIV. Après cet événement, une enceinte semblable sera érigée au même emplacement que la précédente (fig. 4). Cette enceinte fixe donc pendant près de six siècles les limites de la ville et conditionne l'organisation interne de son tissu urbain (Ghiste *et al.*, 2019, p. 33).

Les six portes de l'enceinte, quatre terrestres et deux fluviales, fixent durablement les points d'entrée de la ville. Les quatre voies terrestres correspondent aux accès terrestres primitifs. Ces voies convergent vers un plateau où s'est fixé le pôle marchand. Au fil des années, le tissu urbain se densifie et de nombreuses rues secondaires sont créées, reliant entre elles les quatre voies radiales de circulation ou se dirigeant vers la Trouille.

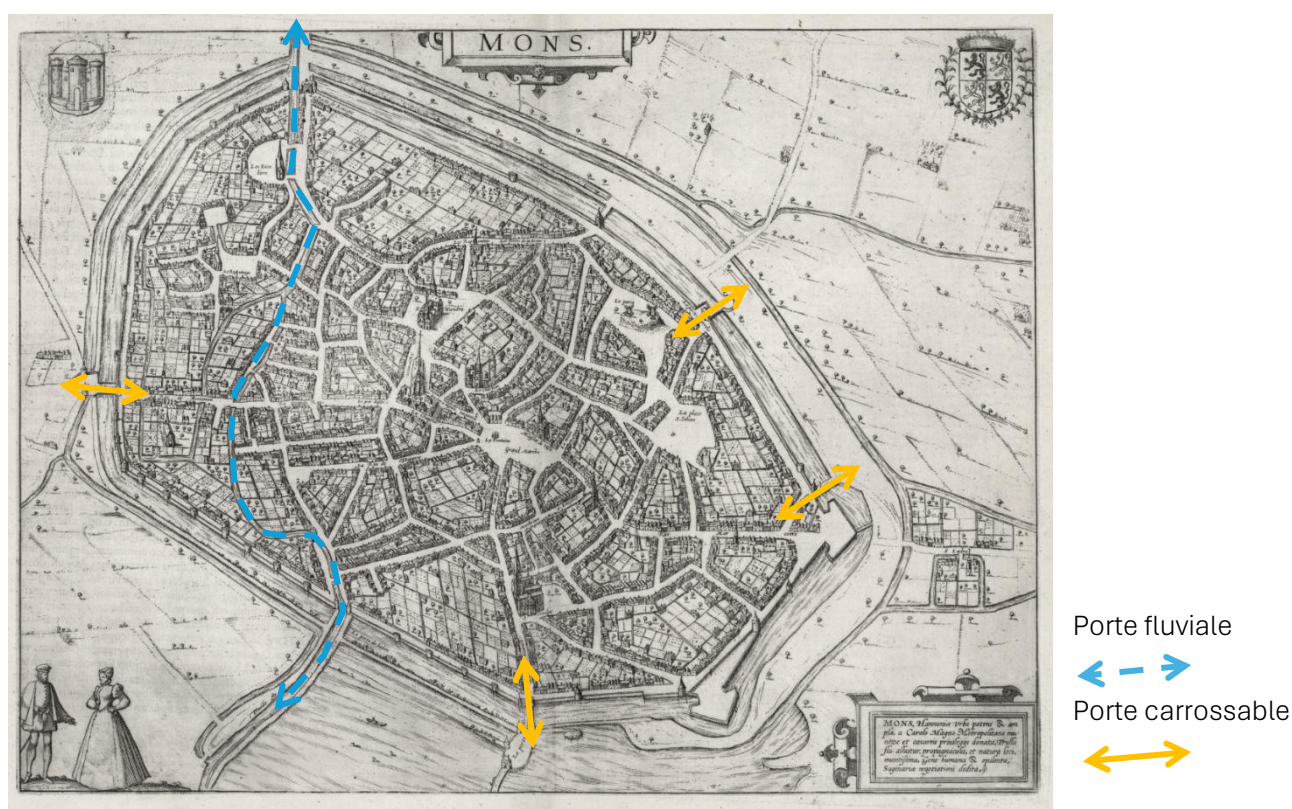


Figure 3 : carte de Mons en 1581 d'après Franz Hogenberg³ (annotations M.F.)

³ Hogenberg, F. (1581). *Carte de Mons*. OldMaps Online.

<https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/b78732f0-240b-5447-b8e8-a670b89e277a?gid=ff02f903-d7f2-5ba5-8915-bb46c2da1e1c#position=12.5904/50.4516/3.9319/-79.41&year=1581>

La présence de la Trouille, qui traverse la partie basse de la ville du sud-est au sud-ouest, conditionne fortement la trame des quartiers bas. Les rues et les bâtiments s'orientent vers la rivière et les activités industrielles et maraîchères s'installent le long de ses rives.

Le parcellaire de cette période reflète une hiérarchisation sociale et fonctionnelle. Autour du noyau primitif délimité par la première enceinte comtale, un parcellaire plus large se met en place pour accueillir les bâtiments religieux et, à partir du XVIII^e siècle, des hôtels de maître. À l'inverse, certains quartiers plus populaires se densifient sous l'effet d'une augmentation démographique constante. Cette dualité reste perceptible aujourd'hui dans la lecture du cadastre (Honnoré & Pousseur, 2020, p. 9).



Figure 4 : Carte de Mons et de ses environs en 1741 d'après G-L. Le Rouge⁴

⁴ Le Rouge, G.-L. (1741). *Carte de Mons et de ses environs*. OldMaps Online.
<https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/9841df58-10a3-5093-90cb-f1cef552a93e?gid=5a932f6a-e92d-54ce-9f26-b631b8a85b64#position=1.1011/50.5/-176/-57.74&year=1750>

La situation de 1817 à 1861

Construite entre 1817 et 1826, les fortifications hollandaises marquent la dernière grande phase défensive (fig. 5). Cette période marque la disparition de l'enceinte communale médiévale ainsi que des portes en pierre, à l'exception de celle de Bertaimont. Sur le plan interne, leur impact sur la trame urbaine de l'*intra-muros* est relativement limité. Le tissu hérité du Moyen Âge demeure intact et les six voies de circulation conservent leur rôle structurant.

Si les fortifications ne modifient que peu la trame interne de l'*intra-muros*, elles maintiennent le carcan dans lequel la ville étouffe. Leur démantèlement libérera l'espace nécessaire aux grandes transformations de la fin du XIX^e siècle (Faehrès, 2008, p. 14).

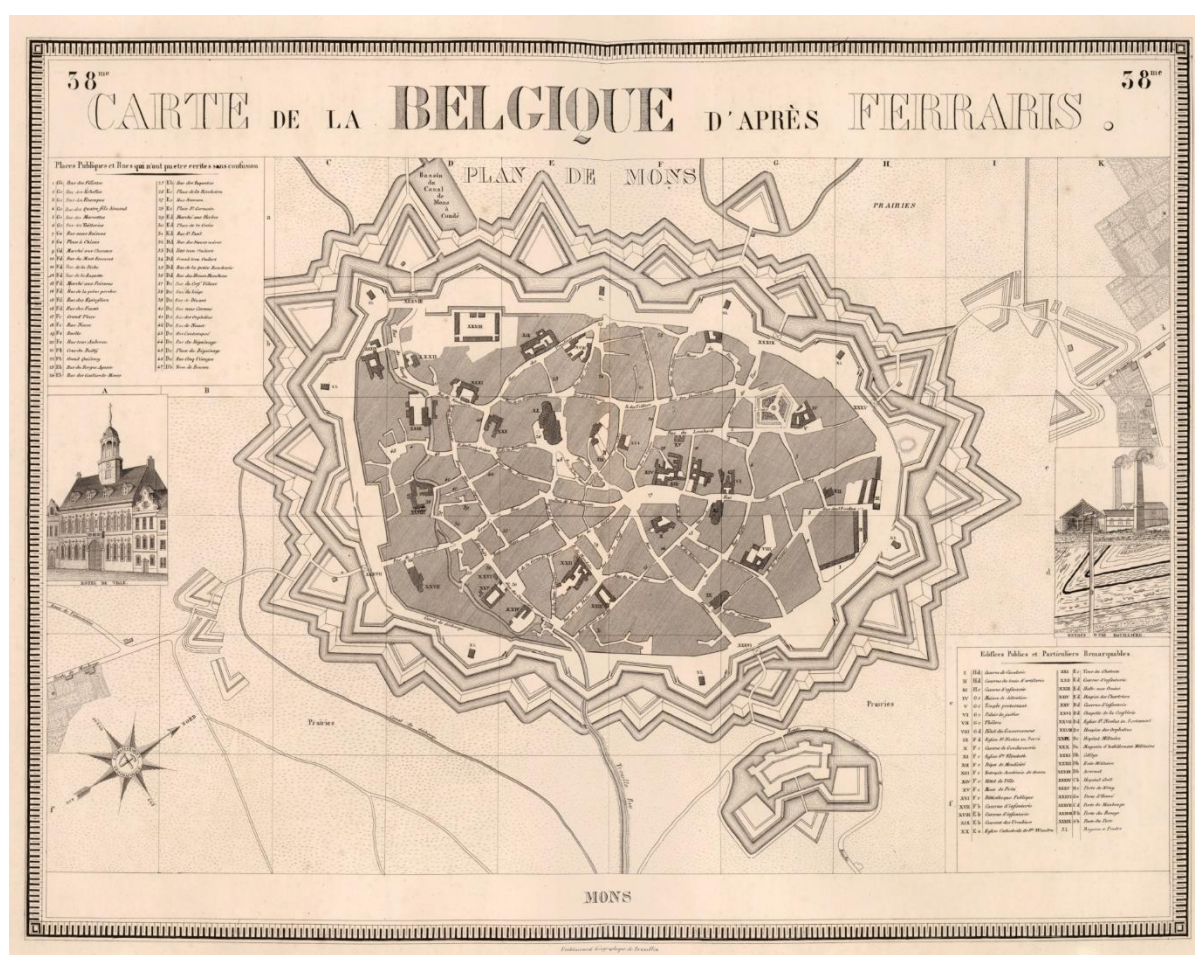


Figure 5 : carte de Mons en 1831 d'après P. Vandermaelen⁵

⁵ Vandermaelen, Philippe. (1831). *Carte de Mons*. OldMaps Online.

<https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/54cdf2d-02e7-4fab-8d08-434d585c6a54?gid=89236e52-d57d-446c-819d-c73139251370#position=13.1631/50.4492/3.94646&year=1831>

La situation à partir de 1861

L'autorisation de démolition des fortifications, obtenue en 1861, signe la transformation morphologique la plus profonde qu'ait connue Mons depuis le Moyen Âge. Si la création des boulevards ceinturant la ville constitue la manifestation la plus spectaculaire de cette transformation, c'est toute la ville qui est réorganisée à cette période (fig. 6).

Le détournement de la Trouille représente, à l'échelle interne, l'opération la plus marquante. La rivière, qui structurait depuis des siècles l'orientation des quartiers bas, disparaît du paysage urbain. Son lit est remplacé par des nouvelles rues et un maillage de rues perpendiculaires, telles que la rue de Malplaquet et la rue Buisseret, qui viennent régulariser des quartiers jusque-là organisés selon la logique sinueuse du cours d'eau.

À cette restructuration s'ajoutent plusieurs percées destinées à raccorder le tissu médiéval aux nouveaux boulevards. Au total, une cinquantaine de rues et places sont créées vers les nouveaux îlots. Parmi elles, on peut citer les principales avenues qui prolongent des voies préexistantes : avenue du parc, avenue de Nimy, avenue Saint-Lazare, avenue du Roeulx, avenue d'Havré, avenue de Saint-Pierre, avenue des Guérites, avenue Frère-Orban, avenue d'Hyon, avenue de Cuesmes, avenue de Bertaimont et avenue de Jemappes.

Le dégagement des abords de la collégiale de Sainte-Waudru illustre la mise en place d'une nouvelle logique d'intervention. Cette opération, comme la création de la place de la gare et de ses voies d'accès, traduit une volonté d'aérer le tissu urbain et d'introduire des respirations dans un parcellaire jusque-là saturé. Elle inaugure une approche urbanistique qui privilégie les perspectives et les circulations automobiles. Au XX^e siècle, l'adaptation progressive de la ville aux nouveaux moyens de transports prolonge ces transformations sans en bouleverser la structure de fond (Faehrès, 2008, p.110).

Le tissu de l'*intra-muros*, tel qu'il se présente aujourd'hui, résulte donc de la superposition de toutes ces strates. Le noyau primitif est enserré dans une trame radio-concentrique, recoupé par les percées rectilignes du XIX^e siècle et bordé par la ceinture des boulevards.



Limite intérieure des fortifications démolies

Tracé des boulevards

Tracé des futurs boulevards



Figure 6 : Plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp⁶ annoté (annotations M. F.)

⁶ Popp, P. C. (18). *Plan parcellaire de la ville de Mons intra-muros*. KBR Belgica.
<https://uurl.kbr.be/bib/17587274>

Premières observations

Ce premier chapitre a permis de retracer les grandes étapes du développement urbain de Mons et de mettre en évidence les logiques morphologiques qui structurent encore aujourd'hui son *intra-muros*. L'analyse historique croisée à la lecture cartographique fait apparaître une ville construite par strates successives (fig. 7).

Plusieurs éléments identifiés au cours de cette analyse vont s'avérer utiles pour la suite du travail. Le plan radio-concentrique, hérité de l'enceinte communale, est organisé autour des quatre voies radiales convergeant vers un pôle marchant. Il permet de distinguer les rues structurantes historiques et de comprendre les logiques de convergence. Le tracé de la Trouille, avant son détournement, rappelle quant à lui l'importance structurante de la rivière des quartiers bas.

La dualité dans le parcellaire repérée, des quartiers denses contre des parcelles larges accueillent des bâtiments religieux et des hôtels de maître, et offre un second critère de différenciation, non plus lié à la trame des rues, mais à l'échelle du bâti.

Enfin, les grands travaux du XIX^e siècle constituent une dernière couche de lecture. En construisant les boulevards et les nouveaux quartiers sur l'emprise libérée des anciennes fortifications, la ville a agrandi le périmètre de son centre-ville. La limite du centre a ainsi été déplacée vers l'extérieur, englobant une couronne entièrement pensée selon les logiques urbanistiques du XIX^e siècle.

Ces observations orientent directement le choix des études du cas qui structureront la suite du travail. Plutôt que de sélectionner des rues au hasard ou selon un critère unique, l'analyse invite à retenir des situations représentatives des morphologies identifiées. Il s'agit désormais de passer de ce repérage morphologique à une lecture plus fine des espaces qui composent aujourd'hui le centre-ville, afin d'en interroger les usages, les qualités et les recompositions contemporaines.



Figure 7 : Plan des grandes transformations dans l'intra-muros de Mons entre le XII^e et le XIX^e siècle

Chapitre 2 : méthodologie de terrain et recensement

Après avoir posé, dans le premier chapitre, le cadre historique du site d'étude, ce deuxième chapitre marque un changement de posture : il ne s'agit plus de lire le patrimoine à travers la littérature existante, mais d'aller le rencontrer directement sur le terrain. L'objectif est de constituer une base de données concrète et observable à partir de laquelle les réflexions ultérieures pourront s'appuyer.

Le choix d'un inventaire personnel, plutôt que d'un recours à des relevés préexistants, se justifie à plusieurs titres. La principale étant que les portes cochères, en tant qu'éléments architecturaux secondaires, sont rarement documentées de manière systématique dans les inventaires patrimoniaux officiels, qui privilégient les façades ou les édifices dans leur ensemble.

Ce chapitre présente donc, dans un premier temps, la méthodologie adoptée pour le repérage et la collecte des données. Ensuite, les résultats de ce travail sont exposés sous la forme d'une cartographie commentée. Le chapitre constitue ainsi la charnière méthodologique de ce mémoire : c'est ici que la matière première de l'analyse est produite, avant d'être interrogée dans les chapitres suivants.

Méthodologie

Le choix de concentrer ce travail de terrain sur les portes cochères repose sur un constat simple. Parmi les traces matérielles du fonctionnement ancien de la ville, elles constituent l'une des rares infrastructures encore visibles et toujours à leur emplacement d'origine. Contrairement à d'autres éléments d'infrastructure urbaine qui ont été remplacés, déplacés ou recouverts au fil des transformations successives, la porte cochère est demeurée, dans la majorité des cas, à la place pour laquelle elle avait été conçue. Elle témoigne ainsi d'un mode d'occupation et de circulation dont les autres marqueurs ont largement disparu du paysage urbain contemporain. C'est cette qualité de témoin *in situ*, encore visible dans l'espace public, sans nécessiter de fouille ou de reconstitution, qui a motivé le choix de les répertorier.

Le travail engagé ici ne poursuit pas une visée archéologique. Il ne s'agit pas de reconstituer l'ensemble des portes cochères ayant existées, ni de repérer les emplacements où elles auraient été murées, transformées ou remplacées. Seules ont été retenues les portes cochères encore présentes et en état actuellement, c'est-à-dire

lisibles dans leur configuration d'origine. Ce parti pris implique plusieurs exclusions volontaires. Une ancienne porte cochère transformée en baie ou en devanture commerciale n'a pas été comptabilisée, même lorsque la trace de sa configuration initiale reste connue ou perceptible. Le corpus se veut donc représentatif de ce qui subsiste aujourd'hui, et non de ce qui a existé.

Pour constituer ce corpus de manière rigoureuse, deux approches complémentaires ont été combinées.

La première est un repérage manuel de terrain, mené rue par rue à l'intérieur du périmètre d'étude. Ce parcours systématique a permis d'observer directement chaque façade et d'en apprécier l'état réel des portes.

La seconde est l'analyse de l'inventaire du patrimoine immobilier culturel de Mons.⁷ Ce document offre un balayage systématique du bâti et mentionne, pour de nombreux immeubles, la présence d'éléments architecturaux notables tels que les portes cochères. Le croisement avec cette seconde source a joué un double rôle : structurer le travail rue par rue en s'appuyant sur un ordre déjà établi et servir de garde-fou en signalant les portes qui auraient pu échapper à l'observation directe (Agence wallonne du patrimoine [AWaP], 2024). Cette combinaison entre relevé de terrain et confrontation à une source de référence permet de limiter les oublis inhérents au repérage visuel, tout en conservant la primauté de l'observation directe dans la constitution du corpus. Malgré ces précautions, l'exhaustivité du recensement ne peut être garantie avec certitude. Des oublis ponctuels restent possibles.

Les données recueillies ont été restituées sous deux formes complémentaires. Tout d'abord, une carte de la ville localise chaque porte cochère répertoriée, permettant une lecture immédiate de la répartition spatiale des éléments répertoriés (fig. 8). De plus, un tableau consigne les informations relevées sur place. Ces deux supports, présentés dans les sections suivantes, constituent la matière première sur laquelle s'appuieront les analyses ultérieures.

⁷ Agence wallonne du patrimoine [AWaP]. (2024). Inventaire du patrimoine immobilier culturel : Mons. Dans *Inventaire Régional du Patrimoine*. <https://inventairepatrimoine.wallonie.be/fr>

Le recensement

Le recensement mené selon la méthodologie exposée précédemment a permis d'identifier, à l'intérieur du périmètre de l'étude, un ensemble significatif de 213 portes cochères encore en place (voir annexe 1). Ces dernières ont été reportées sur un plan général de la ville, chaque porte étant localisée par un point coloré dont la couleur renvoie à la catégorie typologique du bâtiment qui l'abrite (voir fig. 8).

Cinq catégories ont été retenues pour structurer la lecture du recensement :

- Les maisons de maître ainsi que les hôtels particuliers ;
- Les habitations, correspondant à un bâti résidentiel plus modeste ;
- Les bâtiments religieux, incluant les couvents, les hospices et les refuges d'abbayes ;
- Les bâtiments militaires, tels que les manèges et les casernes ;
- Les bâtiments publics et industriels, regroupant les édifices à vocation collective (prison, hospice, école) ainsi que les installations à caractère productif (entrepôt, dépendance).

Ce choix de catégorisation, articulé autour de la fonction historique du bâtiment plutôt que sur la seule morphologie de la porte, permet de croiser deux niveaux de lecture, celui de l'élément architectural et celui du programme fonctionnel et urbain dont il fait partie.

La cartographie fait apparaître plusieurs tendances qui méritent d'être soulignées.

Premièrement, la majorité des éléments recensés se concentrent dans le centre de l'*intra-muros*. Les points s'y succèdent parfois de manière presque continue le long de certaines voies, relevant des séquences où la porte cochère apparaît comme un élément récurrent des façades. À l'inverse, dans la partie entre le noyau ancien et la ceinture des boulevards, on remarque une densité bien plus faible, avec des éléments plus dispersés et souvent isolés. On notifie d'ailleurs également la quasi-absence d'élément recensé le long des boulevards.

Deuxièmement, la dominance des points rouges, qui correspondent aux maisons de maître et aux hôtels particuliers, confirme visuellement que cette catégorie représente la part la plus importante du corpus. Les points bleus, associés aux habitations plus

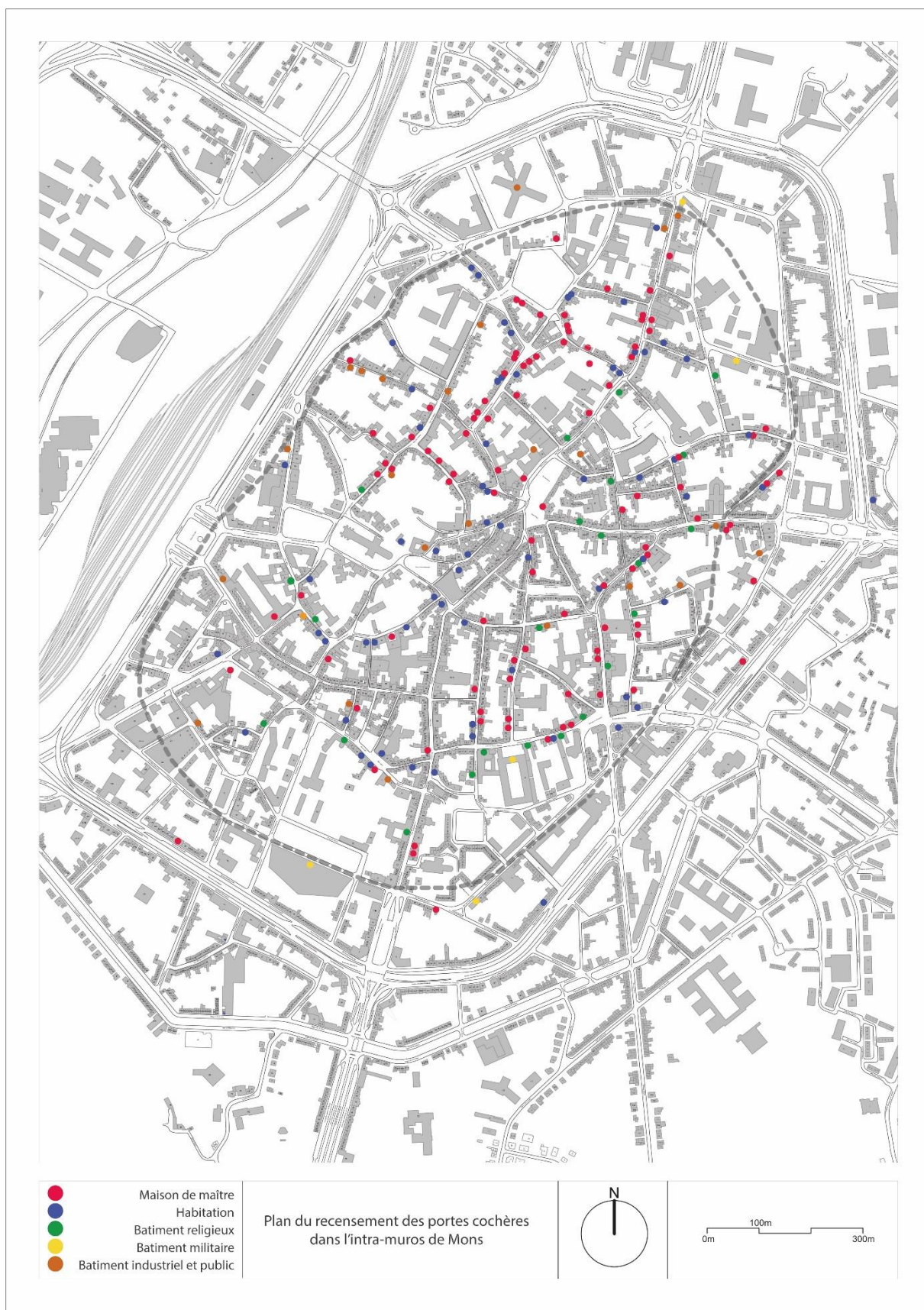


Figure 8 : plan de recensement des portes cochères dans l'intra-muros de Mons

ordinaires, viennent en seconde position. Les trois autres catégories, religieux, militaire, public et industriel, apparaissent en effectifs nettement plus limités.

Troisièmement, on observe une certaine logique de regroupement typologique. Les bâtiments religieux tendent à se concentrer dans quelques secteurs identifiables et les bâtiments militaires, moins nombreux, semblent se concentrer aux anciennes limites de l'*intra-muros*.

Premières observations

Trois constats préliminaires peuvent être tirés de cette lecture cartographique.

Le premier constat porte sur la permanence globale de la porte cochère comme élément du paysage urbain montois. Le nombre de portes relevées ainsi que leur répartition dans l'ensemble du périmètre du centre-ville indique que cet élément n'est pas résiduel. Il constitue encore aujourd'hui une composante structurante de la façade urbaine.

Le deuxième constat concerne la prédominance des programmes résidentiels aisés. La conjonction des maisons de maître et des habitations représente la majorité du corpus. Cela rappelle que la porte cochère, au-delà de sa fonction pratique de passage, a longtemps été un marqueur social, l'attribut d'une certaine catégorie de bâti et de propriétaires.

Le troisième constat souligne la valeur documentaire du corpus non-résidentiel. Bien que minoritaires en nombre, les portes cochères associées aux bâtiments religieux, militaires, publics et industriels constituent des témoins particulièrement précieux. En effet, elles renvoient à des fonctions urbaines aujourd'hui souvent disparues ou déplacées, dont la porte reste parfois l'un des rares vestiges *in situ*.

Remarques

Ce chapitre a permis de constituer un corpus concret et localisé des portes cochères encore conservées dans le centre-ville montois. La cartographie et le tableau qui en résultent révèlent un patrimoine dense, majoritairement résidentiel, mais dont la diversité typologique témoigne de la richesse fonctionnelle de la ville ancienne. Ce recensement fournit la matière première sur laquelle s'appuieront les analyses des chapitres suivants, où chaque catégorie identifiée pourra être examinée à la lumière d'exemples représentatifs.

Chapitre 3 : les résultats du recensement

Le recensement mené dans le chapitre précédent a permis de dresser un état des lieux objectif des portes cochères encore présentes dans le centre-ville de Mons. Au-delà de sa valeur documentaire propre, ce travail de terrain a fait émerger un certain nombre de questionnements et d'intuitions qui n'auraient pas pu être formulés depuis une seule lecture bibliographique.

Ce troisième chapitre s'attache donc à formaliser ces observations sous la forme d'hypothèses de travail. Il ne s'agit pas de démontrer des vérités, mais de présenter des pistes de lecture cohérentes avec le corpus recensé. Cette mise en hypothèse constitue une étape essentielle puisqu'elle transforme la matière brute du recensement en questions de recherche opérante.

La deuxième partie du chapitre opère un changement d'échelle assumé. Des hypothèses extensives issues du recensement, on passe à une approche intensive portée par des études de cas. Ces dernières ont été sélectionnées pour montrer ce qu'une analyse à l'échelle de la ville ne peut restituer. Les études de cas ne prétendent donc pas vérifier les hypothèses formulées à l'échelle urbaine, mais elles offrent un point de vue complémentaire, en éprouvant la réalité matérielle sur des exemples représentatifs de chacune des catégories identifiées.

Les hypothèses

Le recensement des portes cochères réalisé permet de mettre en évidence plusieurs tendances dans leur répartition et leur intégration au bâti. Au-delà de leur simple localisation, ces observations soulèvent des interrogations quant aux pratiques équestres qu'elles traduisaient et au profil des habitants auxquels elles étaient associées. Ces observations permettent d'interroger à la fois l'évolution des modes de déplacement et la dimension sociale de cet élément architectural.

- L'absence de porte cochère sur les boulevards, le reflet d'une nouvelle organisation sociale ?

Le recensement met en évidence une quasi-absence de portes cochères dans les quartiers compris entre la grande voirie et la ceinture des boulevards. Cette observation peut paraître surprenante dans la mesure où cette partie de la ville est urbanisée après le démantèlement des fortifications en 1861, à une période où le cheval demeure encore un moyen de transport important. Les boulevards eux-mêmes sont conçus pour accueillir la circulation des cavaliers et des véhicules hippomobiles, les contre-allées permettant la desserte des immeubles riverains.

Dès lors, une interrogation s'impose : comment expliquer l'absence d'aménagements permettant l'accès des chevaux aux propriétés privées alors que ceux-ci occupent encore une place centrale dans la mobilité urbaine ?

Une principale hypothèse peut être avancée :

Une première hypothèse est que cette différence résulte de la nature même de l'habitat. Les maisons à cour de l'*intra-muros* ancien sont, pour beaucoup, d'anciennes résidences aristocratiques ou de riches demeures bourgeoises. La possession d'un attelage privé impliquait non seulement la présence d'une remise et d'écuries, mais également l'entretien des chevaux, l'achat de matériel hippomobile ainsi que l'engagement voir le logement d'un cocher. Ces aménagements représentaient un investissement important que seules les classes sociales aisées pouvaient assumer.

Pourtant, les habitations édifiées le long des nouveaux boulevards semblent être réservées à une classe aisée, sans toutefois posséder d'aménagement pour des chevaux et des voitures. Ces habitations semblent donc répondre à une autre logique résidentielle. Il est dès lors envisageable que les propriétaires ne possèdent pas systématiquement de chevaux ni de voitures particulières, mais aient recours à des services de location quand le besoin s'en fait sentir. Cette hypothèse est notamment confortée par la présence, à Mons, de loueurs de voitures hippomobiles (fig. 9). Ainsi, André Faehrès (2008) mentionne :

« Florent Dinsart, né à Villers-le-Gabon le 28 février 1849, est loueur de voiture hippomobile. Il est installé au numéro 106 de la rue d'Havré ».⁸



Collection : Famille Dinsart

Figure 9 : Photo de F. Dinsart et sa famille vers 1900 dans une de ses voitures d'après (Faehrès, 2008, p.105)

L'existence de ce type d'activité témoigne de la possibilité de disposer ponctuellement d'un attelage et de son conducteur sans devoir en assurer soi-même l'entretien permanent.

Cette évolution s'inscrit plus largement dans une transformation des systèmes de transport au cours du XIX^e siècle. L'arrivée du chemin de fer, puis du tramway, modifient progressivement les habitudes de déplacement.

Il est donc possible que ce quartier n'ait jamais été conçu pour que chaque propriétaire possède son propre cheval, contrairement aux demeures plus anciennes du centre-ville. Cette hypothèse montrerait que la disparition des portes cochères n'est pas synonyme de disparition du cheval, mais d'une transformation de son mode de gestion et de son intégration dans la ville. Cette interprétation demeure toutefois une hypothèse de travail, fondée sur les observations issues du recensement et sur le contexte historique de l'urbanisation des boulevards. Afin de la vérifier, il serait nécessaire de mener une étude sociologique des occupants de ces nouvelles habitations afin de déterminer si ces ménages étaient effectivement moins enclins à posséder un attelage privé.

⁸ Faehrès, André. (2008). *Mons durant les grands travaux (1860-1905)*. Mons : maison de la mémoire.

- La porte cochère comme marqueur social.

Le recensement révèle que les maisons de maître et les hôtels particuliers constituent la catégorie la plus représentée, suivi par les habitations. Ce constat, même s'il pouvait être attendu, mérite néanmoins d'être interrogé. La porte cochère répond-elle avant tout à une nécessité fonctionnelle, liée à l'entrée et au remisage des chevaux et des voitures, ou constitue-t-elle également, voire principalement un attribut de représentation sociale ?

Autrement dit, la présence d'une porte cochère sur une façade traduit-elle nécessairement le besoin concret de faire entrer un équipage dans la propriété ou peut-elle également signaler le statut social du propriétaire ou son aspiration à celle-ci, indépendamment de l'usage réel qui en était fait ?

Il est probable que la porte cochère ait cumulé dès son origine une dimension fonctionnelle et une dimension sociale, sans qu'il soit nécessairement possible de les hiérarchiser. Pour les classes sociales les plus aisées, la possession d'un équipage pouvait constituer à la fois une nécessité pratique et un signe extérieur de richesse. La porte cochère permettait donc concrètement l'entrée des chevaux et des voitures dans la cour ou les remises, tout en rendant visible, depuis l'espace public, la capacité du propriétaire à posséder et entretenir un tel dispositif.

La matérialité même de la porte pouvait d'ailleurs renforcer cette fonction représentative. Sa dimension, sa monumentalité, son décor, la qualité de sa ferronnerie ou encore le soin apporté à sa menuiserie dépassent parfois les seuls impératifs techniques nécessaires au passage d'un attelage. Le traitement architectural de ce seuil pouvait ainsi contribuer à afficher le rang et la prospérité du propriétaire. La porte cochère ne serait alors plus seulement un élément permettant le passage du cheval, elle deviendrait également un élément de mise en scène du statut social depuis la rue.

Cette dimension symbolique pourrait également expliquer la présence de portes cochères sur des habitations plus modestes. Leur présence dans des bâtiments qui ne présentent pas nécessairement les caractéristiques des grandes maisons de maître ou des hôtels particuliers pourrait témoigner d'un phénomène d'imitation typologique et sociale. Des propriétaires ne disposant pas nécessairement des moyens financiers ou

de l'usage d'un équipage complet auraient pu reprendre ce dispositif architectural afin de se rapprocher des codes de représentation de la bourgeoisie.

La porte cochère pourrait ainsi participer à un phénomène plus large d'ascension sociale affichée par l'architecture. Sans reproduire l'ensemble du dispositif domestique associé aux demeures les plus aisées, certains propriétaires auraient adopté l'un de ses signes les plus visibles depuis l'espace public. La porte deviendrait alors une forme de marqueur social, dont la présence ne préjugerait pas nécessairement de la possession d'un attelage.

Cette interprétation reste toutefois une hypothèse qui ne peut être confirmée par la lecture seule des façades. La présence d'une porte cochère ne permet pas, à elle seule, d'établir que le propriétaire possédait effectivement un cheval ou un équipage. Pour vérifier cette hypothèse, il serait nécessaire de croiser cette réflexion avec une analyse du profil social et économique des propriétaires, mais également avec l'étude de l'organisation des parcelles.

En conclusion, l'analyse du recensement des portes cochères fait ainsi émerger deux hypothèses permettant d'interroger la place du cheval dans le centre-ville. D'une part, leur absence dans certains secteurs, notamment au niveau des boulevards, pourrait témoigner d'une évolution sociale et d'un recours croissant à des services de transport. D'autre part, leur présence pourrait dépasser la seule fonction pratique et participer à l'affirmation d'un statut social. Ces deux interprétations demeurent toutefois des hypothèses qui devraient être étudiées dans une étude complémentaire afin d'en vérifier la pertinence.

Présentation des études de cas

La deuxième partie de ce chapitre présente les cinq études de cas qui seront analysées en détail dans le chapitre suivant. Conformément au changement d'échelle annoncé, il ne s'agit plus ici de raisonner sur l'ensemble du territoire étudié, mais de désigner, au sein des 213 portes cochères recensées, les exemples qui feront l'objet d'un examen rapproché. Cette partie se limite volontairement à une présentation. Chaque cas y est identifié, situé et brièvement caractérisé, et les raisons de sa sélection sont explicitées (fig. 11-15). L'analyse matérielle et architecturale proprement dite est réservée au chapitre suivant, afin de distinguer clairement le moment du choix de celui de l'étude. La carte présentée ci-après (fig. 10) localise ces cinq édifices dans le périmètre d'étude et permet de les restituer par rapport à la répartition d'ensemble mis en évidence précédemment.

Le principe de sélection découle directement de la structure du recensement. Les cinq catégories typologiques établies au chapitre précédent servent de cadre, un cas a été retenu pour chacune d'elles. Ce choix garantit que l'approche intensive couvre l'ensemble du spectre fonctionnel mis en évidence par la cartographie, et non uniquement les catégories dominantes. Il permet également de donner toute leur place aux catégories minoritaires dont le recensement a souligné la valeur documentaire.

À l'intérieur de chaque catégorie, la sélection s'est appuyée sur plusieurs critères croisés. Le premier est la lisibilité de la porte et de l'organisation spatiale. Les cas retenus présentent une configuration suffisamment préservée pour permettre une lecture matérielle fine, condition indispensable à l'analyse ultérieure. Le deuxième est la représentativité. Chaque exemple a été choisi parce qu'il illustre les caractères que le recensement a associés à sa catégorie plutôt que pour son caractère exceptionnel. Le troisième est l'accessibilité, tant physique que documentaire. La possibilité d'observer l'élément dans de bonnes conditions et de les confronter à des sources constitue un prérequis pour un travail approfondi. Chacun des cinq cas retenus fait l'objet, dans les pages qui suivent, d'une fiche de présentation construite sur un canevas identique, afin d'assurer la comparabilité des cas à ce stade. L'objectif de cette présentation est de préparer le terrain de l'analyse et de fixer l'identité de chaque cas avant que les chapitres suivants n'en éprouvent la réalité matérielle.

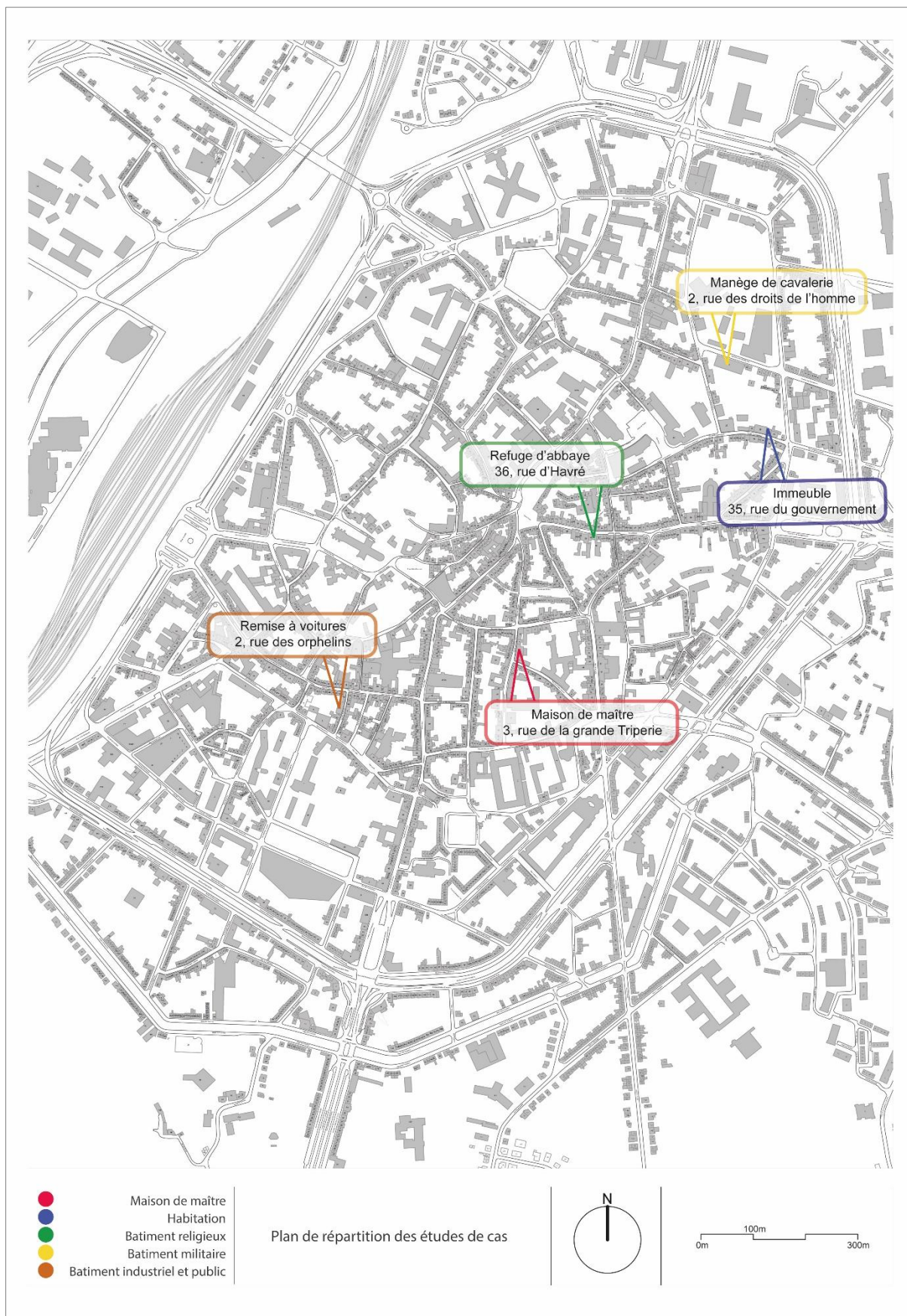


Figure 10 : plan de répartition des études de cas

CAS 1 : maison de maître



Adresse

Rue de la grande Triperie, 3

Classement

Répertorié à l'inventaire

Datation

XVIII^e siècle

Fonction historique

Maison de maître

Fonction actuelle

Cabinet notarial

Description

Hôtel particulier datant de la deuxième moitié du XVIII^e siècle.

À l'arrière, l'ancien jardin est clôturé de murs et ajouré d'un sobre portail s'ouvrant vers la rue de la Petite triperie.

Justification

Le bâtiment possède des traces d'une écurie en fond de parcelle.

Figure 11 : Fiche de présentation du premier cas d'étude

CAS 2 : habitation



Adresse

Rue du gouvernement, 35

Classement

Repris à l'inventaire

Datation

XIX^e siècle

Fonction historique

Habitation

Fonction actuelle

Habitation

Description

Immeuble de style néo-classique de la 2^e moitié du XIX^e siècle accolé à un garage contenant une ancienne écurie privée.

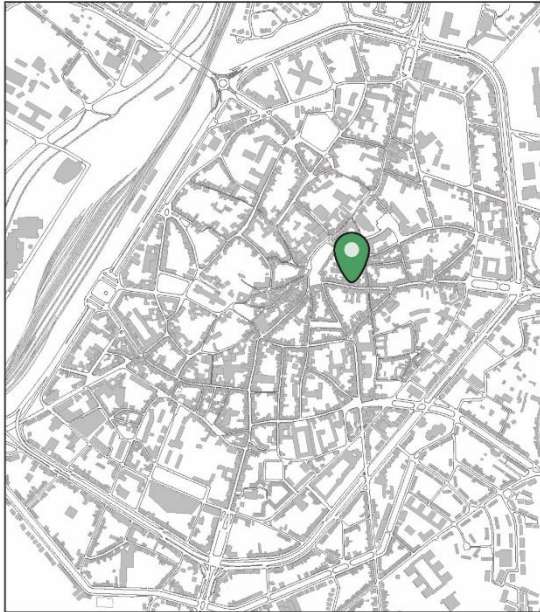
L'ensemble appartient à un propriétaire privé.

Justification

Présence d'anciens éléments de l'écurie toujours en place.

Figure 12 : Fiche de présentation du deuxième cas d'étude

CAS 3 : bâtiment religieux



Nom

Refuge de l'abbaye d'Aulne

Adresse

Rue d'Havré, 36

Classement

Classé

Datation

XVIII^e siècle

Fonction historique

Ancien refuge d'abbaye

Fonction actuelle

Non affecté

Description

Ancien refuge de l'abbaye d'Aulne du XVIII^e siècle, établi dans l'ancien hôtel des chevaliers de l'ordre de Malte.

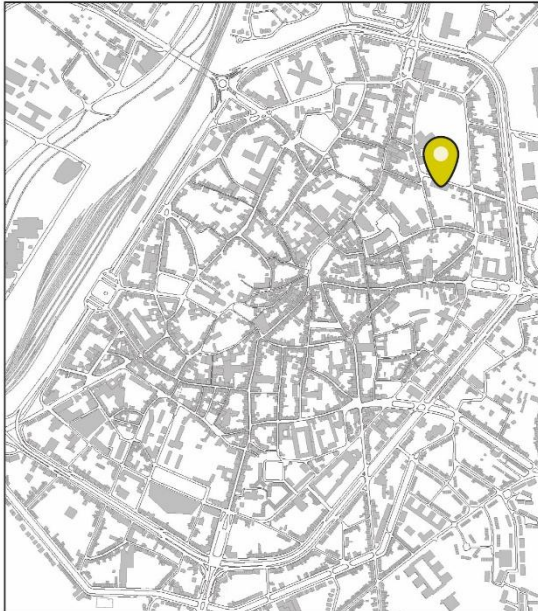
Aujourd'hui, il a été transformé en immeuble à appartements.

Justification

L'ensemble est caractéristique d'un refuge d'abbaye.

Figure 13 : Fiche de présentation du troisième cas d'étude

CAS 4 : bâtiment militaire

**Nom**

Manège Sury

Adresse

Rue des droits de l'homme, 2

Classement

Classé

Datation

XIX^e siècle

Fonction historique

Ancien manège de la cavalerie

Fonction actuelle

Hall relais

Description

Ancien manège de cavalerie de style éclectique construit entre 1853 et 1856 par l'architecte Sury.

Le bâtiment a été reconverti en une halle-relais en 2015.

Justification

Bâtiment militaire à destination des chevaux.

Figure 14 : Fiche de présentation du quatrième cas d'étude

CAS 5 : bâtiment public ou industriel



Adresse

Rue des orphelins, 2

Classement

Répertorié à l'inventaire

Datation

Milieu du XIX^e siècle

Fonction historique

Remise à voiture

Fonction actuelle

Bureaux

Description

Ancienne remise à voiture du milieu du XIX^e siècle.

Elle a été reconvertie en bureaux pour des particuliers.

Justification

Bâtiment de stockage de voiture hippomobile, moyen de transport commun au XIX^e siècle.

Figure 15 : Fiche de présentation du cinquième cas d'étude

Chapitre 4 : le cheval dans la ville, cadre historique et évolution des pratiques

La première partie de ce travail s'est attachée à voir et à recenser. Les observations qui y sont émises restent toutefois muettes tant qu'elles ne sont pas replacées dans le contexte historique et social qui les a produites. C'est l'objet de cette deuxième partie, qui passe de l'observation à la compréhension en confrontant les traces relevées sur le terrain aux sources documentaires.

Ce quatrième chapitre pose le socle de cette démarche. Avant d'analyser les études de cas retenues, il convient en effet de restituer la place qu'occupait le cheval dans la ville. Véritable infrastructure de mobilité, il supportait le transport des personnes et des marchandises, du commerce, de l'armée et participait à l'expression du prestige social. Le chapitre tient à retracer l'évolution des pratiques, de l'omniprésence de l'animal à son déclin progressif face aux nouveaux moyens de transport, avant d'interroger la traduction spatiale de ces mutations dans le tissu urbain. Ce cadre historique fournira ainsi les clés de lecture nécessaires à l'interprétation des éléments recensés, et permettra de comprendre les espaces analysés au chapitre suivant non comme des dispositifs isolés, mais comme les composantes d'une organisation urbaine cohérente aujourd'hui disparue.

L'histoire de la ville a longtemps été écrite à partir des seules actions humaines, notamment à travers des innovations techniques et des tournants politiques. Les travaux consacrés à la culture équestre invitent toutefois à élargir cette perspective. Daniel Roche (2005) considère la culture équestre comme « un fait social suffisamment large, diffusé et total », susceptible d'éclairer la spécificité des sociétés anciennes par la place que les chevaux y occupent dans l'économie, la guerre comme dans les usages plus divers. Le cheval ne doit donc pas être considéré comme un élément secondaire de la vie urbaine, mais comme un agent participant à la production matérielle et sociale de la ville. Cette approche permet de comprendre que l'urbanisation ne repose pas uniquement sur des infrastructures inertes, mais également sur la présence d'êtres vivants capables de fournir de l'énergie, de déplacer des charges et de relier différents espaces (Roche, 2005, p. 164).

Une histoire de cheval

L'histoire du cheval s'inscrit dans une relation ancienne. Dans l'Antiquité, l'animal est principalement associé au transport des personnes et aux déplacements rapides. Il est encore rarement mis à la charrue ou attelé aux voitures de marchandises, fonctions qui restent largement confiées aux bœufs, aux ânes et aux mulets. Celui qui ne possède pas de monture peut en louer une auprès d'aubergistes ou de paysans. Les premiers systèmes de relais apparaissent dans l'Empire Perse, avec des écuries disposées à intervalles réguliers pour permettre le changement des montures et la transmission des courriers. Toutefois, ce système est principalement utilisé dans un cadre militaire. Les Romains reprennent et adaptent ce modèle, d'abord dans un but militaire, puis pour les déplacements officiels des personnes influentes. Des réseaux parallèles de postes, accessibles à tous, s'installeront ensuite le long des routes de l'Empire (Lizet, 2020, p. 39). Il est significatif que, dès cette époque, le soin apporté à l'animal se traduise par des prescriptions constructives. Columelle recommande ainsi de bâtir les écuries de manière à évacuer l'eau et l'urine, avec un plancher de chêne recouvert de litière et des bat-flanc isolant chaque animal (Lizet, 2020, p. 45).

Au Moyen Âge, l'introduction des étriers, dans la première moitié du VIII^e siècle, renforce considérablement l'efficacité de la cavalerie franque. Le coût de l'équipement et de l'entretien d'une monture est élevé et, de ce fait, creuse le fossé entre les guerriers à cheval et la masse de population qui se déplace et combat à pied (Lizet, 2020, p. 49). La discrimination sociale s'affirme au cours des XI^e et XII^e siècles, et l'aptitude à connaître et à conduire les chevaux devient progressivement un trait culturel propre à la caste des chevaliers associé à la guerre, à la chasse et reconnu pour leurs honneurs, leurs fidélités et leurs prouesses de guerre. La noblesse médiévale choisit ses chevaux avec le plus grand soin car ils sont l'instrument de son pouvoir (Lizet, 2020, p. 55). Ce statut se lit également dans l'architecture. Si les bâtiments antérieurs au XV^e siècle ne sont que des bâtiments légers ayant laissé peu de traces, le cheval trône déjà dans le château médiéval pour rappeler le rang noble des maîtres du lieu (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 32).

Cette situation évolue avec les innovations techniques et agricoles. L'amélioration du harnais, la ferrure et l'apparition de nouveaux types de chariot permettent au cheval d'être utilisé dans les labours, les transports et certaines industries naissantes. La grande charrette à quatre roues, apparue dans la première moitié du XII^e siècle, facilite également le déplacement des hommes et des marchandises, ce qui ouvre largement l'économie et les échanges entre les villes et les villages. Dès le milieu du Moyen Âge, le cheval n'est donc plus la propriété exclusive de la chevalerie, car il devient un outil de travail (Lizet, 2020, p. 63).

La tradition équestre aristocratique ne disparaît pas pour autant, mais elle se déplace de l'action guerrière vers la représentation. Aux XVI^e et XVII^e siècles, carrousels fastueux, cavalcades et marches triomphales investissent les rues des cités, tandis que les académies d'équitation dispensent aux jeunes aristocrates une formation longue et coûteuse, véritable rite de passage (Lizet, 2020, p. 65). Dès le XVI^e siècle, le cheval devient un mode de déplacement privilégié dans les villes françaises et un élément scénique indispensable au rayonnement des festivités publiques (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 259). Dans les résidences princières, les chevaux se collectionnent autant que les collections d'art, c'est de ce mouvement de renchérissement que naissent notamment les écuries monumentales des grands domaines (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 73).

Au XIX^e siècle, les villes dépendent largement des chevaux pour le transport intérieur des marchandises, les transports publics, les déplacements privés et les services d'urgence. Les animaux sont également employés comme force motrice dans les chantiers, les mines, les ports, les docks et les activités de levage (Tarr et McShane, 2008, p. 3).

Cette présence est particulièrement importante dans les villes en pleine croissance, où l'augmentation de la population et des échanges entraîne une demande accrue de mobilité. Le cheval permet d'assurer la circulation des produits entre les lieux de production, les marchés, les magasins, les ateliers et les habitations.

La notion de « machine vivante », développée notamment par McShane et Tarr (2008), permet de rendre compte de cette fonction. Le cheval est une machine, car son corps produit une force de travail mesurable et exploitable. Il reste cependant un animal, soumis à la fatigue, aux maladies, aux blessures et aux besoins alimentaires. Cette

double nature a profondément influencé les pratiques urbaines. Les propriétaires cherchent à améliorer sa productivité par la sélection, l'alimentation, le ferrage et l'adaptation des harnais, tandis que les autorités doivent prendre en charge les problèmes engendrés par sa présence.

Daniel Roche (2005) propose de comprendre l'évolution à travers la notion de « culture équestre », qu'il définit comme « un fait social suffisamment large, diffusé et total » que pour être appelé. Cette dernière est présente dans l'économie, les relations politiques, la guerre et les usages plus divers. Au XVIII^e siècle, cette culture s'appuie sur les progrès de la médecine vétérinaire, de l'agronomie et de l'élevage ainsi que des nouvelles inventions. Elle se lit dans la multiplication des ouvrages consacrés à l'équitation et aux chevaux, l'Encyclopédie comprend alors près d'un millier d'occurrences consacrées aux équidés. Le cheval possède donc une triple dimension : utilitaire, sociale et symbolique. Il ne se limite pas à ses fonctions économiques. Il participe aussi à la représentation sociale, à l'éducation aristocratique et à l'organisation des loisirs (Roche, 2005, p. 164).

Le cheval dans la fonction militaire

La fonction militaire constitue l'un des principaux facteurs historiques de diffusion et de perfectionnement du cheval. Dès l'Antiquité, l'animal est associé à la mobilité des armées, à la cavalerie et au transport des responsables politiques. Au Moyen Âge, la maîtrise du cheval devient un élément constitutif de la culture chevaleresque. La monture n'est pas seulement un moyen de déplacement, elle participe à l'efficacité militaire, à la distinction sociale du chevalier et à la représentation du pouvoir. Le coût de l'équipement, de l'entretien et de la formation contribue toutefois à réserver l'accès à la cavalerie aux groupes privilégiés (Lizet, pp. 49).

À partir de l'époque moderne, la guerre devient un moteur essentiel de l'économie du cheval. Les armées ont besoin d'un nombre important d'animaux pour la cavalerie, le transport des troupes, l'acheminement des armes et des approvisionnements, ainsi que pour les services de liaison. Daniel Roche (2005) souligne que la demande militaire stimule l'élevage, la sélection et la création des haras. L'armée constitue un débouché régulier pour les éleveurs et impose la production d'animaux suffisamment robustes, rapides et résistants pour répondre aux exigences de la guerre. Les besoins militaires

influencent donc directement la sélection des chevaux et la structuration des réseaux d'élevage (Lizet, p. 71).

Cette demande entraîne également la création d'infrastructures spécifiques. L'architecture militaire doit également répondre à des contraintes différentes de celles des écuries aristocratiques. Les quartiers de cavalerie doivent faire cohabiter un grand nombre de chevaux et de soldats, tout en respectant l'organisation du régiment, la hiérarchie militaire et les exigences du service. Les chevaux sont généralement placés au rez-de-chaussée, tandis que les cavaliers sont logés à l'étage. Le quartier s'organise autour d'une place d'armes centrale, destinée aux rassemblements et aux manœuvres, et comprend différents espaces nécessaires au fonctionnement du régiment (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 75).

Cette organisation évolue au cours des XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles. Pascal Liévaux et Patrice Franchet d'Espèrey (2010) distinguent deux types d'écuries : les écuries transversales, où les chevaux sont alignés parallèlement au mur pignon, et les écuries longitudinales, où les chevaux sont alignés parallèlement au mur gouttereau.

Le modèle Vauban, développé à partir de 1679, repose sur une structure modulaire qui peut être adaptée aux besoins de l'infanterie comme à ceux de la cavalerie. Les chevaux occupent alors les pièces du rez-de-chaussée tandis que les cavaliers occupent l'étage. Les écuries traversantes permettent d'organiser les stalles de part et d'autre d'un espace de circulation, tandis que les écuries longitudinales alignent les chevaux parallèlement aux murs gouttereaux et offrent une plus grande possibilité d'aération (Liévaux, pp. 80-81).

Les problèmes sanitaires jouent un rôle majeur dans cette évolution. La concentration de nombreux animaux dans des espaces fermés favorise la propagation de maladies, notamment la morve, une affection respiratoire particulièrement redoutée dans les armées. Au XVIII^e et au début du XIX^e siècle, ces maladies sont souvent attribuées à la corruption de l'air et aux miasmes. Les architectes et les militaires commencent alors à accorder davantage d'importance au volume des écuries, à la ventilation, à l'éclairage, à l'évacuation de l'urine et à la qualité des sols (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 83).

Les écuries Oudinot, construites entre 1840 et 1842, illustrent cette nouvelle attention portée à l'hygiène. Leur organisation longitudinale par escadron vise à réduire l'encombrement et à améliorer le renouvellement de l'air. Les dimensions des espaces, la distance entre les chevaux, la hauteur sous plafond, la fréquence des fenêtres et la pente des sols sont précisément définies (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 83). L'écurie militaire se standardise afin de limiter les coûts et d'améliorer la qualité des bâtiments.

D'autres modèles apparaissent ensuite pour répondre à l'augmentation des effectifs et à la nécessité de construire plus rapidement et à moindre coût. Les écuries-gare, développées à partir de 1852, possèdent quatre rangs de chevaux. Elles cherchent à améliorer simultanément la ventilation, la luminosité et l'efficacité du service (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 85). À la fin du XIX^e siècle, les écuries-docks, inspirées de l'architecture industrielle, remplacent progressivement les grands modèles à quatre rangs. Apparues dès 1874 et imposées en 1889, elles sont constituées de travées destinées chacune à un peloton de chevaux. Un couloir médian facilite les déplacements du personnel (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 87).

L'armée ne construit pas uniquement des écuries. Elle a également besoin de manèges et d'espaces d'entraînement. À partir de 1744, les régiments de cavalerie et les écoles militaires se dotent d'installations destinées à perfectionner l'équitation et à entraîner les chevaux et les cavaliers. Le manège remplit une fonction pratique, mais il constitue également un lieu de formation, de discipline et de représentation du pouvoir militaire (Liévaux, p. 205). Les infrastructures équestres militaires forment donc un ensemble complet associant logement, soin, entraînement, stockage, rassemblement et circulation.

Le cheval comme infrastructure urbaine

Le cheval ne doit pas être considéré comme un élément secondaire de la vie urbaine, ni comme un simple moyen de transport, mais comme un agent participant à la production matérielle et sociale de la ville. Cette approche permet de comprendre que l'urbanisation ne repose pas uniquement sur des infrastructures inertes, telles que les rues, les ponts ou les bâtiments. Elle dépend également de la présence d'êtres vivants capables de fournir de l'énergie, de déplacer des charges et de relier différents espaces.

Au XIX^e siècle, le cheval peut être considéré comme une véritable infrastructure urbaine vivante. Les villes dépendent de lui pour le transport intérieur des marchandises, les transports publics, les déplacements privés et les services d'urgence. Il fournit également une force motrice pour la construction, le levage, les ports et les docks. La croissance urbaine repose ainsi, en partie, sur la capacité des chevaux à déplacer rapidement des personnes, des matières premières et des produits finis (Tarr et Mcshane, 2008, p. 3).

Cette infrastructure demeure toutefois singulière, car elle est soumise aux besoins d'un organisme vivant. Les chevaux doivent être nourris, abreuvés, logés, ferrés, soignés et remplacés. Ils produisent du bruit, des odeurs, du fumier et des risques sanitaires. Les propriétaires cherchent à améliorer leur rendement par la sélection, l'alimentation, les harnais et l'organisation rationnelle du travail, mais les épizooties, les blessures et la fatigue constituent des limites permanentes (Tarr et Mcshane, 2008, p. 14). La ville elle-même use l'animal : ses rues pavées ou asphaltées, qui n'amortissent guère les chocs, fatiguent la mécanique fragile des pieds, tandis que les exigences de fluidité de la circulation et notamment l'alourdissement constant des omnibus accroissent l'effort demandé (Lizet, 2020, p. 157).

Cette dépendance se traduit dans l'espace bâti. Dans les grandes écuries industrielles urbaines, les principes d'agencement sont rationalisés. L'animal est un outil de travail onéreux et fragile dont on doit tirer le meilleur rendement, et l'écurie doit s'insérer dans un tissu de plus en plus dense où la place est rare. Dans de nombreuses grandes villes, on construit les écuries en sous-sol. On loge même les chevaux en étages (fig. 16), comme dans certains dépôts de la Compagnie générale des omnibus de Paris.

Écurie à étages de
la Compagnie des
omnibus (dépôt
Bastille-Mozart).
Gravure extraite
du *Cheval dans
ses rapports avec
l'économie rurale...*,
E. Lavalard, 1888.

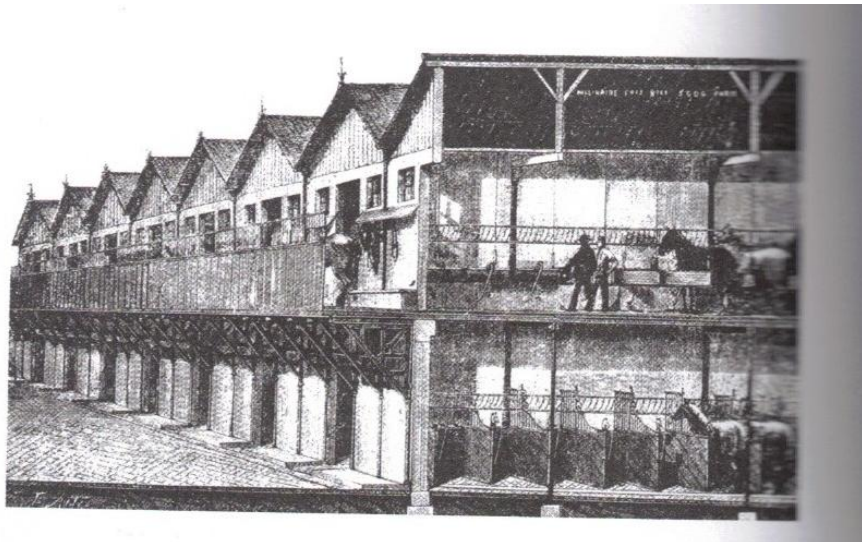


Figure 16 : gravure d'une écurie à étages (Lizet, 2020, p. 128)

C'est le prix exponentiel des terrains qui contraint à les propriétaires à avoir recours à de tels stratagèmes. Sous la pression foncière, manèges, cirques et écuries utilitaires ne cessent de se déplacer vers les quartiers limitrophes à mesure que la ville s'étend (Lizet, 2020, p. 192).

La présence du cheval engendre enfin un réseau dense de métiers : marchands, courtiers, cochers, palefreniers, maréchaux-ferrants, selliers, carrossiers, équarrisseurs et fournisseurs de fourrage participent à son fonctionnement quotidien et représentent une partie importante de la société. Les riches maisons urbaines, les messageries et les grands loueurs s'attachent un personnel spécialisé et hiérarchisé, du palefrenier au chef d'écurie afin d'entretenir les chevaux et leurs espaces dédiés. Le cheval ne constitue donc pas un secteur séparé de l'économie urbaine : il en soutient une partie essentielle (Bouchet, 1993, cité par Mayaud, 1997, p. 3).

Le cheval constitue donc une infrastructure, mais une infrastructure particulière, car elle est vivante, mobile et vulnérable. Elle produit des bénéfices économiques tout en générant des contraintes. Les déjections, le bruit, les accidents, les maladies et la mortalité des animaux font partie intégrante du fonctionnement de la ville hippomobile. Les limites de cette infrastructure ne sont pas extérieures à la modernité urbaine. Elles participent au contraire aux réflexions qui conduisent à l'amélioration des rues, à la réglementation des circulations et, plus tard, à la recherche de solutions mécaniques (Rochon, 2023, pp. 27).

Le cheval dans l'organisation de la ville

La présence des chevaux impose une organisation spécifique de l'espace urbain. Les rues doivent permettre la circulation des attelages, le croisement des véhicules et la manœuvre des animaux. Les infrastructures de transport ne sont donc qu'une partie de cette organisation. Une fois arrivés en ville, les chevaux doivent également être logés, nourris, abreuvés, soignés et entretenus.

À Londres

La ville de Londres offre la possibilité d'observer la manière dont la présence équine transforme l'environnement bâti. Les chevaux ont en partie influencé l'élargissement des rues, la construction des ponts, l'organisation des quartiers commerciaux et l'implantation des établissements de transport (Almeroth-Williams, 2010, p. 158). Les auberges et les relais devaient disposer de cours suffisamment vaste pour permettre aux attelages de manœuvrer, ainsi que des espaces destinés au logement des chevaux, au stockage du fourrage et à l'entretien des véhicules. À Londres, ces établissements se concentrent notamment à proximité des axes d'entrée de la ville et doivent remplir à la fois des fonctions commerciales, résidentielles et logistiques. Derrière le cheval, se cache donc une série d'espace essentielle pour le bon fonctionnement de la ville (Almeroth-Williams, 2010, p. 73).

Dans les quartiers résidentiels aisés londoniens, les « mews » constituent une forme particulièrement significative d'organisation domestique (fig. 17).

« Les « mews » trouvent leur origine à l'époque géorgienne, durant le XVIII^e siècle, comme dépendances pour les grandes maisons aristocratiques. À l'origine, ces ruelles abritaient des écuries, des logements pour le personnel de maison ainsi que des entrepôts pour les calèches »⁹.

Ils ne correspondent donc pas à de simples espaces de rangement, mais à une véritable infrastructure sociale et architecturale organisée autour des besoins du cheval et de son personnel. La multiplication des « mews » montre que les pratiques équestres des élites influencent directement la forme des quartiers résidentiels. Le logement humain et le logement animal sont conçus ensemble, selon une hiérarchie spatiale qui distingue la façade prestigieuse, tournée vers la rue principale, des espaces de service installés en retrait (Almeroth-Williams, 2010, p. 76).



Figure 17 : photo de Mews à Londres⁹

À la fin du XIX^e siècle, la capitale britannique est parcourue par une grande diversité de voitures, parmi lesquelles les omnibus, les cabs, les voitures de livraison et les véhicules privés. Le développement des cabs témoigne de la spécialisation progressive du transport urbain. Le « hansom cab », véhicule léger à deux roues, est conçu pour être maniable dans les rues étroites et pour assurer des déplacements rapides. Les innovations apportées à sa suspension, à ses roues et à son aménagement intérieur cherchent à améliorer le confort des passagers tout en facilitant la conduite dans une ville très dense. L'exemple de l'entreprise Shrewsbury and Talbot montre qu'un service de cabs peut fonctionner à grande échelle: en 1888, le comte de Shrewsbury possède environ huit cents cabs et sept cents chevaux à Londres. Son entreprise emploie de nombreux cochers et tente d'organiser leurs conditions de travail, leur rémunération et leur protection sociale (Attelage-patrimoine, 2024).

Londres permet enfin d'observer les effets de cette circulation sur le tissu urbain. Les chevaux et les véhicules nécessitent des rues suffisamment larges, des espaces de

⁹ Michaëla. (2024, août 22). *Mews de Londres : architecture pittoresque des rues cachées*. Douce Cahute. <https://maison-monde.com/mews-londres/>

stationnement, des dépôts, des cours de manœuvre et des établissements capables d'assurer le ravitaillement et l'entretien. Almeroth-Williams (2010) montre que les besoins des animaux ont contribué à l'élargissement des rues, à la construction de ponts et à l'organisation de quartiers commerciaux (Almeroth-Williams, 2010, p. 158). Les auberges et les relais sont construits autour de grandes cours destinées à accueillir les chevaux et les véhicules, tandis que les « mews » organisent la relation entre les demeures aristocratiques, les remises, les écuries et les logements du personnel (Almeroth-Williams, 2010, p. 73).

À Paris

À Paris, le cheval ne constitue pas uniquement un moyen de transport ou un objet de réglementation. Il participe directement au fonctionnement quotidien de la capitale, à son organisation spatiale, à ses échanges économiques et à ses hiérarchies sociales. L'étude de Ghislaine Bouchet montre l'importance de cette présence au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Paris compte environ 80 000 chevaux en 1880 et encore 55 000 en 1912. Ces animaux appartiennent à des particuliers, mais sont également employés par les compagnies d'omnibus, les services publics, les entreprises commerciales, les pompes funèbres et les grands magasins. Le Bon Marché, par exemple, dispose de 150 chevaux à la fin du XIX^e siècle (Bouchet, 1993, citée par Mayaud, p. 2). Le cheval est ainsi présent dans les quartiers résidentiels, les espaces commerciaux, les dépôts de transport, les marchés, les gares et les voies de circulation. Sa répartition révèle les différentes fonctions de la ville et les relations qui unissent le centre parisien à ses périphéries.

Le développement des transports publics hippomobiles renforce cette organisation. Les omnibus deviennent progressivement indispensables à la vie quotidienne des Parisiens et sont encadrés par l'administration comme un véritable service public. L'Entreprise générale des omnibus, active dès le deuxième quart du XIX^e siècle, organise plusieurs itinéraires et dispose de dépôts destinés à loger et à entretenir les chevaux nécessaires à l'exploitation des lignes. Ces dépôts ne sont pas de simples écuries. Ils fonctionnent comme des équipements industriels, organisés autour de la réception des animaux, de leur alimentation, de leur repos, de leur harnachement et de leur affectation aux différentes lignes. Certains établissements sont conçus sur le modèle d'un quartier de

cavalerie, avec plusieurs écuries disposées autour de passages permettant la circulation du personnel et des chevaux (Magnaudeix, 2023).

L'architecture des dépôts traduit donc les exigences particulières de la traction animale. Les bâtiments doivent accueillir un grand nombre d'animaux tout en assurant leur ventilation, leur alimentation et leur repos. Les fourrages et les grains occupent une place importante, de même que les infirmeries destinées aux chevaux malades ou épuisés. Cette rationalisation rejoint les observations de Lizet sur les grandes écuries urbaines, dans lesquelles les espaces de repos, les réserves, les selleries, les cours, les remises et les locaux de service sont associés dans une organisation fonctionnelle. Elle permet également de comprendre pourquoi les écuries parisiennes peuvent être installées sur plusieurs niveaux ou dans des espaces, malgré les difficultés logistiques que cela cause ou celles liées à l'humidité (Lizet, 2020, p. 191).

Cette organisation produit cependant d'importantes nuisances. Les rues parisiennes sont parcourues par une grande diversité d'attelages, dont les dimensions, les vitesses et les fonctions varient fortement. Les omnibus, les tramways, les fiacres, les voitures de livraison, les corbillards, les fourgons de pompiers et les voitures privées se partagent un espace urbain de plus en plus dense. Les articles d'Attelage Patrimoine évoquent les difficultés de circulation et les « embarras de Paris », qui conduisent à la mise en place de services spécialisés de régulation dès le XIX^e siècle. Le problème n'est pas uniquement celui de la congestion. Les accidents de voiture représentent une part importante des accidents recensés, tandis que les blessés doivent souvent être transportés à pied jusqu'à l'hôpital. Les premières ambulances urbaines, créées à la fin du XIX^e siècle, sont elles-mêmes attelées à deux chevaux (Attelage-patrimoine, 2008).

La gestion de ces difficultés relève à la fois de la police et de l'aménagement urbain. À Paris, des services spécialisés interviennent pour organiser la circulation et limiter les accidents. Cette régulation complète l'action de la police du Châtelet, qui surveille déjà les marchés, les écuries, les conditions de vente et les problèmes de salubrité. Rochon (2023) montre qu'à partir des années 1760, la réforme du marché aux chevaux associe la surveillance des transactions à la transformation matérielle du site et à l'amélioration des déplacements dans le faubourg Saint-Victor (Rochon, 2023, p. 376). La circulation

des chevaux constitue donc un problème urbain ancien, qui prend une nouvelle ampleur avec la densification de la capitale et le développement des transports collectifs.

La mise en service du métro répond précisément aux limites du système hippomobile. À la fin du XIX^e siècle, les réseaux d'omnibus et de tramways sont jugés insuffisants, bruyants, insalubres et responsables d'une partie de l'encombrement urbain. La construction du métro parisien, commencée en 1898 et achevée pour l'Exposition universelle de 1900, propose une nouvelle manière d'organiser les déplacements en soustrayant une partie de la circulation au niveau de la rue. Cette évolution ne signifie pas seulement le remplacement d'un véhicule par un autre. Elle transforme la relation entre mobilité, espace public et architecture, et contribue à faire disparaître progressivement les dépôts, les écuries et les métiers qui soutenaient la ville hippomobile (Magnaudeix, 2009).

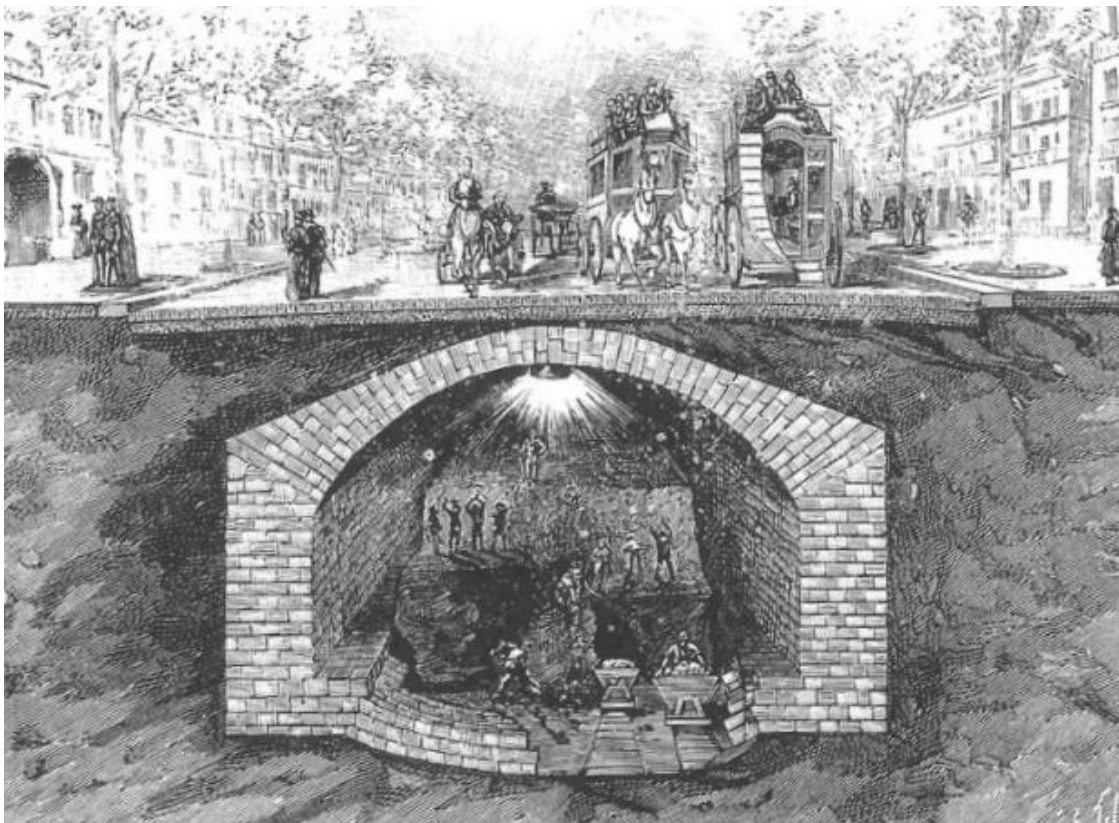


Figure 18 : Dessin des travaux du métro parisien sous la chaussée¹⁰

¹⁰ Magnaudeix, P. (2009). *Installation du métropolitain dans. . . le royaume du cheval*. Attelage-patrimoine. <https://www.attelage-patrimoine.com/article-32392327.html>

Le déclin du cheval

Le déclin du cheval ne constitue pas une rupture immédiate. Pendant plusieurs décennies, les chevaux coexistent avec les chemins de fer, les tramways et les voitures motorisés. Leur remplacement résulte d'une transformation progressive des systèmes de transport et des attentes urbaines.

Les limites de l'animal deviennent progressivement plus visibles. Les chevaux produisent du bruit, du fumier et de l'urine, occupent beaucoup d'espace et restent vulnérables aux maladies et aux blessures. Les épizooties peuvent interrompre les activités urbaines, tandis que l'entretien des animaux représente une charge importante pour les entreprises. Dans une ville qui valorise de plus en plus la vitesse, la propreté et la régularité, ces contraintes contribuent à rendre le cheval moins compétitif (Tarr et McShane, 2008, P.14).

La locomotive à vapeur remet d'abord en cause le système des relais et des postes aux chevaux. En France, un programme national d'installation est voté en 1833 et mis en place en 1842. Or, en 1838, plus d'un millier et demi de relais jalonnent encore les routes du pays, où circulent 20 000 chevaux conduits par 500 postillons. Cela représente un ordre économique et social si bien établis, depuis plus de 300 ans, que même des esprits avertis ne pouvaient se résoudre à imaginer la fin (Lizet, 2020, p.259).

La concurrence du chemin de fer ne provoque cependant pas immédiatement la disparition de la traction animale. Le développement du réseau ferroviaire crée également de nouveaux besoins de transport entre les gares, les bourgs et les zones de production. Les attelages continuent d'assurer le transport des marchandises et des voyageurs sur les distances que le train ne peut pas prendre en charge. Ils assurent notamment la liaison entre les gares et les établissements commerciaux, les hôtels, les usines et les villages voisins. La modernisation des transports ne supprime donc pas immédiatement le cheval, mais elle modifie la nature de ses fonctions et l'intègre dans un système plus large, dominé progressivement par le rail (Petitclerc, 2013).

La question de la circulation joue un rôle central dans cette évolution. L'augmentation du nombre d'attelages entraîne une multiplication des embouteillages et des accidents. À Paris, les omnibus, tramways, fiacres, voitures de livraison et véhicules privés se partagent un espace urbain de plus en plus dense. Les autorités mettent en place des

services de régulation et interviennent sur les conditions de circulation, mais ces mesures ne suffisent pas à résoudre les problèmes liés à la congestion. Les transports hippomobiles sont progressivement considérés comme trop lents, trop encombrants et trop coûteux pour une métropole en pleine croissance. À la fin du XIX^e siècle, les réseaux d'omnibus et de tramways parisiens sont décrits comme insuffisants et responsables de nuisances sonores, hygiéniques et spatiales (Attelage-patrimoine, 2009)

Le développement du tramway électrique puis du métro transforme profondément cette situation. Ces nouveaux moyens de transport permettent de déplacer un plus grand nombre de personnes avec une régularité accrue et une moindre dépendance aux conditions physiques de l'animal. À Paris, la première ligne de métro est construite à partir de 1898 et ouverte en 1900, au moment de l'Exposition universelle. Elle offre une solution à l'encombrement de la voirie en reportant une partie de la circulation sous la ville (Magnaudeix, 2009).

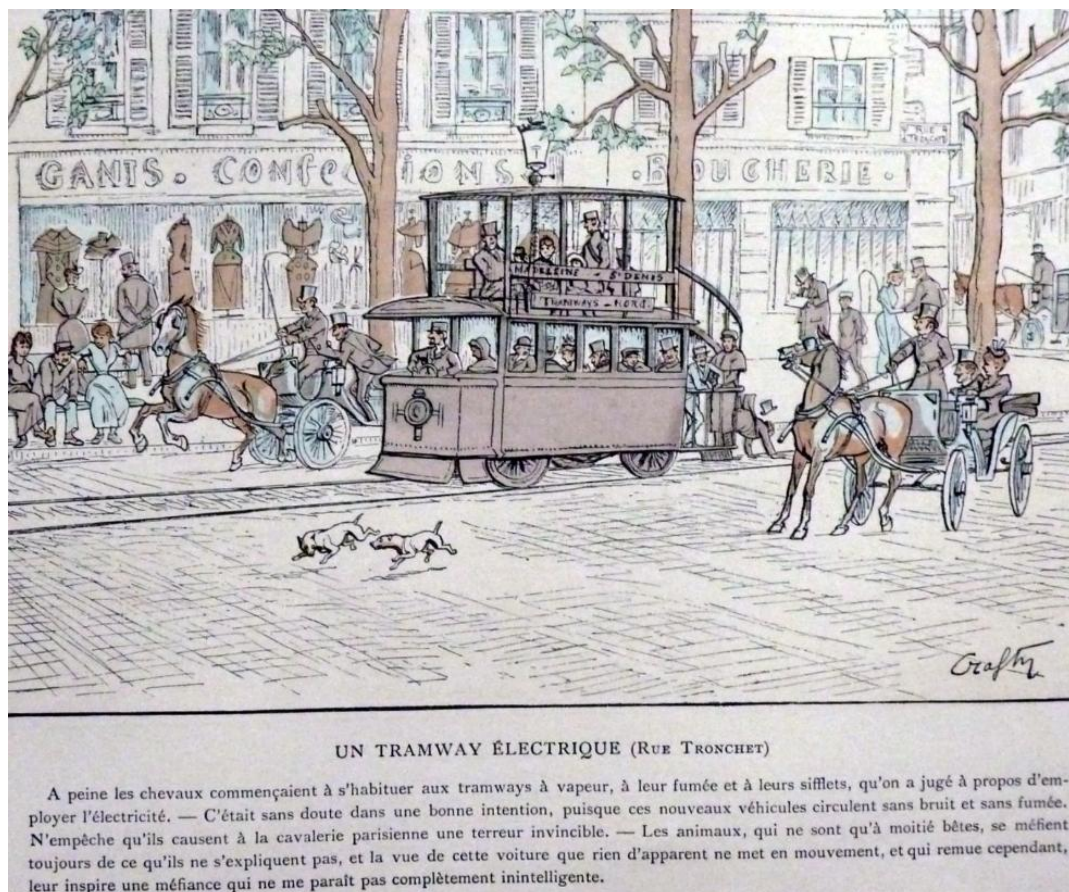


Figure 19 : Paris dessiné par Crafty en 1894¹¹

¹¹ Magnaudeix, P. (2015). *Paris dessiné par Crafty en 1894*. Attelage-Patrimoine.
<https://www.attelage-patrimoine.com/2015/12/paris-dessine-par-crafty-en-1894.html>

Le passage du cheval au moteur doit donc être compris comme une transition socio-technique. Le modèle de l'automobile ne s'impose pas uniquement parce qu'il serait naturellement plus performant. Il bénéficie d'un environnement favorable composé de nouvelles infrastructures, de réseaux industriels, de pratiques d'utilisation, de politiques publiques et de représentations culturelles. Cette transformation modifie non seulement les véhicules, mais aussi la conception de l'espace urbain. La ville commence à être pensée selon des réseaux différenciés, avec des infrastructures souterraines, des voies réservées et des espaces conçus pour la circulation automobile. Le déclin du cheval résulte donc d'un réagencement général du système de mobilité (Geels, 2005).

Dans les transports urbains, le moteur s'impose progressivement, tandis que les chaussées sont adaptées à la circulation automobile et deviennent moins favorables aux chevaux. Les revêtements deviennent plus favorables aux roues et moins adaptés aux sabots, qui glissent ou se fatiguent sur certaines surfaces. Cette évolution transforme les rues, les trottoirs, les carrefours et les espaces de stationnement. Elle contribue aussi à la disparition des équipements destinés aux chevaux : écuries, mangeoires, réserves de fourrage, espaces de pansage et cours de manœuvre (Lizet, 1985, pp. 262).

Le monde agricole est sollicité par la mécanisation puis la motorisation dès la seconde moitié du XIX^e siècle. Ces nouvelles techniques ne rencontrent pas un écho immédiat, mais les machines amorcent tout de même la conquête des campagnes, comme elles l'on fait pour l'industrie et les transports. Le tracteur économise la main-d'œuvre. Il permet également de travailler plus vite plus longtemps, et donc d'améliorer les rendements. Lorsque les véhicules motorisés deviennent plus compétitifs, les chevaux disparaissent rapidement des usages généralistes, tout en se maintenant dans des domaines spécialisés comme l'armée, la police, le sport et les loisirs. Ils entraînent également le déclin des métiers du cheval, bourreliers, selliers, palefreniers, cochers, et ouvre pour tous ces artisans une difficile période d'adaptation (Lizet, 2020, p.264).

Le déclin du cheval correspond donc moins à une disparition qu'à une transformation de ses fonctions et de son statut dans la ville. Il transforme les rues, les bâtiments, les métiers, les rythmes de circulation ainsi que la relation homme-cheval.

Les traces matérielles de la ville équestre

Pascal Liévaux et Patrice Franchet d'Espèrey (2010) rappellent que l'étude des architectures équestres ne doit pas se limiter à leurs formes. Elle doit aussi prendre en compte leurs fonctions, leur valeur symbolique, la représentation du pouvoir, la mise en scène de la voiture et les pratiques sociales qu'elles accueillent. Les vestiges montois doivent donc être compris comme les éléments d'un système technique, économique, domestique et social. Leur valorisation ne consiste pas seulement à conserver un bâtiment, mais à rendre lisibles les usages, les métiers et les relations qui l'ont produit (Liévaux et Franchet d'Espèrey, 2010, p. 368).

L'étude de Mons doit enfin s'intéresser aux traces laissées par cette organisation urbaine. Celles-ci peuvent être architecturales, comme les écuries, les remises, les portes cochères, les mangeoires, les anneaux d'attache, les rampes et les cours. Elles peuvent aussi être urbaines, à travers la largeur des rues, les pavages, les places de marché et les anciens axes de circulation. L'analyse doit également prendre en compte les traces documentaires : plans, cadastres, règlements, archives de police, registres de commerce et documents relatifs aux métiers. Cette évolution fournit une grille de lecture pour l'étude du centre-ville de Mons. Les traces matérielles ne doivent pas être envisagées isolément. Une porte cochère, une cour, une ancienne remise, une ferronnerie, une largeur de rue ou une implantation particulière peuvent être interprétées comme les éléments résiduels d'un système plus large, associant mobilité, logement, commerce, travail et réglementation.

Ce cadre permet finalement d'aborder les études de cas sans isoler les objets observés de leur contexte. Une porte cochère, une cour ou une ancienne remise ne sont pas de simples survivances architecturales. Elles peuvent constituer les indices d'une ville organisée autour du déplacement, de l'entretien et de la présence quotidienne du cheval. Reconstituer cette organisation permet de comprendre comment Mons s'est développée avec les animaux avant de les éloigner progressivement de son paysage urbain.

Chapitre 5 : Les études de cas

Les cinq études de cas qui suivent donnent corps au changement d'échelle annoncé précédemment. À chacune des catégories établies lors du recensement correspond désormais un édifice précis, choisi pour sa capacité à illustrer les caractères propres de la catégorie qu'il représente :

- Maison de maître : 3, rue de la grande Triperie
- Habitation : 35, rue du gouvernement
- Bâtiment religieux : 36, rue d'Havré
- Bâtiment militaire : 2, rue des droits de l'homme
- Bâtiment public ou industriel : 2, rue des orphelins

Ensemble, ces cinq cas couvrent le spectre complet du corpus étudié. Ils permettent ainsi de confronter des logiques très différentes d'intégration de la porte cochère au bâti. Celle des programmes résidentiels, où la porte dessert une cour et des dépendances tout en participant à la représentation du propriétaire, contrairement à celle des programmes collectifs ou utilitaires, où elle répond d'abord à une nécessité fonctionnelle liée à la circulation des personnes ou des marchandises. Ces cas prolongent ainsi les interrogations formulées sur la dimension sociale de la porte cochère tout en documentant des fonctions urbaines aujourd'hui disparues, dont le recensement a déjà souligné la rareté et la valeur de témoignage.

Chaque étude suit une même trame de lecture, de l'identification de l'édifice à sa lecture patrimoniale, en passant par l'historique des transformations. Cette grille commune garantit la comparabilité malgré la diversité de leurs programmes et prépare la mise en perspective qui clôturera ce travail.

Cas 1 : maison de maître

Identification

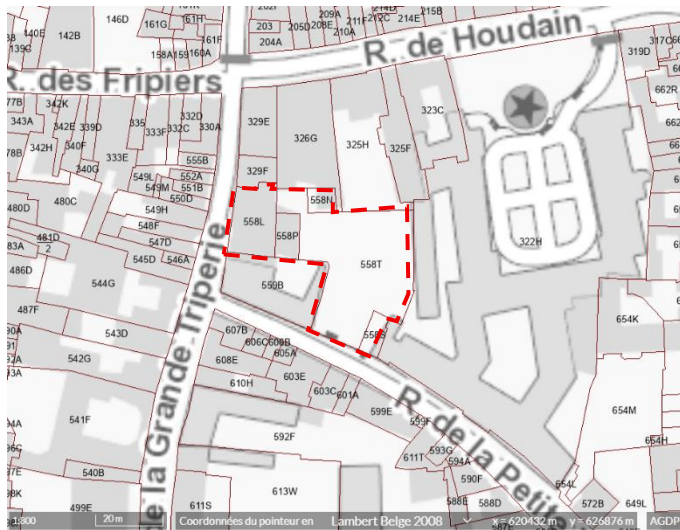


Figure 20 : plan cadastral (annotations M.F.)



Figure 21 : photo personnelle

L'édifice étudié est situé au n°3 de la rue de la Grande Triperie, à Mons. Repris à l'inventaire du patrimoine immobilier culturel, il s'agit d'un vaste ancien hôtel particulier remontant à la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Il constitue le cas retenu par la catégorie des maisons de maître et hôtels particuliers, soit la catégorie la plus représentée du recensement.

Ce cas présente une configuration particulièrement complète pour l'étude du dispositif équestre résidentiel puisque la parcelle conserve à la fois l'entrée d'apparat, une seconde entrée de service et les vestiges lisibles de ce qui fut vraisemblablement la dépendance équestre, aujourd'hui à l'état de ruine. C'est cette conjonction qui a motivé sa sélection : là où les autres cas ne donnent à voir que le seuil ou que la dépendance, celui-ci permet de restituer la chaîne complète du dispositif, de la rue au fond de parcelle.

Lecture

L'observation de terrain permet d'identifier deux accès cochers, aux statuts nettement différenciés (fig. 22).

Le premier est le portail d'entrée de la façade principale, qui ouvre sur un passage couvert donnant sur le jardin. Sur la façade principale, on notera le traitement différencié de la travée d'entrée, mise en évidence par son frontispice et ses pilastres. La présence de

chasse-roues atteste sans ambiguïté que ce passage servait au trafic des voitures. Ces dispositifs de protection des piédroits n'ont de raison d'être que face au passage répété de véhicules à roues. L'entrée d'apparat était donc aussi une entrée fonctionnelle.

Le second est une porte cochère plus simple, ouvrant sur le fond de la parcelle, vraisemblablement le « sobre portail » vers la rue de la Petite Triperie mentionné par l'inventaire. Le contraste de traitement entre les deux seuils suggère une hiérarchie claire : au portail de la Grande Triperie l'entrée d'honneur, à ce second accès l'entrée de service. La parcelle fonctionnerait ainsi en traverse, avec une circulation différenciée selon le statut de ce qui entre. Les visiteurs et l'équipage du maître par l'entrée principale de la façade noble, les livraisons et le service quotidien des chevaux par le portail à l'arrière.



Figure 22 : photos personnelles

À droite du portail de service subsistent les traces d'une ancienne construction, aujourd'hui ruinée. Ces vestiges se prêtent à une lecture de type archéologique, où chaque indice matériel doit être décrit avant d'être interprété.

Le premier faisceau d'indices est documentaire. Le plan Popp (fig. 23) confirme l'existence d'un bâtiment à l'emplacement des ruines, ainsi que d'un second bâtiment juste à côté. La construction disparue n'est donc pas une adjonction tardive ou précaire

puisqu'elle figurait dans l'état cadastral du XIX^e siècle comme une composante à part entière de la parcelle.

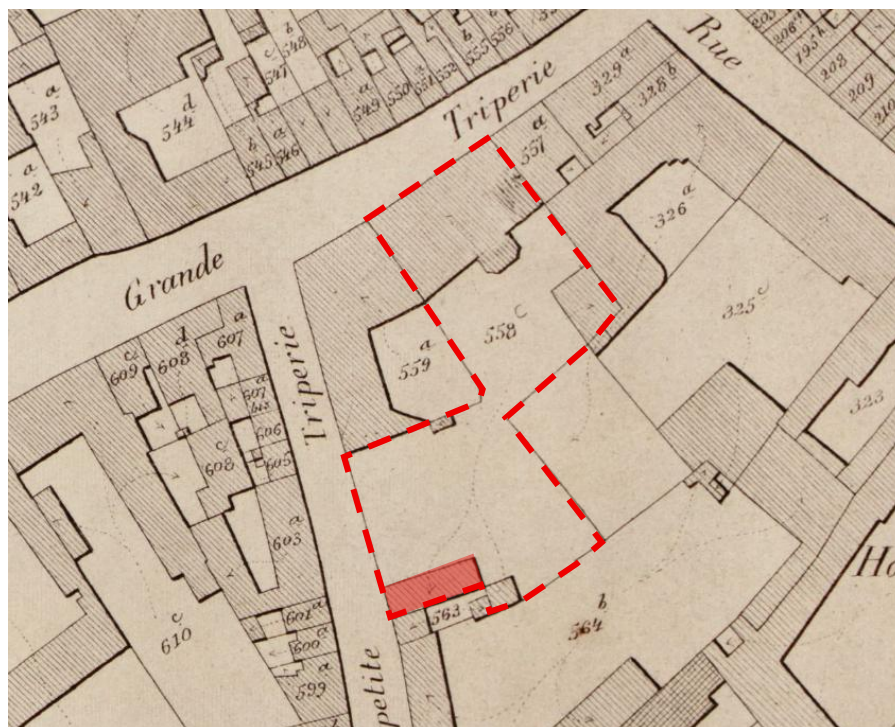


Figure 23 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp⁶(annotations M.F.)

Le deuxième faisceau est dimensionnel. Le bâtiment mesurait environ 5 mètres de profondeur pour 15 mètres de longueur. Cette profondeur de 5 mètres correspond au gabarit d'une écurie à simple rang, la profondeur nécessaire pour une stalle et son couloir de service, tandis que la longueur de 10 mètres autorisait plusieurs stalles en enfilade.

Le troisième faisceau relève de la lecture des maçonneries (fig. 24). Les traces d'un mur intérieur suggèrent que le volume était divisé en deux espaces, division compatible avec la juxtaposition classique d'une écurie et d'une remise, chacune avec ses contraintes propres. Par ailleurs, les traces d'un ancien plancher signalent l'existence probable d'un étage. On sait que le fourrage était généralement stocké à l'étage des écuries, à la fois pour le protéger de l'humidité et pour faciliter la distribution.

Aucun de ces indices, pris isolément, ne prouve la fonction équestre du bâtiment disparu. Mais leur convergence rend l'hypothèse de l'écurie-remise hautement vraisemblable. Elle donne en outre tout son sens au dispositif des deux seuils. Les chevaux et les voitures pouvaient rejoindre leur remisage par l'arrière de la parcelle sans transiter par le passage d'honneur, celui-ci restant réservé aux entrées aux propriétaires.



Traces d'un ancien mur

Traces d'un plancher

Changement de matérialité au sol (pavé-terre)

Figure 24 : photos personnelles

Lecture patrimoniale

Ce cas apporte trois enseignements au regard du corpus.

Il offre d'abord la lecture complète du cheminement d'un dispositif équestre dans une grande demeure : entrée d'honneur avec passage couvert et chasse-roues, entrée de service, dépendance en fond de parcelle.

Il démontre ensuite la valeur documentaire de la ruine. Paradoxalement, c'est l'état d'abandon de la dépendance qui la rend lisible. Ni reconvertie ni reconstruite, elle conserve les traces qu'une réhabilitation aurait effacées.

Il rappelle enfin la vulnérabilité spécifique des dépendances. La maison de maître, protégée par sa qualité architecturale et son inscription à l'inventaire, ne risque rien. sa dépendance, elle, s'efface silencieusement. Or, le recensement l'a montré, c'est précisément dans ces annexes invisibles depuis la rue, que résidait la fonction que la porte cochère annonce en façade. La disparition programmée de ces bâtiments secondaires condamne à terme la lisibilité du système tout entier.

Cas 2 : habitation

Identification

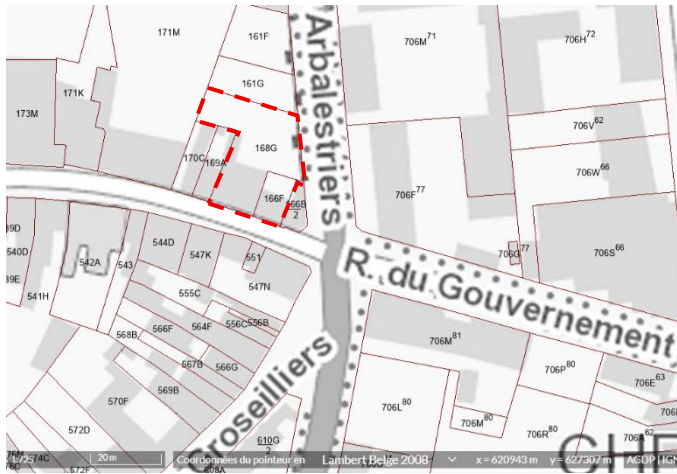


Figure 25 : plan cadastral (annotations M.F.)



Figure 26 : photo personnelle

L'édifice étudié est situé au n° 35 de la rue du gouvernement. Repris à l'inventaire du patrimoine immobilier culturel, il correspond au cas retenu pour la catégorie des habitations. Sa fonction d'origine est celle d'une habitation privée, à laquelle est annexée une écurie, les deux volumes se présentant à front de rue.

Ce cas offre un intérêt particulier pour la compréhension du dispositif équestre résidentiel. Contrairement aux grandes demeures où les remises et les écuries sont dissimulées en fond de parcelle, l'annexe équestre se donne ici à voir directement depuis l'espace public, à côté de l'habitation qu'elle dessert. Ce cas permet donc d'observer comment le dispositif équestre s'organise dans un programme résidentiel aisé sans relever pour autant de la typologie de la maison de maître entre cour et jardin.

Historique des transformations

L'intérêt majeur de ce cas réside dans l'évolution documentée de son dispositif équestre, que le croisement des sources cadastrales et administratives permet de retracer en deux états successifs.

Le plan Popp (fig. 27), réalisé pour Mons dans les années 1865-1870 est confronté à son tableau indicatif et à la matrice cadastrale et révèle un premier état. L'immeuble et l'actuelle écurie n'occupent alors pas la même parcelle. L'écurie de la propriété se trouve à cette époque dans le jardin, accessible par la rue des Arbalestriers tandis que le

bâtiment abritant l'écurie actuelle est alors une habitation. Cette première écurie a aujourd'hui disparu.

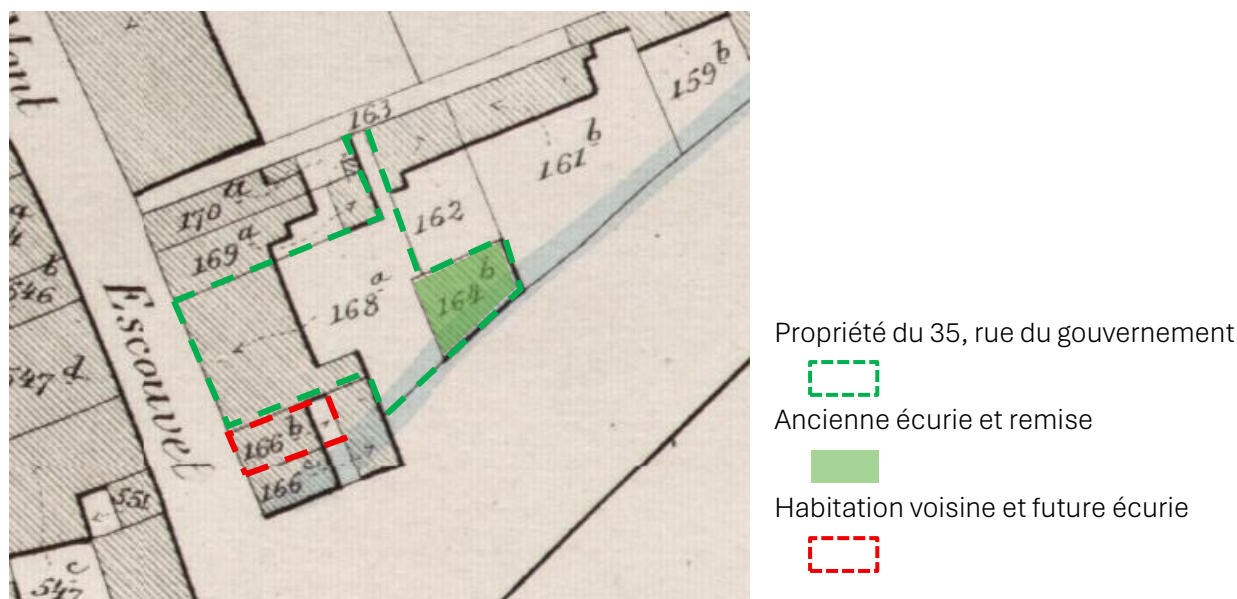


Figure 27 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp⁶(annotations M.F.)

En 1919, le propriétaire, M. Harmignies, introduit auprès de la ville une demande d'autorisation de bâtir pour construire une écurie pour deux chevaux annexée à sa propriété. C'est vraisemblablement cette écurie que l'on retrouve aujourd'hui à l'emplacement de l'ancienne habitation voisine. Le dispositif équestre a donc été recomposé à cette période. D'une écurie en fond de jardin desservie par une autre rue, on passe à une annexe accolée à l'habitation, à front de rue.

Une question demeure ouverte : l'écurie de 1919 est-elle une construction entièrement neuve ou l'aménagement de l'habitation préexistante ? L'examen des façades et de la volumétrie suggère la seconde hypothèse, celle d'une adaptation du bâti existant plutôt que d'une reconstruction. Cette question ne peut être tranchée en l'état de la documentation. Seule une analyse approfondie des archives, ou une étude archéologique plus poussée, permettrait d'y répondre.

Lecture architecturale

Le dispositif observable aujourd'hui se compose de l'habitation et d'une écurie annexée, toutes les deux à front de rue. L'accès à l'écurie depuis la propriété s'effectue par un passage reliant le jardin à la cour de l'écurie. Cette organisation dissocie ainsi deux circulations : celle des habitants par la porte principale de l'immeuble, et celle des chevaux par l'annexe voisine.

Le bâtiment de l'écurie est prolongé par une cour fermée en relation directe avec le jardin en hauteur de la propriété. Plusieurs éléments conservés dans le bâtiment permettent de préciser la fonction de cet espace. Le sol est constitué de briques posées sur chant et on notifie également la présence d'une cheminée. L'écurie conserve par ailleurs un box équipé d'un râtelier d'angle placé au-dessus d'une mangeoire en pierre. Une petite fenêtre, située en hauteur, assure un apport de lumière tout en se distinguant des ouvertures habituelles d'un espace domestique. Par une trappe, on remarque également la présence d'un niveau supérieur. Bien que l'usage de cet étage ne puisse être déterminé avec certitude, sa présence témoigne d'une exploitation de la hauteur du bâtiment et pourrait correspondre à un espace de rangement associé au fonctionnement de l'écurie ou à un logement pour du personnel (fig. 28-30).

L'accès principal au bâtiment depuis la rue a été profondément transformé. Une porte est toujours identifiable, mais l'ouverture qui permettait le passage d'un cheval ou d'une voiture a été remplacée par une porte de garage contemporaine.

La cour prolongeant l'écurie conserve elle aussi plusieurs éléments directement associés à la présence des chevaux. Un petit bassin y est encore visible, ainsi que l'emplacement de deux râteliers d'angle disposés au-dessus des mangeoires. Un autre dispositif, dont la fonction n'a pas été déterminée avec certitude, pourrait correspondre à une barbotière¹². La présence de ces éléments dans la cour renforce l'hypothèse d'un espace spécifiquement dédié pour les besoins des chevaux. La cour ne constitue donc

¹²Barbotières: Elles sont dédiées à la distribution de l'eau ou au barbotage. Elles disposent d'un robinet de vidange pouvant éventuellement être relié directement aux caniveaux de drainage. Magnaudeix, P. (2017). *Description des écuries de luxe de la fin du XIX^e siècle. suite 1*. Attelage-patrimoine. <https://www.attelage-patrimoine.com/2017/01/amenagement-des-ecuries-de-luxe-de-la-fin-du-xix-siecle.2.html>

pas uniquement un espace de dégagement ou de circulation mais elle participe au fonctionnement quotidien de l'écurie en accueillant différents équipements nécessaires à l'entretien et aux soins des chevaux.

La séparation entre le bâtiment de l'écurie et sa cour est assurée par une porte battante à quatre vantaux. Par sa largeur et son dispositif d'ouverture, celle-ci permettait vraisemblablement d'assurer une liaison aisée entre l'espace couvert et la cour pour les animaux, mais potentiellement aussi pour une voiture.

Par contre, aucun accessoire ou matériel de rangement n'a été retrouvé lors du relevé. Cette absence ne permet toutefois pas de conclure à leur inexistence passée, ceux-ci ayant pu disparaître lors des transformations successives du bâtiment. Les éléments encore conservés constituent néanmoins un ensemble suffisamment cohérent pour confirmer la vocation équestre de cet espace.

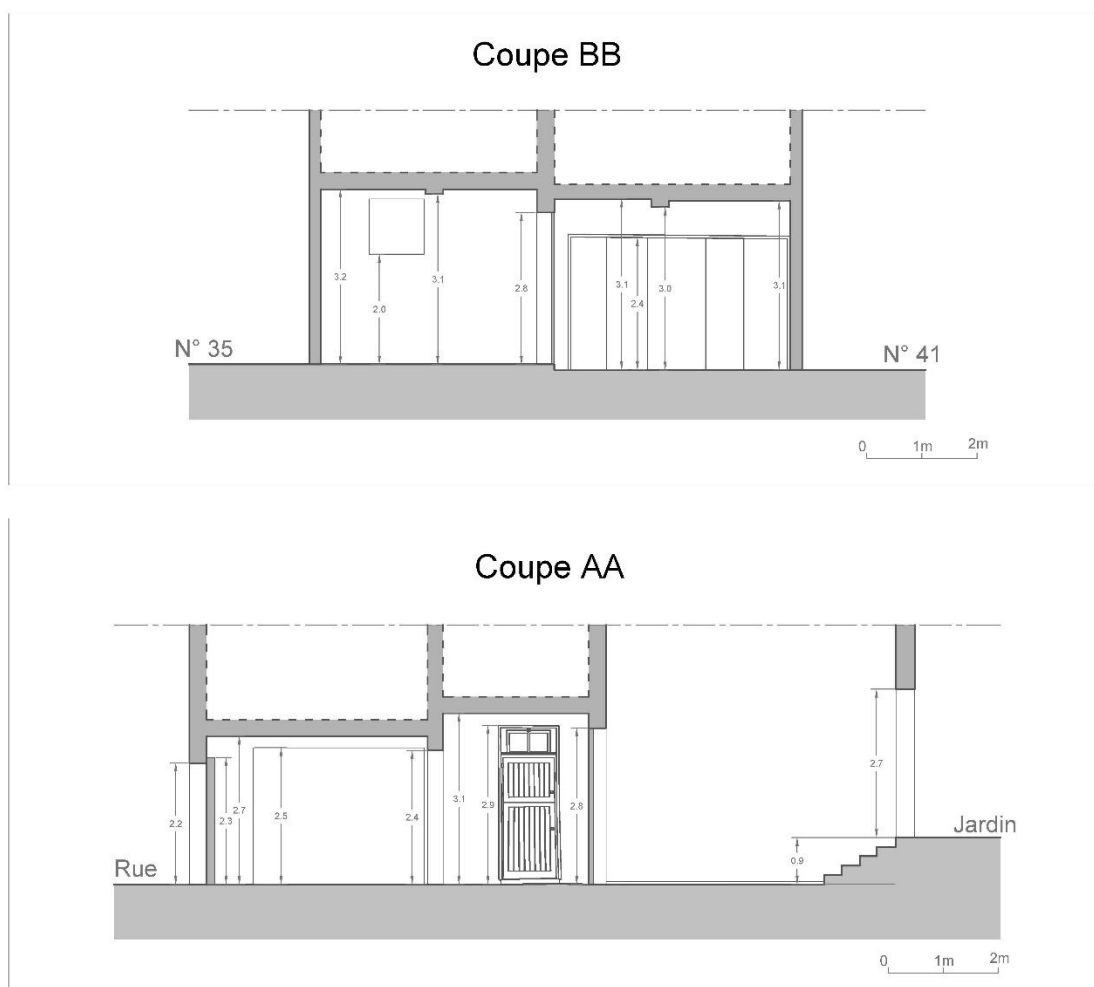


Figure 28 : coupes personnelles

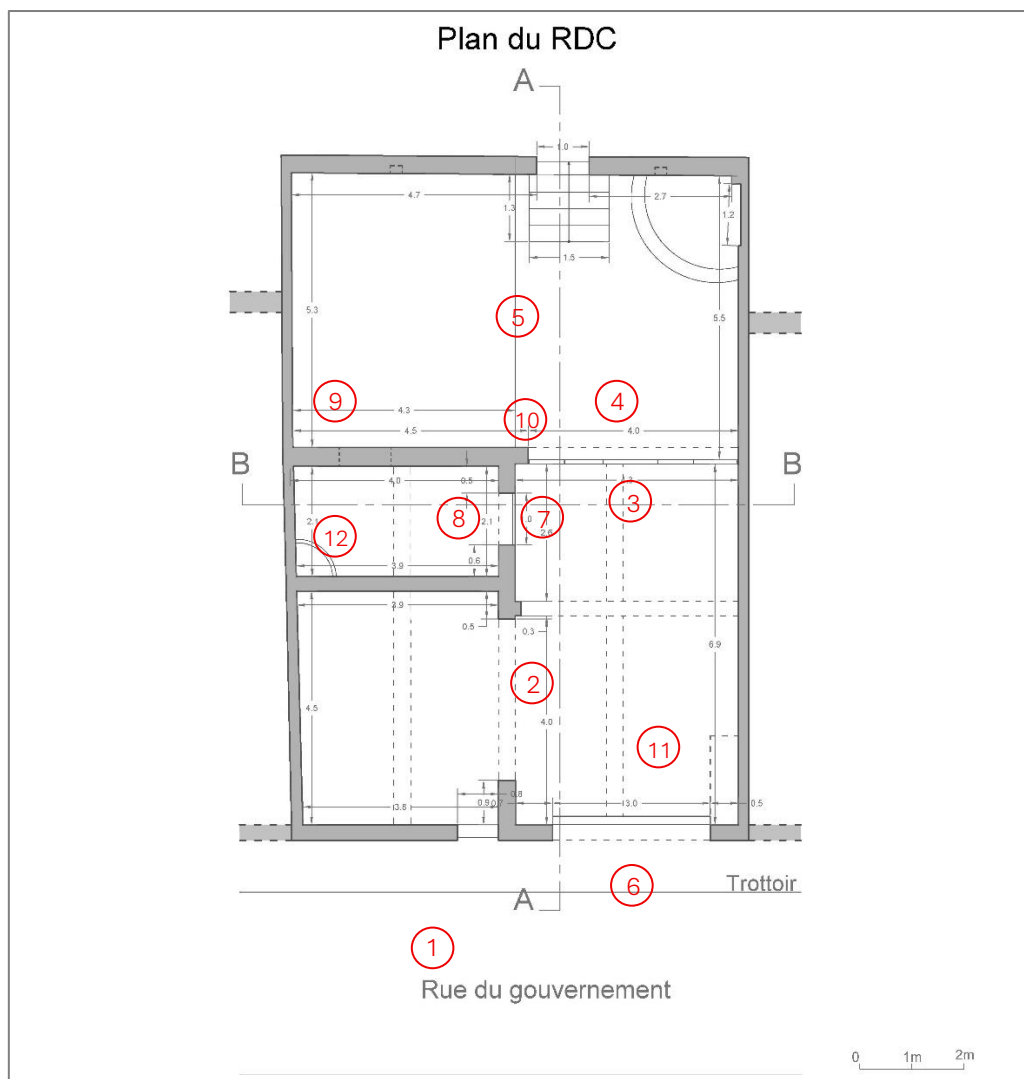


Figure 29 : plan et photos personnelles



Figure 30 : photos personnelles

Lecture patrimoniale

Ce cas apporte trois enseignements :

Il documente d'abord la persistance tardive du dispositif équestre privé. La demande de 1919, postérieure à la Première Guerre mondiale et à une époque où l'automobile est déjà présente dans les villes, atteste qu'un propriétaire montois investit encore dans une nouvelle écurie. Cette observation, loin d'être unique, permet de nuancer l'idée d'un abandon rapide du cheval au tournant du siècle et suggère une transition plus étalée dans le temps.

Il illustre ensuite la plasticité du dispositif équestre résidentiel. Loin d'être une configuration figée, l'articulation entre habitation, écurie et circulation se recompose ici au grès des opportunités foncières. Le déplacement de l'écurie du fond du jardin vers le front de rue montre que la question de l'accès des chevaux à la parcelle pouvait recevoir pour une même propriété des réponses successives différentes.

Il témoigne enfin d'un phénomène de conversion du bâti résidentiel vers une fonction équestre, trajectoire inverse de celle plus habituelle des dépendances converties en logements. Si l'hypothèse de l'aménagement de l'habitation préexistante se confirmait, ce cas offrirait un exemple rare où c'est le logement qui cède la place au cheval, révélant la valeur que ce dernier conservait encore au début du XX^e siècle dans un cadre résidentiel aisé.

Cas 3 : bâtiment religieux

Identification

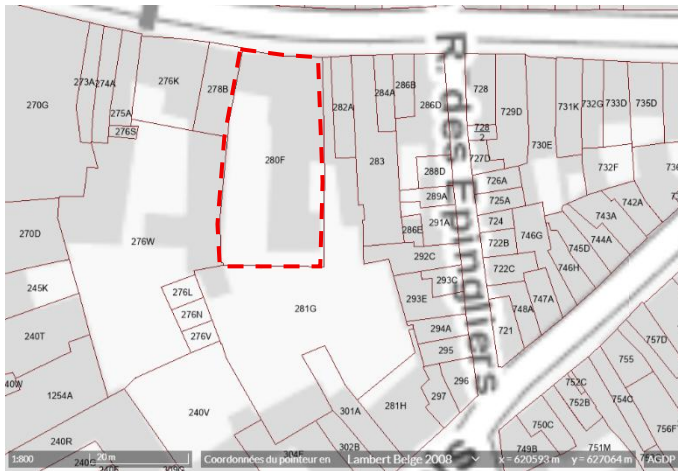


Figure 31 : plan cadastral (annotations M. F.)



Figure 32 : photo personnelle

L'édifice étudié est situé au n°36 de la rue d'Havré, à Mons. Sa façade est classée en 1955. Il s'agit de l'ancien refuge de l'abbaye d'Aulne, établi dans l'ancien hôtel des chevaliers de l'ordre de Malte. Il constitue le cas retenu pour la catégorie des bâtiments religieux.

La notion de refuge d'abbaye mérite d'être précisée, car elle éclaire directement le programme du bâtiment. Selon Christiane Piérard (1994) : « Comme son nom l'indique, ce bâtiment, généralement vaste et doté d'un oratoire voire d'une chapelle à clocheton, servait aux religieux d'une abbaye de lieu d'accueil, de repli, de refuge, d'exil le cas échéant lors d'une calamité accablant leurs séjours habituels, ainsi que de lieu de séjour ou de résidence temporaire lors de procès instruits en Cour de Mons. {...} Ces refuges étaient à usage polyvalent, donc fort utiles et occupés presque toute l'année. »

Le refuge d'abbaye est ainsi, par nature, une résidence urbaine d'institution, il constitue en un pied-à-terre en ville pour une communauté établie hors de ses murs.

Historique

L'histoire du bien enchaîne trois états successifs documentés. Hôtel des Chevaliers de l'Ordre de Malte à l'origine, l'immeuble passe ensuite aux religieux de l'abbaye d'Aulne, qui en font leur refuge montois. Fait notable relevé par l'inventaire : le refuge ne sera jamais occupé par les membres de la communauté religieuse et sera loué avant la fin des

travaux. Enfin, suite de la Révolution française, l'immeuble est vendu comme bien national. Il passera ensuite entre les mains de plusieurs propriétaires privés.

Cette trajectoire, d'un ordre militaire hospitalier à un refuge d'abbaye cistercienne puis à la propriété privée, est représentative du destin des bâtiments religieux après la Révolution. La fonction disparaît, le bâtiment demeure.

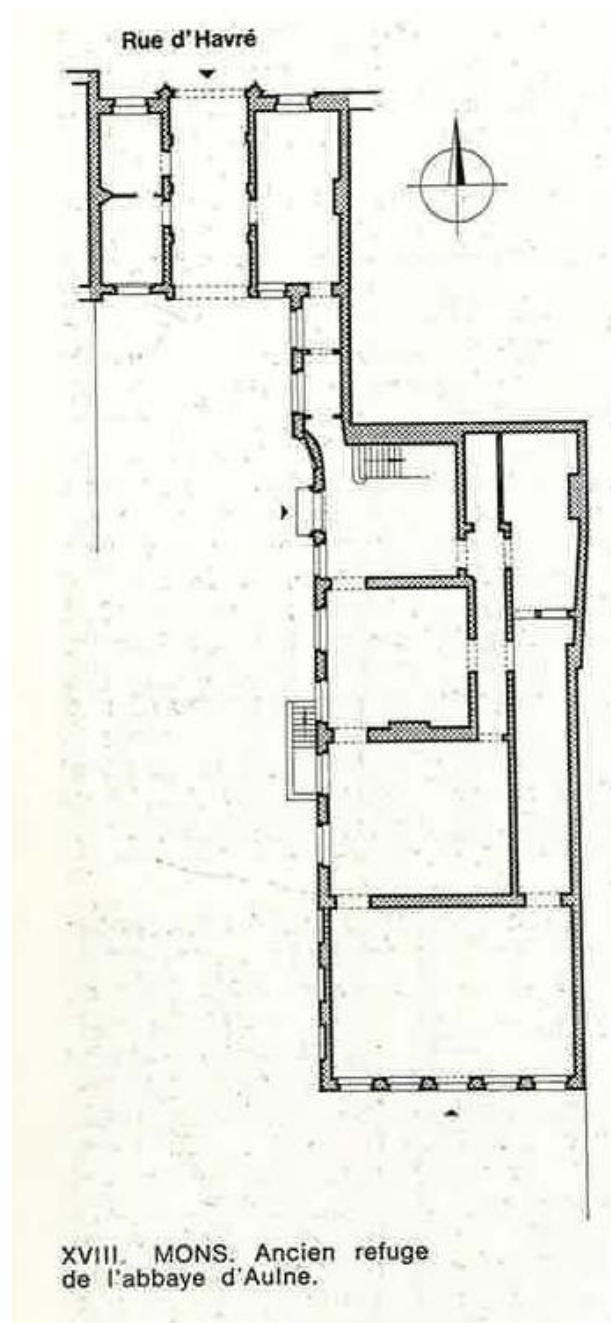


Figure 33 : plan de l'ancien refuge de l'abbaye d'Aulne¹³

¹³ Ministère de la Culture française. (1975). Le patrimoine monumentale de la wallonie : Mons (Vol. 4). Solédi.

Lecture

Le trait le plus singulier de cette façade est le rapport entre le portail et la parcelle. Gérard Bavay (2015) le formule avec justesse : « l'étroitesse de la façade contraste avec la vaste étendue des jardins et plaide pour une insertion tardive dans un tissu parcellaire serré de type bourgeois ; la parcelle est si étroite que le portail monumental, qui envahit la plus grande partie de la façade, n'est cantonné que par deux travées de largeur réduite. »

Selon la même source, « on a davantage affaire ici à un portail amplifié qu'à une façade proprement dite. » Autrement dit, l'édifice pousse à son paroxysme une logique observée précédemment dans le corpus. Ici, le seuil n'est plus un élément de la façade, il est la façade. Toute la représentation de l'institution se concentre sur ce dispositif d'entrée tandis que l'essentiel des bâtisses se déploie, invisible depuis la rue, dans la profondeur de la parcelle.

Le plan publié dans *Le patrimoine monumental de la Wallonie* (fig. 33) ne montre que le bâtiment à front de rue. La consultation du plan Popp (fig. 34) révèle en revanche que la parcelle était autrefois plus profonde qu'aujourd'hui. On constate également un bâtiment en fond de parcelle, en forme de U, entourant une petite cour. On peut supposer que ce bâtiment servait d'écurie et de remise. Cette hypothèse serait cohérente avec le programme du refuge. Une institution dont les membres doivent régulièrement faire le trajet depuis l'abbaye avait nécessairement besoin de remiser chevaux et voitures sur place. Cette lecture demeure toutefois une hypothèse fondée sur la seule analyse de la morphologie parcellaire.

L'observation de terrain soulève par ailleurs un point confortant notre hypothèse. A l'exception du portail d'entrée, aucune porte cochère n'a été identifiée sur le bâtiment principal à front de rue.



Figure 34 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp⁶ (annotations M.F.)

Lecture patrimoniale

Ce cas apporte trois enseignements :

Il illustre d'abord, sous la forme la plus aboutie, la dimension représentative du seuil. Le « portail amplifié » visible depuis la rue concentre sur l'entrée l'intégralité du discours architectural, un mécanisme déjà évoqué dans ce travail. Le seuil est utilisé comme mise en scène du rang social depuis l'espace public. Le cas religieux montre que cette logique n'est pas propre à la bourgeoisie. Elle semble être le langage commun de toutes les institutions qui ont pignon sur rue.

Il rappelle ensuite que le dispositif d'accueil équestre peut se jouer dans la profondeur de la parcelle. Comme pour les grandes demeures résidentielles, la rue ne montre que le seuil. La lecture du plan Popp est nécessaire pour restituer les dépendances présumées du fond de parcelle. Le contraste avec la remise de la rue des orphelins ou l'écurie de la rue du gouvernement, visibles à front de rue, souligne la diversité des solutions d'implantations selon les programmes et les configurations parcellaires.

Il témoigne enfin d'une catégorie de patrimoine dont la fonction d'origine a entièrement disparu. Le refuge d'abbaye renvoie à une organisation institutionnelle qui n'a plus d'équivalent contemporain. Le recensement soulignait la valeur documentaire du corpus non-résidentielle précisément pour cette raison. La porte reste parmi les rares témoins *in situ* de ces fonctions urbaines effacées.

Cas 4 : bâtiment militaire

Identification

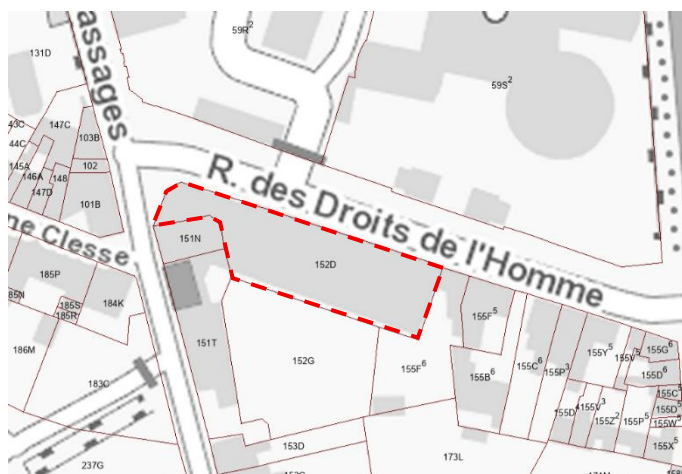


Figure 35 : plan cadastral (annotations M.F.)



Figure 36 : photo personnelle

L'édifice étudié est situé au n°2 de la rue des droits de l'homme. Repris à l'inventaire du patrimoine immobilier culturel, il s'agit d'un ancien manège de cavalerie de style éclectique soit, selon la définition du Larousse, « un bâtiment couvert, où se pratiquent les exercices d'équitation »¹⁴. Construis entre 1853 et 1856 par l'architecte Sury, il constitue le cas retenu pour la catégorie des bâtiments militaires.

Ce cas se distingue des autres par un changement d'échelle du dispositif équestre. Là où les cas résidentiels documentent la gestion privée d'un ou deux chevaux, le manège renvoie à la présence institutionnelle et militaire du cheval dans la ville de garnison. Il représente en somme un équipement collectif conçu pour l'entraînement de la cavalerie, inséré dans un ensemble militaire bien plus vaste.

Historique

Le manège ne peut se comprendre isolément puisqu'il appartenait à un ensemble militaire dont l'ampleur n'est plus perceptible aujourd'hui. Le plan de zonage de 1941 (fig. 37) révèle une implantation du quartier très différente de l'actuelle, avec une densité de bâtiments militaires bien supérieure. Le site a par ailleurs été en partie détruit durant la Deuxième Guerre mondiale.

¹⁴ Larousse. (s. d.). <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/man%c3%a8ge/49092>

et 500 à 600 chevaux. Ces ordres de grandeur donnent la mesure de ce que représentait le cheval militaire dans la ville au XIX^e siècle : une population équine concentrée sans commune mesure avec les attelages privés.

Lecture

Les plans conservés dans les archives permettent de dépasser la lecture du bâtiment tel qu'il subsiste et de restituer, au moins partiellement, la logique du projet d'origine. Trois principaux documents ont pu être examinés. Parmi la masse de documents trouvés, malheureusement pas toujours nommés, datés ou présentant des projets non réalisés, les documents présentés ci-dessous sont ceux qu'on peut sans aucun doute attribuer au projet de manège de l'architecte Sury.

Le plan d'implantation (fig. 38) livre deux informations essentielles sur le contexte de la construction. On y remarque d'abord un second manège, perpendiculaire à celui étudié, qui ne sera finalement pas construit. Le projet était donc plus ambitieux que ce qui fut réalisé, le projet a donc dû être réduit, peut-être pour des questions de budget. Un second manège fut construit plus tard sur le site de la caserne. On constate ensuite que le site se trouve au pied des fortifications, toujours en place au moment de la construction du manège. Cette implantation confirme et précise la logique de localisation observée à l'échelle de recensement. Les équipements militaires s'installaient aux marges de l'*intra-muros*, dans l'espace contraint que délimitait l'enceinte.

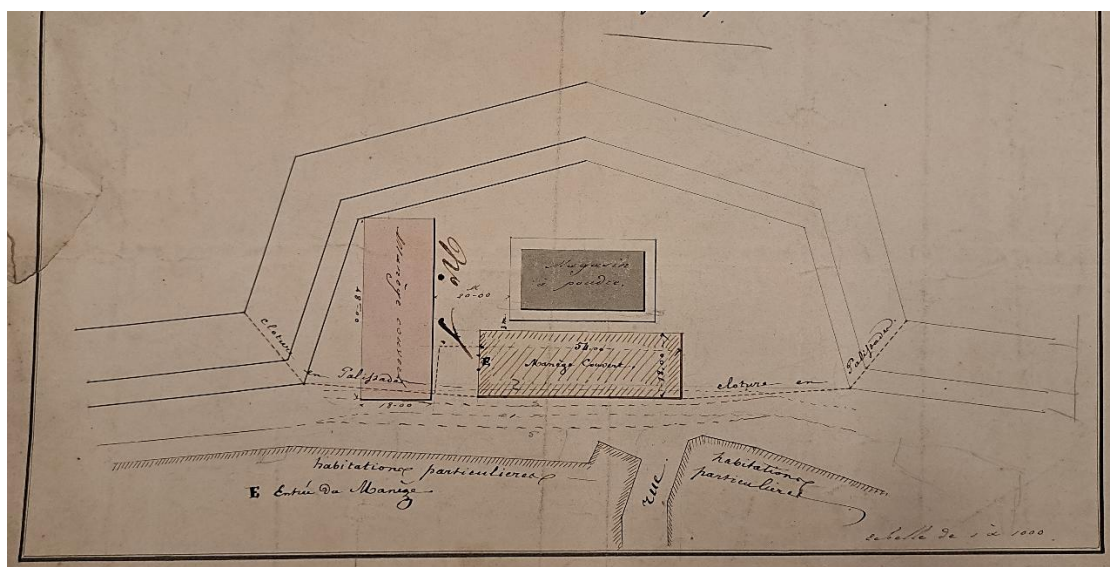


Figure 38 : plan d'implantation du manège¹⁴

Les archives conservent ensuite deux planches de projet pour le manège (fig. 39), toutes les deux signées par l'architecte Sury, mais dont l'une n'est pas datée. La comparaison de l'ensemble des plans permet de supposer que la planche présentée ci-dessous correspond au projet retenu, sans toutefois que cette attribution puisse être établie avec certitude. Cette réserve est cependant de portée limitée puisque les deux projets sont fortement semblables et livrent une même lecture générale de l'organisation intérieure.

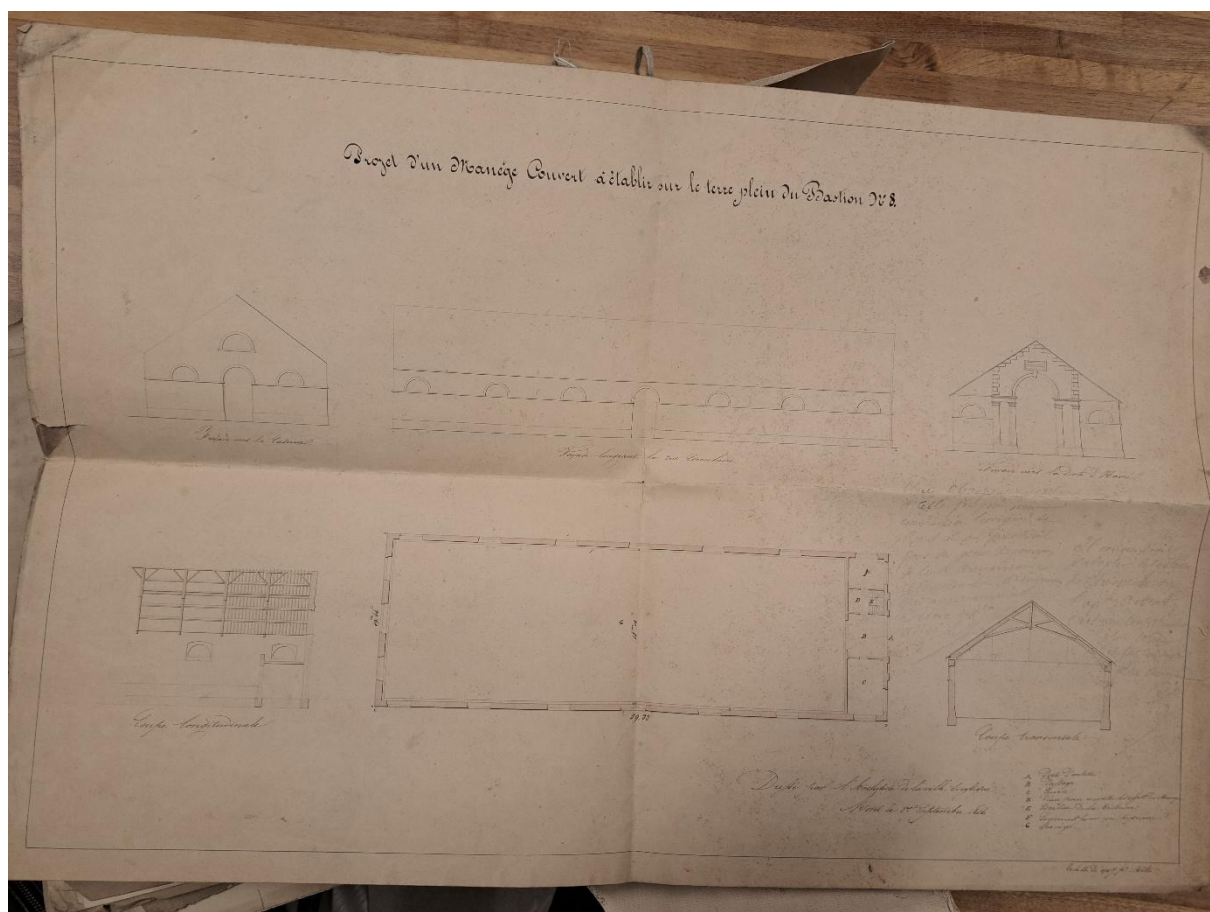
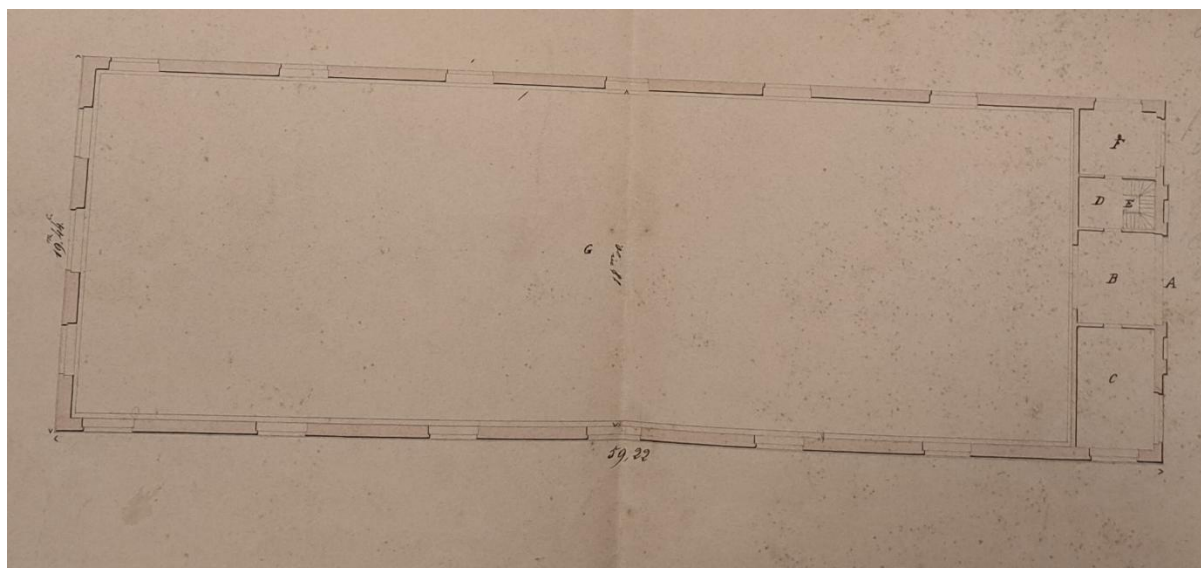


Figure 39 : projet d'un manège couvert par l'architecte Sury, 1846¹⁶

Celle-ci est entièrement commandée par la fonction. La plus grande partie de l'espace intérieur est consacrée au travail des chevaux. Elle est composée d'un espace vide, sans subdivision, qui constitue la raison d'être du bâtiment. L'entrée principale s'effectuait par le côté droit, via un accès dans le mur pignon. De part et d'autre de cette entrée, se concentrent tous les espaces de service : une écurie, un escalier menant à la tribune, un espace de rangement pour le matériel du manège et un logement pour un piqueur. La coupe confirme cette répartition des espaces. Toute la hauteur du bâtiment est

¹⁶ Sury, C.-F. (s. d.). Plans du manège. Dans *Caserne Léopold* (liasse 642). Archive de l'état de Mons.

dévolue au manège, à l'exception de la zone d'entrée, où prend place une tribune au-dessus des espaces techniques évoqués ci-dessus. Le dispositif permettait ainsi d'observer les exercices en surplomb, sans empiéter sur la piste.



Légende du plan :

- A : entrée
- B : passage
- C : écurie
- D : espace de rangement pour le matériel du manège
- E : escalier de tribune
- F : logement pour un piqueur
- G : manège

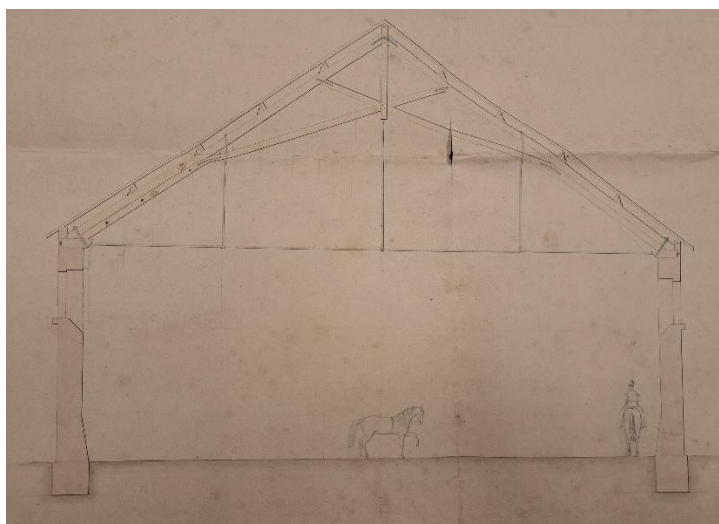


Figure 40 : zoom du plan du manège et coupe¹⁶

Il convient de préciser que plusieurs autres propositions ont été retrouvées dans les archives, sans qu'aucun document ne permette d'identifier formellement celle qui fut exécutée. La confrontation avec le bâtiment existant est en outre devenue difficile puisque le projet de réhabilitation de 2015 s'est accompagné d'une extension contemporaine adossée au côté du bâtiment où se trouve l'entrée, brouillant définitivement la lecture de l'ancien pignon.

Un dernier constat, plus troublant, ressort de cette analyse. Aucun des plans consultés ne présente la façade néo-médiévale que l'on observe aujourd'hui, avec son entrée

monumentale percée dans le côté longitudinal du bâtiment. Ni tourelles, ni cette entrée d'apparat, ni les décors ne figurent sur les projets de Sury. On peut donc supposer que le projet a été modifié par la suite, pour ajouter ces ornements et recomposer l'accès. Cette hypothèse, qui demanderait à être vérifiée par des recherches complémentaires, n'est pas sans conséquence sur le projet puisqu'il modifie l'emplacement de l'accès principal et suggère un besoin de représentation d'un statut visible depuis la rue.

Lecture patrimoniale

Ce cas apporte trois enseignements :

Il documente d'abord la dimension militaire du système équestre urbain que les autres catégories ne peuvent restituer. La garnison constituait un pôle majeur de la présence du cheval en ville avec ses infrastructures propres, écuries et manèges, dont l'échelle n'a rien de comparable avec le dispositif domestique.

Le registre décoratif porte ensuite à être souligné. Tourelles, créneaux et meurtrières révèle d'un style éclectique à connotation médiévale qui dépasse largement la nécessité fonctionnelle. Cette scénographie de château-fort n'est pas anodine car elle affiche, depuis l'espace public, l'identité militaire du bâtiment. On retrouve ici, transposée à un registre institutionnel, une logique déjà questionnée dans le corpus résidentiel. Le traitement architectural de l'enveloppe est utilisé comme discours, au-delà des seuls impératifs techniques.

Il illustre enfin, de façon presque brutale, la fragilité des ensembles fonctionnels. Des multiples bâtiments militaires visibles sur le plan de 1841, il ne subsiste que des éléments isolés. Le manège survit, mais le système auquel il appartenait a été démembré par les destructions de guerre et les réhabilitations urbaines. Ce constat rejoint celui déjà posé pour les autres cas. L'élément architectural persiste tandis que l'infrastructure qui lui donnait sens s'efface, et sa compréhension exige désormais un détour aux archives.

Cas 5 : bâtiment public ou industriel

Identification

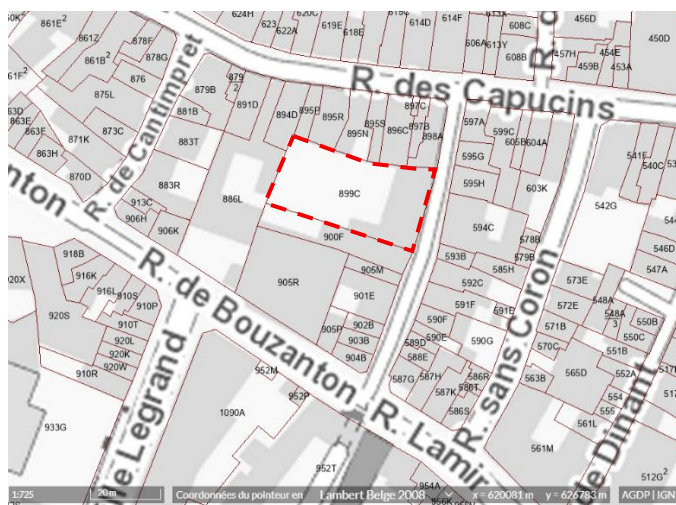


Figure 41 : plan cadastral (annotations M.F.)



Figure 42 : photo personnelle

L'édifice étudié est situé au n° 2 de la rue des orphelins, à Mons. Repris à l'inventaire du patrimoine immobilier culturel, il y est identifié comme une ancienne remise à voitures de style néo-classique datée du milieu du XIX^e siècle¹⁷. Il constitue, au sein du corpus recensé, le cas retenu pour la catégorie des bâtiments publics et industriels en illustrant un modèle de dépendance liée au fonctionnement hippomobile de la ville.

Historique des transformations

Deux documents archivés retrouvés permettent de retracer l'évolution du bien.

En 1910, une demande est introduite auprès de la ville par B. Bouillon en vue de la construction d'une écurie dans sa cour¹⁸ (fig. 43). Cette demande constitue un témoignage précieux puisqu'elle atteste, qu'au début du XX^e siècle, la fonction équestre du site est non seulement maintenue, mais aussi développée. Le cas offre ainsi un point d'appui chronologique concret à la question soulevée dans les hypothèses du chapitre précédent.

17 Michotte, F. (2011). Inventaire régional du patrimoine : Fiche n° 53053-INV-1847-01. Le Patrimoine En Wallonie. <https://inventairepatrimoine.wallonie.be/fr/ipic-tmp>

18 Bouillon, B. (1910). Construction d'une écurie dans la cour de sa propriété sise rue des orphelins n°2. Dans Autorisation de Bâtir (N° 6393). Archive de la ville de Mons.

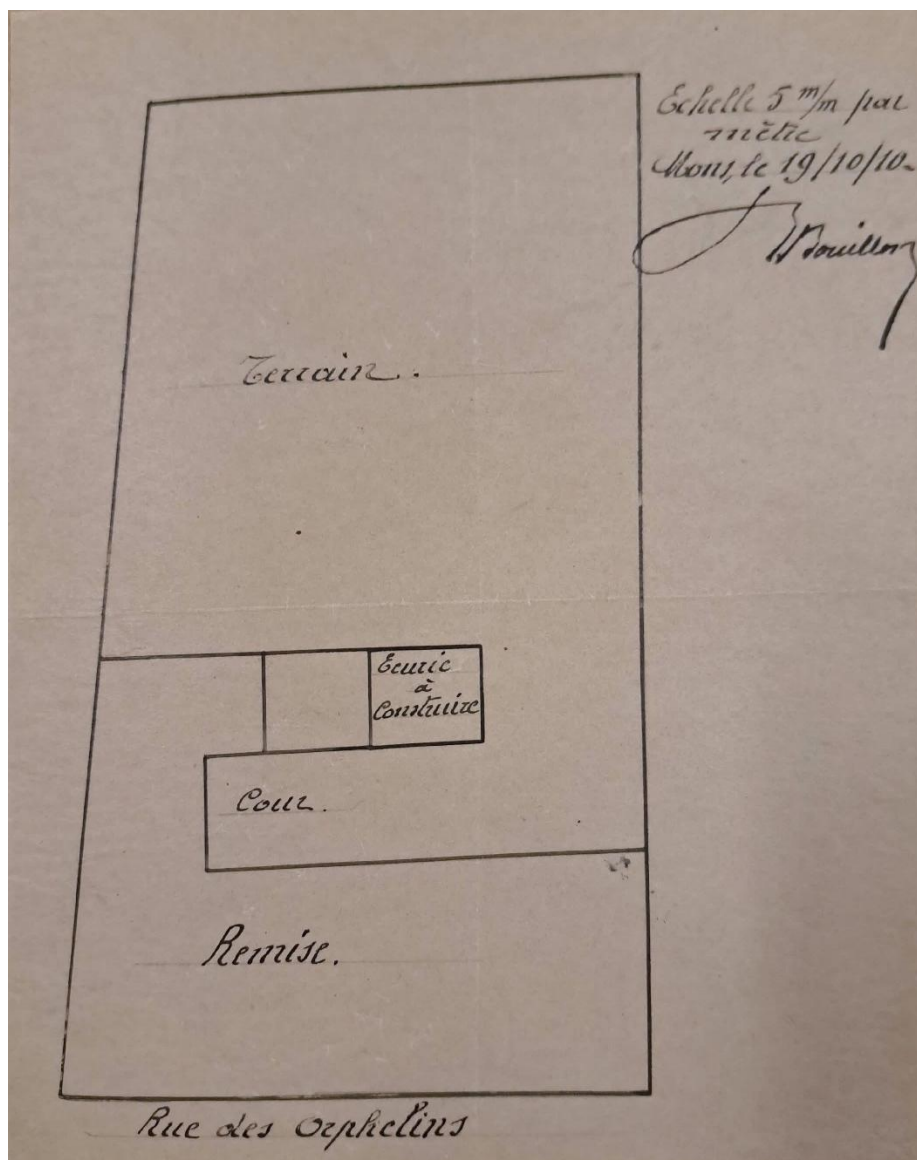


Figure 43 : plan du projet de 1910 par B. Bouillon

En 1981, le bâtiment est transformé par Michel Brichart, actuel propriétaire, en vue d'y aménager un logement unifamilial associé à un cabinet dentaire¹⁹. Cette reconversion s'accompagne de la démolition de l'aile abritant les écuries (fig. 44). Les percements modernes mentionnés par l'inventaire se rattachent vraisemblablement à cette campagne de travaux. En effet, la porte cochère de droite aurait été remplacée par une porte d'entrée, cette partie du bâtiment ayant été fermée.

¹⁹ Brichart, M. (1977). Transformation immeuble, rue des orphelins, 2, Mons. Dans *Autorisation de Bâtir* (n° AB 3223). Archive de la ville de Mons.

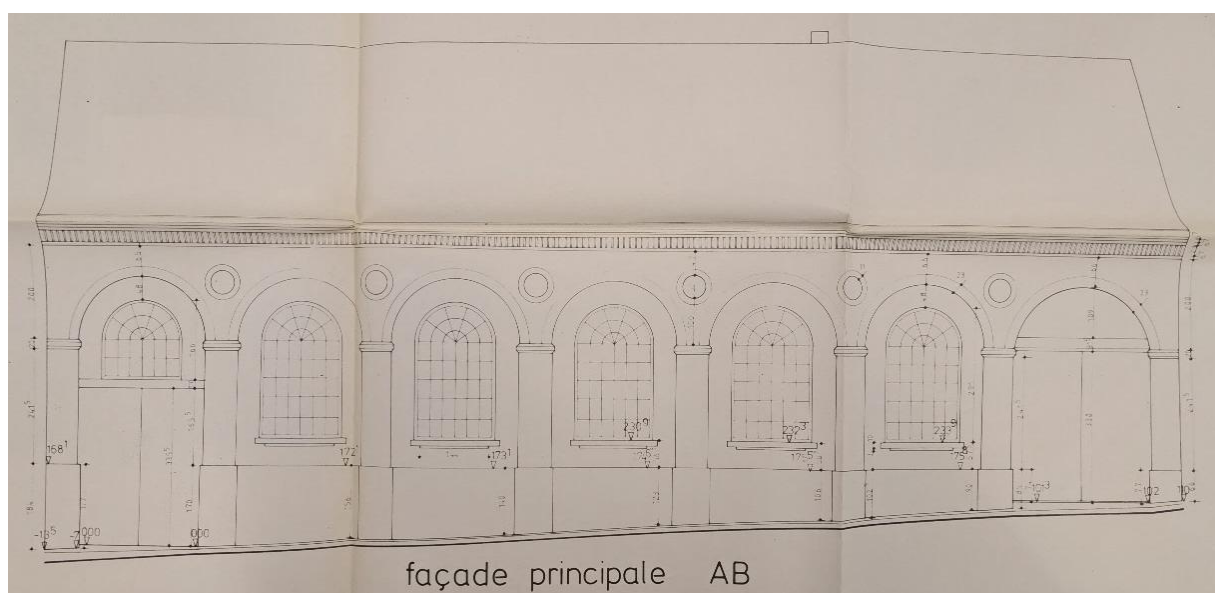
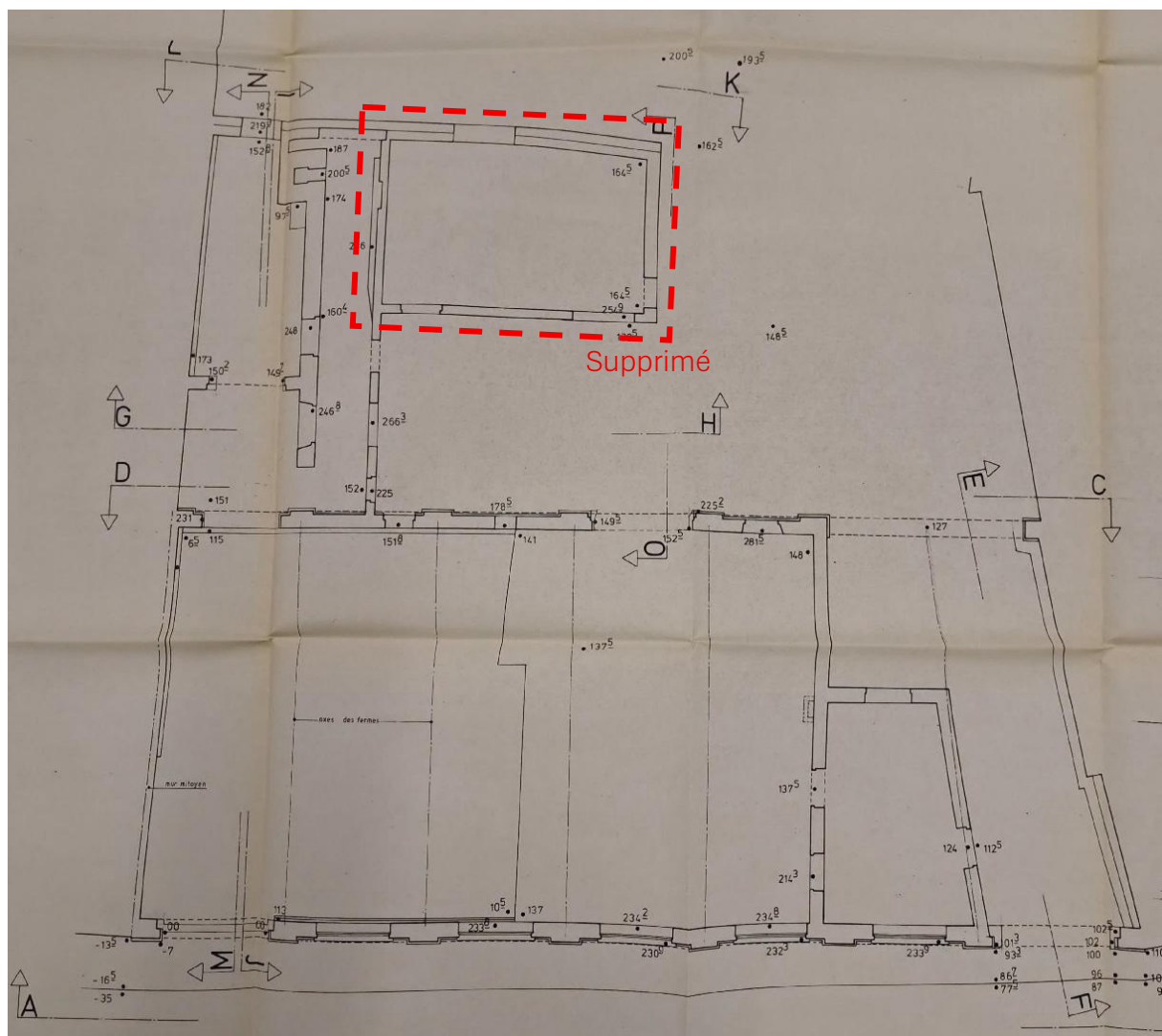


Figure 44 : plans du projet de 1981 par l'architecte Pierre Farla (annotations M.F.)

Lecture

L'observation de terrain révèle la présence de deux portes cochères, situées aux deux extrémités du bâtiment et ouvrant directement sur la rue. La lecture du plan permet d'en distinguer les rôles : la porte de gauche donne directement sur la remise tandis que celle de droite ouvre sur un passage couvert menant au jardin et à l'annexe abritant les écuries.

Cette dualité est significative puisqu'elle suggère une organisation fonctionnelle qui différencie les circulations. Un accès direct à gauche mène au remisage des véhicules et un accès à droite, probablement pour les chevaux, permet une desserte directe vers l'arrière de la parcelle. Cette séparation entre la circulation des voitures et celle des chevaux constituerait une illustration d'une logique distributive caractéristique d'une dépendance d'un loueur de voiture hippomobile.

Il convient toutefois de rester prudent sur la fonction exacte du passage couvert de droite. Son lien avec l'annexe des écuries demeure une hypothèse de lecture fondée sur les plans, l'aile concernée ayant aujourd'hui disparu.

Lecture patrimoniale

Ce cas condense plusieurs enseignements :

Tout d'abord, cette remise à voitures apporte un éclairage sur l'hypothèse formulée au chapitre précédent concernant le recours à des services de location plutôt qu'à la possession d'un attelage privé. La présence au cœur de la ville, d'un bâtiment spécifiquement destiné au remisage et à l'exploitation de voitures hippomobiles témoigne de l'existence d'une offre organisée répondant aux besoins de déplacement d'une partie de la population. Si ce seul exemple ne permet pas de démontrer que les propriétaires des demeures édifiées le long des nouveaux boulevards faisaient effectivement appel à ces services, il constitue néanmoins un indice matériel allant dans le sens de cette hypothèse. L'existence de telles infrastructures rend plausible l'idée que certaines catégories aisées aient pu privilégier la location ponctuelle de voitures et de chevaux plutôt que leur possession permanente, évitant ainsi les contraintes spatiales, financières et humaines qu'impliquait l'entretien d'attelage privé.

Il documente ensuite une catégorie de bâti presque entièrement disparue du paysage urbain : l'infrastructure de service d'un système de location de voiture hippomobile. La

remise à voitures est aujourd'hui, par nature, un bâtiment voué à disparaître puisqu'elle étaient directement liées à l'usage du cheval et disparaissent avec lui.

Il illustre ensuite les effets de la reconversion sur la compréhension de ce type d'ensemble. La transformation réalisée en 1981 a permis de préserver le bâtiment principal ainsi que les deux portes cochères, mais elle s'est accompagnée de la démolition de l'aile des écuries. Le bien a ainsi perdu une partie essentielle de son organisation. Les portes cochères sont toujours présentes en façade, mais les espaces auxquels elles donnaient accès ont en grande partie disparu. Cette situation illustre un constat majeur : la porte cochère subsiste souvent comme un marqueur visible de l'ancienne fonction du bâtiment, tandis que les infrastructures qu'elle desservait disparaissent progressivement à l'intérieur des parcelles. Cette situation est représentative de la majorité des bâtiments recensés dans cette étude, qui sont simplement inscrits à l'inventaire et dont la conservation dépend davantage de la volonté des propriétaires que d'une protection réglementaire.

Chapitre 6 : un patrimoine méconnu

Constats

L'analyse typologique établie au chapitre précédent a permis de dégager des constantes formelles dans le dispositif équestre montois et de formuler cinq constats.

Au terme des cinq études de cas, un premier constat s'impose. Le patrimoine équestre urbain ne se réduit pas à une collection d'éléments isolés, mais constitue un véritable dispositif spatial. Porte cochère, passage couvert, cour, écurie et remise fonctionnaient ensemble, selon des logiques de circulation propre. C'est précisément cette dimension systémique qui fragilise ce patrimoine vulnérable puisque lorsqu'un maillon disparaît, c'est la lisibilité de l'ensemble qui s'efface.

Le deuxième constat porte sur le caractère sélectif de cette disparition. Ce qui subsiste, c'est presque toujours l'élément de façade, la porte cochère, tandis que les infrastructures qu'elle desservait à l'intérieur des parcelles s'effacent progressivement. La trace demeure visible dans l'espace public alors que sa raison d'être a disparu. La porte cochère devient ainsi un marqueur orphelin de sa fonction.

Le troisième constat marque que la disparition ne fut pas brutale mais progressive et étalée dans le temps. Ce sont les réhabilitations et les reconversions successives qui mènent à une disparition du dispositif équestre.

Le quatrième constat souligne que la reconversion apparaît comme le principal moteur, à la fois de survie et d'effacement. La reconversion entretient l'ensemble et conserve les volumes tout en dissolvant les fonctions, et par conséquent les dispositifs.

Enfin, le dernier constat est d'ordre réglementaire. La majorité des bâtiments recensés sont simplement inscrits à l'inventaire, et leur conservation dépend davantage de la volonté des propriétaires que d'une protection réglementaire. La survie de ce patrimoine révèle donc aujourd'hui du hasard des usages plus que d'un choix collectif.

Il reste cependant à comprendre pourquoi ce système matériel, bien que conservé dans ses grandes lignes, demeure aujourd'hui aussi peu identifié par les habitants et les visiteurs de la ville. Cette question suppose de sortir du strict inventaire architectural pour interroger les mécanismes qui produisent, socialement et matériellement, l'invisibilité d'un patrimoine.

Pourquoi ces traces sont-elles invisibles aujourd'hui ?

Le paradoxe relevé en introduction, celui d'un patrimoine à la fois évident et invisible, trouve un premier éclairage dans la théorie rieglienne des valeurs, réactivée par les travaux contemporains sur le réemploi patrimonial. Augustiniok *et al* (2023) montrent, à partir de la comparaison de deux projets belges de réaffectation, que la conservation d'un édifice ne dépend jamais d'une valeur intrinsèque et stable. Il s'agit plutôt d'une négociation permanente entre les valeurs héritées du passé, valeur historique ou d'ancienneté, et les valeurs que le présent y projettent, valeur d'usage, valeur sociale, valeur économique.

Cette approche a une conséquence directe pour l'étude du patrimoine équestre montois. Elle explique pourquoi certains éléments du dispositif ont traversé les décennies alors que d'autres ont disparu presque intégralement, sans qu'il faille invoquer une négligence indifférenciée.

La porte cochère, en particulier, cumule plusieurs registres de valeur qui la protègent presque malgré elle. Sa monumentalité, sa ferronnerie et la qualité de sa menuiserie, son inscription dans la composition de la façade lui confèrent une valeur d'ancienneté immédiatement lisible, au sens où l'entendait Riegl : elle « fait vieux », elle patine la rue, elle participe du pittoresque du centre historique, indépendamment de toute connaissance de sa fonction d'origine. L'écurie et la remise, à l'inverse, ne bénéficient d'aucune de ces protections spontanées. Purement fonctionnelles, reléguées en fond de parcelle, elles perdent immédiatement leur valeur d'usage dès lors que le cheval disparaît du quotidien urbain, et n'ont jamais possédé de valeur de représentation suffisante pour susciter, à elles seules, une intention de conservation. C'est très exactement le mécanisme documenté par les études de cas : la porte cochère est régulièrement conservée, parfois même reconvertie en simple portail décoratif, tandis que l'aile abritant les chevaux est la première sacrifiée lors des travaux de transformation. Le patrimoine équestre montois n'est donc pas invisible de manière homogène : il l'est de façon sélective, selon une hiérarchie de valeurs qui privilégie systématiquement l'enveloppe représentative sur l'infrastructure servile.

Cette première explication, de nature matérielle et institutionnelle, doit être complétée par une seconde, de nature perspective. La thèse de Jennifer Wilkinson (2018) traite des sites où « l'évidence tangible du passé est largement invisible et l'interprétation curatée minimale ». Ce diagnostic recoupe exactement la situation des portes cochères, écuries et remises à Mons. Ce sont des éléments matériellement présents dans l'espace public, mais dépourvus de tout dispositif de médiation qui permettrait à un passant de les reconnaître comme les vestiges d'un système cohérent (Wilkinson, 2018, p. 2).

Jennifer Wilkinson (2018) mobilise pour cela les travaux du géographe Yi-Fu Tuan, qui distingue quatre dimensions constitutives de l'identité d'un lieu : la dimension physique, personnelle, sociale et culturelle. Un lieu perd sa capacité à être reconnu comme patrimoine dès lors que l'une de ces dimensions s'efface, même si sa réalité physique demeure intacte. Appliqué à Mons, ce cadre permet de nuancer le simple constat de disparition matérielle : la porte cochère est toujours présente physiquement, mais sa dimension sociale (le savoir-faire des palefreniers et des cochers, les usages qu'elle organisait) et sa dimension culturelle (sa place dans un système hippomobile plus large) se sont éteintes, ce qui suffit à la rendre invisible en tant que patrimoine équestre, même pour un observateur attentif (Wilkinson, 2018, p. 106).

L'autre apport décisif de Wilkinson concerne la notion d'interprétation, dont elle rappelle les fondements posés par Tilden dès 1957 : une bonne interprétation ne se limite pas à transmettre des informations, elle doit produire une compréhension qui engage un rapport affectif et suscite le respect du patrimoine. Contrairement à un site gardienné, comme un musée ou un monument classé avec panneau explicatif, les traces équestres du centre-ville n'ont fait l'objet d'aucune médiation organisée. Elles ne sont ni signalées, ni contextualisées, ni reliées les unes aux autres dans un discours qui permettrait au public d'en saisir la cohérence systémique. Le constat de ce travail comme celui, plus général, dressé par Jennifer Wilkinson pour ce type de patrimoine convergent. L'absence d'interprétation n'est pas une simple lacune dans la communication du patrimoine, elle est constitutive de l'invisibilité elle-même (Wilkinson, 2018, p. 24).

Ces deux cadres théoriques ne s'opposent pas, ils se complètent. Le premier explique la disparition matérielle sélective : pourquoi certains éléments du dispositif équestre ont été démolis ou dénaturés tandis que d'autres subsistent. Le second, issu de la recherche

sur l'interprétation patrimoniale, explique l'invisibilité cognitive des éléments qui, malgré tout, ont survécu : pourquoi une porte cochère intacte ne renvoie plus, dans l'esprit du passant contemporain, à la présence quotidienne du cheval. C'est la combinaison de ces deux mécanismes, l'un matériel et sélectif, l'autre perceptif et généralisé, qui rend compte du paradoxe énoncé en introduction de ce mémoire : un patrimoine à la fois évident dans sa présence et invisible dans sa lecture.

Synthèse

Afin de systématiser la lecture patrimoniale des cas retenus, chacun d'eux est ici repris selon un tableau synthétique des éléments présentés ci-dessus. Il combine deux axes complémentaires : un axe valeurs (pourquoi et comment un élément est-il jugé digne d'intérêt) et un axe lisibilité (pourquoi cet élément est-il perçu ou non par un observateur). Cette mise en regard permet de dépasser une lecture cas par cas, purement descriptive, pour dégager des régularités transversales dans les mécanismes d'oubli du patrimoine équestre montois.

	Question	Ce qu'elle mesure
Axe valeurs	Quelles valeurs selon Augustiniok <i>et al</i> sont présentes (ancienneté/ Historique / usage / art) et lesquelles ont disparues ?	Explique la survie ou la disparition matérielle
	Quelles valeurs du classement/ inventaire dominant (valeur archéologique, architecturale, artistique, culturelle, esthétique, historique,...)	Précise la nature de l'intérêt patrimonial
Axe lisibilité	Dimension physique : le dispositif équestre est-il encore matériellement lisible ?	Diagnostic de la disparition matérielle
	Dimension sociale/ culturelle : le public sait-il encore relier cet élément à la présence du cheval ?	Diagnostic de l'invisibilité cognitive

Figure 45 : tableau résumé théorique

Type	Maison de maître	Habitation	Bâtiment religieux	Bâtiment militaire	Bâtiment public ou industriel
Cas	3, rue de la grande Triperie	35, rue du gouvernement	36, rue d' Havré	2, rue des droits de l' homme	2, rue des orphelins
Valeurs du passé	Valeur historique et d' ancienneté	Valeur d' ancienneté mais invisible depuis la rue	Valeur historique et d' art	Valeur historique et d' art	Valeur d' ancienneté
Valeurs projetées	Valeur d' usage et économique	Valeur d' usage	Valeur d' usage et économique	Valeur d' usage et économique	Valeur d' usage
Valeurs de classement	Intérêt architectural	Intérêt technique et historique	Intérêt historique et architectural	Intérêt historique et architectural	Intérêt historique
Dimension physique	Portes cochères visibles	Visible à l' intérieur mais pas depuis la rue	Porte cochère visible	Portes cochères visibles mais modifiées	Porte cochère visible
Dimension sociale/ culturelle	Quasi-nulle	Nulle	Quasi-nulle	Quasi-nulle	Quasi-nulle

Figure 46 : tableau de la lecture patrimoniale des cinq cas étudiés

Les cinq cas ne relèvent pas de la même cause de disparition : classement partiel qui protège le signe plutôt que le système (rue d'Havré), banalisation silencieuse d'un seuil (rue du Gouvernement), réhabilitation contemporaine (rue des Droits de l'Homme), rénovation résidentielle ordinaire (rue des Orphelins et rue de la grande Triperie). Le tableau permet cependant de dégager une régularité transversale qui dépasse la diversité des causes : dans les cinq cas, c'est systématiquement la composante utilitaire du dispositif équestre, l'écurie ou la remise, qui perd en premier sa valeur d'usage et sa valeur d'ancienneté, tandis que l'élément de représentation, le portail ou la porte cochère, tend à subsister, même vidé de son sens fonctionnel.

Cette convergence confirme l'hypothèse centrale du chapitre : l'invisibilité du patrimoine équestre montois n'est pas un phénomène uniforme ni accidentel, mais le produit régulier d'une hiérarchie de valeurs qui protège structurellement l'enveloppe représentative au détriment de l'infrastructure de service, quelle que soit la cause immédiate de la perte. Le second enseignement, tout aussi important, est que le degré de perte matérielle ne coïncide pas avec le degré d'invisibilité perceptive : le cas le plus intact matériellement (rue du Gouvernement) est aussi, du point de vue du passant, l'un des plus invisibles, ce qui montre que la solution ne peut pas se limiter à la conservation du bâti, mais qu'elle doit nécessairement passer par un dispositif d'interprétation.

Chapitre 7 : Proposition de valorisation

Un parcours numérique pour rendre visible l'invisible

Le diagnostic posé au chapitre précédent invite à repenser les modalités de valorisation du patrimoine équestre montois. Les traces recensées, tels que les portes cochères, ne relèvent pas d'un patrimoine gardienné au sens classique. Elles appartiennent à cette catégorie de vestiges extérieurs, non visibles et non entretenus tels que décrit par Jennifer Wilkinson (2018). Reprenant les quatre dimensions constitutives d'un lieu selon Yi-Fu Tuan (physique, personnelle, sociale et culturelle), on peut avancer qu'à Mons, la dimension physique des vestiges subsiste, alors que leurs dimensions sociales et culturelles se sont largement effacées de la mémoire collective faute de dispositif de médiation. Le problème n'est donc pas la disparition des traces, mais l'absence d'un cadre qui permette de les reconnaître comme telles.

C'est cette absence de médiation, plus que l'absence de vestiges, qui oriente le choix d'un parcours numérique léger plutôt que d'un aménagement patrimonial lourd. Cette invisibilité tient aussi à un phénomène plus profond que le simple défaut de signalétique. Une fois l'usage du cheval disparu, l'écurie, la remise ou la porte cochère ont perdu la fonction qui justifiait leur forme. Ces espaces n'ont pas été conservés comme témoins d'un système révolu, mais réaffectés pour répondre aux besoins de leurs nouveaux occupants, qu'il s'agisse d'un garage, d'un logement ou d'un local commercial. Cette dynamique correspond, bien malgré elle, au principe même de la réutilisation adaptative, qui vise à faire coexister la préservation des valeurs patrimoniales héritées du passé avec la création de nouvelles valeurs répondant aux conditions sociales et matérielles présentes. Le patrimoine équestre montois n'a donc pas disparu par négligence, mais il s'est dissous dans des usages successifs qui ont chacun effacé un peu plus la lisibilité du système d'origine, sans nécessairement détruire sa matérialité.

Plusieurs expériences municipales françaises récentes valident ce type de dispositif :

- À Bricquebec, un parcours numérique articule un QR code principal donnant accès à l'ensemble des stations et des QR codes secondaires sur les sites emblématiques, accompagnés d'une version papier pour ne pas exclure les visiteurs sans smartphone²⁰.
- À Saint-Germain-en-Laye, des totems équipés de QR codes installés devant les hôtels particuliers dessinent un parcours qui favorise la flânerie et l'autonomie du visiteur²¹.
- À Hagondange, un dispositif comparable valorise un patrimoine industriel tout aussi méconnu que le patrimoine équestre montois, à travers six QR codes jalonnant un parcours de 3,5 km²².

Ces trois exemples partagent un même principe : un dispositif simple, peu coûteux, sans travaux lourds, qui repose sur la médiation numérique plutôt que sur la restauration ou le classement.

Ce choix technique répond également à l'objectif d'un parcours ouvert à tous les publics, enfants compris. L'expérience du parcours de Northallerton²³ montre qu'un dispositif de médiation peut atteindre un public intergénérationnel élargi lorsqu'il combine un contenu accessible aux plus jeunes et une information plus dense pour un public averti. Le parcours montois reprend ce principe de double niveau de lecture à chaque station, complété par de courtes énigmes qui engagent le visiteur dans une démarche d'observation active plutôt que de réception passive.

Le tracé retenu, du refuge d'abbaye de Ghislenghien à la cour du curé Letellier, ne cherche pas l'exhaustivité, mais la lisibilité d'un système. Sa progression, du bâtiment

²⁰ *Découvrez le patrimoine de Bricquebec-en-Cotentin. . . à votre rythme !* (s. d.). Bricquebec-en-Cotentin. Consulté le 18 août 2026, à l'adresse <https://bricquebec.fr/vie-culturelle/les-incontournables/parcours-patrimonial-numerique/>

²¹ *Parcours QRcode*. (s. d.). Saint-Germain Enlaye. Consulté le 18 août 2026, à l'adresse <https://www.saintgermainenlaye.fr/147/parcours-qr-code.htm>

²² *Itinéraire 4 : Balade numérique*. (s. d.). Hagondange. Consulté le 18 août 2026, à l'adresse <https://www.hagondange.fr/Ma-ville-cote-culture-loisirs/Promenades-thematiques/Balade-numerique.html>

²³ *Innovative Heritage Trail Brings Hidden Stories to Life in Northallerton*. (s. d.). Historicengland. Consulté le 18 août 2026, à l'adresse <https://historicengland.org.uk/advice/heritage-action-zones/regenerating-historic-high-streets/case-studies/heritage-trail-northallerton/>

institutionnel vers l'objet résiduel presque invisible, donne à lire plusieurs états superposés de la ville hippomobile, selon une logique de palimpseste urbain déjà mobilisée en architecture patrimoniale pour décrire les bâtiments et les espaces qui portent, sous une fonction actuelle, les traces d'un usage disparu. Chaque station donne ainsi à voir, sous sa fonction contemporaine, le fragment d'un système disparu.

Le parcours propose enfin une consigne transversale, valable sur l'ensemble de son tracé et non limitée aux cinq stations répertoriées. Le visiteur est invité à repérer par lui-même les portes cochères qu'il croise en chemin. Ce choix s'appuie sur le constat que la porte cochère constitue un marqueur architectural systématique de l'ancienne présence de chevaux et de voitures dans le tissu urbain. En faisant de la porte cochère un indice reconnaissable, le parcours dépasse le cadre strict de ses cinq stations et il donne au visiteur une grille de lecture qu'il peut ensuite appliquer par lui-même à l'ensemble du centre-ville, prolongeant ainsi l'expérience de la balade bien au-delà de son tracé officiel.

Présentation du circuit

Le parcours proposé se compose de cinq stations, choisies non pour leur exhaustivité mais pour la diversité des situations patrimoniales qu'elles donnent à lire (fig. 47). Chacune correspond à un type de rapport différent entre le bâti actuel et l'usage équestre disparu. On retrouve un bien public désaffecté qui peut retrouver une fonction de médiation, un espace de circulation dont la forme garde la trace des anciens usages, un ensemble militaire aujourd'hui inaccessible, mais visible depuis l'espace public et une façade résidentielle derrière laquelle subsiste, invisible depuis la rue, l'organisation d'une ancienne écurie. Cette diversité permet d'éviter un piège fréquent des parcours patrimoniaux, celui de juxtaposer des monuments sans relation entre eux. Ici, chaque station illustre une modalité distincte de la présence, de la disparition ou de la transformation du cheval dans la ville, de sorte que le parcours dans son ensemble reconstitue un système plutôt qu'une collection d'objets isolés. Les stations sont présentées ci-dessous dans l'ordre du tracé, de l'ancien refuge d'abbaye de Ghislenghien jusqu'à la cour du curé Letellier, où l'ancien abreuvoir reconverti en bac à fleurs sera présenté et recontextualisé.

Le projet retenu prend la forme d'un parcours numérique de 2,5 km, praticable en une heure de marche, jalonné de QR codes disposés à chacune des cinq stations. Cette

échelle, volontairement modeste, correspond au format le plus répandu dans les exemples municipaux examinés précédemment. Une durée d'une heure permet ainsi de rester accessible à un public familial, sans lassitude ni contrainte horaire excessive, tout en couvrant une portion suffisamment large du centre-ville pour donner à percevoir un véritable système urbain plutôt qu'une succession de points isolés.

Ce format s'adresse délibérément à tous les publics, enfants compris. Le retour d'expérience du parcours de Northallerton montre qu'un dispositif de médiation numérique attire un public intergénérationnel élargi lorsqu'il combine des éléments ludiques capables de retenir l'attention des plus jeunes et un contenu plus dense pour un public déjà sensibilisé au patrimoine local. Le parcours montois reprend ce principe : chaque station propose, en plus du contenu historique de base, une courte question ou un jeu d'observation qui invite le visiteur à regarder activement son environnement, plutôt qu'à simplement lire un texte. Cette dimension ludique complète, sans le remplacer, le contenu scientifique destiné à un public adulte, et permet au parcours de fonctionner aussi bien comme sortie familiale que comme outil de médiation patrimoniale à part entière.

Ce parcours d'une heure et de 2,5 km se compose de cinq stations, choisies non pour leur exhaustivité mais pour la diversité des situations patrimoniales qu'elles donnent à lire, chacune enrichie d'un contenu adapté aux enfants comme aux adultes. Les stations sont présentées ci-dessous dans l'ordre du tracé.

① L'ancien refuge de l'abbaye de Ghislengien.

Propriété communale désaffectée, ce bâtiment fut transformé en musée par le Chanoine puissant avant d'être cédé à la ville en 1933. Sa vacance actuelle en fait le point de départ logique du parcours. On peut imaginer le reconvertir en un espace de communication autour du cheval dans la ville.

② Le passage couvert du jardin du mayor vers la Grand-Place.

Ce cheminement illustre la contrainte urbaine imposée par la présence des attelages. La forte densité du bâti obligeait à percer des passages couverts, systématiquement précédés d'une porte cochère dimensionnée pour laisser passer voitures et chevaux. Le

visiteur y expérimente physiquement une échelle de circulation pensée pour l'attelage, aujourd'hui perçue comme un simple raccourci piéton.

③ Le manège de cavalerie.

Visible depuis la rue, ce site introduit une troisième fonction du cheval en ville, distincte de l'usage domestique ou commercial déjà traité aux stations précédentes : l'usage militaire, qui explique le maintien de certaines pratiques équestres bien après le déclin du cheval de trait et d'attelage.

④ L'écurie du 35, rue du gouvernement.

La façade ne laisse pas imaginer la présence d'une ancienne écurie dans le bâtiment. Une reconstitution 3D pourrait la restituer, tout en servant de support pédagogique au parcours.

⑤ Les abreuvoirs de la cour du curé Letellier

L'abreuvoir constituait un équipement urbain courant. Celui de la cour du curé Letellier, aujourd'hui reconvertie en bac à fleurs, illustre à petite échelle le processus de réaffectation décrit précédemment. Une fois l'usage du cheval disparu, l'objet a été recyclé dans une fonction ornementale qui ne laisse plus deviner sa vocation d'origine.

Au-delà de ces cinq arrêts, le visiteur est invité à porter attention, tout au long du trajet qui les relie, aux portes cochères qu'il croise en chemin. Ce repérage libre, non limité aux stations balisées, prolonge la logique du parcours en dehors de son tracé officiel. Chaque porte cochère devient un indice que le promeneur apprend à reconnaître par lui-même, et qui continue de signaler, bien après la visite, la présence discrète de l'ancienne ville hippomobile dans le tissu urbain actuel.

Ce chapitre a cherché à répondre à la question posée par le diagnostic du chapitre précédent. Comment redonner à voir un patrimoine qui n'a pas disparu matériellement, mais dont la lisibilité s'est effacée à mesure que l'usage du cheval quittait la ville ? Plutôt qu'une restauration ou un classement, dont la lourdeur et le coût auraient été disproportionnés au regard d'un patrimoine dispersé et largement privé, le choix s'est porté sur un dispositif de médiation numérique léger, à l'image de plusieurs expériences municipales comparables, capable de relier des traces éparses sans exiger de travaux sur le bâti existant.

Le parcours proposé ne prétend pas épuiser le patrimoine équestre montois. Les cinq stations retenues ont été choisies pour leur accessibilité à tous les publics, enfants compris, et pour la diversité des rapports qu'elles entretiennent avec l'usage disparu du cheval. Cette diversité permet de reconstituer, à l'échelle d'une promenade, ce qui a été analysé tout au long de ce travail : un système urbain cohérent, aujourd'hui fragmenté en une collection de vestiges isolés et méconnus.

L'ambition de ce dispositif dépasse cependant le tracé qu'il balise. En invitant le visiteur à repérer par lui-même les portes cochères qu'il croise en chemin, le parcours propose une grille de lecture transposable à l'ensemble du centre-ville, bien au-delà des cinq stations officielles. C'est peut-être là sa contribution la plus durable. Non pas en figeant une liste définitive de lieux à visiter, mais en transmettant une manière de regarder la ville.

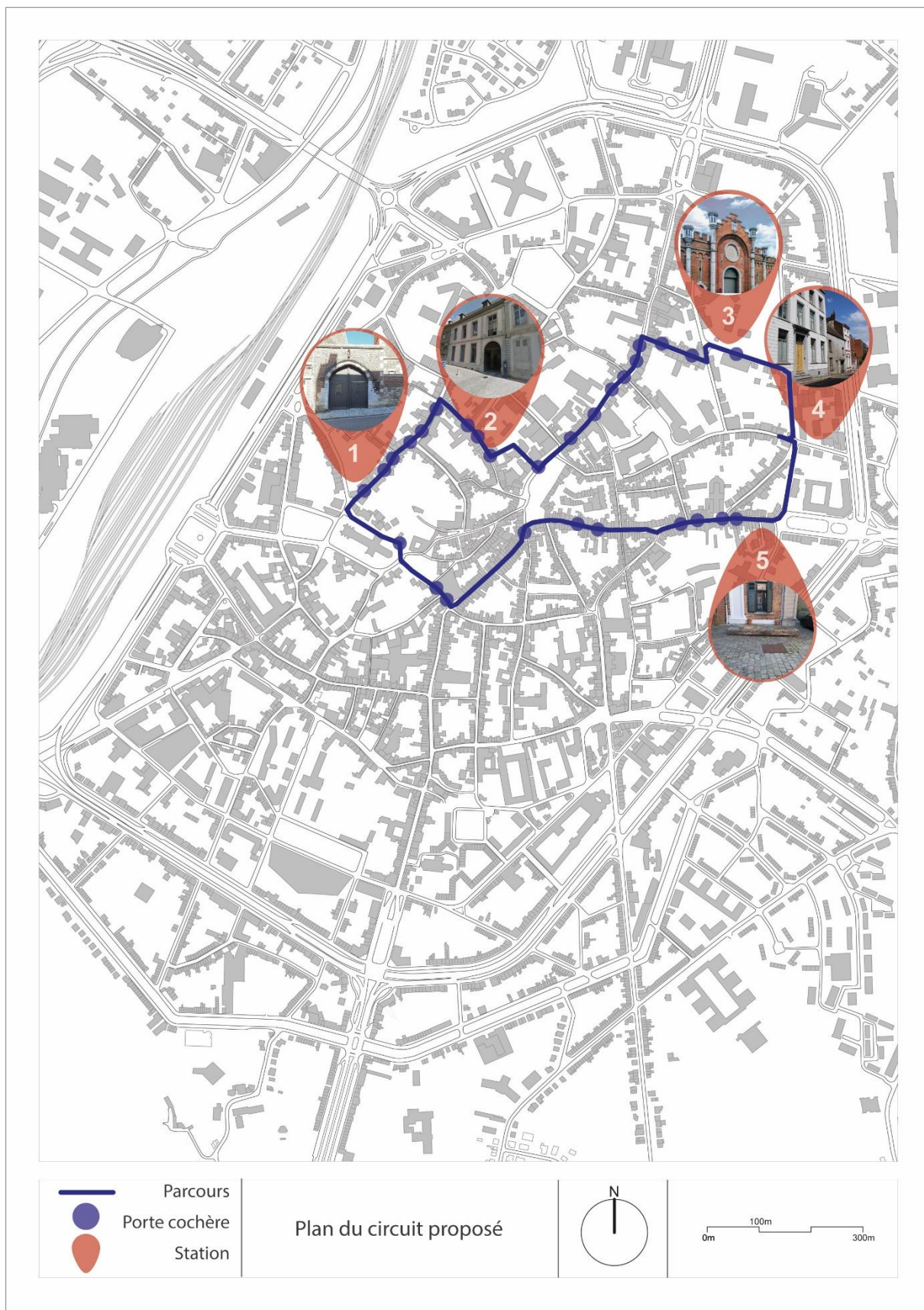


Figure 47 : plan du circuit

Conclusion

Ce mémoire s'est ouvert sur un paradoxe : celui d'un patrimoine à la fois évident et invisible. Évident, parce que ses traces sont encore inscrites dans la pierre, les plans et l'organisation des parcelles du centre-ville de Mons. Invisible, parce que plus personne ne sait les lire. Au terme de ce travail, il est possible de revenir sur la question qui en a guidé chaque étape.

« Dans quelle mesure l'usage du cheval a-t-il influencé l'organisation urbaine et domestique du centre-ville de Mons entre le XVII^e et le XX^e siècle, et comment les traces matérielles de cette culture équestre peuvent-elles être identifiées, comprises et valorisées aujourd'hui ? »

À la première partie de cette question, la recherche apporte une réponse nuancée mais affirmative. Le cheval n'a pas seulement traversé la ville, il l'a structurée. À l'échelle urbaine, sa présence se lit dans les gabarits des passages et la répartition différenciée du parcellaire mise en évidence par l'analyse morphologique du premier chapitre. À l'échelle domestique, sa présence a engendré un véritable dispositif spatial, porte cochère, écurie, remise, fonctionnant selon des logiques de circulation et de service qui ont dicté l'organisation de nombreuses parcelles. Le recensement des 213 portes cochères encore en place dans l'*intra-muros* confirme que cet héritage n'est pas résiduel. Au contraire, il demeure une composante structurante de la façade urbaine montoise, majoritairement associée aux programmes résidentiels aisés, mais dont le corpus non-résidentiel conserve une valeur documentaire précieuse.

À la seconde partie de la question, celle de l'identification, de la compréhension et de la valorisation, le travail répond par la démarche même qui l'a structuré.

Identifier : le repérage des portes cochères a permis de constituer un corpus localisé et cartographique qui n'existait dans aucun inventaire systématique.

Comprendre : les études de cas ont révélé que ce patrimoine ne se réduit pas à une collection d'éléments isolés mais constitue un système. C'est précisément cette dimension systémique qui le rend vulnérable, puisque la disparition d'un maillon efface la lisibilité de l'ensemble. L'analyse a également mis à jour le caractère sélectif de cette disparition. L'élément de représentation, la porte cochère, subsiste presque toujours,

tandis que l'infrastructure de service qu'elle desservait s'efface au fil des reconversions. La porte cochère devient ainsi un marqueur orphelin de sa fonction. Le croisement des apports théoriques mobilisés au chapitre 6 a permis de comprendre que cette invisibilité résulte de deux mécanismes complémentaires. Une hiérarchie de valeurs qui protège structurellement l'enveloppe au détriment de l'infrastructure, et une absence de médiation qui prive les vestiges conservés de toute lisibilité pour l'observateur contemporain.

Valoriser : puisque le problème n'est pas la disparition des traces, mais l'absence d'un cadre permettant de les reconnaître, la proposition d'un parcours numérique léger apparaît comme la réponse la plus proportionnée. Son ambition véritable est de transmettre une grille de lecture que le lecteur pourrait appliquer lui-même à l'ensemble du centre-ville. Non pas en figeant une liste de lieux, mais en apprenant une nouvelle manière de regarder la ville.

Ce travail comporte toutefois des limites qu'il convient de reconnaître. La première tient au temps imparti à la recherche. Le recensement, malgré le croisement des sources, ne peut prétendre à une exhaustivité certaine, et les hypothèses formulées demeurent des pistes de travail qui appelleraient, pour être vérifiées, à une étude plus approfondie que le calendrier de ce mémoire ne permettait pas d'entreprendre. La seconde limite tient à l'objet d'étude lui-même puisque le patrimoine étudié a été très largement transformé. Les reconversions successives, qui ont paradoxalement assuré la survie des volumes tout en dissolvant les fonctions, compliquent considérablement la lecture des dispositifs d'origine. Beaucoup d'écurie et de remises restent inaccessibles à l'observation directe, si bien que l'analyse a dû s'appuyer sur ce qui est lisible depuis l'espace public ou documenté par les sources. Ce que la ville donne à voir aujourd'hui est un état recomposé, dont il faut sans cesse démêler les strates.

Ces limites dessinent les prolongements possibles de la recherche. Les études de cas, en premier lieu, mériteraient d'être approfondies. Des investigations archéologiques du bâti permettraient d'éprouver ce que l'observation n'a pu que suggérer, tandis que des recherches archivistiques plus poussées restitueraient l'histoire des occupants et des usages propres à chaque parcelle. S'y ajoutent la vérification des hypothèses, l'extension du recensement, la mise en œuvre du parcours proposé ou encore la transposition de la méthode à d'autres villes au tissu ancien comparable. Car si Mons a constitué ici le terrain d'étude, le mécanisme mis à jour, celui d'un patrimoine qui ne disparaît pas par négligence mais se dissout dans les usages successifs, dépasse largement le cas montois.

Reste l'essentiel : le cheval a quitté la ville il y a près d'un siècle, mais la ville, elle, ne l'a pas oublié. Elle en conserve l'empreinte dans ses seuils, ses cours et ses passages. Ce mémoire aura atteint son objectif s'il contribue, même modestement, à ce que ces traces cessent d'être regardées sans être vues.

Table des illustrations

Figure 1 : Coupe-profil du boulevard au XIX ^e siècle (illustration personnelle (Depréay, 2015, p. 110))	12
Figure 2 : l'enceinte du XII ^e siècle (Ghiste et al, 2019, p. 34)	14
Figure 3 : carte de Mons en 1581 d'après Franz Hogenberg (annotations M.F.).....	15
Figure 4 : Carte de Mons et de ses environs en 1741 d'après G-L. Le Rouge	16
Figure 5 : carte de Mons en 1831 d'après P. Vandermaelen	17
Figure 6 : Plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp annoté (annotations M. F.)	19
Figure 7 : Plan des grandes transformations dans l'intra-muros de Mons entre le XII ^e et le XIX ^e siècle	21
Figure 8 : plan de recensement des portes cochères dans l'intra-muros de Mons.....	25
Figure 9 : Photo de F. Dinsart et sa famille vers 1900 dans une de ses voitures d'après (Faehrès, 2008, p.105)	29
Figure 10 : plan de répartition des études de cas.....	33
Figure 11 : Fiche de présentation du premier cas d'étude	34
Figure 12 : Fiche de présentation du deuxième cas d'étude	35
Figure 13 : Fiche de présentation du troisième cas d'étude.....	36
Figure 14 : Fiche de présentation du quatrième cas d'étude	37
Figure 15 : Fiche de présentation du cinquième cas d'étude.....	38
Figure 16 : gravure d'une écurie à étages (Lizet, 2020, p. 128)	46
Figure 17 : photo de Mews à Londres	48
Figure 18 : Dessin des travaux du métro parisien sous la chaussée	51
Figure 19 : Paris dessiné par Crafty en 1894	53
Figure 20 : plan cadastral (annotations M.F.) et figure 21 : photo personnelle	57
Figure 22 : photos personnelles	58
Figure 23 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp(annotations M.F.)	59
Figure 24 : photos personnelles	60
Figure 25 : plan cadastral (annotations M.F.) et figure 26 : photo personnelle	62
Figure 27 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp(annotations M.F.)	63

Figure 28 : coupes personnelles	65
Figure 29 : plan et photos personnelles	66
Figure 30 : photos personnelles	67
Figure 31 : plan cadastral (annotations M. F.) et figure 32 : photo personnelle	69
Figure 33 : plan de l'ancien refuge de l'abbaye d'Aulne.....	70
Figure 34 : Zoom sur le plan parcellaire de Mons entre 1865 et 1870 d'après P. Popp ⁶ (annotations M.F.)	72
Figure 35 : plan cadastral (annotations M.F.) et figure 36 :photo personnelle.....	73
Figure 37 : Zoom sur le plan de zonage de 1941 (annotations M.F.)	74
Figure 38 : plan d'implantation du manège ¹⁴	75
Figure 39 : projet d'un manège couvert par l'architecte Sury, 1846.....	76
Figure 40 : zoom du plan du manège et coupe ¹⁶	77
Figure 41 : plan cadastral (annotations M.F.) et figure 42 : photo personnelle	79
Figure 43 : plan du projet de 1910 par B. Bouillon	80
Figure 44 : plans du projet de 1981 par l'architecte Pierre Farla (annotations M.F.)	81
Figure 45 : tableau résumé théorique	87
Figure 46 : tableau de la lecture patrimoniale des cinq cas étudiés.....	88
Figure 47 : plan du circuit	96

Bibliographie

Livres et revues

Almeroth-Williams, 2010

Almeroth-Williams, Thomas (2010). *He impact of quadrapeds in hanoverian London* [Mémoire de recherche]. université of York.

Augustiniok et al., 2023

Augustiniok, N., Houbart, C., Plevoets, B., & Van Cleempoel, K. (2023). *Adaptive reuse of built heritage : conserving and designing with values*. Journal Of Cultural Heritage Management And Sustainable Development, 15(1), 24-41. <https://doi.org/10.1108/jchmsd-05-2023-0068>

Bruwier et al., 1997

Bruwier, M., De Keyzer, W., Piérard, C., & Van Mol, B. (1997). *Mons, de 1200 à 1815 : Catalogue accompagnant l'exposition du même nom*. Archive générales du Royaume.

Depréay, 2015

Depréay, Philippe. (2015). *Mons, ouvrir les murs*. Mardaga.

Faehrès, 2008

Faehrès, André. (2008). *Mons durant les grands travaux (1860-1905)*. Mons : maison de la mémoire.

(fonds d'archives iconographiques de l'Association des Montois Cayaux, 2003)

fonds d'archives iconographiques de l'Association des Montois Cayaux (Éd.). (2003). *Le Mons d'hier. Evolution de six quartiers*.

Geels, 2005

Geels, F. W. (2005). *The dynamics of transitions in socio-technical systems : A multi-level analysis of the transition pathway from horse-drawn carriages to automobiles (1860–1930)*. Technology Analysis And Strategic Management, 17(4), 445-476. <https://doi.org/10.1080/09537320500357319>

Ghiste et al, 2019

Ghiste, S., Dubois, F., & Jacob, G. (2019). *Mons, ville fortifiée ville ouverte*. Mon's livre.

(Honoré & Pousseur, 2020)

Honoré, L., & Pousseur, C. (2020). *Le patrimoine de la Ville de Mons*. Agence wallonne du Patrimoine.

Liévaux et Franchet d’Espèrey, 2010

Liévaux, P., & Franchet d’Espèrey, P. (directeurs de publication). (2010). *Architecture équestre : Hauts lieux dédiés au cheval en Europe*. Acte Sud.

Lizet, 2020

Lizet, B. (2020). *Le cheval dans le vie quotidienne* (CNRS Editions).

Mayaud, 1997

Mayaud, J. (1997). Ghislaine BOUCHET, *Le cheval à Paris de 1850 à 1914, Mémoires et documents de l’École des Chartes*, n° 37, Genève/Paris, Librairie Droz, 1993, 410 p. *Cahiers D’histoire*, 42-3/4. <https://doi.org/10.4000/ch.329>

Mcshane et Joel, 2007

Mcshane, C., & Joel, A. T. (2007). *The Horse in the City : Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore : Johns Hopkins University Press.

Ministère de la Culture française, 1975

Ministère de la Culture française. (1975). *Le patrimoine monumentale de la wallonie : Mons* (Vol. 4). Solédi.

Roche, 2005

Roche, Daniel (2005). *Les chevaux des Philosophes : livres, culture équestre et société au 18e siècle*. Dix-huitième Siècle, 37(1), 161-178. <https://doi.org/10.3406/dhs.2005.2663>

Rochon, 2023

Rochon, Elisabeth (2023). *Le marché aux chevaux de Paris (1662-1789): un espace, des usages, une police. Histoire*. Université Panthéon-Sorbonne- Paris I; Université du Québec à Montréal

Tarr et Mcshane, 2008

Tarr, J. A., & Mcshane, C. (2008). *The Horse as an Urban Technology*. Journal Of Urban Technology, 15(1), 5-17.

<https://doi.org/10.1080/10630730802097765>

Wilkinson, 2018

Wilkinson, J. (2018). *The Development of Guidelines for Designing Digital Media to Engage Visitors with Non-visible Outdoor Heritage* [Thèse de doctorat]. De Montfort University.

Archive

Bouillon, B. (1910). *Construction d'une écurie dans la cour de sa propriété sise rue des orphelins n°2*. Dans *Autorisation de Bâtir* (N° 6393). Archive de la ville de Mons.

Brichart, M. (1977). *Transformation immeuble, rue des orphelins, 2, Mons*. Dans *Autorisation de Bâtir* (n° AB 3223). Archive de la ville de Mons.

Sury, C.-F. (s. d.). *Plans du manège*. Dans *Caserne Léopold* (liasse 642). Archive de l'état de Mons.

Ville de Mons. (1941). *extension du territoire de la ville : Plan de zoning*. Dans *Circonscription Territoriale* (Boite 51 n°5004). Archive de la ville de Mons.

Source internet

Agence wallonne du patrimoine [AWaP]. (2024). Inventaire du patrimoine immobilier culturel : Mons. Dans *Inventaire Régional du Patrimoine*.

<https://inventairepatrimoine.wallonie.be/fr>

Attelage-patrimoine. La vie d'un cheval à Paris vers 1890. (2008). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

<https://www.attelage-patrimoine.com/article-25614259.html>

Attelage-patrimoine. La vie d'un cheval à Paris vers 1890, suite 1. (2008). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

<https://www.attelage-patrimoine.com/article-25747364.html>

Attelage-patrimoine. Le Greyhound et les catskins; Les aventures hippomobiles du Comte de Shrewsbury. (2024). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

[The Greyhound and the catskins; Earl of Shrewsbury's horse drawn adventures / Le Greyhound et les catskins; Les aventures hippomobiles du Comte de Shrewsbury - attelage-patrimoine](#)

Attelage-patrimoine. De l'origine des transports en commun parisiens (2009). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

[De l'origine des transports en commun parisiens - attelage-patrimoine](#)

Innovative Heritage Trail Brings Hidden Stories to Life in Northallerton. (s. d.).

Historicengland. Consulté le 18 août 2026

<https://historicengland.org.uk/advice/heritage-action-zones/regenerating-historic-high-streets/case-studies/heritage-trail-northallerton/>

Larousse. (s. d.).

<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/man%a8ge/49092>

Magnaudeix, Patrick. *Installation du métropolitain dans le royaume du cheval.* (2009). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

<https://www.attelage-patrimoine.com/article-32392327.html>

Magnaudeix, Patrick. *Entreprise générale des omnibus 1827-1855 A l'origine des transports publics parisiens.* (2023). Attelage-Patrimoine.

[Entreprise générale des omnibus 1827-1855 A l'origine des transports publics parisiens. - attelage-patrimoine](#)

Magnaudeix, P. (2015). *Paris dessiné par Crafty en 1894.* Attelage-Patrimoine.

<https://www.attelage-patrimoine.com/2015/12/paris-dessine-par-crafty-en-1894.html>

Michaëla. (2024, août 22). *Mews de Londres : l'architecture pittoresque des rues cachées.* Douce Cahute.

<https://maison-monde.com/mews-londres/>

Petitclerc, Etienne. *Forts comme des locomotives* (2013). Attelage-Patrimoine. Consulté le 14 août 2026.

<https://www.attelage-patrimoine.com/article-3-121077863.html>

Carte en ligne

Hogenberg, F. (1581). *Carte de Mons.* OldMaps Online.

<https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/b78732f0-240b-5447-b8e8-a670b89e277a?gid=ff02f903-d7f2-5ba5-8915-bb46c2da1e1c#position=12.5904/50.4516/3.9319/-79.41&year=1581>

Le Rouge, G.-L. (1741). *Carte de Mons et de ses environs.* OldMaps Online.

<https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/9841df58-10a3-5093-90cb->

f1cef552a93e?gid=5a932f6a-e92d-54ce-9f26-b631b8a85b64#position=1.1011/50.5/-176/-57.74&year=1750

Magnaudeix, P. (2009). *Installation du métropolitain dans. . . le royaume du cheval*. Attelage-patrimoine. <https://www.attelage-patrimoine.com/article-32392327.html>

Magnaudeix, P. (2015). *Paris dessiné par Crafty en 1894*. Attelage-Patrimoine. <https://www.attelage-patrimoine.com/2015/12/paris-dessine-par-crafty-en-1894.html>

Popp, P. C. (1871). *Plan parcellaire de la ville de Mons intra-muros*. KBR Belgica. <https://uurl.kbr.be/bib/17587274>

Vandermaelen, P. (1831). *Carte de Mons*. OldMaps Online. <https://www.oldmapsonline.org/fr/maps/54cdaf2d-02e7-4fab-8d08-434d585c6a54?gid=89236e52-d57d-446c-819d-c73139251370#position=13.1631/50.4492/3.94646&year=1831>

Annexe

Annexe 1 : recensement des portes cochères dans le centre-ville de Mons

Type	Sous-type	Adresse
		rue de l'Athénée, 4
		Cour du Bailli, 7-11
		rue des Belneux, 6
		rue de Bertaimont, 31
		rue de Bertaimont, 33
		rue de M. Bervoets, 6
		rue de M. Bervoets, 10
		rue de la biche, 7
		rue des Chartriers, 4
		rue des Chartriers, 17-19
		rue des Chartriers, 23-29
		rue des cinq visages, 3
		rue des cinq visages, 13
		rue Clesse, 20
		rue des compagnons, 26
		rue de la coupe, 31
		rue des Dominicains, ?
		bd Dolez, 31
		rue d'Enghien, 16
		rue d'Enghien, 15-17
		rue d'Enghien, 51-55
		rue des fripiers, 11
		rue de Gaillardmont, 2
		rue du gouvernement, 27-29
		rue du gouvernement, 48
		Grand Place, 4
		Grand Place, 23-24
		Grand rue, 96
		Grand rue, 99
		rue de la Grande triperie, 3
		rue de la grande triperie, 20
		rue de la grande triperie, 26
		rue de la grande triperie, 42
		rue de la grande triperie, 46
		rue des groseilliers 26
		rue des groseilliers, 30
		rue des groseilliers, 42
		rue de la halle, 1-5
		rue de la halle, 16
		rue de la halle, 38
		rue du Hautbois, 15
		rue du Hautbois, 30-34
		rue du Hautbois, 50-54
		rue du Hautbois, 55
		rue d'Havré, 12
		rue d'Havré, 99
		rue d'Havré, 114

Maison de maitre		rue d'Havré, 116-118
		rue de Houdain, 12
		rue Lamir, 13
		rue Jean Lescarts, 13
		rue Jean Lescarts, 15
		rue des marcottes, 24-26
		rue Neuve, 18
		rue de Nimy, 31
		rue de Nimy, 28-32
		rue de Nimy, 37
		rue de Nimy, 49
		rue de Nimy, 53
		Rue de Nimy, 64
		rue de Nimy, 70
		rue de Nimy, 71
		rue de Nimy, 89
		rue de Nimy, 106
		rue Notre Dame, 40
		rue Notre Dame, 59
		rue Notre Dame, 65-67
		rue Notre Dame Débonnaire, 12
		rue Notre Dame Débonnaire, 13
		rue Notre Dame Débonnaire, 16
		rue du miroir, 8
		rue du onze novembre, 3
		rue du onze novembre, 4
		rue du onze novembre, 5
		rue du onze novembre, 9
		rue du onze novembre, 21
		rue du onze novembre, 22
		rue du onze novembre, 24
		rue du onze novembre, 26
		rue du onze novembre, 29
		rue du onze novembre, 31
		rue des orphelins, 3
		place du parc, 3
		place du parc, 7
		place du parc, 8
		place du parc, 22
		place du parc, 32
		place du parc, 34
		place du parc, 35
		rue du port au prince, 2
		rue du port au prince, 21
		rue du port au prince, 23
		rue de la petite triperie, 24
		rue des quatre fils Aymon, 1
		rue des quatre fils Aymon, 3

		rue des quatre fils Aymon, 14-16
		bd Saintelette, 92
		rue rampe Sainte Waudru, 4
		rue des sœurs grises, 7
		rue des Telliers, 4
		rue des Telliers, 20
		rue de la terre au prince, 17
		bd Albert Elisabeth, 8-16
		rue des blancs mouchons, 5
		rue des chartriers, 6
		rue des cinq visages, 1
		rue des cinq visages, 3
		rue des Clercs, 22
		rue des Clercs, 37
		rue A. Clesse, 7
		rue des compagnons, 1
		rue de la coupe, 8
		rue cronque, 1-3
		rue cronque, 2
		Digue de Cuesmes, 58
		rue C. de Bettignies, 7
		rue D'Enghien, 20
		rue des écoliers, 7-9
		rue des etampes, 9
		rue Frère Orban, 2
		rue Frère Orban, 3
		rue des fripiers, 8
		rue des Gaillers, 5
		rue du gouvernement, 2
		rue du gouvernement, 4
		rue du gouvernement, 46
		rue des groseilliers, 26
		rue G. Delporte, 4
Habitation		rue Lamir, 15
		rue Lamir, 18
		rue Lamir, 21
		rue Jean Lescarts, 4
		rue Jean Lescarts, 47
		rue des marcottes, 7-9
		rue Marguerite Bervoet, 2
		rue A. Masqueliers, 14
		bd F. Mason, 2
		rue de Nimy, 51
		rue de Nimy, 52
		rue de Nimy, 127-129
		rue de Nimy, 131-133
		rue Notre Dame, 56
		rue Notre Dame, 64

		rue du onze novembre, 17
		rue du onze novembre, 18
		rue du onze novembre, 19
		rue des orphelins, 14
		place du parc, 27
		place du parc, 28
		rue du parc, 9
		rue du parc, 15
		rue de la peine perdue, 15
		rue de la poterie, 1
		rue de la poterie, 22-24
		rue de la poterie, 33
		rue des quatre fils Aymon, 1
		rue rachot, 2
		rue raquette, 16-18
		rue des Telliers, 16
	refuge d'abbaye	rue de la terre au prince, 15
	ancien hospice	rue de bertaimont, 34
	ancien hospice	rue de Bouzanton, 1
	refuge d'abbaye	rue des chartriers, 12
	refuge d'abbaye	rue des cinq visages, 6
	refuge d'abbaye	rue F. Fetis, 3
	refuge d'abbaye	rue du gouverneur M. Demoiseaux, 10
	refuge d'abbaye	rue du grand trou Oudart, 14-16
	Couvent	rue de la halle, 15-21
	refuge d'abbaye	rue du Hautbois, 40-44
Bâtiment religieux	refuge d'abbaye	rue d'Havré, 23-25
	refuge d'abbaye	rue d'Havré, 36
	refuge d'abbaye	rue d'Havré, 88
	refuge d'abbaye	rue de Houdain, 15-17
	refuge d'abbaye	rue Jean Lescarts, 11
	couvent	rue de Nimy, 7
	refuge d'abbaye	rue Notre Dame Debonnaire, 22
	refuge d'abbaye	rue de la peine perdue, 2
	refuge d'abbaye	rue de la peine perdue, 12
	couvent	rue des sœurs noires, 2
	couvent	rue des sœurs noires, 4
	ancienne boulangerie	rue des Arquebusiers, 37
	hopital militaire	rue A. Masqueliers, 13
Bâtiment militaire	ancien manège	rue des droits de l'homme, 2
	caserne	place Nervienne
	caserne et asernal	rue de Nimy, 138
	conciergerie	rue des archers, 2
	ecole	rue de la biche, 17
		Rue C. de Bettignies, 9
	portail	rue de M. Bervoets, 3
	dépendance de moulin	rue des chartriers, 33
	portail	rue des compagnons, 17

	portail	rue des compagnons, 21
	portail	rue des compagnons, 23
	école	rue des clercs, 34
	remise à voitures	cour du curé Letellier, 3-5
	portail	rue des dominicains, 8
	passage couvert	rue des dominicains, 32
Bâtiment civil et industriel	Ecole	rue des gades, 2
	hospice civil	rue du gouvernement, 25
	caserne des pompiers	Grand place, 22
	auberge	rue d'Havré, 104-108
	hopital	rue de houdain, 13
	usine	rue Lamir, 7-11
	école	rue Léopold 2, 16
	portail	rue Jean Lescarts, 5
	home	rue de Nimy, 130
	passage couvert	cour du noir levrier, 2
	portail	rue Notre Dame Debonnaire, 15
	remise	rue des orphelins, 2
	industrie	rue A. Pecher, 26-28
	remise	rue du petit trou Oudart, ?
	entrepôt	rue rachot, 1
	prison	bd Winston Churchill, 24