

Jean-Pierre Leguay

La rue au Moyen Age

ÉDITIONS OUEST-FRANCE
13 rue du Breil, Rennes

Extrait de la publication

Du même auteur :

*Un réseau urbain au Moyen Age,
les villes du duché de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles.*
Éditions Maloine, Paris 1981.

ISBN : 978-2-73-735194-5

© 1984, Édilarge S.A. - Éditions Ouest-France, Rennes

INTRODUCTION

La rue, simple couloir de circulation ou «charrière» accessible aux véhicules tractés, que borde un encadrement de maisons dont les habitants ont des rapports de voisinage, de travail et de sociabilité, a rarement fait l'objet d'une étude particulière, du moins pour la période médiévale. Si on excepte, en effet, les recherches fondamentales de C. Enlart et de P. Lavedan sur l'architecture civile et l'urbanisme, quelques articles parus dans des revues spécialisées, force est de constater que les ouvrages généraux sur les villes et les monographies s'intéressent davantage aux éléments unificateurs de l'espace urbain, aux remparts, aux bâtiments collectifs, qu'à cette entité originale qui contribue, avec des «points de repère» monumentaux, à identifier le paysage d'une cité.

L'étude que nous envisageons d'entreprendre, dans le cadre de la France et pour une période de quatre siècles, du règne de Philippe Auguste à l'aube des Temps Modernes, s'appuie sur une documentation aussi diversifiée que possible. A côté d'anecdotes glanées dans les chroniques ou dans les récits de témoins oculaires, attentifs aux événements de leur époque, de courts extraits de la littérature contemporaine, l'essentiel de l'information écrite sur la rue, son cadre, son rôle, ses activités, provient d'enquêtes, de comptes municipaux aux chapitres des recettes et des travaux publics, des ordonnances de princes et de magistrats, des archives des associations professionnelles ou religieuses, d'actes de justice... D'autres renseignements sont fournis par l'examen de miniatures et de peintures, des toponymes, des plans anciens ou reconstitués après coup, des maisons et de leurs décors usuels, de comptes rendus de découvertes archéologiques récentes (pour les égouts).

La voie publique est d'abord un élément essentiel du paysage urbain. Envisagée ainsi, à l'intérieur d'une enceinte ou dans l'espace plus lâche d'un faubourg semi-rural, elle se présente, la plupart du temps, comme un passage étroit, montueux, tributaire des accidents du terrain, tortueux, où la lumière se marie à l'ombre que procurent les avancées des habitations et les auvents.

Cette exigüité, qui souffre des exceptions avec les « grandes » ou « maîtresses rues » et dans de rares aménagements a posteriori, nuit à la fluidité de la circulation, aggrave les méfaits de la promiscuité, contribue à transformer le pavé en « un égout à ciel ouvert ». La pollution constitue déjà une menace permanente, reconnue mais difficile à éliminer malgré les règlements que commencent à édicter les municipalités conscientes du danger. La fin du Moyen Age voit se généraliser les travaux d'assainissement des chaussées, la pose de pavés qui contribuent à distinguer la voie urbanisée des « poudreuses charreyres » de la campagne voisine, l'aménagement de rigoles, de fosses communes, de lieux d'aisance et d'égouts pour l'évacuation des ordures et des eaux usées, la création de services de répurgation permanents.

La rue qui s'offre finalement au regard du passant, du visiteur, a une physionomie originale. Elle le doit à son tracé, à un nom évocateur d'une direction, d'un édifice voisin ou d'une activité économique, à des décorations sur les façades des maisons, sous forme de peintures, de sculptures ou d'enseignes multicolores, et à d'autres éléments plus subtils qui font intervenir des notions de zonage et de ségrégation.

Les grands axes, les voies communes et le dédale des ruelles, des allées, des impasses qui forment par leur regroupement et leurs activités des quartiers spécifiques ou « gaches » dans le Midi, aux limites souvent imprécises et fluctuantes, constituent un cadre de vie essentiel où les citadins de toute condition cohabitent, où nul ne peut ignorer son vis-à-vis, où chacun est pris dans un écheveau complexe de liens de voisinage et d'interdépendance.

Vivre dans la rue, c'est d'abord y travailler, dix à quatorze heures chaque jour, derrière des étaux largement débordants ou à même le pavé. C'est aussi rencontrer plusieurs artisans et marchands ambulants, tolérés ou clandestins, dans une cacophonie de cris, ancêtres de notre « réclame », destinés à manifester une présence, à capter l'attention d'une clientèle avide d'inédit.

Le pavé est aussi le rendez-vous d'une infra-société marginalisée, isolée, méprisée, où se mêlent des délinquants de tout acabit, des mendiants, de jeunes oisifs, des exclus pour raison de santé ou à cause d'une profession réputée déshonnête, le témoin de profondes détresses, de violences physiques et verbales, le véhicule du « bruyct » (rumeur) et de la médisance. C'est la rue-miroir de la société, la rue-spectacle où se reflètent les préoccupations du moment, les vices et les drames, un monde souvent cruel et impitoyable pour les faibles.

Nous découvrons aussi la voie publique et le quartier comme unités administratives, nécessaires à la répartition des charges militaires et fiscales, quelquefois circonscriptions électorales. C'est là que le peuple manifeste son attachement à un pouvoir établi, tantôt son ressentiment. Les « joyeuses entrées », les enterrements princiers, les défilés des États généraux ou provinciaux mais aussi les flambées révolutionnaires, les « émois », les luttes partisans sont des événements de la rue.

Cette dernière est, enfin, le domaine de la joie, du rire, des facéties et des « folies » d'une jeunesse turbulente et perturbée, des fêtes religieuses et profanes qui constituent des temps forts de la vie collective.

LIVRE PREMIER

LA RUE
DANS
LE PAYSAGE URBAIN

CHAPITRE PREMIER

LE DISPOSITIF DE LA VOIRIE

Élément du paysage urbain qu'elle contribue à définir, au même titre que les enceintes, les bâtiments civils et religieux, les places, la rue médiévale est souvent étroite, sinueuse, fortement inclinée et très encombrée. Cette observation générale qui s'appuie sur des exemples concrets, sur l'examen de plusieurs plans reconstitués et sur des témoignages contemporains souffre bien entendu des exceptions et n'exclut pas des tentatives pour remédier à une situation vite préoccupante et pour améliorer le tracé de la voirie.

L'EXIGUITÉ DE LA VOIRIE

A de rares exceptions près, les rues médiévales se définissent tout d'abord par leur exiguité. Il est vrai cependant, comme le fait remarquer P. Lavedan, que « la largeur d'une rue est une notion essentiellement relative ». Une petite bourgade se contente aisément de voies de 4 à 5 m de large pour l'écoulement de son trafic diffus alors que, dans une grande agglomération marchande, 10 à 12 m suffiront à peine.

Les **grandes artères, les « maistresses rues »,** sont rares.

Nous réservons de préférence cette appellation aux voies carrossables mesurant au minimum 5 à 6 m de large, au mieux 10 à 12 m. Les plus belles chaussées de Rouen n'excèdent pas les 11 m et celles de Paris à peine 8 à 9 m ! Il s'agit en règle générale de la poursuite en ville des chemins commerciaux principaux, d'un ancien itinéraire gallo-romain comme la route de Bordeaux à Lyon à travers Ussel ou d'une chaussée médiévale à l'image du « grand chemin ferré » dans Roanne. Très souvent, cette artère perpétue le souvenir du *decumanus* ou du *cardo* de la ville antique (Reims, Metz, Vannes).

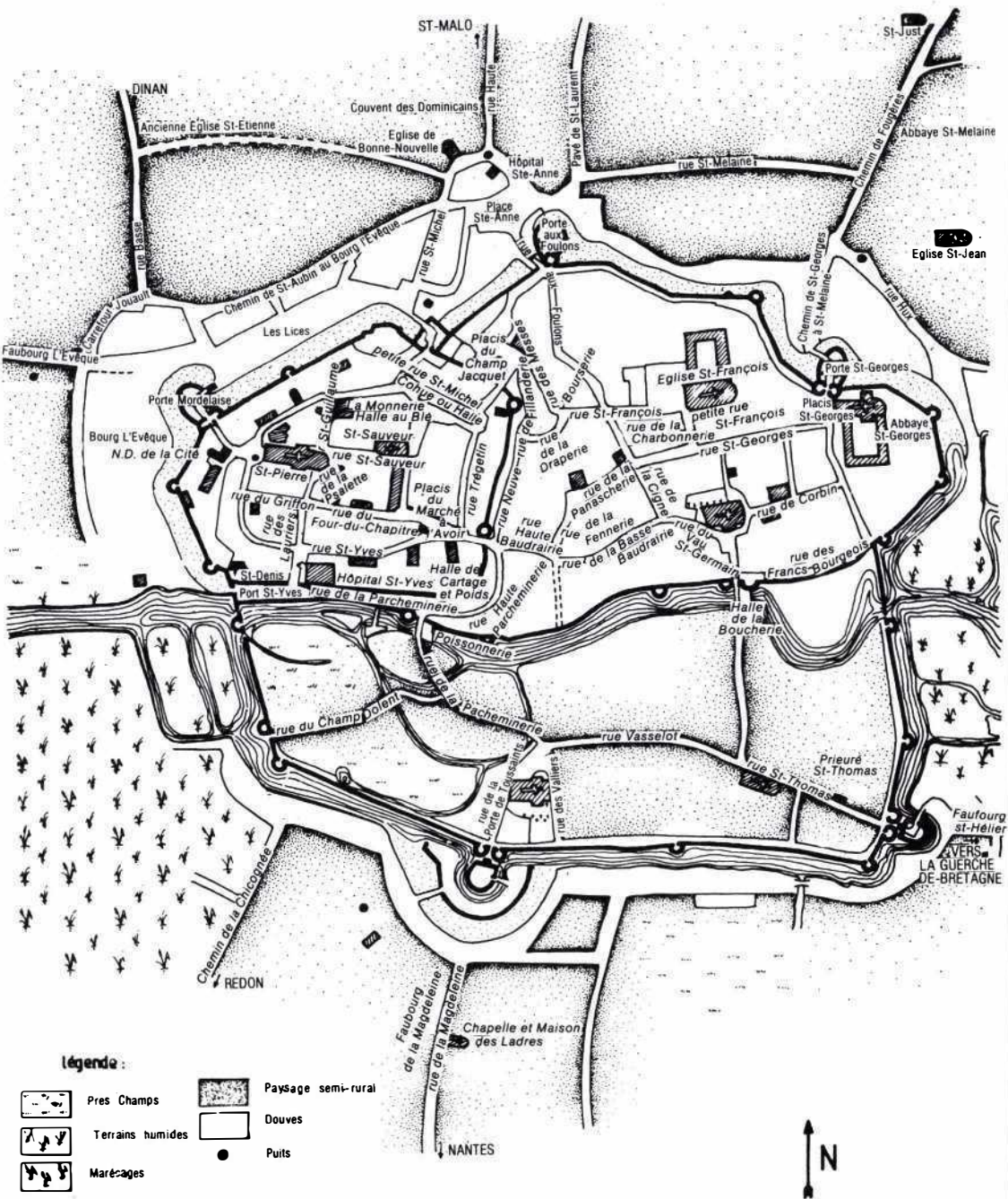
Les textes anciens mettent l'accent sur leur caractère exceptionnel. Ici, on parle tout simplement de « la Rue », unique en son genre, là de la

« Grande » ou « Grand' Rue » (Belfort, Caen), de la « Rue Publicque », ailleurs du « Grand Pavé » ou du « Pavé » tout court peut-être parce que cet axe fut longtemps la seule voie correctement entretenue dans toute l'agglomération. L'expression, « La Grande Charrière », la *carreria magna* ou *publica*, employée surtout dans les villes du Midi aquitain et provençal, dans le Sud-Est, dans le Massif Central, suggère l'itinéraire imposé par nécessité aux charretiers qui traversent la ville avec leurs lourdes voitures tractées.

Les « maistresses rues » sont uniques dans beaucoup de villes françaises médiévales au plan à peine élaboré, la « Carrère dou Meyloc » (du milieu) à Tarbes, à peine deux ou trois dans les localités à quadrillage plus évolué. Même dans les centres les plus étendus et les plus peuplés, dépassant les 20 000 à 30 000 habitants à leur apogée (Rouen, Montpellier, Toulouse, Tours, Bordeaux, Amiens...), il faut se rendre à l'évidence, après examen des textes et des plans reconstitués, que les rues qui permettent à deux véhicules hippomobiles de se croiser sans difficulté restent une exception. Même Paris, capitale du royaume, avec plus de 200 000 habitants au début du XIV^e siècle, n'est pas mieux desservie que les autres cités. Pendant des siècles, ses « grandes rues », essentiellement axées nord-sud, les rues Saint-Denis, Saint-Martin, Saint-Jacques n'ont guère eu plus de 18 pieds de large, environ 6 m, et le passage de l'île de la Cité constituait un véritable goulot d'étranglement.

La rue médiévale commune, celle qui, en beaucoup d'endroits, assure les principales liaisons, dessert les places, les édifices publics attractifs, les portes et les poternes, débouche sur le quai d'un port ou sur la passerelle d'un pont, se situe à un niveau inférieur aux précédentes, entre 2 et 5 m seulement.

Les rues charretières ou *carreriae* d'Avignon ont entre 2,50 et 3,50 m, y compris la « Grand'Rue » partant de la porte Boquier. La rue Droite de Grasse, l'axe principal de la ville, est en réalité une série d'élargissements et de rétrécissements entre 2,60 et 6 m. Les voies normales de Rouen ont entre 4 et 7 m, dimensions que nous avons notées également dans les villes armoricaines. Au cœur du vieux Rennes, la rue ou « chemin » (sic) qui mène de l'hôpital Saint-Yves à la porte Aivière et à un débarcadere sur la rive droite de la Vilaine, un des passages les plus fréquentés de la cité, est décrite avec précision dans le livre-rentier de 1455 et sa largeur atteint tout juste les 7 pieds de large, c'est-à-dire 2,30 m ! D'autres dégagements autour de la cathédrale et des halles, les rues de la Psallete, du Griffon, des Lauriers, de la Miterie, du Four-du-Chapitre, de la Ferronnerie, de Saint-Michel s'assimilent plus à des couloirs qu'à de véritables rues. Leur étroitesse est attestée par une anecdote pittoresque dans sa grossièreté, tirée d'un compte de la confrérie des Merciers. Ces derniers font réparer en 1475 le toit de la partie des halles qu'ils occupent. Les couvreurs et les charpentiers à leur service menacent d'abandonner le chantier si les plaisanteries de mauvais goût des consommateurs éméchés d'une taverne de l'autre côté de la rue qui borde le bâtiment commercial, la rue de la Ferronnerie, ne cessent immédiatement. Le texte précise le motif de leur ire : « par les gens y estant (aux fenêtres de l'auberge), lom pissoit et gectoit ordures et choses infectes sur yceulx ouvriers » !



Plan de Rennes.

Extrait de J.P. Leguay. *Un réseau urbain au Moyen Age: les villes du duché de Bretagne aux XIV^e et XV^e siècles.* Paris 1981 page 358.



Il est bien évident qu'avec de pareilles dimensions, la circulation des véhicules pose des difficultés ou devient même impossible à certaines heures de la journée, a fortiori quand s'ajoutent à l'étroitesse naturelle de brusques rétrécissements, des sinuosités, des tas de matériaux. Déplacer des pièces de charpente ou d'échafaudage, de gros ballots de marchandises, des bombards, relève souvent de l'exploit et exige de la patience. Des habitations ont été sérieusement endommagées à Nantes et à Rennes quand on aménagea, au cours du XV^e siècle, des horloges monumentales.

Mais il y a pire encore que ces rues de 3 ou 4 m considérées comme normales à cette époque.

Un dernier échelon de la voirie est constitué par un dédale, un labyrinthe de ruelles, de « ruelles », de « ruelles », de « chemins communs » (Nuits-Saint-Georges), de venelles, de « véettes » (Nantes), d'allées, d'issues, de « dogas », d'impasses ou « ruelles sans chief » (Paris), de « traverses » (Tarascon), « d'andrones », de « culs-de-sac » (le Cul-de-Sac-le-Petit à Paris), de passages à travers les pâtés de maisons comme les célèbres traboules de Lyon ou leur équivalent ailleurs (Chambéry), ou encore les 24 « voutas » d'Albi au XIV^e siècle.

Nous sommes en présence d'un micro organisme de circulation, d'un labyrinthe complexe de voies piétonnes, parfois publiques, plutôt privées, anonymes ou portant le nom d'un riverain en vie ou décédé depuis longtemps. Ces dégagements étroits (entre 1 et 2 m), sinistres et immondes, où la lumière ne pénètre qu'à regret, desservent non seulement les habitations mais, plus encore, des jardins, des ateliers, des dépendances, quelquefois des « logettes » meublées, en un mot tout un tissu urbain, à l'abri des regards, qui échappe hélas, trop souvent, à notre connaissance.

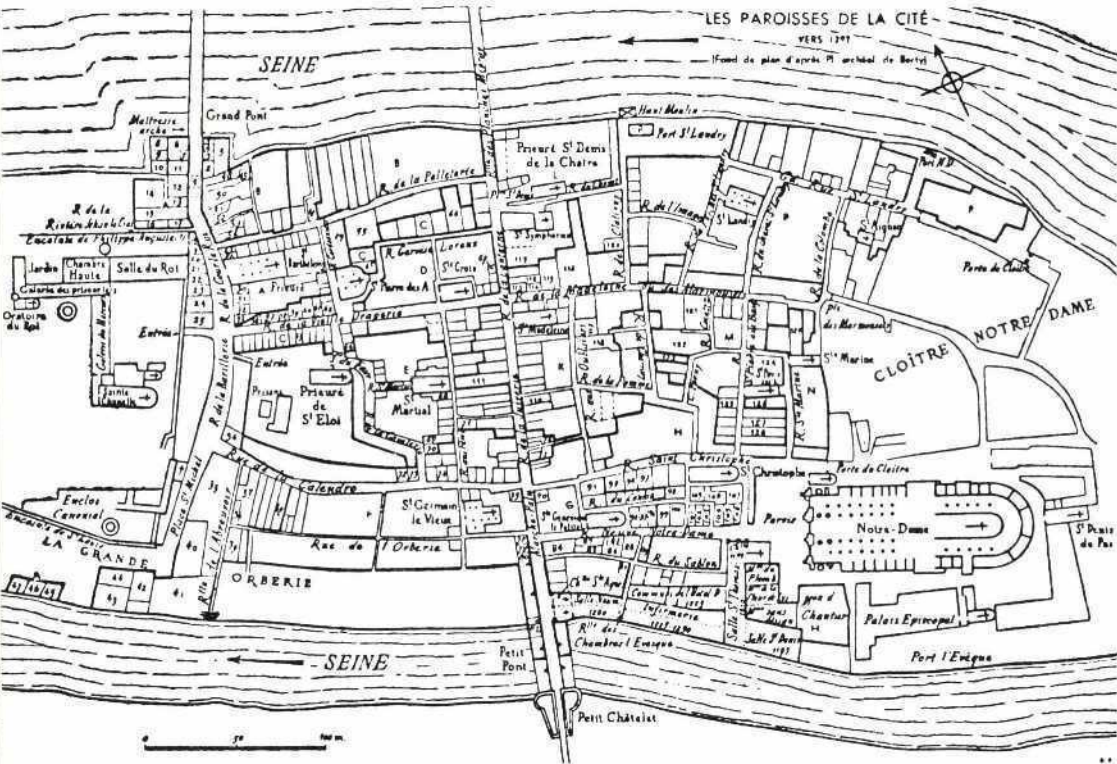
Quelques analyses topographiques récentes se sont efforcées de reconstituer le réseau complexe de ces couloirs indispensables à la vie urbaine. Ainsi, Rodez, bien connu par un livre d'estimes de 1449 et par l'analyse qu'en donne B. Suau-Noulens dispose pour ses dégagements internes d'un enchevêtrement de *voutas* (ruelles) aussi utiles à la desserte de la quinzaine de « gaches » ou quartiers que les « carryyra » proprement dites. Les anciens quartiers du Lyon médiéval, en bordure de la Saône, de Toulouse, de Montpellier, de Marseille fourmillent de passages étroits et sinueux, de véritables coupe-gorges. La ruelle du Paon-Blanc de Paris permet tout juste le passage d'un homme et à condition qu'il ne soit pas trop gros ! Il existe à Aix-en-Provence une rue Esquiche-coude dont on peut toucher les façades avec les deux coudes.

Le labyrinthe des ruelles et des impasses est, en règle générale, plus dense dans les centres anciens, au cœur des vieilles cités, à l'étroit dans le carcan de leurs fortifications, que dans les faubourgs plus aérés, ce qui n'exclut pas, bien évidemment, leur présence extra-muros, surtout dans les secteurs peuplés.

Une vieille rue de Rennes. (Photo H. Champollion).

L'étude du cadre topographique de l'Île de la Cité à Paris, entreprise par M. Dubois pour la période 1285-1421, souligne l'entassement de l'habitat sur environ 7 ha 1/2 et l'étroitesse du réseau de communication qui en résulte. L'espace bâti se trouve comprimé entre le Palais royal et ses vastes dépendances à l'ouest et l'ensemble ecclésiastique autour de Notre-Dame à l'est. Les voies de communication et les placettes ne représentent guère plus du cinquième de la surface laissée à la construction privée.

Le plan ci-joint montre la présence dans ce qui fait partie de la «croisée» de Paris d'un réseau très dense de ruelles dont l'orientation est commandée par un axe nord-sud, la rue de la Juiverie, et par trois ou quatre voies est-ouest dépassant à peine les 5 à 6m, les seules accessibles aux véhicules. Les autres dégagements ne sont que des couloirs étroits et sales, tout juste bons à laisser passer les animaux de bât ou de selle, entrecoupés d'impasses et d'allées privées.

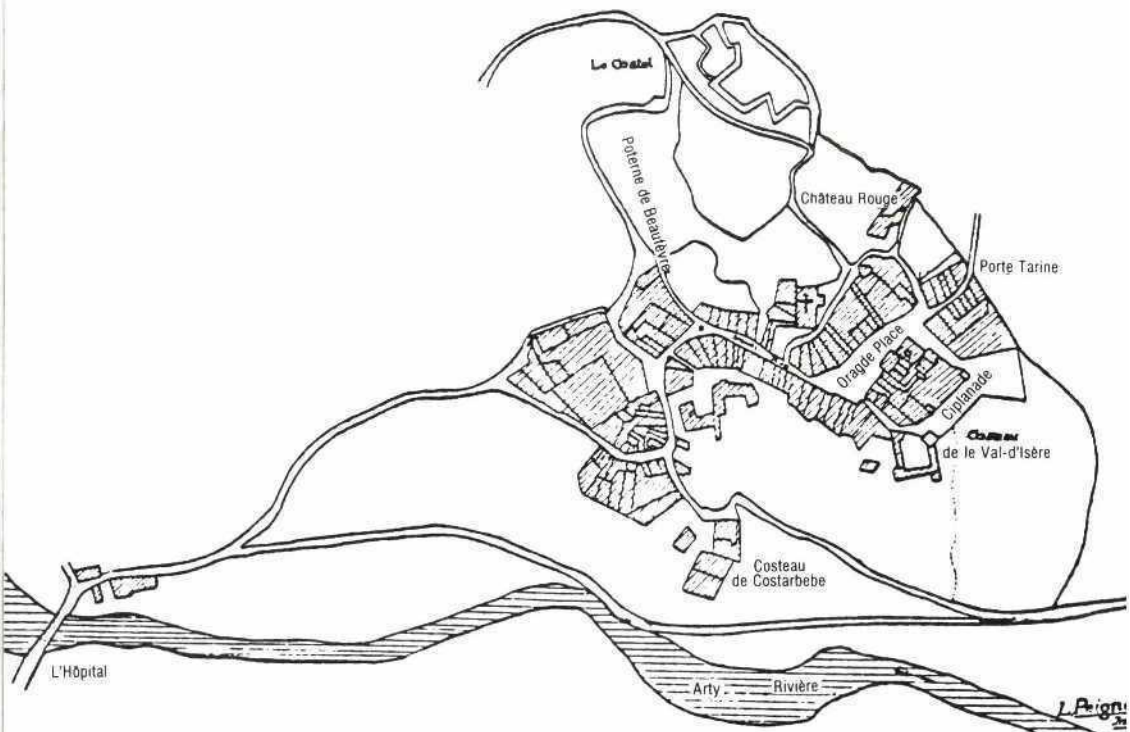


La Cité et ses paroisses vers 1292.

Extrait du livre d'A. Friedmann, *Recherches sur les origines et l'évolution des circonscriptions paroissiales de Paris au Moyen Age*, Paris 1959, p. 195.

La petite localité, de 120 feux en 1411, comprend trois parties : un château à l'est, au point le plus exposé, une ville haute avec une enceinte, des halles centrales et une église Saint-Nicolas proche du rempart, une ville basse ou « Basse-Bonne » également fortifiée comportant une seconde église dédiée à saint Pierre, une chapelle, un hôpital et quatre portes ou poternes.

Un autre exemple est donné par Conflans, aux portes d'Albertville.



Plan de Conflans.

Extrait de G. Perouse, *Une ville morte en Savoie, Conflans*, Albertville 1925 et de J. Garin, *Une ville morte, Conflans en Savoie*, Albertville 1932.

Une longue rue sinueuse relie, ici, la porte de Savoie à la porte Tarine, deux éléments notables d'une enceinte du XIV^e siècle bien conservée, et dessert, au passage, une place jadis occupée, en grande partie, par des halles. Deux ou trois ruelles, assimilables à des allées, mènent à des habitations isolées, aux jardins et à la courtine.

Ce plan sommaire a été adopté ailleurs soit par des localités de formation ancienne mais qui ont stagné, soit par des créations plus récentes de l'époque des grands défrichements et de l'essor démographique des XI^e-début XIV^e siècles, en Ile-de-France, en Aquitaine, en Champagne, en Normandie... On les appelle, sans bien savoir où se situe la démarcation,

Le plan de Dol, fixé définitivement au début du XV^e siècle par la construction d'une enceinte dessinant un 8, est d'une grande simplicité. Une artère centrale sud-ouest-nord-est parcourt la ville dans sa plus grande longueur et relie deux portes entre elles : la porte d'Embas ou Notre-Dame tournée vers le chemin de Dinan et de Saint-Malo, celle d'En-Haut ou de l'Air-Béart vers la Normandie. Sa longueur (environ 500 m) l'oblige à porter plusieurs noms : la rue d'Embas au départ, la Grande Rue dont l'élargissement en place sera surnommé par les Dolois le « Dos d'Asne », le rétrécissement de la rue Etroite, la place du Marché-à-l' Avoir (aux bestiaux) et la rue d'En-Haut. C'est le long de cet axe que se trouvent les bâtiments commerciaux, un échantillonnage particulièrement riche de vieilles maisons médiévales, l'ancienne église Notre-Dame aujourd'hui disparue. Les autres voies lui sont subordonnées. Les unes mènent aux ouvrages de défense ; les autres desservent la cathédrale déportée dans un saillant de l'enceinte et constituent, à l'exception de la Poissonnerie, le domaine réservé des chanoines et des autres clercs : les rues Sainte, des Chantres et de la Trésorerie. Dol n'abrite guère plus de 2000 habitants au XV^e siècle.

Un **quadrillage**, rarement parfait, sauf dans quelques exemples de villes anciennes marquées par le souvenir de l'Antiquité (le centre d'Arles ou de Bordeaux) ou nées de la volonté créatrice d'un prince ou d'un seigneur, définit le plan d'ensemble de centres urbains parvenus à un stade déjà plus évolué d'organisation topographique. Il convient, malgré l'extrême diversité qui prévaut dans ce domaine de recherches, d'essayer de distinguer plusieurs cas.

Très souvent, le plan quadrillé se réduit à sa plus simple expression. Nombre de petites villes installées dans une vallée, sur une terrasse alluviale, sur un promontoire cerné par une ou deux rivières ou sur un versant en pente douce, au pied d'un éperon ou d'une colline supportant une forteresse protectrice, noyau de cristallisation de l'habitat, se limitent à une rue principale, parallèle à une rivière ou à un ruisseau voisin dont elle épouse, à la rigueur, l'irrégularité du tracé. Cette grande rue longitudinale, tronçon d'une route fréquentée, se double, au fur et à mesure du développement de la bourgade, de son peuplement, de l'apparition de couches successives de maisons, d'autres voies, cette fois perpendiculaires ou presque (car il y a parfois des obliques), plus courtes, étroites et sinueuses, à l'exception de celle qui dessert le pont et par delà, le faubourg de l'autre rive. L'ensemble est inclus ou non dans une enceinte, irrégulière lorsque le terrain qui la supporte interdit tout alignement.

Un tel dispositif s'observe partout et pour ne citer qu'un minimum d'exemples à Châteaubriant, à Hennebont, à Redon, à Fougères, à Vitré en Bretagne, à Amboise ou à Chinon dans le Val de Loire, à Néronde, à Saint-Bonnet-le-Château en Forez, à Annecy, à Chambéry, à Aix-les-Bains en Savoie...

Prenons l'exemple de Morlaix.

Le Morlaix du XV^e siècle se range, avec 4 à 5000 habitants, parmi les villes les plus importantes d'Armorique. Son centre est pourtant resserré

222 - Le théâtre 224	
— Conclusion	225
BIBLIOGRAPHIE	227 à 239
INDEX DES NOMS DE LIEUX	241
INDEX THÉMATIQUE	247