
MAURICE GARDEN

HISTOIRE DE LA RUE

L'ANNUAIRE DIDOT-BOTTIN DE PARIS ET DE LA SEINE pour l'année 1911 commence la publication de la liste des rues de Paris par cette note:

5

« En 1910, au moment de notre recensement pour la présente édition, Paris comptait:

2 658 rues, 373 passages, 302 impasses, 155 cités, 155 places, 147 avenues, 104 villas, 86 boulevards, 72 cours, 55 portes (mur d'enceinte), 45 quais, 31 ponts, 28 galeries, 28 ports, 10 ruelles, 8 faubourgs... 3 poternes, 2 chaussées, 1 bois (de Boulogne), 1 carré (des Champs-Élysées), 1 esplanade. »

Cette pittoresque énumération à la Prévert, en dehors du considérable nombre de voies que comporte une capitale (mais aujourd'hui, ce nombre aurait doublé pour atteindre près de six mille), à la fois souligne la diversité des vocables utilisés et renvoie à ce qui est devenu un élément fondamental de l'identité: la situation et la reconnaissance de toute personne par son adresse, présence à la fois physique et sociale, dans une rue qui porte un numéro, où l'on peut localiser et retrouver chacun. Nous reviendrons sur le vocabulaire utilisé dans cette présentation, et sa grande variété, comme si la rue ne suffisait déjà plus pour cette identification. Des critères de longueur, plus encore de largeur, mais aussi de bordures (le rôle des allées d'arbres qui bordent les avenues) distinguent la rue de l'avenue ou du boulevard, mais il s'agit quand même fondamentalement d'une même réalité, un espace devenu public, servant principalement à la circulation des hommes et des marchandises.

Or, la définition de l'habitant par une adresse ostensible, devenue comme l'expression même de la lutte contre l'anonymat que la ville est censée créer, est un phénomène relativement récent, qui ne s'impose vraiment qu'avec le développement de la ville postmédiévale, à la

Renaissance et à l'époque moderne dans l'Europe méridionale et occidentale. Mais, de tout temps, la ville est bien constituée par cet entrelacs d'artères, de voies, de rues, ce « réseau viaire » du jargon des urbanistes, à l'origine de tout un discours de type anthropomorphique sur la ville (le cœur, le poumon, la respiration...). Et pourtant, la rue en tant qu'objet d'étude n'a pas beaucoup inspiré l'historien de la ville, plus attiré par le « quartier », sans trop se poser la question de savoir dans quelle mesure la rue est ou non l'élément majeur de cohésion d'un quartier. Parmi les milliers de titres d'une bibliographie de l'histoire des villes depuis leur origine jusqu'à ce jour, peu de livres, et guère plus d'articles, comportent le mot « rue » dans leur intitulé. Rendons hommage à Arlette Farge pour avoir ouvert un champ aussi fertile, si l'on ose cette image¹. Nous voudrions ici souligner tout l'intérêt qu'il y aurait à inscrire la rue dans les territoires, les objets et les acteurs de l'histoire urbaine, en retenant trois approches : la rue comme espace matériel aménagé, la rue de l'urbaniste ; la rue comme espace social, lieu d'habitation et lieu de fréquentation et d'usage, le lieu du commerce, de l'échange, des rencontres et des solidarités, mais parfois aussi de l'exclusion ; la rue enfin comme espace symbolique, celui de la démonstration, de l'étalage et de l'affrontement des pouvoirs, la rue de l'apparence, du défilé, de la manifestation, de la révolte.

LA RUE, ÉLÉMENT INCONTOURNABLE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Les historiens de l'Antiquité mettent aujourd'hui en doute jusqu'à l'existence même de Hippodamos de Milet, dont l'histoire de l'urbanisme a retenu le nom comme l'inspirateur de la forme de référence de l'espace urbain : le célèbre plan en damier, par lequel la ville se divise en un réseau plus ou moins dense de voies parallèles qui se croisent régulièrement à angle droit. Ce plan, qui aurait été caractéristique des villes créées dans les « colonies » grecques des bords de la Méditerranée, a rarement pu être totalement mis en œuvre, à cause de la nécessaire adaptation aux contraintes du terrain et du relief, et il ne se trouve jamais dans sa pureté dans les grandes capitales, ni à Pergame, ni à Alexandrie, ni à Rome ou Constantinople, tant le dessin des villes répond toujours à des étapes successives. Les découvertes les plus récentes de l'archéologie montrent toutefois cette volonté régulatrice

1. Arlette Farge, *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle*, Gallimard, « Archives », 1979.

dans nombre d'édifications urbaines (et on retrouvera ce désir dans la construction des villes des empires coloniaux européens, ou des espaces édifiés selon les principes des villes européennes, en Amérique comme en Afrique²). La ville nord-américaine caricaturée par le roman policier, par exemple de Mac-Bain, est une bonne illustration de cette dérive, quand les rues ou les avenues ne sont plus que numéros qui s'entrecroisent.

De fait, même si, dès l'origine des cités, la rue est un élément structurant – pensons à la ville romaine et à l'importance du forum et du *decumanus* –, il faut éviter l'anachronisme qui consisterait à projeter dans le passé la vision et la réalité actuelle de la rue. Pendant longtemps, dans l'Antiquité et au Moyen Âge, la rue reste longtemps un espace privé, qui est le moyen d'accès à d'autres espaces privatifs, propriétés privées bâties ou non. Deux éléments furent indispensables pour que s'opère le changement, transition longtemps lente, avant d'être généralisée : le premier est la révolution du mode d'habiter, la naissance du logement et de l'appartement, dont les avatars actuels des îlots d'insalubrité témoignent encore aujourd'hui de la précarité. Quand l'habitat individuel (ou familial) devient la norme majoritaire, l'usage de la rue se modifie profondément. Le second, lié d'ailleurs à la continuité du tissu urbain, aux modifications de l'architecture des immeubles de logement, est l'appropriation des rez-de-chaussée des maisons par les activités d'affaires, et la transformation de celles-ci. Curieusement, on peut dire que la nouvelle rue, celle qui prend naissance à Londres au XVII^e siècle, à Paris un siècle plus tard, se déshumanise, au fur et à mesure qu'elle se remplit et se construit.

Les descriptions de la ville médiévale sont concordantes : serrées autour du lieu à la fois symbolique et matériel du pouvoir, le château ou l'église, les rues sont toujours tortueuses, étroites, obscures, encombrées ; le jour n'y pénètre guère, tant les avancées des toits forment une sorte de couverture. Et il faut des siècles pour que la situation change radicalement. On peut ajouter toute une série de termes pour expliquer cette lente mutation vers la rue contemporaine : alignement et élargissement, assainissement et nettoyage, éclairage et sécurisation, diurne et nocturne, dénomination et numérotation... La logique qui préside à l'ensemble de ces réformes est d'abord celle de la circulation, prélude elle-même au contrôle social. La ville est lieu de consumma-

2. Jean-Luc Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Seuil, 2003, 2 vol. (beaucoup de notations concernent l'histoire de la rue aux différentes époques).

tion, et elle consomme les produits que lui livre le plat pays : les portes des remparts et l'étroitesse des rues sont des obstacles permanents à cette pénétration et à cette circulation des denrées, d'autant plus que la ville tarde à se libérer de ses racines rurales. Les animaux de basse-cour et les animaux de boucherie continuent à encombrer l'espace, en concurrence avec les charrois, et les animaux domestiques, chats et chiens, sans oublier la prolifération des nuisibles, innombrables rats et rongeurs, porteurs de la peste. Mais changer le tracé de la rue, supprimer les immeubles qui avancent sur la chaussée, aligner les maisons, créer un espace régulier et rectiligne, demande un pouvoir fort, que celui-ci soit municipal ou régalien. Reculer une façade, restreindre l'espace privatif, c'est s'attaquer au dogme de la propriété privée inaliénable, c'est rendre possible l'expropriation, c'est bien sûr aussi trouver les capitaux nécessaires pour financer ces transformations. L'histoire de Paris a fortement mis en avant l'action décisive du préfet de la Seine, le baron Haussmann, pour imposer cet ensemble de profondes rénovations de l'état des rues de la capitale, sous le Second Empire, à tel point qu'on désigne encore aujourd'hui sous le terme d'haussmannisation toutes ces opérations d'urbanisme d'envergure. En fait, depuis bien longtemps ces modifications sont en cours, à Paris par exemple depuis les premiers lotissements du temps de Henri IV ou de Richelieu, et les efforts successifs pour moderniser la rue et son usage.

La multiplication à partir du XVI^e siècle des traités de police et des dictionnaires et règlements, ainsi que la place de plus en plus grande accordée à la ville dans ces ouvrages témoignent de l'ampleur du travail accompli, mais aussi de la nécessité de rappeler sans cesse les nouvelles obligations, auxquelles les riverains cèdent lentement³. L'assainissement est une des préoccupations majeures dans la lutte contre les deux fléaux majeurs de la vie urbaine, les incendies et les épidémies. Les récits des grands incendies, sans remonter à celui allumé par Néron à Rome, montrent à quel point la rue reste un espace fragile, de par son encombrement et l'empilement de produits inflammables (qui sont les matériaux nécessaires à l'activité quotidienne, les pailles et fourrages pour les chevaux, les fagots pour les boulangers, l'huile pour l'éclairage ou le chauffage...). Samuel Pepys dans son *Journal* décrit longuement le grand incendie de Londres de 1665, cette pluie de flammèches qui s'abat sur les rives de la Tamise, et l'incapacité des autorités muni-

3. Jean-Claude Perrot, *Genèse d'une ville moderne: Caen au XVIII^e siècle*, Éditions de l'EHESS, 1975, 2 vol.

cipales, tant qu'on ne prend pas la décision de faire la part du feu, en abattant volontairement des maisons sur le front de l'incendie. Un siècle plus tard Louis Sébastien Mercier dans son célèbre *Tableau de Paris*⁴ décrit l'installation des premières pompes à eau et la nouvelle efficacité des voitures de pompiers qui peuvent s'attaquer à la base des sinistres, et empêcher que s'embrase tout un quartier, sans rien épargner, ni les ponts surchargés d'habitations, ni les hôpitaux, ni les églises. Mais il faudra des siècles pour terminer l'adduction d'eau, pour conduire l'eau « dans tous les étages » comme l'affirment encore de nombreuses plaques sur les façades d'immeubles parisiens, mais plus encore pour achever le système d'égouts, qui permet le nettoyage systématique de la rue.

La peur de l'épidémie – la peste depuis l'Athènes de Thucydide jusqu'au Londres encore de Samuel Pepys, puis le choléra du milieu du XIX^e siècle – est aussi un des éléments qui conduisent à vouloir « laver la ville ». Mais ce combat est complexe : les fontaines publiques, instruments principaux de l'adduction d'eau pendant longtemps, sont reconnues comme vecteurs des bacilles du choléra. Mais on ne construit pas l'adduction d'eau en quelques années, et il faut aussi longtemps pour se débarrasser des canalisations de plomb qu'il en a fallu pour les généraliser. Assainissement et propreté également, la multiplication des trottoirs, très lente cependant (et il suffit de se promener dans les rues de certaines capitales méditerranéennes de nos jours pour se rendre compte que cet élément essentiel du confort et de la sécurité du piéton n'est pas encore atteint), en témoigne. L'éclairage est encore plus tardif, et le remplacement des premiers becs par l'électricité est une autre étape, elle aussi parfois longue à parcourir. La répétition récente de gigantesques pannes d'électricité dans de grandes mégalo-poles ne permet pas toujours de redécouvrir ces paysages urbains antérieurs à la lumière nocturne, dont les romans de Victor Hugo, d'Eugène Sue ou de Charles Dickens donnent de nombreux exemples.

L'ensemble de cette nouvelle structuration de la rue est toutefois secondaire par rapport à la construction d'ensemble de la ville. L'expansion urbaine, caractéristique des XIX^e et XX^e siècles, se traduit par la multiplication des immeubles et l'élargissement des territoires de la ville. On assiste non pas à une densification de la ville – jamais on ne retrouve dans la ville contemporaine les énormes densités de popula-

4. Amsterdam, 1781.

tion de la ville des débuts de l'industrialisation, qui pouvait atteindre jusqu'à 1 500 habitants à l'hectare –, mais à une extension de la ville. La vue de quelques restes de ce qu'on a appelé des « faubourgs » jusqu'à l'aube du XX^e siècle dans les villes actuelles, y compris les plus grandes, rappelle ce qu'était la rue ancienne, bordée de maisons relativement basses, de un à trois étages, mal alignées et souvent irrégulières. La rue est bordée de grandes portes cochères qui donnent accès aux cours intérieures où sont garées les charrettes et les voitures de poste. Et puis les aménagements successifs ont détruit les immeubles mal entretenus, et ont édifié la nouvelle ville. La rue haussmannienne⁵ est devenue régulière, bordée d'immeubles plus ou moins chargés de décorations, mais toujours de six ou sept étages; une hiérarchie des rues se dessine, assez nouvelle, entre les anciennes artères qui demeurent les rues commerçantes, et les nouvelles qui ne comportent plus aucun équipement marchand. Le béton armé, surtout après 1950, apporte une nouvelle structure, dans laquelle la rue elle-même est menacée, l'immeuble intégrant la rue, comme ont pu le faire un siècle plus tôt les passages et galeries qui se multipliaient dans les îlots reconstruits et joignant deux anciennes rues.

LA RUE, CENTRE DES AFFAIRES

Il faut là encore partir de la rue médiévale, ou recourir aux images innombrables des rues des grandes villes non européennes d'Afrique ou d'Asie orientale. La rue est encore lieu d'exposition, d'étalage, d'accumulation de denrées et d'objets offerts aux chalands. La rue des centres-villes médiévaux n'est même que cela: les boutiques ne sont pas dans les immeubles, mais sur la rue, sur des tréteaux devant les portes de magasins qui ne sont que dépôts dans lesquels le client ne pénètre pas. On a conservé dans les anciennes nomenclatures des rues les noms des métiers qui spécialisaient chaque voie, mais si les rues des drapiers ou des forgerons ont depuis longtemps disparu, les rues des bouchers ont eu une existence plus longue, jusqu'à la création des espaces propres que sont les abattoirs (guère avant le dernier tiers du XIX^e siècle). La rue est alors l'endroit où se font les achats quotidiens, de nourriture comme de vêtements, et dont chaque quartier se doit d'offrir l'échantillon le plus complet possible. C'est cette pratique qui rend la rue inaccessible, qui multiplie les embouteillages et les encombrements qui

5. François Loyer, *Paris XIX^e siècle. L'immeuble et la rue*, Hazan, 1987.

sont le quotidien de la vie urbaine pendant très longtemps. Une des réponses à ce désordre est la création d'espaces spécialisés, qui ne sont plus des rues, mais des places aménagées pour l'étalage et la vente des marchandises. Les marchés publics, marchés aux fruits et légumes, mais aussi marchés aux poissons, aux fleurs, les halles couvertes le plus souvent dans l'Europe du nord-ouest sont une des solutions pour le désengorgement de la rue, qui ne retrouve qu'à quelques moments cette agitation ancienne (les braderies, les brocantes...).

Si l'on peut encore imaginer la rue d'autrefois dans quelques rues piétonnes d'aujourd'hui, il est cependant malaisé de peindre la totalité de ce spectacle qu'est la rue urbaine. C'est bien là que se situe la première différence, de nature, entre la ville et le village. Dans un pays resté longtemps profondément rural, comme la France jusqu'au milieu du XX^e siècle, l'habitant des campagnes n'a pas de contact avec la ville, mais tout juste avec ce vaste tissu des petits bourgs semi-ruraux, les chefs-lieux de cantons de cette France rurale, qui n'atteignent pas toujours deux mille habitants, mais qui ont une grande rue et où se tient une ou deux fois par semaine un marché, une ou deux fois par an une foire, où l'on trouve tous les produits, ceux de la ferme, ceux de l'artisanat et ceux de l'industrie naissante (les outils agricoles, les engrais, le mobilier qui pénètre dans les intérieurs paysans, l'armoire ou l'horloge, les draps et les chaussures qui ne sont plus fournis par l'habituelle autoproduction). « Depuis un siècle, des dizaines de milliers de ruraux n'ont pas vu mieux ni plus grand que leur chef-lieu de canton. Là, dans la boutique de la Grande Rue et de la place où se tient le marché, ils trouvent tout ce qui leur est nécessaire. C'est là seulement qu'ils voient de vraies rues bordées de maisons bien serrées, et dont plusieurs, s'il vous plaît, n'ont pas moins de deux étages surmontés d'un grenier », écrit l'historien américain du monde rural Eugen Weber en se référant au voyage d'un paysan de la Nièvre jusqu'au bourg de Corbigny distant de trois lieues⁶.

La rue marchande se caractérise d'abord par sa continuité : tous les rez-de-chaussée, sur toute la longueur de la rue, sont occupés par des locaux commerciaux ; selon le quartier, selon la population, selon des restes de spécialisation, selon des habitudes et des comportements (sociaux, religieux, idéologiques, mais aussi de classes d'âge ou de sexe), le type de commerce se différencie, et il peut naturellement

6. Eugen Weber, « Ornans, une petite ville », in *L'Histoire grande ouverte. Hommages à Emmanuel Le Roy Ladurie*, Privat, 1997.

varier dans le temps. Si l'on pouvait observer la même rue à quelque intervalle moyen de cinquante années, on verrait à la fois les permanences et les différences ; il y a aujourd'hui deux ou trois fois moins de boutiques d'alimentation spécialisées qu'il y a un demi-siècle, bouchers, fromagers, poissonniers, tripiers, charcutiers, pâtisseries disparaissent peu à peu, alors qu'ont plus longtemps subsisté les cafés (à tous les angles de rues, à tous les croisements), et que certains commerces servent presque de permanence identitaire comme les pharmaciens, alors que se multiplient les agences du tertiaire (les banques, les agences de voyage ou d'intérim, etc.). Malgré la diversification, la création des grandes surfaces commerciales, qui ont abandonné les centres-villes et les rues (au profit des parkings), la rue ne cesse pas d'être le lieu privilégié du commerce. C'est aussi celui de toutes sortes de sociabilités qui sont directement liées à la circulation dans la ville. Il faudrait évoquer tous les petits métiers d'autrefois, les crieurs, les cireurs, les porteurs (d'eau par exemple), les vendeurs plus ou moins à la sauvette de billets de loterie, de journaux, de brochures, de placards, des livrets de la bibliothèque bleue, mais aussi de friandises, de bonbons ou de petites pâtisseries, et puis le monde interlope de la rue, les coupe-jarrets, les voleurs à la tire, les pickpockets de toute sorte qui volent le promeneur naïf arrivé de sa campagne ou de sa province.

12

Mais la rue est un peu plus que cette promiscuité de hasard. Elle est aussi, et peut-être surtout, rencontre de proximité ; se retrouvent les habitants des mêmes immeubles, se croisent des emplois du temps involontaires, qui peuvent se transformer en rendez-vous plus ou moins complices. Dans les rues de la ville moderne se noue ainsi une complicité de voisinage, qui se ligue contre toutes les formes des agressions extérieures ou de l'autorité. Que les commissaires ou les agents de sûreté ne s'amuse pas à vouloir verbaliser telle ou telle infraction (au séjour, au code du travail), le cri de la rue aura tôt fait d'alerter le possible suspect, et la maréchaussée reste rarement maîtresse de la rue. Il faut relire toute l'œuvre de Restif de la Bretonne, depuis les *Contemporaines* jusqu'aux *Nuits de Paris*⁷ ou le *Tableau de Paris* de Louis Sébastien Mercier déjà cité pour comprendre comment la rue représente la dimension humaine dans l'immensité de la ville. Daniel Roche, présentant la vie de Jacques-Louis Ménétra compagnon vitrier parisien au XVIII^e siècle, montre combien l'espace de la vie quotidienne, privée comme professionnelle, est étroit, limité à « sa » rue, plus qu'à

7. *Les Contemporaines*, nouvelles, 1780-1785, *Les Nuits de Paris*, 1788.

«son» quartier, et qu'on se perd facilement dès qu'on s'écarte de son environnement familial⁸.

Une des évolutions majeures reste cependant celle de la circulation. Jusque vers 1880, dans le monde entier, la rue est le domaine du piéton plus que du cavalier, de la charrette à bras plus que du char attelé. Sans doute, les encombrements décrits par Boileau ou par Samuel Pepys ne sont pas imaginaires, et les ex-voto des églises urbaines témoignent du grand nombre des accidents... de la circulation, femmes et enfants estropiés pour avoir heurté une roue de carrosse ou de chariot, ou avoir été frappés par le sabot d'un cheval. N'oublions pas que, jusqu'à l'aube du XX^e siècle, la rue reste le domaine du cheval : Paris, vers 1900, compte encore plus de quatre-vingt mille chevaux en activité, pour tirer les diligences, les fiacres et les camions, sans parler des chevaux de promenade des jardins et de la cavalerie militaire encore très présente. Mais l'apparition, puis le développement successif, du tramway, puis de la traction à vapeur, enfin de l'automobile et du camion transforment radicalement l'usage de la rue. Deux innovations sont fondamentales : la première concerne la modification et l'entretien de la chaussée, le lent mais progressif abandon du pavé (de même que la disparition de la rigole d'écoulement des eaux, souvent située au milieu de la rue), et la fin des étals débordant sur la rue. L'aménagement des trottoirs pour le commerce quotidien ne dure lui-même qu'un temps, les besoins de la circulation conduisant à élargir la chaussée au détriment des trottoirs nouvellement installés. Mais les tramways, d'abord à traction hippomobile, puis à moteur, imposent la construction d'un réseau de rails, propre à ce nouveau mode de transport des personnes : non seulement cela réduit le domaine piétonnier, mais conduit peu à peu à un nouvel usage de la rue, en quelque sorte interdite au piéton, à la flânerie, aux rencontres qui ne se font plus qu'aux endroits des arrêts spécifiques de ces nouveaux modes. Il est possible que la rue, ainsi dépossédée, retrouve une partie de son autonomie, mais les grands travaux du XX^e siècle, comme la construction des métropolitains souvent en sous-sol enterrés n'ont pas supprimé la circulation de surface qui reste un des problèmes les plus délicats de la gestion urbaine.

L'usage social concourt autant que l'habitat ou la nature de l'immobilier à installer une véritable hiérarchie des rues, voire à favoriser des phénomènes de rejet et d'exclusion, souvent désignés sous le nom de ghetto. Ces termes sont plus souvent employés quand on parle des

8. Daniel Roche, éditeur de Jacques-Louis Ménétra, *Journal de ma vie*, Montalba, 1982.

quartiers, mais c'est souvent au niveau de la rue que s'opère d'abord la distinction. Les « beaux quartiers », pour reprendre un titre de Louis Aragon, sont un assemblage de comportements et d'ostentation, mais aussi un ensemble de voies qui ont chacune leur spécificité. C'est la dégradation d'un ensemble immobilier qui conduit au déclassement de toute une rue, à la paupérisation voire à la diabolisation, prélude à des entreprises de démolition ou de rénovation, qui sont aussi volonté de changement social. Une géographie urbaine des taudis, des logements insalubres ou surpeuplés, mais aussi des garnis ou des hôtels meublés, voire des hôtels de passe révèle cette classification des rues, qui s'inscrit pour de longues périodes dans l'histoire de chaque ville.

LA RUE, ESPACE SYMBOLIQUE

14

Les civilisations méditerranéennes et européennes se sont construites avec la ville comme centre du pouvoir et de l'activité. Sans renier les héritages d'Athènes et de Rome (ni oublier les cités de la Mésopotamie), la période de la Renaissance et le début des Temps modernes retrouvent une civilisation de la ville que la fin de l'Empire romain et une partie du Moyen Âge avaient occultée. Certes la ville continue à faire peur à cause des phénomènes de foules qu'elle peut engendrer, et les princes ont toujours la tentation du repli vers le château, comme Louis XIV à Versailles, mais Versailles et la Cour n'empêchent aucunement la croissance et le développement de Paris, qui reste la véritable capitale, ce que confirme de façon éclatante la Révolution française. Cependant la ville est une entité trop grande pour que l'on puisse généraliser une seule image. La ville crée des zones, des ensembles, qui ont une identité particulière, et qui sont l'objet d'événements différents.

Les pouvoirs politiques créent puis utilisent les décors urbains comme expression symbolique de leur puissance. Ce sont plutôt des espaces grandioses qui permettent de célébrer gloire et magnificence, de la porte de la ville jusqu'à la place royale, au centre, à proximité du château, siège du pouvoir. La rue n'est alors utilisée que comme lieu de passage, contrôlé, pour le défilé, la procession, le parcours de célébration, dont le cœur se déroulera sur la place. La ville se couvre ainsi de monuments, parfois éphémères – les arcs de triomphe pour les entrées – avant d'être construits en dur. Les triomphes de la Rome – républicaine avant d'être impériale – servent de modèle pour longtemps aux monarchies de tous les temps. Dans ce spectacle, la rue n'est cependant ni absente ni négligée : elle doit être décorée, et c'est le long de la rue

que s'entasse la population qui doit manifester sa joie, sa dévotion ou son enthousiasme. Les parcours des entrées royales, des processions religieuses, des célébrations des exploits militaires ou des événements dynastiques (les naissances d'héritiers ou les guérisons) sont inscrits dans une géographie volontaire de la ville, et la rue devient alors l'objet et le lieu du spectacle. Le décor devient un aspect majeur de cette signification symbolique de la rue. Sans doute, dans la ville, la majorité des grands décors, et des grands monuments sont sur les places, et la mise en valeur des monuments se fait par le dégagement d'espaces ouverts sur leur façade. Mais la rue, elle aussi, bénéficie de cette accumulation de décors, parfois plus modestes, parfois ostentatoires. Les alignements, la régularité mais aussi l'originalité des balcons et des statues ou des atlantes de façade qui les supportent, les fontaines, tous ces objets ont une fonction dans la définition de la rue et sa distinction. Et il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui le spectacle de la rue est aussi nocturne, avec parfois une signification nouvelle par rapport à la journée.

15

Cette orchestration imposée ne reste pas unique, et la rue crée ses propres manifestations pour soutenir le pouvoir en place ou pour le contester, voire le combattre. Là encore les exemples abondent et, pour s'en tenir à Paris, les souvenirs de la Fronde sur l'esprit du jeune Louis XIV, contraint de fuir Paris devant les manifestants hostiles à Mazarin, sont pour beaucoup dans la volonté d'édifier Versailles, où le pouvoir serait à l'abri de ces manifestations de rue. Il faut aussi imaginer le spectacle de la rue comme un spectacle sonore, avec les cris et les chansons, les invectives et les bravos, qui atteignent leur paroxysme dans certaines manifestations (les exécutions de condamnés, le spectacle des charrettes conduisant à la guillotine au temps de la Terreur...). L'expression si souvent reprise de nos jours pour être dénoncée, « le pouvoir est dans la rue », montre le désir d'une démocratie directe spontanée qui serait plus authentique que celle sortie des urnes. La rue est bien alors le théâtre des affrontements politiques et sociaux, et son rôle est amplifié dès qu'il y a crise, amorce de crise ou solution de crise. La rue peut alors être annexée par un pouvoir dictatorial pour appuyer une politique populiste, et les grands défilés des dictatures totalitaires du XX^e siècle sont là pour le rappeler. Mais il n'y a pas un usage unique de la rue; les cortèges syndicaux n'empruntent pas les mêmes parcours que les processions religieuses, il y a un parcours symbolique de droite et de gauche, avec les risques d'affrontement aux croisements (l'Irlande du Nord et Belfast en sont de bons exemples).

Cette rue des parcours symboliques n'est plus tout à fait la rue habi-

16 tuelle, la rue quotidienne. Avant de se remplir de ses militants, elle se vide de sa population résidente, au moins en partie. Et la rue devient alors un décor. Les fêtes de libération, de soirées d'élections, de retour à la paix, de célébration d'une victoire politique... ou même sportive se sont multipliées, et la rue devient ainsi un acteur d'une histoire immédiate, au même titre que les participants ou les organisateurs. Alors, la rue se fait belle, se fait scène, plus qu'à l'accoutumé; l'architecture urbaine se prête mieux que la ruelle ancienne ou que la tour moderne à ces parades colorées et bruyantes, mais la forme physique de la rue joue aussi un rôle important. Occuper l'ensemble du front d'une avenue de près de cent mètres de large nécessite un nombre massif de participants et la largeur du front de rue diminue la longueur du cortège. L'appropriation d'un parcours par un groupe conduit vite à la violence, au combat entre groupes rivaux. Les luttes syndicales et politiques ont habitué depuis longtemps à ces « combats de rue », dont les épisodes sanglants de l'histoire ont gardé une vive mémoire : comment ne pas évoquer la Commune de Paris et les barricades des diverses révolutions européennes du XIX^e, ou les films d'Eisenstein sur certaines journées révolutionnaires de la Russie au moment de la prise de pouvoir des communistes⁹ ?

Toutefois cette mise en scène du décor urbain peut également être pacifique, et simplement festive. On a ainsi perdu le souvenir de l'appropriation de la rue par la jeunesse, par les jeux et les rites des classes d'âge, les monômes d'étudiants, qui ne sont plus guère tolérés et souvent repoussés dans les espaces mal définis de banlieues indifférenciées. La rue d'autrefois, et ici la rue étroite, la rue obscure, la rue de l'interconnaissance des habitants, se prêtait bien à ces fêtes joyeuses, où s'expriment la solidarité et la gaieté, célébration de fêtes officielles, occasion de réjouissances plus improvisées, qui peuvent être multiples, événements familiaux, mariages, achèvements de travaux, réjouissances consécutives à tel ou tel succès – scolaire ou sportif ou de toute autre nature. La rue redevient alors propriété collective, l'usage piétonnier chasse le véhicule autrement envahissant; mais ce spectacle ludique de la rue, toujours vivant dans certaines régions – le carnaval brésilien ou la fête du nouvel an de l'Asie orientale –, survit difficilement face aux structures bétonnières de la ville d'aujourd'hui, et à de nouvelles pratiques de sociabilité plus individuelles. La rue ne voit plus – ou rarement – les bals populaires, de même qu'elle n'est plus l'itinéraire

9. Vincent Robert, *Les Chemins de la manifestation, 1848-1914*, Lyon, PUL, 1996.

des grands convois mortuaires qui accompagnaient vers le cimetière les dépouilles des habitants, ceux du quartier comme ceux de grande notoriété. Ce recul de la rue est probablement un fait social et culturel marquant de notre époque, en contradiction avec cette urbanisation tellement dominante, mais aussi tant critiquée.

R É S U M É

La rue n'a pas beaucoup inspiré les historiens, bien qu'elle soit depuis l'origine de la ville un élément constituant fondamental. La rue est d'abord un espace aménagé, bordé des immeubles qui sont le cadre de vie habituel. Elle est ensuite le lieu privilégié des échanges, du commerce et des solidarités de voisinage. Mais son histoire est également chargée d'une forte valeur symbolique, la rue étant théâtre de luttes et enjeu de pouvoirs.