

CENTRE EUROPEEN UNIVERSITAIRE, 15 Place Carnot, NANCY

---

ANNEE 1969-1970

Département  
d'ETUDE DES CIVILISATIONS

LES VILLES EN EUROPE OCCIDENTALE DEPUIS  
LE 17° SIECLE JUSQU'A LA REVOLUTION

par

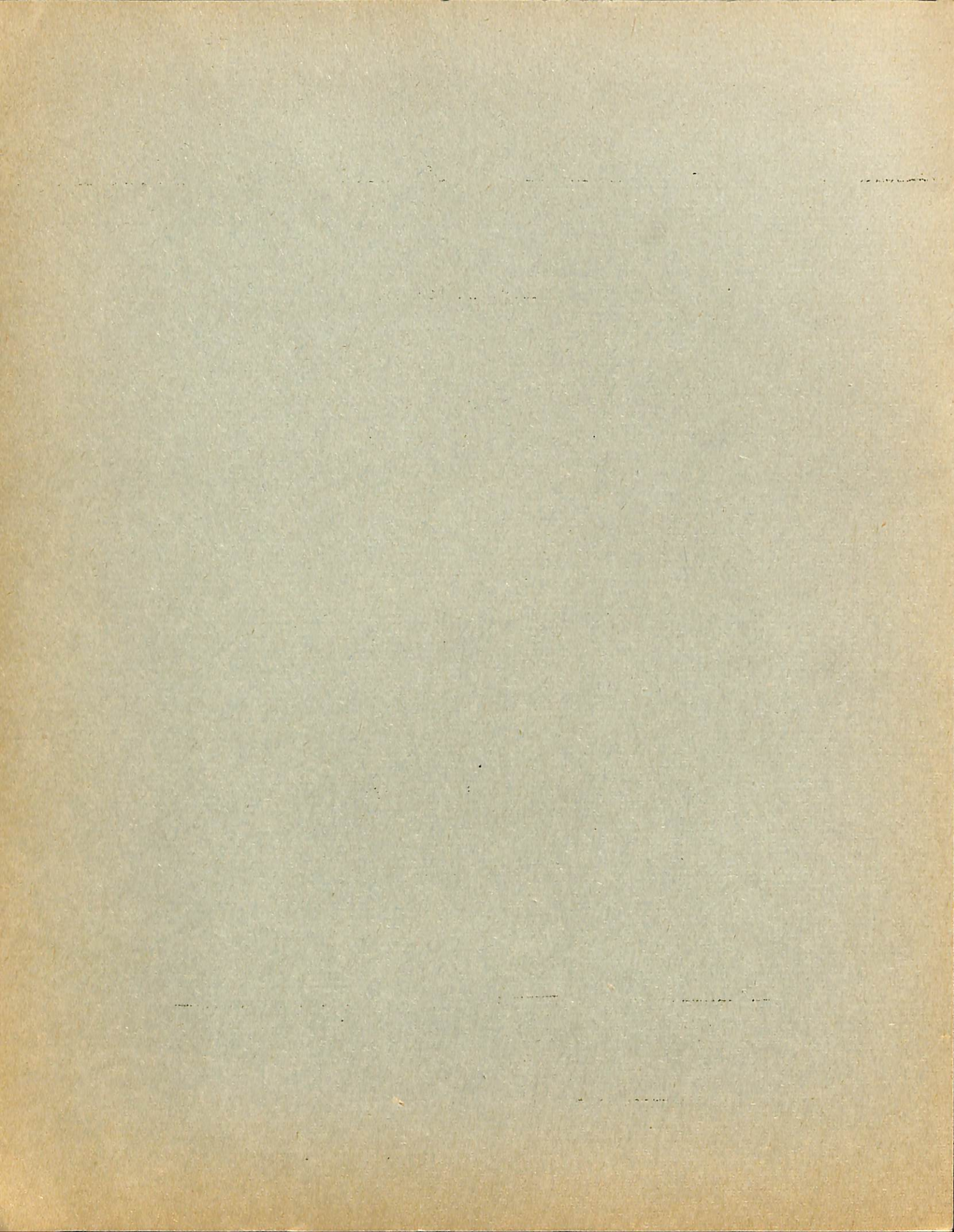
M. E. HELIN

Chargé de cours à l'Université de Liège

9 et 10 février 1970

CONFERENCES RETRANSCRITES A PARTIR D'ENREGISTREMENT  
AU MAGNETOPHONE RESERVEES STRICTEMENT A L'USAGE DES  
ETUDIANTS DU CENTRE EUROPEEN UNIVERSITAIRE DE NANCY  
TEXTE NON REVU PAR LE CONFERENCIER

Diff. 57 18.2.1970



## SOMMAIRE

Préalables : considérer davantage

- la population que les institutions
- un paysage urbain que les réussites architecturales

### INTRODUCTION

I. Cohésion du cadre chronologique :

- au XVII<sup>e</sup> S. : la ville "se retranche" et s'isole du plat-pays
- avec la Révolution industrielle : a) apparition d'un nouveau type d'agglomér: la bassin industriel
- b) chemins de fer, gares

II. Cohésion du cadre géographique : l'Europe occidentale

- exclusion des pays neufs
- absence de modèles empruntés aux pays ibériques.

III. A défaut de ruptures, nécessité de prendre en considération les continuités : -fonctions

- décor et équipements collectifs
- vie en société.

IV. Aperçu du plan.

### SOURCES D'INFORMATION

I. Bibliographie (commentaire des stencils distribués)

II. Vues : Mérian

croquis du rivage des mariniers

III. Rôles fiscaux, chroniques, journaux de voyage

IV. Conclusion : l'anecdote et son contexte.

.../...

METHODE

Nécessité d'une typologie (abrégée  
(fondée sur les villes de moyenne  
(importance

FONCTION DES VILLES

- I. fonctions déjà assumées au Moyen-Age (résidence, échanges, production artisanale, centre religieux, administratif, intellectuel...)
- II. défense : incidences de la nouvelle stratégie
- III. productions manufacturières
- IV. loisirs et thermalisme
- V. conclusions : vulnérabilité aux crises  
variété accrue des types.

UN PAYSAGE A INTERPRETER COMME UN DECOR

- I. Habitations privées : matériaux, style, types  
Habitations communautaires : couvents, collèges, hôpitaux.
- II. Défense : a) portes, remparts, boulevards  
b) casernes, citadelles, places d'armes.
- III. Communications : a) rues et alignements  
b) chaussées et faubourgs
- IV. Places publiques : a) marchés  
b) places et monuments
- V. Conclusions : séparations et hiérarchie  
soucis quotidiens et urbanisme d'apparat.

GENESE DE SOCIETES NOUVELLES

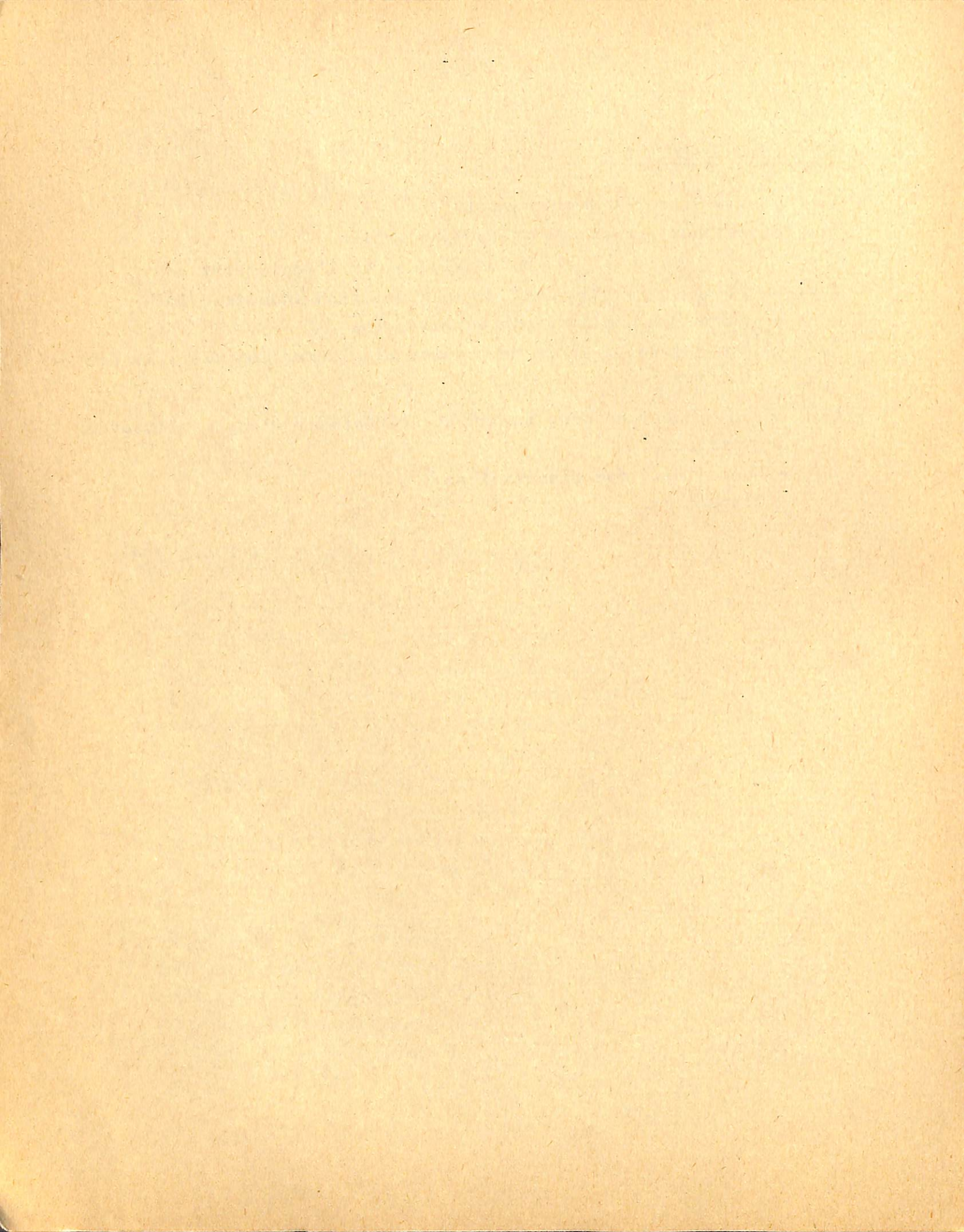
- I. Contrairement à ce qui s'observe de nos jours, la société citadine est tronquée (absence de la Cour) et minoritaire (prépondérance des agglomérations rurales).
- II. Attraction de deux pôles a) bourgeoisie (négoce et officès)  
b) transition des "classes moyennes"  
c) mobilité géographique  
d) mobilité démographique

.../...

CONCLUSIONS GENERALES

- I. Traits épars et antinomiques
- II. Résistance aux crises a) de type ancien  
b) suscitées par l'agglomération
- III. La ville comme stimulant de la Révolution Industrielle  
a) échec des explications unilatérales  
b) hypothèses à partir de modèles pluridimensionnels : le cas de Londres.
- IV. Le changement à "long terme" et l'avènement d'une civilisation industrielle.  
- Commentaire des diapositives  
- Discussion.

°            °  
°



## LES VILLES EN EUROPE OCCIDENTALE

### DEPUIS LE XVIIIE SIECLE JUSQU'A LA REVOLUTION

Un point est d'abord à préciser. Ce n'est pas tant de la révolution politique, celle de 1789, que nous devons tenir compte, mais de ce que les historiens, économistes et sociologues appellent de manière courante la "révolution industrielle". Dans la plupart des pays, cette révolution industrielle n'a pas commencé à la même date. En Angleterre, c'est un processus qui s'amorce déjà très nettement dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. En Belgique, dans le sillon industriel Sambre-et-Meuse, cela a commencé dans le premier tiers du XIXe; en Allemagne, dans le Nord et l'Est de la France lors de la première moitié du XIXe. Pour les pays méditerranéens cela s'est produit beaucoup plus tard; et pour les pays du Tiers-Monde, c'est seulement au XXe siècle qu'on peut en parler.

On peut se demander quelle est l'importance de la révolution industrielle dans une agglomération urbaine. C'est la Révolution industrielle qui justement fait apparaître un type d'agglomération totalement inconnu auparavant: le bassin industriel, qui apparaît en Angleterre dès la seconde moitié du XVIIIe, en Belgique: les pays noirs, le Borinage, la région de Liège, en Allemagne: la Ruhr, en France toute la région au nord de Nancy jusqu'à la frontière belgo-luxembourgeoise. Dans ce Bassin industriel, un élément a été décisif pour la croissance: le chemin de fer.

L'arrivée du chemin de fer est pour les villes l'élément qui les fait entrer dans une autre ère. Pour chaque capitale, et même pour des villes de moyenne et petite importance, on pourrait montrer, dans la période moderne, une ère bien tranchée, avec pour ligne de partage l'arrivée du chemin de fer, qui au XIXe comme une toile d'araignée s'étend de façon de plus en plus dense et qui fait que la ville change complètement de surface, de mode de peuplement, de fonctions. C'est que le chemin de fer, dans la plupart des cas, en raison de l'ancienneté même de la dispersion des villes en Europe occidentale, est souvent apparu comme un élément surajouté à la ville, tellement surajouté qu'il lui est resté extérieur.

Bruxelles, la capitale de la Belgique, est une ville qui a pratiquement arrêté sa croissance entre le XIVe et le XIXe siècle ; sa croissance n'a redémarré qu'avec son rôle politique. Les remparts édifiés au XIVe siècle lui ont donné la forme d'un pentagone, à l'intérieur duquel les maisons sont déjà tellement denses, les terrains déjà tellement chers qu'il n'y a plus grand chose à faire. Lorsque le chemin de fer touchera Bruxelles, cela se fera au nord, et toute la vie moderne de Bruxelles va se développer sur deux pôles, un au nord, l'autre au sud, pôles qu'il faudra plus de cent ans pour les rattacher l'un à l'autre ; après la seconde guerre mondiale, un travail de jonction colossal (qui a demandé près de quinze ans) a modifié entièrement la physionomie du centre de la ville ; cela a été un travail extrêmement pénible et coûteux, simplement parce qu'à l'origine le chemin de fer n'avait pu pénétrer dans la ville.

C'est la situation de toutes les capitales, notamment de Paris où toutes les gares à l'origine étaient périphériques : le grand problème, quand on traverse Paris en utilisant le chemin de fer, ce n'est pas d'avoir un bon horaire, c'est d'avoir le temps nécessaire pour passer d'une gare à l'autre. C'est également le cas de Londres. Et il en est de même pour une série de villes moyennes ; c'est même pire, car le chemin de fer s'est installé tout à fait en dehors de la ville. Il suffit de penser aux villes italiennes, surtout celles de la Toscane ou de l'Ombrie ; elles doivent souvent leurs origines aux étrusques ou aux romains et depuis deux millénaires elles sont perchées à flanc de coteau -excellent emplacement qui évitait aux habitants la malaria ; mais le chemin de fer se trouve arrêté par les pentes de plus de 2 % ; au XIXe siècle donc, avant le percement des grands tunnels et l'électrification, les chemins de fer passent uniquement dans les vallées, en bordure des cours d'eau ; dans l'Italie centrale, il y a parfois plusieurs kilomètres (cf. Volterra, Pérouse) entre le chemin de fer et la ville qui reste perchée sur le coteau, si bien qu'on a alors deux agglomérations qui entrent en compétition.

De même le chemin de fer introduit une différence très sensible dans la croissance de la ville. A Liège par exemple, le chemin de fer a dû s'installer aussi dans la vallée de la Meuse, mais à un endroit où cette vallée n'est pas trop resserrée -pour qu'on puisse y avoir accès et parce que toutes les gares occupent de nombreux hectares de superficie. Entre la gare actuelle de Liège et le centre de la ville, il y a trois kilomètres de distance. Ces trois kilomètres se sont peuplés petit à petit au cours du XIXe siècle, mais la distance est telle qu'elle a fait littéralement basculer le centre de gravité de la ville dans une direction qui n'était pas du tout prévue. Il en est de même à Nancy, où la gare reste périphérique par rapport à la ville ancienne ; on pourrait le dire aussi pour Metz ou quantité de villes des environs.

Donc l'arrivée du chemin de fer, surtout entre 1840 et 1860, constitue une grave césure dans la croissance. Il faut donc parler de la crois-



sance des villes avant le chemin de fer et après le chemin de fer. Notre cadre chronologique est donc le milieu du XIXe siècle, la Révolution industrielle, le chemin de fer.

Le professeur Maschke est venu faire un exposé sur les villes allemandes aux XVe et XVIe siècles. Je ne sais comment s'est conclu son exposé, s'il a dégagé dans ses conclusions une sorte de fin à la période qu'il étudiait. C'est probable, car la fin pour l'Allemagne est dictée par la guerre de Trente Ans et cette véritable catastrophe, démographique et politique, qui a créé un vide d'environ un siècle en plein centre de l'Europe. Qu'en est-il pour d'autres pays, au début du XVIIe siècle ?

Ici aussi, je voudrais essayer de définir le cadre chronologique par un élément du paysage. Nous voyons au début du XVIIe siècle se généraliser un type de défense de la ville, différent de ce qu'on avait connu jusqu'à présent. De l'Antiquité au XIXe siècle, la ville doit se différencier de la campagne ; la supériorité de la ville est d'être autre chose et plus que le plat pays. Pendant tout le Moyen-Age, cette supériorité s'est matérialisée par des tours et des remparts. Quantité de villes, pour leur blason ou leur sceau, retiennent généralement la tour, symbole de force, de défense, de liberté urbaine par rapport au reste du pays. Et même lorsque par la technique de combat qu'est l'artillerie les anciennes tours et les anciens remparts n'ont plus leur importance de jadis, ils sont remplacés par ce qu'on a appelé, pendant tout le XVIe et encore au XVIIe, des "fortifications à l'italienne", c'est-à-dire des ensembles de bastions, de levées de terrain, d'escarpes et de contrescarpes qui occupent une superficie beaucoup plus étendue que les anciennes murailles et qui continuent à séparer radicalement la ville de son entourage campagnard. Cela s'est fait de façon très générale : ce n'est pas seulement aux endroits où l'on s'est battu que les villes se sont refortifiées, c'est sur des étendues qui vont du nord de la France jusqu'à la Russie, du Danemark à l'Italie. La césure ville-campagne, qui initialement était le fait du privilège médiéval, est maintenant le fait de la technique défensive.

Nous ne parlerons que de l'Europe occidentale - ce qui peut paraître regrettable au moment où l'on parle de plus en plus à l'échelle mondiale. Nous allons devoir exclure l'Italie. Aux XVIIe et XVIIIe siècles, l'Italie ne voit pas la croissance de ses villes complètement interrompue ; malgré l'épreuve que représentent pour elle les épidémies de peste, qui à trois reprises détruisent le quart, le tiers ou la moitié même de la population de certaines villes, elle continue à s'urbaniser, mais non partout. Elle le fait notamment à Naples, qui est la capitale du Royaume des Deux-Siciles ; à la fin du XVIIIe siècle, elle a dépassé les 400 000 habitants et c'est de loin la ville la plus peuplée d'Italie. Elle le fait également à Turin, à

Livourne (port installé par les Médicis en bordure de la Mer Tyrrhénienne pour leur donner accès au commerce méditerranéen et pour essayer de défendre la prospérité économique de cette région de l'Italie). Seulement les exemples de Naples, Turin et Livourne sont beaucoup moins intéressants que ceux qui avaient été donnés deux siècles auparavant par Florence, Venise ou Gênes. Naples, Turin et Livourne vont maintenant chercher leur modèle en matière de croissance urbaine au delà des Alpes ; ce sont des villes italiennes qui commencent à imiter ce qui se fait en France, en Allemagne ou à Vienne.

On pourrait en dire autant de l'Espagne. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'Espagne a perdu sa suprématie politique. Elle voit de grandes villes continuer à croître, par exemple Cadix. Dans la péninsule ibérique, un exemple est fort intéressant : c'est celui de Lisbonne, détruite par le tremblement de terre de 1755, qui en quelques années resurgit de ses cendres et apparaît comme l'une des villes les plus urbanisées, les plus systématiquement reconstruites du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le cas de Lisbonne serait très intéressant à étudier ; mais du fait même qu'il est exceptionnel, il serait difficile de lui faire ici une part exagérée ; cela nous obligerait à laisser dans l'ombre une bonne partie des autres villes.

Nous excluons également les villes de la Baltique et les villes russes. Nous excluons aussi celles des pays neufs : celles des Etats-Unis, qui conquièrent leur indépendance dans les deux dernières décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle. Nous excluons aussi les villes d'Amérique latine. A l'époque qui nous intéresse, du début du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup>, tant les villes italiennes et espagnoles que les villes d'Europe orientale et nordique et les villes des pays neufs, viennent chercher leurs modèles dans l'Europe atlantique : France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne, toute la Prusse et la monarchie des Habsbourgs en Autriche.

Même ainsi défini, ce cadre présente certaines difficultés. Dans ces deux siècles, et dans la partie la plus active du Continent, on pourrait dire en caricaturant un peu qu'il ne s'y passe rien. Il n'y a guère d'événements. Le maillage urbain, la répartition des villes dans toute l'Europe occidentale, est accompli depuis la fin du Moyen-Age. On n'assiste guère à des créations de villes nouvelles. Les créations de villes nouvelles très importantes se font en dehors du cadre que nous venons de définir : Saint-Petersbourg fondée par Pierre le Grand à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, Washington aussitôt après l'Indépendance, villes nouvelles qui surgissent de terre sur des modèles français ou italien. Il n'y a pas non plus de révolutions, sinon des révolutions politiques, et notamment celle de 1789. Donc dans ce cadre de deux siècles, où il n'y a pas de changement capital des institutions, non plus de changement capital au point de vue des techniques de construction et d'urbanisme, de quoi allons-nous parler ?

Ici il nous faut faire une parenthèse et considérer que le

métier d'historien a pu changer. Depuis une ou deux générations, l'historien n'est plus seulement celui qui raconte des événements. En beaucoup de cas, il se fait plutôt ethnographe ; ce qui l'intéresse dans la société des villes au XVIIe, au XVIIIe et encore au début du XIXe siècle, c'est d'abord une sorte de conservatoire des habitudes : comment les gens ont vécu dans un cadre qui pour la plupart du temps était légué par le Moyen-Age, comment ils l'ont quand même transformé. L'historien, au lieu de s'intéresser à l'événement singulier, s'intéresse ici à la continuité ; au lieu de privilégier la rupture, le changement, il se demande comment se fait l'adaptation lente. Et dans ces conditions, l'observation est beaucoup plus difficile. Tout le monde s'aperçoit d'une révolution, tout le monde raconte une guerre : ce sont des événements bien délimités, dont on sait quand ils commencent, quand ils se terminent, dans quel camp se trouvent vainqueurs ou vaincus ; cela est relativement clair, et depuis l'Antiquité cela n'a jamais échappé à personne... Ce qui par contre échappe à presque tout le monde, c'est ce qui est coutumier, ce qui est l'habitude, la norme : c'est quelque chose qui est tellement entré dans les moeurs qu'on ne prend plus la peine de le raconter.

Quand on passe de l'événement à la continuité, de l'accident à la coutume, on voit en même temps ses sources de documentation, sa manière d'observer changer ; on n'a plus du tout affaire aux mêmes renseignements. Dans ces conditions, il est difficile d'apercevoir dès le début ce qui fait l'originalité de cette période du XVIIe et du XVIIIe siècle. Nous essaierons de montrer que pendant ces deux siècles apparaissent de nouvelles fonctions dans les villes. Ce terme de "fonctions" est souvent employé par les géographes ou les sociologues, qui parleront également de "rôle" assumé par la ville ; c'est une notion souvent discutée au point de vue de sa valeur explicative et de la causalité qu'on peut attribuer aux fonctions ; sans entrer dans ce domaine de l'explication de la causalité, nous nous demanderons simplement : à quoi servent les villes ? Est-ce qu'aux XVIIe-XVIIIe siècles elles servent à la même chose qu'au Moyen-Age, à la même chose qu'aux XIXe et XXe siècles ? Il nous faut passer en revue ces fonctions pour dégager l'originalité de ces villes, du XVIIe à l'apparition du chemin de fer.

La ville n'est pas seulement un ensemble de fonctions plus ou moins originales. Elle est aussi un paysage. La ville qui a toujours été un paysage humanisé, jusque dans ses moindres détails, se conçoit de plus en plus, à partir des XVIIe-XVIIIe siècles, comme un décor : la ville de la période baroque tend à être un décor. A l'époque, on la représente d'ailleurs comme un théâtre, et c'est le titre de nombreux livres : Théâtre de Leyde, Théâtre de Paris, Théâtre de Londres. Les gens de l'époque représentent les villes comme ce qui devrait devenir un véritable théâtre. Et à l'intérieur de ce décor se développe une société nouvelle, qui acquiert certains caractères différents de ceux du Moyen-Age et annonçant déjà ceux du XIXe et du XXe siècle.

Grâce à un certain nombre de documents on peut reconstituer la vie des villes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle. Il peut s'agir notamment de vues, de croquis, de relevés de cadastres anciens. Il peut s'agir aussi des rôles fiscaux, des listes de contribuables, qui permettent de savoir comment la ville était peuplée ; on a le nom, la profession : on voit quels sont les métiers pratiqués dans la ville, ceux qui apparaissent et ceux qui disparaissent, donc comment s'effectue l'adaptation de la ville aux conditions techniques et commerciales ; on sait ce que va payer tel ou tel contribuable, et grâce à cela on voit si la ville est pauvre ou riche, on peut voir si les quartiers riches font refluer vers la périphérie les pauvres gens, ou au contraire si ce sont les quartiers industriels qui occupent de plus en plus de terrain et donnent à la ville son caractère manufacturier.

On peut disposer aussi de chroniques ; c'est en effet l'apparition des premiers journaux, qui sont rédigés dans les villes pour un public de lecteurs citadins et qui relatent en premier lieu les événements qui se passent en ville. Alors que les campagnes sont silencieuses, les villes par le journal s'expriment sur des points qui justement sont pour nous difficiles à saisir : le tissu des événements quotidiens. Il y a aussi des sources littéraires, qui pourront paraître plus suspects aux yeux des historiens d'une école assez austère, mais dont pour ma part je fais le plus grand cas ; elles sont intéressantes non pas tant par ce qu'elles veulent dire, mais par le témoignage implicite qu'elles contiennent presque à chaque page. Parmi ces sources, il faut faire la plus grande place aux récits de voyage. Le récit de voyage est un genre qui a toujours été bien porté depuis Hérodote ; pour la période qui nous occupe, nous le voyons évoluer dans un sens très favorable à l'historien : on a de plus en plus tendance à s'écarter du cliché pour aborder une observation personnelle et originale.

Par exemple, l'italien Ludovico Guichardini, géographe, a fait une description restée célèbre des Pays-Bas et notamment d'Anvers. Voici un passage qui se rapporte à Liège : "Cette cité est bien peuplée et ses citoyens sont gens industriels, ingénieux de grand esprit et prompts à faire toutes choses. Néanmoins une lâche et ancienne coutume les a tellement saisis et rendus si fainéants que la plupart, voire tous en général, sont plus enclins et adonnés à l'oisiveté et aux discordes et partialités entre eux qu'au travail... et cependant ils sont racés, forts, farouches, vaillants en guerre et font toujours profession manifeste des armes. Et pour les lettres, il y a toujours eu des hommes rares et renommés en savoir...". Guichardin esquisse là une psychologie des peuples, puis sa réminiscence littéraire l'engage sur une mauvaise piste car les hommes renommés qu'il cite ne sont pas des liégeois mais des gens venus d'ailleurs comme évêques ou pour administrer la ville.

Voici un autre exemple pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, qui montrera le progrès accompli. Il s'agit d'une relation faite par le secrétaire du Marquis de Sainte-Croix, ambassadeur à Liège : "Avant d'entrer dans la ville, je dois

vous dire deux mots des houillères. Il y en a partout dans ce pays, où la houille est aussi commune que la tourbe en Hollande et le charbon de terre en Angleterre. On m'a déjà proposé de descendre dans l'une d'elles, mais on ne veut pas m'en laisser le choix. Il y en a une aux portes de Liège, qui dit-on est la plus importante. L'ouverture est sur le haut d'une montagne. La fouille est actuellement de 300 pieds et la veine toujours aussi abondante. Je ne puis vous rendre compte bien exact ; quand j'aurai pu m'y faire descendre, je vous communiquerai le résultat". On voit ici la différence entre le témoignage de Guichardin et celui du secrétaire Jolivet, qui fait très nettement la différence entre ce qu'il voit et ce qu'on lui raconte, qui donne notamment des détails très précis sur l'utilisation de la houille comme chauffage.

On peut aussi citer le publiciste Sébastien Mercier, qui dans les années 1780 écrit en plusieurs volumes tout un recueil de scènes de la vie quotidienne à Paris. Voici un passage où il relève les avantages de la grande ville, rejoignant ainsi le débat célèbre du XVIII<sup>e</sup> siècle sur l'opposition entre la nature et la civilisation : "C'est dans les grandes villes que le philosophe lui-même se plaît, tout en les condamnant, parce qu'il y cache mieux qu'ailleurs sa médiocre fortune, parce qu'il n'y a pas du moins à en rougir, parce qu'il y vit plus libre noyé dans la confusion des rangs, parce qu'il y peut choisir son monde et se dérober aux sots et aux importuns que l'on évite point dans les petits endroits. Il y trouve aussi une plus ample matière à réflexion, des scènes journalières ajoutent à ses nombreuses expériences, la diversité des objets fournit à son génie l'aliment qui lui convient. Il blâmera la folie des hommes qui dédaignent les plaisirs champêtres, mais il paratagera leur folie. A dix-huit ans, quand j'étais plein de force, de santé, de courage, j'étais alors très robuste, je goûtais beaucoup le système de Jean-Jacques Rousseau. Je me promenais en idée dans une forêt, seul avec mes propres forces, sans maître et sans esclave, pourvoyant à tous mes besoins. Le gland des chênes, les racines et les herbes ne me paraissaient pas une mauvaise nourriture". Ainsi, tout en reconnaissant que théoriquement la vie dans la nature est pour le philosophe de loin supérieure à la vie dans la ville, il a expliqué auparavant très clairement quels sont les véritables avantages de la ville : anonymat libérateur, choix possibles, spectacle de la variété. Un peu plus loin il explique comment il s'est converti à la ville : "Un peu plus tard, quand cette première fougue du tempérament fut ralentie, quand familiarisé à 27 ans avec les maladies, avec les hommes, et encore plus avec les livres, j'eus plusieurs sortes d'idées, de plaisirs et de douleurs, quand j'appris à connaître les privations et les jouissances, plus faible d'imagination parce que je l'avais enrichie et amollie par les arts, je trouvai le système de Jean-Jacques moins délectable. Alors je vis les sociétés sous un autre jour et je me suis dit : il y a moins de servitude et de misères à Paris que dans l'état sauvage, même pour les plus infortunés qui participent ou peuvent participer aux bienfaits des arts. Ou du moins il n'y a pas de milieu : il faut être tout à fait un homme errant dans les bois, ou il faut vivre à Paris dans la bonne compagnie, c'est-à-dire dans celle que je fréquente, car chacun appelle ainsi la société qu'il

s'est choisie. Je pensais cela ; attendez, lecteurs, jusqu'à la fin du livre pour voir si je suis bien encore du même avis".

On pourrait citer, à l'appui des vues de Mercier, un témoignage tout à fait indépendant, écrit d'ailleurs une vingtaine d'années auparavant : le London Journal de Bothwell, un des meilleurs chroniqueurs de la vie londonienne au XVIIIe siècle et qui raconte d'une manière très primesautière et sans souci de la composition toutes ses expériences à travers Londres. Bothwell est un jeune seigneur écossais, qui vit relativement pauvre à Londres, et qui s'arrange pour y fréquenter uniquement ceux qui sont à son goût, pour explorer ; c'est notamment lui qui est l'auteur d'une somptueuse biographie du docteur Samuel Johnson. Ignorant tout de ce qu'allait dire Mercier, Bothwell montre à sa manière comment Londres est supérieure à tout autre endroit de la Grande-Bretagne ; il explique que même si on y est pauvre on ne s'y sent pas esclave, même si on n'a pas la possibilité d'y approcher les grands on peut choisir ses amis : et c'est ce qui fait la supériorité du genre de vie que l'on éprouve en ville.

Ici donc nous franchissons un pas de plus. Nous voyons ce qui pour les contemporains, de leur aveu même, fait la supériorité de la ville. C'est ce qui nous permet d'éprouver un cliché : celui de la douceur de vivre dans les villes du XVIIIe siècle ; à côté de ce que cette expression a de stéréotypé, elle recouvre tout de même une réalité ; par rapport à la campagne, la ville est l'endroit où beaucoup de gens se plaisent à vivre : elle est plus attirante psychologiquement que le reste de la campagne.

Malheureusement, tous les traits que nous pouvons recueillir dans les recueils de vues, dans les croquis, dans les listes d'habitants, dans les récits de contemporains ont l'air de nous ramener à une foule d'anecdotes ; ils ne forment pas un ensemble, il s'agit à chaque fois de petits événements épars. Comment à partir de tels traits essayer de reconstituer et les fonctions et le décor et la société de la ville ? On peut essayer, pour l'étude des fonctions, de faire une sorte de type idéal de la ville du XVIIe et du XVIIIe siècle, en reprenant les fonctions les unes après les autres, en examinant, comme le ferait un géographe, quelles sont dans les fonctions de la ville du XVIIe-XVIIIe d'abord celles qui sont traditionnelles, puis celles qui sont plus récentes.

\*

\*

\*

A quoi sert la ville ? La ville est d'abord la continuation de ce qu'était déjà la ville au Moyen-Age. Au Moyen-Age, c'était une innovation, l'apparition d'une classe nouvelle : la bourgeoisie. Au XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> il n'y a plus cette véritable création d'un type d'agglomération et d'une classe sociale, on continue sur la lancée du Moyen-Age. La ville reste un centre religieux, où la cathédrale, les clochers attirent immédiatement le regard. La ville reste importante comme centre d'administration ; c'est de plus en plus à partir des villes que se fera l'administration du plat pays. C'est aussi un centre intellectuel ; c'était déjà marqué au Moyen-Age, où la ville attire l'université, c'est encore ce qu'on remarque aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles : c'est toujours dans les villes qu'on installe les universités, avec toutefois une préférence pour les petites villes : Leyde reçoit une université en cadeau du prince d'Orange pour avoir résisté aux espagnols, université qui aujourd'hui encore est une éélébrité de la ville et une des sources de sa prospérité ; en Lorraine, on fonde une université à Pont-à-Mousson, université de la Contre-Réforme faite pour résister au protestantisme qui s'implante fortement dans la région de Sedan et dans le Palatinat, université qui apparaît comme une citadelle du catholicisme en Lorraine.

Bien sûr, comme au Moyen-Age, la ville reste un centre d'échanges ; elle continue à s'organiser autour du marché, et autour de centres secondaires : les entrepôts notamment. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec le développement des chaussées, tout un commerce de transit (magasins) se déroule de plus en plus en dehors du marché, soit en bordure des fleuves, soit en bordure des chaussées dans les futurs faubourgs.

La ville a aussi une fonction défensive. De par ses remparts elle assumait déjà cette fonction, pour elle-même, en plein Moyen-Age. Maintenant, et de plus en plus, on a affaire à une nouvelle stratégie commandée par l'artillerie et son emploi au cours de toutes les campagnes, comme aussi par le fait qu'on a affaire, non plus à des bourgeois en armes ou à des milices, mais à des armées qui revêtent un caractère de plus en plus national, très nombreuses et opérant sur des dizaines de kilomètres : la stratégie a des dimensions non plus municipales mais à l'échelle de tout un pays. La ville fortifiée est un des supports de cette stratégie, d'où l'importance qu'on attribue à ses fortifications ; ce n'est plus la ville seule qui assume sa défense, cette dernière est assumée par tout le pays. C'est le cas des villes du nord-est de la France qui ont été défendues par Vauban ; c'est le cas des villes hollandaises défendues par le grand ingénieur Curhorn ; c'est le cas des villes des Pays-Bas prises entre les deux ; Charleroi a été construite en quelques années : pendant cinq ou six ans, on a englouti là, en murailles et bastions, le tiers du budget des Pays-Bas espagnols. Il y a donc un changement d'échelle ; ce n'est plus un effort localisé qui peut réussir une défense de la ville, c'est tout le pays qui est mobilisé pour assumer la défense de certains points particuliers. Petit à petit les villes prennent valeur de symbole : quand les hollandais prennent Maastrich en 1632, il est assuré qu'ils veulent s'implanter dans la vallée de la Meuse,

quand les français prennent Strasbourg en 1684, il est assuré qu'ils ont la main-mise sur l'Alsace (et ce sera la consternation parmi les princes d'Allemagne), lorsque Vienne résistera aux Turcs à la même époque ce n'est pas seulement le sort d'une ville qui est en jeu, c'est celui de tous les pays chrétiens d'Europe centrale. Donc, de par son importance stratégique, la ville est devenue le symbole d'une défense quasi nationale ou continentale.

Reste la fonction industrielle. Déjà les villes du Moyen-Age étaient artisanales. La grande innovation des villes du XVIIe et du XVIIIe siècle, c'est leur caractère manufacturier ; il ne s'agit plus d'échoppes d'artisans travaillant les uns à côté des autres, il s'agit de centaines d'ouvriers qui travaillent à domicile, non pour une même entreprise, mais pour un groupe de patrons qui leur fournit la matière première et qui attend d'eux le produit achevé -procédé qui a presque disparu de nos jours, mais qui était très répandu dans l'industrie textile, dans l'industrie des armes, dans la clouterie et quantité d'autres entreprises. Cela provoque le développement de nouvelles agglomérations ouvrières. On voit par exemple apparaître à Leyde les premiers lotissements ouvriers, où les rues sont parallèles les unes aux autres, où les maisons se ressemblent toutes, où les ouvriers se rassemblent. Dans les grands centres textiles, une ségrégation s'instaure entre la partie de la population qui est ouvrière et la partie qui est marchande ou artisanale. En Belgique c'est l'apparition de Verviers, d'Eupen, en Allemagne Montjoie, en France Sedan. Ailleurs on verra apparaître des faubourgs. Cependant ce genre n'est pas dominant, car les campagnes restent plus propices, jusqu'à l'industrialisation du XIXe siècle, à l'industrie dispersée.

Une dernière industrie qu'il faut citer est très moderne : elle consiste à exploiter les loisirs. C'est le cas des villes de tourisme. La plus célèbre est Spa, ville d'eaux dont la célébrité commence au XVIe et connaîtra son apogée au XVIIIe siècle -à tel point que "spa" en anglais deviendra un nom commun pour désigner une ville d'eaux où l'on va pour se soigner. C'est le cas dans une moindre mesure d'Aix et de nombreuses villes en Allemagne et en France.

\*

Dans toutes ces fonctions, s'instaure une sorte de hiérarchie. Certaines d'entre elles entraînent la ville vers une spécialisation. A partir du XVIIIe siècle, il y aura par exemple des villes qui ne seront que manufacturières : c'est le cas de Montjoie, des villes qui ne seront que des citadelles : par exemple Montmédy, des villes qui ne seront que des villes d'eau : Spa; des villes qui ne seront que des lieux de pèlerinage : par exemple Montaigu en Campine. Ces villes sont les plus vulnérables ; elles atteindront un certain degré de renommée et de prospérité, mais elles vont plafonner ou décliner brutalement lorsque les courants industriels ou commerciaux se seront déplacés.



Les villes qui résistent le mieux sont celles qui ont plusieurs fonctions. Liège par exemple est importante du point de vue religieux, du point de vue administratif (comme capitale d'une principauté) du point de vue industriel (de par ses faubourgs, où on exploite la houille, où on forge des armes et des clous). De même Bonn, qui est d'abord la résidence des princes électeurs de Cologne, devient une ville universitaire ; sa renommée de ville résidentielle et universitaire lui vaudra d'être choisie en 1945 au titre de capitale fédérale. Surtout, la croissance gigantesque de Londres tient probablement au fait qu'il y a un port et des docks sur des kilomètres, du fait qu'il y a la Cité, c'est-à-dire la ville en rapport avec l'intérieur de l'Angleterre qui s'est développée le long des grands axes de communications, du fait de Westminster (capitale royale, où réside la Cour et siège le Parlement).

On a donc une grande variété de villes aux XVIIe et XVIIIe siècles en Europe occidentale. Les grandes villes restent exceptionnelles, on n'en trouve guère qu'une par pays : Londres avait vers 1800 un million d'habitants et les villes manufacturières n'atteignent probablement pas cent mille habitants, Paris au moment de la Révolution a environ 600 000 habitants, alors que Bordeaux, Marseille ou Lyon ont environ 100 000 habitants ; il en est de même pour Vienne, Saint-Petersbourg ou Berlin, qui surclassent très nettement les autres villes du pays. Cependant au XVIIe, cette supériorité de la capitale n'est pas encore telle qu'elle écrase littéralement les villes de province qui connaissent alors leur période de rayonnement maximum. Par contre, toute une série de petites villes, qui avaient pu paraître prospères au Moyen-Age sont déjà condamnées soit à plafonner soit à décliner : Huy en Belgique avait pu jouer un rôle important dans le commerce à moyenne et grande échelle au Moyen-Age, c'est devenu impensable au XVIIIe ; les villes de moins de dix mille habitants sont déjà hors de la course, elles n'auront de chances que si elles s'industrialisent très rapidement.

\*

\* \*

Nous pouvons maintenant saisir le paysage de la ville dans plusieurs éléments qui tous montreront qu'on a tendance aux XVIIe et XVIIIe à modeler le paysage de la ville pour en faire un décor. On sent à cette époque la volonté d'organiser l'espace urbain. Certes les villes ne se sont jamais construites au hasard ; il y a toujours une sorte de conditionnement général, ne serait-ce que celui du relief, des cours d'eau et des voies de communication principales ; mais, à cette époque, contrairement à la période antérieure et contrairement au XIXe siècle, on voit dans de nombreux cas, et même dans de petites villes, cette volonté d'organiser l'espace urbain. On ne le fait pas uniquement pour des motifs rationnels, de bon marché ou de

commodité, on le fait dans la recherche d'un effet, pour créer un sentiment qui distingue davantage la ville par rapport à la campagne. Nous voyons cela dans tous les éléments du décor de la ville et dans tous ses équipements.

Tout d'abord, l'habitation même se transforme, du fait que la technique même de construction s'améliore. Le grand danger des villes du Moyen-Age était l'incendie. On essaie d'y parer en remplaçant les toits de chaume par des toits d'ardoise, les murs de torchis et de bois par des murs de brique et de pierre. Il semble que ce changement dans les matériaux de construction soit à l'origine de la transformation du visage des villes. On connaît des édits qui ont obligé les gens à construire leurs maisons en pierre ou en brique lorsqu'un incendie avait détruit leur cabane antérieure. Mais ce genre d'obligation ne vaut que pour les gens qui ont les moyens suffisants ; tous les autres continuent à faire comme ils l'ont toujours fait des maisons qui ne sont ni vilaines ni inconfortables, mais qui peuvent brûler très vite. En plein XIXe siècle, dans certaines villes, on doit encore obliger les gens à couvrir leurs toits avec des ardoises.

Mais surtout, on voit apparaître un changement dans la manière de concevoir la maison et la préoccupation d'alignement. Lorsqu'on visite des villes comme Strasbourg, Ulm, Colmar ou Troyes, on constate que les maisons les plus anciennes (celles qui sont observées par le touriste et qui sont de véritables reliques) sont rarement alignées ; il est assez remarquable que les étages ne se superposent pas régulièrement, et il est fort rare que la façade se présente comme un plan : c'est une série de plans qui s'entrecroisent et se chevauchent, d'où l'impression extraordinaire de relief ; les portes ne sont pas de même taille : certaines laissent passer les charrettes, d'autres laissent seulement passer les gens et sont de petits renfoncements dans le mur ; les fenêtres ne sont pas toutes au même niveau ; on a des fenêtres à meneaux, qui ne sont alignées ni dans une rangée ni dans une colonne. Cette habitude de concevoir la façade disparaît aux XVIIe et XVIIIe siècles ; on recherche la symétrie, l'alignement qui est plus importante que le changement de style.

A la fin du XVIIe siècle, dans les Pays-Bas en tout cas, en Hollande, dans les villes de la Baltique, en Scandinavie, dans le nord de la France, on s'aperçoit que les styles qui jusqu'alors étaient régionaux (on parlera par exemple dans la vallée de la Meuse d'un style mosan, ou d'un style rhénan dans la vallée du Rhin) sont tous éclipsés par le style français ; on abolit la tradition locale, fondée souvent sur l'utilisation des matériaux locaux, et on s'aligne sur les facteurs d'uniformisation, et notamment la mode. Mais l'abandon de la tradition locale est moins important que l'abandon de la dissymétrie, de la construction en plans divers.

A l'intérieur les maisons ont tendance à se différencier. Si elles s'ordonnent pas étages, c'est que dans les maisons du XVIIe-XVIIIe

les chambres les unes après les autres reçoivent des destinations particulières ; auparavant une maison était d'abord un foyer, une place où on allumait du feu et où on faisait tout : la cuisine, le travail, le sommeil. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, on a tendance à différencier les différentes chambres suivant les fonctions qu'elles remplissent : une cuisine, une échoppe sur la rue, les chambres généralement en haut ; et peu à peu on verra que dans les grandes maisons les domestiques ont un quartier à part et ne partagent plus la vie de leurs maîtres. On voit aussi la multiplication des cabinets, salles d'attente, antichambres, boudoirs. Chaque pièce répond à un acte de la vie quotidienne, ce qui bien sûr introduit une grande transformation dans la manière de construire ; et cela a une grande influence pour la vie de tous les jours et pour la conception de ce qu'on appellera plus tard "privacy", l'habitude de vivre à part soi.

Mais toute la vie ne se transforme pas pour tout le monde en même temps. Il faut distinguer les maisons selon leur type, en fait selon leurs habitants. Ceux que l'on a conservés au XX<sup>e</sup> sont en général des hôtels de maître, grandes bâtisses réparties sur une large parcelle, avec une première cour intérieure, puis une seconde cour intérieure autour de laquelle le bâtiment est disposé en fer à cheval et qui donne sur des jardins ; on a ainsi une grande maison très large côté rue et côté cour, avec des pièces (dont beaucoup d'apparat) aux différents étages ; on a également à l'entrée une loge de concierge, et dans le fond du jardin des écuries pour les cochers, des réduits pour les jardiniers, etc... C'est évidemment très beau, cela dénote un art de vivre qui fait l'admiration de tous ceux qui apprécient cette période, mais ce n'est pas ainsi que vivent la plupart des habitants de la ville : il ne s'agit que d'une minorité d'habitants qui ont pu s'installer au large.

A côté de cela, on trouve d'autres maisons habitées par le commun des bourgeois. Dans les rues commerçantes, le parcellement est tout différent ; on a des parcelles extrêmement étroites, parce que souvent on a recherché l'emplacement qui donnait accès à la rue, pour pouvoir attirer la clientèle et lui montrer la marchandise. Ces maisons sont extrêmement étroites et hautes ; au centre on en connaît qui ont trois étages. On a tendance à construire sur la rue une maison qui sera la boutique, et dans une arrière-cour un autre bâtiment qui sera occupé par les servantes, les garçons de boutique ou les ouvrières domestiques. Donc, même si la surface disponible est beaucoup plus rationnée, il existe tout de même une certaine ségrégation des activités.

Il reste à savoir ce qu'il advient pour les pauvres gens, les ouvriers, les gens sans aveu. Ils occupent des maisons, dont aucune ne reste de nos jours. Ce sont des maisons élémentaires, sans étages et avec une seule pièce ; ce sont de petites maisons en bordure des chemins, des faubourgs. C'est à cette époque qu'apparaît l'impasse, qui subsistera encore au XIX<sup>e</sup>, les maisons s'entassant le long d'un bout de rue qui se termine par un cul-de-sac.

Venons en aux habitations communautaires. Les couvents sont de plus en plus nombreux et s'installent à la périphérie de la ville sur de grands espaces qui étaient restés verts : dortoirs, réfectoires, chapelles, jardins potagers prennent de la place. Ces couvents ont constitué des biens de main-morte, c'est-à-dire un patrimoine qui ne peut plus se démembrer et entrer dans le circuit commercial ; en général, à la Révolution, ce patrimoine a été saisi en bloc et alors on a eu à la périphérie des villes toute une série de terrains vacants qui ont servi aux équipements collectifs de la ville. Dans ces couvents, de plus en plus rigoureusement depuis le Concile de Trente, on observe la clôture ; au XIIIe, XIVE, dans les couvents des ordres mendiants, il n'était pas rare qu'on tienne des réunions politiques, mais tout cela disparaît : ceux qui entrent dans les couvents n'en ressortent plus. Il y a séparation entre le monde des communautés religieuses et la ville elle-même.

Le collège est une création de la Renaissance, mais il ne s'est répandu avec succès qu'au XVIIe siècle. En Occident, le système scolaire s'est construit de la tête-aux-pieds ; le Moyen-Age a inventé l'université, la Renaissance et le XVIe inventent le collège, les humanités, le XIXe siècle généralisera l'école primaire et l'alphabétisation générale de la population. Ces collèges d'humanités sont installés en pleine ville ; certains sont gratuits, donc fréquentés par une grande partie de la bourgeoisie et même des enfants d'artisans sinon des enfants d'employés et de journaliers -et cela plus largement certainement que dans la première moitié du XIXe. Mais là aussi on constate une volonté d'organiser et de classer ; c'est au collège que se crée la division en classes, différenciant les enfants suivant leur âge, chaque programme d'une année préparant à l'année suivante.

L'hôpital est aussi dans une large mesure une création du XVIIe et du XVIIIe. Il existait déjà des hôpitaux au Moyen-Age : c'est Charlemagne qui au Concile d'Aix-la-Chapelle a imposé leur généralisation ; mais les hôpitaux du Moyen-Age avaient essentiellement pour but d'abriter des voyageurs ; on recevait les malades, mais on ne les soignait guère. Au XVIIe-XVIIIe, on essaie que les hôpitaux servent à soigner certaines catégories de malades ; par exemple on mettra ensemble ceux qui sont "caducs" (âgés, impotents ou paralysés), ceux qui sont sourds-muets ; à la fin du XVIIIe siècle, on verra apparaître les premières maternités ; en Angleterre, il commencera à y avoir des dispensaires. Surtout, à partir du XVIIe siècle, on a tendance à enfermer puis à soigner les fous. Cette attention accordée à l'aliénation est tout à fait significative pour l'époque ; contrairement à ce qui se passait au Moyen-Age, la folie apparaît désormais comme le contraire de la raison : pendant longtemps on a considéré que le fou avait sa place dans sa société et on ne l'en chassait pas, à partir du XVIIe siècle on l'enferme pour s'en débarrasser. Cette tendance ne fera d'ailleurs que s'accroître pendant tout le XIXe siècle.

Reprenons maintenant les équipements collectifs. Le souci de défense, de protection de toute une population en cas de guerre reste la pré-

occupation majeure de l'époque. Mais dans toutes les régions le danger n'est pas aussi urgent. En certains endroits, et surtout au XVIIIe, si les retranchements sont maintenus à la périphérie, on convertit les anciens fossés, les terrains occupés par les remparts et les tours en boulevards (qui étymologiquement est l'emplacement où on peut mettre un canon), qui sont une des marques de la ville moderne et qui servent de lieu de promenade à pied ou en carrosse : la promenade est large, avec des rangées d'arbres - ce qui montre bien le goût de paraître de l'époque. Ces installations de promenades ne sont rendues possibles que par une invention du XVIIe siècle, qui place ailleurs les militaires : la caserne. Le soldat ne loge plus chez le bourgeois ou le paysan, mais à la caserne. C'est à la même époque qu'apparaît la citadelle, importante en Italie ou en Belgique : c'est le point fort où s'installe le prince-évêque, ainsi que ses troupes, non pour défendre la ville contre les étrangers mais pour empêcher toute insurrection à l'intérieur même de la ville. Ce qui fait partie aussi du décor de l'époque, c'est le champ de parade : le Champ-de Mars, la Parad-Platz où l'on passe en revue les soldats ; et là aussi transparaît le souci du décor.

Au XVIIIe siècle, on essaie de remédier à l'encombrement de l'intérieur de la ville. Les villes du Moyen-Age avaient rarement des rues rectilignes : les rues sont curvilignes, avec des parties élargies et des parties rétrécies ; ce qui correspond à l'état d'inorganisation des villes médiévales devient impensable lorsque la circulation en ville devient celle des carrosses et des charrettes ; on construit des trottoirs de circulation pour les piétons, on essaie de procéder à des alignements de rues pour éviter les embouteillages ; on procédera à des percées à travers des pâtés de maisons pour créer de grandes voies de circulation, comme on l'avait fait en Italie au XVIe, comme le fera Haussmann au XIXe siècle.

Enfin, on s'occupe de la place publique. Ce n'est pas une création de l'époque, mais on lui donne d'autres fonctions, un autre décor. Au Moyen-Age, la place publique par excellence est le marché, où on vend et achète ; dans les villes flamandes et allemandes, un côté de la place publique est occupé par l'Hôtel de ville : c'est là le forum où l'on rassemble les citoyens à l'occasion d'une communication, où les troupes se forment en bataillon ; l'autre côté est occupé par le parvis de la cathédrale : c'est donc aussi un centre de rassemblement religieux ; bref, le marché sert à tout. Aux XVIIIe et XVIIIe siècles, on assiste à un mouvement de spécialisation et de différenciation ; on estime que la place publique ne peut plus servir aux exécutions ; dans beaucoup de villes, comme à Liège, on enlève la potence, qu'on ne veut plus voir ; la prison entre dans le système pénal, alors qu'auparavant elle ne servait que d'antichambre à la condamnation. On évacue aussi certains commerces considérés comme malodorants : par exemple les ventes de bétail, ou considérés comme susceptibles de troubler l'ordre : par exemple le commerce des grains, qui peut entraîner des mémeutes, des discussions trop vives surtout en période de cherté. De plus, on vendra la viande dans une halle aux viandes. A l'époque, on crée aussi des places commémoratives,

pour célébrer un événement ; les plus anciennes sont à Paris : place des Vosges (au temps de Louis XIII), place des Victoires (consacrée pour célébrer les victoires de Louis XIV en 1668), place Vendôme, place de la Concorde (sous Louis XV) ; cela se fera dans de nombreuses autres villes : à Nancy, la place Stanislas, la place d'Alliance.

Partout donc, aux XVIIe-XVIIIe siècles, on retrouve ce besoin de hiérarchiser, d'ordonner, de séparer. Partout aussi, à côté de l'urbanisme tel que l'avait élaboré le Moyen-Age, urbanisme quotidien tendant par exemple à assurer le ravitaillement en eau, apparaît de façon caractéristique ce besoin d'apparat, de décor que nous avons décelé aussi bien dans les façades des particuliers que dans les hôtels des gens riches ou dans les places publiques.

\*

\* \* \*

Nous pouvons maintenant essayer de tracer à grands traits ce qu'était la société du XVIIe et du XVIIIe. Il y a d'abord deux préalables à ne pas perdre de vue, car nous ne les retrouvons pas au XXe siècle. La société que l'on rencontre dans les villes de l'époque est tronquée, incomplète. De plus, les villes, avant la Révolution industrielle, sont par leur poids démographique minoritaires ; à l'époque, c'est des campagnes qu'on tire presque toutes les richesses (à l'exception de la Hollande) et que vivent les 9/10e de la population. C'est une société tronquée en raison de l'absence de la Cour. Les XVIIe et XVIIIe siècles sont les siècles de la monarchie absolue, les siècles où l'Etat a fait ses premières preuves et s'est affirmé dans tous les domaines ; c'est à la Cour que se trouve le centre nerveux - en tous cas sur le plan politique - de l'ensemble de la société ; or la Cour ou bien s'écarte de la capitale (cf. Versailles) ou bien vit à la périphérie des villes (cf. le palais royal d'Edimbourg, La Résidence des Gouverneurs généraux à Bruxelles, cf les cours allemandes, Lunéville en Lorraine, Postdam en Prusse, Schönbrunn en Autriche). Partout, on voit s'introduire une distinction entre la ville-capitale, habitée par une grande masse de la population, et la résidence de la Cour, qui est en marge ou à la périphérie. De plus, la société des villes reste minoritaire ; en quoi elle est totalement à l'opposé de notre société actuelle, où les 3/4 des habitants vivent dans des villes ; au XVIIe, 1/10e, parfois 1/5e de la population habite de véritables agglomérations urbaines.

A l'intérieur de cette société incomplète, certains éléments tendent à constituer des groupes sociaux et commencent à l'emporter sur les éléments qui assuraient jadis la communauté. Beaucoup de villes au Moyen-Age donnent l'exemple de véritables communautés ; en dépit de la différence des

richesses, la solidarité des habitants l'emporte sur l'esprit de parti. Au contraire aux XVIIe-XVIIIe siècles, presque partout, la société des villes tend à s'organiser autour de deux pôles : la bourgeoisie d'une part, les pauvres d'autre part.

D'une manière générale, dans les villes françaises comme dans les villes allemandes, on distingue une bourgeoisie marchande : celle des gros commerçants qui ont des rapports d'affaires avec l'extérieur, et une bourgeoisie d'offices : depuis Henri IV, les offices publics peuvent être héréditaires.

Les pauvres eux sont moins fortunés que la bourgeoisie non seulement par leurs biens, mais aussi par l'étendue de leurs droits et surtout par la diversité de leurs professions. Un point commun rassemble toutes les classes pauvres des villes : la précarité de l'existence. Pour les pauvres, la vie continue à être semée d'embûches.

Il est difficile de savoir quand intervient le partage entre riches et pauvres. On doit prendre en considération plusieurs facteurs et plusieurs types de crises. Les plus redoutables ont été les crises militaires ; pendant la Guerre de Trente Ans, pauvres et riches souffrent également de la guerre. De même en cas d'épidémies comme la peste, le fait d'être riche ne permet pas d'échapper à la peste -le riche pouvant peut-être se réfugier cependant dans sa maison de campagne. Mais les guerres se raréfient au XVIIIe, la peste en Europe occidentale fait sa dernière apparition en 1668 ; elle réapparaîtra à Marseille en 1720, mais restera cantonnée à Marseille et à la Provence. Guerres et pestes sont encore craintes, mais elles exercent moins de ravages. En revanche, la disette continue à exercer des ravages ; en certains cas, elle va même jusqu'à la famine. Le bourgeois, par ses réserves, parvient à échapper à la disette : il peut en souffrir, mais il parvient tout de même à subsister en achetant de la nourriture à n'importe quel prix. Le pauvre lui connaît une sorte de ghetto économique ; lorsque la disette intervient, les prix montent en flèche (par exemple le prix du pain peut doubler ou tripler) : ce qui est catastrophique, quand on sait que dans un budget ouvrier 75 à 80 % des ressources sont consacrées à la nourriture et que la nourriture principale et souvent unique est le pain ; le pire est qu'au moment de la disette, les gens consacrent toutes leurs ressources à acheter de la nourriture et ne dépensent plus rien pour le vêtement, le logement ou le chauffage : l'ouvrier qui produisait des vêtements ou des chaussures n'a alors plus de travail. Ainsi donc, au moment où les vivres augmentent de prix, le salaire et le revenu ouvrier font défaut. Le pauvre n'a plus qu'à avoir recours à la charité publique, aux distributions paroissiales. Très souvent, les hôpitaux publics, qui devraient soulager la misère en période de disette, doivent fermer leurs portes, parce que leurs ressources viennent ordinairement de la campagne...

Il faut faire des distinctions chez les pauvres entre ouvriers et journaliers. Tant que les ouvriers trouvent du travail, ils réussissent à vivre, sinon au jour le jour, du moins à la semaine la semaine. Mais la masse des journaliers, qui n'ont pas la ressource d'un travail spécialisé, qui se présentent sur le marché pour se louer à la journée (et qu'on pouvait encore voir il y a quinze ou vingt ans dans le midi de l'Italie), sont alors le plus souvent sans ressources. Il ya enfin les gens sans aveu, qui n'ont jamais travaillé, qui ont toujours été des mendiants, des vagabonds généralement chassés de ville en ville.

Cependant il ne faut pas croire que sur le plan social la vie dans les villes est déjà complètement bipolarisée. Il faut tenir compte de nuances importantes. Tout d'abord il n'y a pas encore de ségrégation résidentielle : à côté d'un hôtel riche on trouvera des impasses, quotidiennement le riche va cotoyer le pauvre ; au XIXe siècle, ce ne sera plus vrai : il y aura des quartiers exclusivement bourgeois et des quartiers exclusivement prolétariens qui se défieront dans la ville industrielle. De plus, lorsqu'on s'intéresse à la répartition de la population selon la fortune, on s'aperçoit qu'elle est encore "unimodale" : un certain nombre de contribuables ne paient rien du tout, d'autres paient une très petite cote, une infime minorité paie beaucoup d'argent, soit un fort pourcentage de gens qui sont dépourvus de tous moyens, une grande majorité de petits contribuables, une infime minorité de gens riches ; il n'y a pas de faille brutale entre les gens qui ont un petit quelque chose et ceux qui ont une grosse fortune, il y a "des classes moyennes" pour faire la transition.

D'autre part, il existe à l'époque une mobilité très considérable. Malgré l'apparition d'une société de classe, il y a encore des échanges très nombreux entre les différentes catégories. Ces échanges sont d'abord géographiques ; les juifs qui sont persécutés dans certaines villes se réfugient en Hollande et en Angleterre. De manière générale les villes servent de refuges. Elles servent aussi de débouchés aux gens de la campagne. Enfin on a des preuves de caractère démographique de cette mobilité ; dans les pays encore non industrialisés, la progression de la population peut paraître rapide, du moins tant que ne surviennent pas les crises ; on a des pyramides des âges avec beaucoup de jeunes, un nombre moyen d'adultes, une petite minorité de vieillards : c'est la pyramide qu'on peut trouver dans des villages ou dans les faubourgs ; dans les villes au contraire, on a des pyramides d'un type déjà très différent : moins de jeunes, plus d'adultes, et notamment plus de femmes (car les villes sont un débouché pour la main-d'oeuvre des campagnes, et notamment pour la main-d'oeuvre domestique, la femme trouvant plus de débouchés en ville) ; en ville, la plupart du temps les métiers les plus durs sont réservés aux femmes, de même que les métiers les moins rémunérés. Au début du XIXe, les femmes vont aborder la période de l'industrialisation avec un handicap social puis économique, qui pèsera sur leur condition pendant un siècle et demi. Une autre cause de mobilité féminine sera la multiplication à la fin du XVIIIe siècle des naissances illégitimes. Un dernier



trait de mobilité est la taille réduite des ménages ; pour ce qui est de Liège par exemple, 60 % des couples mariés ont trois enfants ou moins de trois enfants ; la taille moyenne du ménage est de 3,67 : pour 100 ménages, on a 367 habitants ; en Hollande, dans les villes on a 3,8 habitants par ménage, alors que dans les hameaux on a 4,6 habitants par ménage. Il semble donc, déjà avant l'industrialisation, que la société des villes soit plus atomisée que celle des campagnes.

\*

\* \* \*

Nous avons ainsi relevé une série de traits épars : variété des fonctions, goût de l'ordonnance dans l'aménagement des villes, liberté de la ville, désir du confort qu'elle assure, en même temps ségrégation assez rigoureuse dans les classes dans la répartition des tâches, nombreuses innovations techniques (intervention des ingénieurs, souci du plan, innovations comme le collège, la caserne l'hôpital), innovations culturelles (production littéraire et musicale).

A côté de ces traits qui peuvent paraître épars, il y a des constantes. Nous avons souligné la résistance aux crises : crises de type ancien (épidémies, disettes, "émotions" ou émeutes). Mais il faut faire état de crises en présence desquelles les villes du XVIIe et du XVIIIe ont beaucoup moins bien réagi et qu'elles ont moins bien surmonté. C'est par exemple l'alcoolisme, qui devient un fléau, surtout à Londres ; l'alcoolisme détruit littéralement certaines couches de la population ; c'est un danger public, qui ne semble pas avoir été surmonté par une action concertée ; au XVIIIe ce qui a pu endiguer l'alcoolisme à Londres, ce sont d'autres produits de luxe, comme l'usage du thé ou du café. Il y a aussi une détérioration manifeste du logement, du fait du surpeuplement de certains quartiers.

On peut se demander si la ville, déjà aux XVIIe et XVIIIe siècles, n'a pas agi comme un stimulant qui aurait préparé en sous-main, d'une manière peu perceptible et peu visible, l'avènement du machinisme industriel et la fameuse Révolution industrielle ? A ce sujet, les historiens ne peuvent faire état de conclusions certaines, car le débat entre eux est loin d'être conclu. A propos de la révolution industrielle, de Marx jusqu'à nos jours s'affrontent toujours des thèses radicalement opposées et on ne trouve pas le moyen de réfuter définitivement les arguments de l'adversaire. Les uns continuent à croire, en ce qui concerne l'Angleterre, au rôle de l'enclosure, du départ des paysans vers la grande ville ; c'est réfuté dans un grand nombre de comtés par des spécialistes qui apportent des arguments

tout à fait probants. Les autres parlent de l'accumulation de capitaux, d'autres parlent du progrès technique, de l'invention de la machine à vapeur, des nouveaux métiers. D'autres encore parlent du rôle de l'entrepreneur. Pour ma part, je serais tenté de parler de la qualification de la main-d'oeuvre ouvrière, qui a permis d'incorporer dans le circuit industriel et commercial des inventions qui jusqu'alors étaient restées des jouets de laboratoire. Ce sont là des hypothèses qui sont intéressantes, mais qui sont assez incompatibles si on les isole trop radicalement les unes des autres et si on n'essaie pas d'en formuler une synthèse.

On a pensé à recourir à ce que les économistes appellent des modèles. Grosso modo, on peut dire que la société antérieure à la révolution industrielle est une société qui change par paliers imperceptibles et qui dans beaucoup de cas essaie de retourner à l'état antérieur. C'est ce que le démographe anglais Riley appelle une société "homéostatique", qui cherche à revenir à son point de départ. Au contraire la société que nous connaissons depuis la Révolution industrielle est une société en croissance, où le changement opéré dans un secteur provoque une série de réactions en chaîne dans les secteurs non seulement voisins mais les plus inattendus. Riley pense que cet essai de retour à l'état ancien doit être élaboré sous forme de modèles. Le modèle doit être un système lié (toutes les parties sont solidaires et chaque élément n'a son sens que par rapport aux autres) ; il doit être susceptible de présenter des variantes isomorphes (que l'on pourrait retrouver analogues sinon semblables dans une autre situation) ; il autorise des prédictions ; enfin il rend intelligibles les relations les plus apparentes entre certains faits (plus importantes que les faits eux-mêmes).

Il y a toute une série de changements que nous pouvons constater avant la Révolution industrielle. Ce qui nous oblige à concevoir cette dernière dans une chronologie longue ; ce n'est pas un accident brutal qui a secoué la société au XIXe siècle ; c'est une masse de transformations qui se sont distillées à partir de certaines régions dans l'ensemble de l'Europe occidentale et qui ont atteint progressivement non seulement des gens qui étaient séparés dans l'espace mais des gens qui étaient séparés dans le temps. En fait pour réussir cette mutation, ce "take-off", nous avons eu en Europe occidentale plusieurs générations. S'il y a eu des tensions, des crises, des difficultés, elles ont été surmontées parce qu'elles ont été réparties sur plusieurs générations. Tandis que dans les pays du Tiers-Monde, nous voyons qu'une seule et même génération a dû faire face à la fois à des difficultés de tous ordres, ce qui n'est jamais le cas dans notre Europe occidentale, ce qui n'a pas été le cas dans les villes du XVIIe et du XVIIIe où on a eu presque deux siècles sans événements techniques et sans événements politiques majeurs, ce qui a permis de considérer petit à petit les innovations techniques et les innovations sociales et de s'y habituer progressivement. Cette dimension de longue durée est familière aux historiens, mais il était important de la montrer à l'oeuvre dans le cadre des villes occidentales pendant environ deux siècles.

\*

\* \*

