

**DU PROFIL DE LA RUE À LA FORME DE LA VILLE :
L'INTÉGRATION PARISIENNE
DU 18^e ARRONDISSEMENT (1860 - 1940)**

Article extrait de la revue *Recherches contemporaines*, n° 4, 1997

Mathieu FLONNEAU

En ces temps de quête urgente et crispée d'identité, importantes sont les attentes manifestées à l'égard de la ville par les sociétés contemporaines. L'histoire urbaine peut à sa mesure apporter des exemples d'intégration. Ainsi, dans le cas de Paris, est-il intéressant d'interroger le label "parisien" lorsqu'il est appliqué à l'espace urbain.

Si la représentation que l'on se fait de la capitale est inévitablement structurée par l'avenue haussmannienne, archétype de la rue, il n'en reste pas moins qu'en marge de la géométrie des principaux tracés dus au baron Eugène Haussmann, "la naissance d'un mode de vie urbain"¹ aux 19^e et 20^e siècles est due à certains éléments tout aussi réels et décisifs : les réseaux. Or, l'évolution du réseau viaire, pourtant le plus évident de tous, n'a été envisagée que récemment dans des travaux pionniers, parfois empreints de profondeur historique². Une étude, pour lui-même, de ce "lieu en creux" de l'espace urbain en vogue chez les urbanistes actuels, c'est-à-dire l'étude de la rue vide, de ses transformations matérielles et des enjeux de pouvoirs dont elle fut l'objet, relève d'un style d'histoire urbaine peu pratiqué.

1. François Caron dir., *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain 19^e-20^e siècles*, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, 425 p.

2. Dans l'ouvrage précité, l'étude de ce passage "des cheminements naturels à l'organisation de la ville" est due au géographe Bernard Rouleau.

Avec un parti-pris de myopie technique, l'examen de ce territoire du quotidien¹, en vogue chez les urbanistes actuels², relève apparemment d'une gageure dans la mesure où la rue déserte ne fait pas la ville, mais dessert les lieux de celle-ci. En proposant une clef technique, en refusant de sacrifier au "tout social", au "risque de scléroser l'approche de la ville", nous souhaiterions "lier le local et le global, l'urbain et le politique"³. C'est ce processus dynamique d'évolution de la ville de Paris⁴ que nous avons examiné dans le cadre d'une monographie consacrée à quatre espaces, jadis villageois – La Chapelle, Clignancourt, La Goutte-d'Or et Montmartre – annexés par la capitale et devenus effectivement, au premier janvier 1860, le 18^e arrondissement⁵. Dans cette ancienne périphérie, relevant d'une "problématique propre"⁶, fut à l'oeuvre une active politique municipale, et préfectorale⁷, d'homogénéisation de la capitale. Quelles furent les étapes et les modalités de cette mise à niveau ? Nous tenterons de compléter sur ce point la vision de l'oeuvre haussmannienne, puis d'attirer l'attention sur l'activité ignorée, voire méprisée, de la 3^e République. Nous verrons finalement quelle place attribuer aux "ruelles" de Montmartre sans trop céder à la séduction du halo charmant et quasi mythique qui entoure le lieu.

1. Cette perspective n'est heureusement pas absente de la bibliographie du récent travail d'Alfred Fierro, *Histoire et dictionnaire de Paris*, Paris, Robert Laffont, 1996, 1580 p.

2. La direction de la Voirie à l'Hôtel-de-Ville de Paris a organisé le 24 mars 1995 une Journée consacrée à "L'histoire de la rue". Voir la contribution de Bernard Landau, "La rue, profil en travers. Évolutions et usages".

3. Rémi Baudouï, Alain Faure, Annie Fourcaut, Martine Morel et Danièle Voldman, "Écrire une histoire contemporaine de l'urbain", in *20^e siècle*, juillet-sept. 1990, p. 101.

4. La rue participe à l'oeuvre régulatrice du "temps des villes". Voir Bernard Lepetit et Denise Pumain dir., *Temporalités urbaines*, Paris Anthropos, 1993, 316 p.

5. Il s'agit de notre mémoire de maîtrise intitulée *Urbanisme et voirie dans le 18^e arrondissement de Paris pendant l'entre-deux-guerres*, préparé sous la direction d'A. Prost, à l' Université de Paris I, 1994, 206 p.

6. Bernard Rouleau, "Parcellaire et tissu urbain dans les quartiers périphériques de Paris", in *Villes en parallèle*, n° 12-13, 1988.

7. Rappelons la primauté de fait, à Paris, de l'autorité préfectorale qui disposait d'une prérogative court-circuitant les délibérations du Conseil municipal, pour des travaux portant sur des sommes inférieures à 50. 000 francs, ou bien pour des nominations de personnel. Nous nous permettons de renvoyer sur ce point à notre étude de la mise à plat du processus décisionnel en matière d'urbanisme (Chap.III, "Les arrondissements entre tutelle préfectorale et tutelle municipale"), qui emboîtait le pas aux travaux de Philippe Nivet, *Le Conseil municipal de Paris de 1944 à 1977*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1994, 397 p.



Chantier rue de Clignancourt, derrière les grands magasins Dufayel, vers 1930. Pose de pavage en pierre (Iconothèque de la direction de la Voirie).

L'histoire du traitement quotidien du réseau viaire fournit des éléments de réponses fondamentaux sur l'intégration de ces "marges bricolées où n'atteignaient pas les lumières de la ville"¹. Pour l'auscultation des programmes annuels d'opérations de voirie, nous avons utilisé, en écho et en plus des documents imprimés des administrations municipales et préfectorales, des dossiers appartenant aux archives de Paris². Nous avons aussi travaillé, littéralement sur le tas (mais sous le périphérique !) dans les bas-fonds du dépôt en activité de l'actuelle 5e section territoriale de la direction de la Voirie, porte de Saint-Ouen. Une sélection s'est imposée dans les 28,8 mètres linéaires de rapports d'ingénieurs et de dossiers techniques, à l'époque non encore versés aux archives de Paris. Des documents iconographiques et cartographiques, intégrés au mémoire final ont été reproduits à cette occasion.

1. Pour reprendre l'expression de Patrick Gervaise dans " Les 'Passages' à Levallois-Perret : ruelles pauvres en banlieue", in Alain Faure dir., *Les premiers banlieusards, aux origines des banlieues de Paris, 1860-1940*, Créaphis, 1991, p. 128-130.

2. A savoir les séries VO, VO^{NC}, VM, W et Tri Briand.

Paris à la périphérie, ou le 18e arrondissement entre centre et banlieue.

Avec la conscience de nous retrouver ici au coeur d'un intense "régionalisme parisien", ressenti aussi vivement que dans les travaux, pour nous exemplaires, de Gérard Jacquemet sur Belleville¹, nous avons abordé "une ville qui se fait plutôt qu'une ville déjà faite"² en tenant compte de la diversité des structures urbaines, des données géographiques et démographiques.

A cet égard, le réseau viaire peut-il constituer un facteur d'unité dans un cadre de vie aussi vaste³ et multiple que le 18e arrondissement ? La dureté de l'existence ouvrière, de la rue d'Aubervilliers aux avenues de Clichy et de Saint-Ouen était vécue, semble-t-il, dans une rue, en maints endroits, peu agréable à pratiquer et à habiter⁴. Encore aujourd'hui, face à la faiblesse et à l'artificialité du principe administratif fédérateur, l'identité des quatre quartiers qui composent l'arrondissement apparaît plus importante et est hautement revendiquée par les habitants. Ainsi le romancier Albert Simonin se disait-il "enfant de la Chapelle"⁵. Cet arrondissement du nord de Paris possédait néanmoins un pôle dominant qui a déteint sur la dénomination administrative de l'ensemble du territoire, à savoir la Butte-Montmartre. La juxtaposition de quartiers très différents y est ressentie plus fortement⁶ que dans le 17e arrondissement par exemple dont la dénomination "Batignolles-Monceau" suggère au moins la coexistence de deux ensembles différents.

Les rythmes différents de l'urbanisation ont donné une existence incertaine à cette juxtaposition de quartiers dont les limites apparaissaient bien floues. La conscience commune du 18e arrondissement se trouve peut-être dans l'analogie qui se faisait entre vie de bohème et vie de misère. Pendant l'entre-deux-guerres, les subventions octroyées par le Conseil municipal pour la soupe populaire y furent les plus élevées de tout Paris.

Jean-Paul Burdy a démontré qu'il existait des quartiers ouvriers dont la fonction "résidentielle" était dominante : Montmartre et Belleville en fourniraient

1. G. Jacquemet, *Belleville au 19e siècle, du faubourg à la ville*, Paris, EHESS et Librairie Jean Touzot, 1984, 452 p.

2. Jeanne Gaillard, "Paris la ville 1852-1870", in *Le Mouvement social*, oct.-déc. 1975.

3. Avec ses 600,5 hectares de superficie, le 18e arrondissement se classe au quatrième rang des arrondissements parisiens, après le 15e – le plus étendu avec 850 hectares – le 20e et le 17e. Tous les quatre appartiennent à l'ancienne périphérie.

4. La chanson d'Aristide Bruant intitulée "Dans la rue" exprimait la fatalité de la rue dans ces mauvais quartiers et l'uniformité de la misère : "Moi, je n'sais pas si j'suis d'Grenelle,/De Montmartre ou de La Chapelle,/D'ici, d'ailleurs ou de là-bas;/Mais j'sais ben qu'la foule accourue,/Un matin, m'a trouvé su'l'tas/Dans la rue."

5. A. Simonin, *Confessions d'un enfant de La Chapelle*, Paris, Gallimard, 1977, 271 p.

6. Léon-Paul Fargue écrivait à propos du quartier de La Chapelle : ces "quartiers [sont] cernés de cheminées d'usines, lacs de zinc où la rue d'Aubervilliers se jette comme une rivière de vernis. Des vagissements de trains égarés servent de base au paysage", in *Le piéton de Paris*, Paris, Gallimard, 1939.

deux exemples. On peut ainsi parler d'une "régionalisation" de la classe ouvrière parisienne¹. Force est de constater avec Gérard Jacquemet² que, pour l'opinion populaire et bourgeoise, l'homogénéité de l'ensemble était très forte : c'était un faubourg populaire, peuplé même. C'est là une certitude, restituée par l'impression d'intense peuplement qui émane des documents cinématographiques de l'époque³. La pression démographique y était la plus importante de la capitale et le 18^e arrondissement comptait, en 1921, 285.000 habitants soit 30.000 de plus que le 11^e, second arrondissement pour ce qui était du peuplement. De grandes disparités existaient au sein des quartiers : avec ses 120.000 habitants en 1921 - année de peuplement maximum -, le quartier de Clignancourt était plus peuplé à lui seul que l'arrondissement parisien moyen de l'époque. C'est à cette date que le 18^e arrondissement fut le plus peuplé ; à titre de comparaison, en 1992, il ne comptait que 185.000 habitants. Après Clignancourt, le quartier des Grandes-Carrières abritait, toujours vers 1921, plus de 100.000 habitants, la Chapelle 26.000 et la Goutte d'Or plus de 40.000. Il convient de constater que, si la pression a diminué dans le quartier de Clignancourt à la fin de notre période, en 1936 on y dénombrait 107.000 habitants, il n'en fut pas de même dans les autres secteurs de l'arrondissement. Ainsi globalement à une époque où la population parisienne avait une tendance à diminuer, celle du 18^e arrondissement demeurait stable et sa "jeunesse nombreuse" préoccupait toujours la préfecture de la Seine après 1945⁴. Ajoutons au tableau, pour conclure, la pression démographique considérable et croissante des marges banlieusardes du nord comme Saint-Ouen, avec plus de 50.000 habitants, ou Aubervilliers.

Les paysages de la rue : une morphologie urbaine d'antécédence ou de surimposition.

En aucun cas, la ville ne pouvait être gérée *ex nihilo*, en faisant abstraction de son passé historique. La structure urbaine, dans la sédimentation de ses tracés, s'est ressentie de cette croissance de la population qui ne pouvait se déprendre d'un bâti serré. La largeur des rues dans l'arrondissement, tout comme leur longueur d'ailleurs, étaient en moyenne inférieures à la largeur et à la longueur moyennes des rues parisiennes. L'origine d'une telle exigüité doit être recherchée dans le fait que la mise en place du réseau viaire s'était calquée

1. Jean-Paul Burdy, "Les quartiers ouvriers de la ville industrielle en France, 19^e-début 20^e siècles. Une approche thématique et bibliographique des dynamiques sociales et culturelles", in *Historiens et Géographes*, n° 335, février-mars 1992. Voir aussi sur le "Paris du travail", Susanna Magri et Christian Topalov dir., *Villes ouvrières 1900-1950*, Paris, L'Harmattan, 1989, 239 p.

2. Gérard Jacquemet, *Belleville... op. cit.*, Introduction.

3. L'animation sur les boulevards des Maréchaux par exemple.

4. *Communication du préfet de la Seine au Conseil municipal et au Conseil général sur le problème du logement et le plan d'aménagement de Paris et de la banlieue*, 1946, p. 111.

sur le canevas des chemins anciens, eux-mêmes cheminements naturels imposés par la géographie. C'est le cas de la rue de La Chapelle qui passe par le col du même nom. Au total, le 18^e arrondissement possédait un parcellaire au maillage particulièrement dense. La superficie moyenne y étant de 570 m² contre 650 m² pour Paris¹, il était dans ces conditions difficile d'y réaliser un réseau aéré².

La topographie a guidé pour une part importante l'urbanisation : ainsi, les pentes de la Butte sont-elles clairement perceptibles au sud dès le quartier Rochechouart dans le 9^e arrondissement. De plus, l'urbanisation tardive des quartiers périphériques a intégré et digéré des secteurs bâtis, voire urbanisés, depuis longtemps. A ce titre, les anciens villages suburbains de Montmartre et de La Chapelle - un ancien village-rue - ont fixé et polarisé l'extension du front urbain au même titre que les agglomérats bâtis aux abords des anciennes barrières de la ville et des grands boulevards³.

Les modalités de l'intervention publique.

En matière d'urbanisme parisien, l'impulsion haussmannienne fut dans les arrondissements périphériques, sans doute plus qu'ailleurs, décisive. L'étude de ce qui est pour nombre d'historiens l'apparement obscur et incohérent "troisième réseau" demeurant à ce jour très incomplète, nous avons dû recenser les opérations projetées et celles effectivement accomplies sous le Second Empire⁴.

Dès l'annexion prononcée, le baron et ses ingénieurs entreprirent de combler la différence existant entre la capitale et son ancienne banlieue et d'éradiquer l'anarchie tant du bâti que de la rue. Des carences y étaient en effets perçues : "Tout y était à créer, églises, écoles, marchés, fontaines"⁵. De même, l'insuffisance du réseau viaire était-elle expressément évoquée : "L'état de la voie publique y est défectueux ; plus du tiers de la surface des rues n'est ni pavée, ni empierré", peut-on lire dans l'exposé des motifs de la loi du 3 mai 1859 sur l'extension des limites de Paris. Aussi les travaux engagés par le Second Empire et poursuivis, avec une activité encore largement méconnue, par la Troisième République, s'inscrivaient-ils dans une perspective de rattrapage : "La capitale

1. Chiffres donnés par le préfet Roger Verlomme au Conseil municipal et au Conseil général de la Seine réunis lors de leur session de mars 1950.

2. A titre indicatif, les éditions successives de la *Nomenclature des voies publiques et privées de Paris* révèlent que l'arrondissement comptait 356 rues en 1911, 362 en 1928, 383 en 1951, 396 en 1988.

3. Bernard Rouleau, *Le tracé des rues de Paris*, Paris, Presses du CNRS, 1988, 128 p.

4. Voir aux Archives de Paris les cartons VO^{NC} 332 et VO^{NC} 1463. Voir aussi Sophie Affholder, *Le rattachement de la commune de Montmartre à la ville de Paris (1860-1888)*, Mémoire de maîtrise, Université Paris X (Dir. Plessis) 1997, *passim*.

5. Eugène Haussmann, *Mémoires*, t. 3, Paris, Victor-Havard, 1893, p. 368.

apporta son "système" à sa périphérie : nouvelle voirie, alimentation en eau, mairies, écoles, etc."¹.

Ces anciennes communes étaient comprises entre la huitième enceinte, celle des Fermiers généraux, achevée en 1787 et la neuvième enceinte, trois kilomètres au nord, à savoir les fortifications construites par Thiers entre 1841 à 1845. Les bastions 30 à 39 gardaient au nord le 18^e arrondissement. L'annexion ajouta 5 100 hectares aux 3 402 que comptait alors Paris : 3 850 étaient enfermés dans l'enceinte, 450 couverts par les ouvrages militaires et 800 grevés de servitudes. Le tout constituait onze communes et treize fractions de communes peuplées par plus de 350 000 habitants. Cette augmentation de la superficie de la ville avait été rendue nécessaire par le risque d'étouffement que faisait peser sur la capitale la croissance désordonnée de la banlieue à ses portes. Il était urgent, selon Haussmann lui-même, de juguler la croissance démographique de ces agglomérations mal urbanisées aux barrières de la ville. Les taux d'accroissement des populations des communes périphériques pour la période 1836-1856, étaient tous supérieurs à 100%, les records étant détenus en l'occurrence par les marges nord : ainsi 531% pour le taux d'accroissement de Montmartre, 678% pour La Chapelle². Aussi pouvons-nous noter avec Marcel Roncayolo que "pour un temps, la limite de 1860 réconcilia l'administration et la géographie"³. Évidemment cette coïncidence, si tant est qu'elle exista vraiment, ne fut jamais que temporaire, la banlieue n'étant en aucun cas supprimée, mais juste repoussée.

La rue au fondement de l'apparition d'une norme d'urbanité.

La formation du paysage urbain a relevé, dans ces espaces, d'une logique propre, différente de celle qui a régi le rythme d'urbanisation des quartiers centraux. Cependant, ce n'est que par comparaison avec ces derniers que peut être estimée la qualité de la ville qui s'est étendue à partir de 1860. Si, à l'ouest, l'urbanisation a été de qualité et a rapidement atteint le niveau des meilleurs arrondissements centraux, il existait en revanche, à l'est et au nord, un déficit d'urbanisation dans ces nouveaux morceaux de ville. La nouveauté résidait dans l'estimation des carences : ce déficit était jaugé à l'aune d'une "norme d'urbanité". Ainsi, Annie Fourcaut a-t-elle pu caractériser la tendance du

1. Pierre Pinon, *Paris-Haussmann*, Paris, Picard, 1991, p. 124.

2. Bernard Rouleau, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris, histoire d'un espace urbain*, Paris, Seuil, 1985, p. 42.

3. Marcel Roncayolo, "La croissance de la ville: les schémas, les étapes", in *Paris, genèse d'un paysage* Paris, Picard, 1988, p. 217

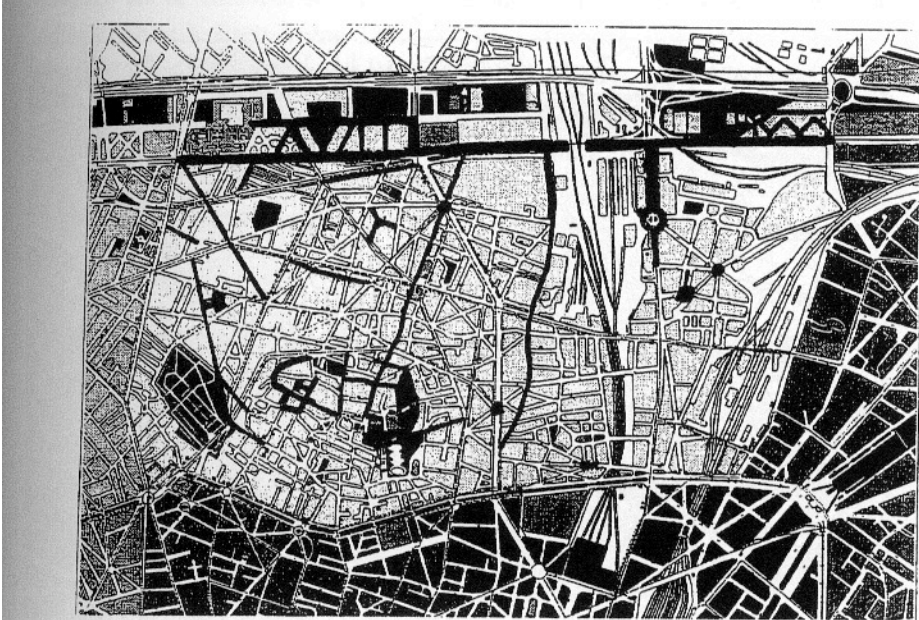
processus d'urbanisation des banlieues à propos de la loi Sarraut du 15 mars 1928¹ :

"La mesure des travaux à effectuer est donc appréciée par comparaison, la finalité étant de placer les lotis dans une situation analogue à celle où ils se trouveraient, s'ils avaient construit à l'intérieur ou dans le prolongement d'une agglomération voisine déjà aménagée".

Ce concept normatif cesse d'être rhétorique et désigne une réalité très concrète dès lors que l'on prend en compte, isolément, un critère objectif de l'urbanité comme la rue. En effet, le degré variable d'urbanisation d'un espace est directement expérimenté au travers de la rue. Car, pierre angulaire de la ville, la rue constitue la "définition *a minima* de l'urbanité" une fois sa viabilité effectuée. Encore faut-il préciser que les critères caractéristiques de la viabilité ont évolué dans le temps : entre la rue possédant une chaussée et des trottoirs bien distincts et la route offrant de façon indifférenciée des bas-côtés et l'espace de circulation, les possibilités ont été multiples. L'urbain étant une production technique de l'homme, les possibilités de son amélioration ont été et sont encore continues². Dans la généralisation de ces améliorations techniques se joue l'unité du paysage d'une ville.

1. *Cahiers de l'I.H.T.P.*, n° 12, "Région parisienne, approches d'une notion (1860-1960)", octobre 1989, p. 22-24 – Il convient de reconnaître la validité, mais aussi les limites, de l'application de telles analyses sur la banlieue. Un autre modèle peut être trouvé chez Jean-Paul Brunet, "Constitution d'un espace urbain : Paris et sa banlieue de la fin du 19^e siècle à 1940", in *Annales ESC*, mai-juin 1985.

2. Une note méthodologique s'impose. Notre regard sur la norme d'urbanité doit se garder de toute erreur téléologique. Le fait que l'historien soit le contemporain d'une certaine conception de la rue exige un effort de lecture des textes historiques. La rue "idéale" nous paraissant être sous nos yeux, nous avons tendance à stigmatiser les carences des époques antérieures. Faire abstraction de l'entreprise menée depuis une vingtaine d'années en vue de réhabiliter une certaine rue, éventuellement piétonne, dans le discours des urbanistes et des architectes, à laquelle il faut s'ajoute la découverte du patrimoine...



Carte des mises en état de viabilité et des constructions de trottoirs pratiquées dans le 18^e arrondissement entre 1913 et 1934, d'après les *Délibérations* du Conseil municipal.

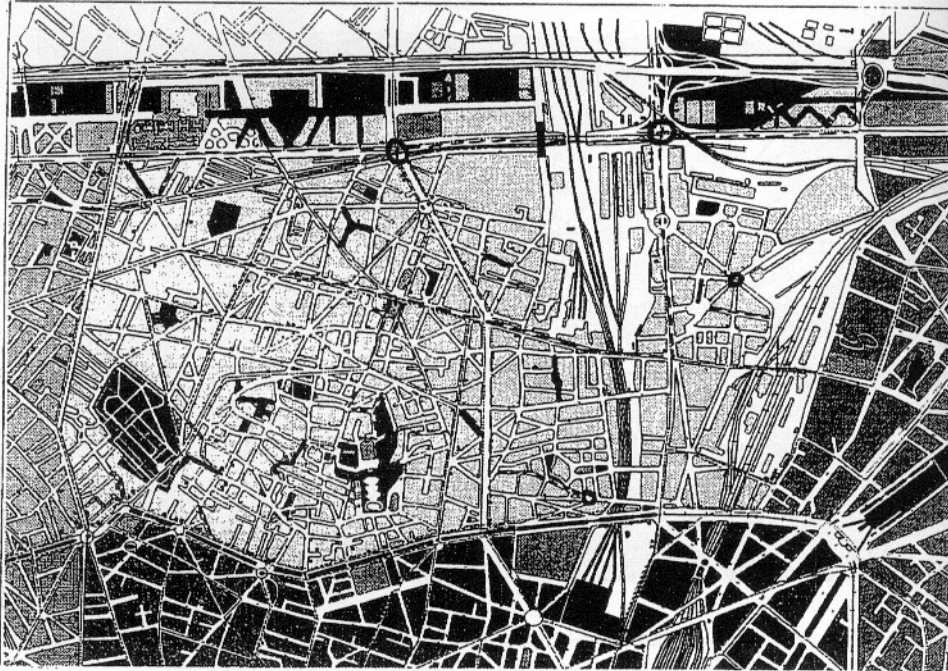
Précisément, on s'accorde aujourd'hui à voir dans l'oeuvre d'Hausmann, après une période de disgrâce purgative, une unité profonde due à la généralisation d'un modèle de la ville, d'un système dans les espaces qui constituaient la première banlieue de Paris. A tel point que l'adjectif est devenu éponyme, dans l'expression "ville haussmannienne", celle-ci caractérisant une rue ou plutôt un boulevard "haussmannien", idéal hygiéniste à atteindre à cette époque, bordés d'immeubles eux aussi "haussmanniens". A cela s'ajoute un mobilier urbain uniforme. Ce n'est vraiment que sous la préfecture d'Hausmann que la rue, équipée, acquiert une noblesse qui la fait relever d'un genre de vie particulier : le 19^e siècle, en distinguant la rue, a distingué "un mode de vie urbain"¹. D'autres critères peuvent être ajoutés : "La rue trop souvent confondue avec le chemin vicinal macadamisé ou la route empierrée se

1. François Caron in *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain, op.cit.*, p. 11. Selon la démonstration de l'auteur, "le mode de vie urbain naît au 19^e siècle dans les grandes métropoles d'une succession de réponses données à une succession de défis, nés de l'accumulation des hommes et des exigences de la vie en commun : défi de l'hygiène publique, défi de la circulation des hommes

distingue. Le trottoir, l'éclairage, le type de revêtement, la largeur de la chaussée, la plantation, le bâti, la hiérarchisent"¹. En traitant systématiquement chacun de ces éléments, en donnant consistance à une norme d'urbanité qui ne cessa de connaître des modifications techniques par la suite, l'oeuvre d'Hausmann s'est assurée, à Paris, une pérennité certaine et une postérité finalement exemplaire.

La ville dominée et assainie.

La mise à plat du processus décisionnel témoigne de la permanence des systèmes techniques apparus à l'époque impériale. Porté par une historiographie



Carte des travaux d'aménagement, d'élargissement, d'alignement, de prolongement et de percement effectués de 1912 à 1939.

Légende : O aménagement; - élargissement; + passage souterrain; — prolongement ou percement.

récente mais à contre-courant de ce qui s'est longtemps écrit, parfois non sans visée polémique, nous avons constaté que "l'haussmannisme connut ses plus beaux jours après 1870"². Le discours préfectoral, au-delà des hommes,

et des marchandises, défi du besoin d'un minimum de confort, défi enfin de la communication entre les hommes."

1. Voir André Guillerme, "Le pavé de Paris", in *Paris et ses réseaux*, op. cit., p. 59-83.

2. Bernard Marchand, *Paris, histoire d'une ville 19e-20e siècles*, Paris, Seuil, 1993, p. 140.

privilégia "l'intérêt général", dans la viabilisation du domaine public, le traitement de la question des voies privées et l'intégration de la zone. De fait, la vitalité de la construction parisienne lisible dans la carte des constructions d'immeubles à Paris entre 1890 et 1940¹, imposa une action régulatrice aux autorités. Un témoin pouvait s'étonner alors : "Paris, répète-t-on, ne s'est pas bâti en un jour. Pourtant un nouveau Paris s'est bâti en moins de vingt ans"². Ces vingt années étaient celles qui occupaient la charnière du siècle. Qualitativement aussi, selon Georges Poisson, il serait injuste de laisser plus longtemps dans l'ombre "la période sans doute la plus riche de l'histoire architecturale parisienne"³.

Une rue nouvelle : un profil et des matériaux nouveaux.

Au ras du sol, la recherche du revêtement idéal a conduit l'administration à l'établissement d'un cahier des charges qui estimait les avantages économiques et les avantages techniques de chacun des systèmes. C'est-à-dire que, sans renoncer aux dernières innovations techniques et à la sécurité procurées par les revêtements antidérapants, il s'agissait de permettre de faire des économies. Cette préoccupation fut latente dans les années 1920 où de nombreux essais de "revêtements modernes" ont été effectués. Conscients que "certaines économies pouvaient s'avérer ruineuses", la priorité fut donnée à l'entretien des rues. Notamment dans le 18^e arrondissement où, en 1925, la rue Coysevox et la rue Championnet reçurent de l'asphalte comprimé synthétique⁴. Ce furent les seuls essais parisiens de cette technique.

La recherche du procédé de revêtement le moins onéreux devint évidente avec les conséquences de la crise économique et la fluctuation des prix unitaires⁵. "Trois principes directeurs" furent mis en avant, outre le fait que "le revêtement lisse devait mourir". Premièrement, il s'agissait de prolonger le plus possible les revêtements existants. Ensuite la préférence fut donnée, pour les relevés à bout⁶ et les convertissements, aux catégories de revêtements lisses utilisant des matières premières déjà approvisionnées ou récupérées. Enfin, en vue de permettre des économies, il s'agissait d'utiliser les progrès de la

1. Jean-Robert Pitte, *Paris, histoire d'une ville*, Hachette, Paris, 1992, p. 127.

2. Paul Léon, *Histoire de la rue*, Paris, La Taille douce, 1947, p. 229.

3. Jean-Marie Pérouse de Montclos dir., *Paris, le guide du patrimoine*, Paris, Hachette, 1994. Les travaux de François Loyer sur l'immeuble et la rue à Paris sont parvenus à un constat comparable.

4. Conseil municipal de Paris, *Rapports et documents*, Rapport n°131, 1925, "Note sur les essais de revêtement moderne effectué à Paris", par Émile Deslandres et Victor Bucaille.

5. Conseil municipal de Paris, *Rapports et documents*, Rapport n°110, 1932, "Note sur une politique de pavage en rapport avec les nécessités économiques et financières". La crise nécessitait en priorité "l'écoulement des stocks - ce fut le cas pour les pavés de bois - et l'utilisation de "matières premières tirées du sol français".

6. Cette opération consiste en la dépose des pavés usés ou en mauvais état, suivie du remplacement du sable de pose sur lequel sont disposés des pavés neufs.

technique pour tenter de rendre antidérapants des revêtements lisses existants, sans être tenu de les changer. Dès lors, des solutions de fortune furent parfois proposées comme les tapis antidérapants posés sur les surfaces les plus glissantes, l'asphalte et le béton. Profitant des progrès accomplis dans les autres grandes villes européennes¹ – Berlin, Rome, Milan ou Londres –, l'administration parisienne opta finalement pour une solution nouvelle, encore en vigueur actuellement, à savoir le revêtement gravillonné dur lié par un adhésif, pour les surfaces de roulement. Cet enrobé bitumineux, encore coûteux à l'époque, ne se généralisa qu'après la guerre. Une politique pragmatique et cohérente fut par conséquent mise en oeuvre en matière de pavage, ouverte sur les modifications éventuelles des conditions de circulation. Comme le dit Adolphe Chérioux² :

"Allons-nous vous proposer, Messieurs, de définir une nouvelle fois dans un cadre rigide un programme qui devrait s'étager sur une dizaine d'années ? Non. Car il nous est apparu qu'en cette matière, les progrès incessants de la technique, les exigences croissantes et complexes d'un trafic qui devient presque essentiellement automobile, s'opposaient à toute cristallisation des méthodes".

La nouvelle donne de la circulation imposa une réévaluation des capacités du pavage en bois qui, très vite, était devenu dangereux. Les pneus de caoutchouc glissaient à sa surface et les chaussées se gonflaient sous l'effet de la pluie. Son utilisation perdura néanmoins, mais l'usine de Javel dut fermer ses portes en 1935. Dès 1921, l'intensification du pavage en pierre³ fut le résultat de cette nouvelle politique parisienne en matière de revêtement. A l'image de l'ensemble parisien, les surfaces de chaussées pavées en pierre échantillon – dite aussi pierre mosaïque – étaient largement majoritaires dans le 18^e arrondissement. Ces revêtements s'inscrivaient dans un profil de rue désormais normalisé, bombé légèrement entre les trottoirs.

1. Dans les années 1920 et 1930, de nombreuses réunions internationales se sont tenues sur ce sujet en Europe.

2. Conseil municipal de Paris, *Rapports et documents*, Rapport n° 126, 1928, "Note sur l'état des voies publiques", par Adolphe Chérioux.

3. Mémoire imprimé du préfet de la Seine au Conseil municipal, *Projet d'un emprunt municipal...*, 16 mars 1921.



L'impasse Trainée et son égout axial en 1925 avant son ouverture et sa transformation en rue Poulbot. Il s'agit de la dernière modification majeure de tracé dans l'espace "historique" inscrit à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques en 1949. Son profil en V a servi de modèle historiciste aux opérations futures de simple réfection accomplies dans le "village".

Dans l'entre-deux-guerres, parmi les travaux accomplis, ceux de premier pavage ou de relevés à bout furent logiquement plus nombreux, comme l'indiquent les relevés effectués à partir des votes du Conseil municipal.

De très sérieux progrès avaient été réalisés pour les réfections d'entretien. Les délais d'exécution d'asphalte coulé furent réduits, grâce aux progrès techniques, à une vingtaine d'heures, parfois même à une nuit. Ce résultat fut "fort bien accueilli par le public et la presse", ne manqua pas d'ajouter Adolphe Chérioux¹.

L'hygiénisme républicain et la résorption des îlots insalubres.

Avec des conséquences locales importantes pour le réseau viaire, l'action menée sur le bâti défectueux constitua bien "cet effort magnifique [quoiqu'encore] dans sa période ingrate de gestation", qui tend à "faire de Paris un tout harmonieux", dont se félicitait Georges Guillet, alors conseiller général dans la seule publication officielle de l'époque destinée au grand public². Le problème des expropriations retarda sans aucun doute l'éradication des îlots dits "insalubres" mais ne paralysa pas, contrairement à ce que l'on peut souvent lire, l'action prophylactique menée en ce domaine. Six de ces îlots avaient été identifiés dès 1906 par Paul Juillerat pour l'ensemble de la capitale ; le nombre

1. In rapport précité.

2. Georges Guillet *L'œuvre du Conseil municipal et du Conseil général de la Seine 1929-1935*, Paris, Imprimerie municipale, 1935, 281 p.

passa à 17 en 1920¹, soient 4 290 immeubles où étaient logés 186 594 personnes. Seules deux réalisations de logements intervinrent effectivement avant 1940. Elles concernaient la cité Jeanne d'Arc, l'îlot insalubre n°4 dans le 13e arrondissement, achetée en 1912 par l'Assistance publique, et surtout dans le 18e arrondissement l'îlot n°9 dit de Clignancourt. Dans ce dernier cas, l'exécution relativement rapide des travaux – dix années, de 1923 à 1933, furent tout de même nécessaires – avait été motivée par des cas de peste propagée par des rats². Cette expérience menée par l'Office public d'H.B.M. laissa un mauvais souvenir à l'administration qui dut verser des indemnités quatre fois supérieures aux estimations... Il en résulta un "scandale" qui ne fut pas un cas isolé³, l'administration supporta le comportement plus "propriétaire que contribuable" des jurés et demanda ensuite la réforme du jury d'expropriation que la loi du 8 août 1935 remplaça par une commission arbitrale de cinq personnes.

Cette réforme de la loi organique de 1841, bien tardive, allait dans le sens, souhaité par beaucoup, d'un accroissement de l'autorité de l'administration. Le souvenir du baron Haussmann et de la manière dont par un opportun décret en 1852, il avait facilité sa politique de grands travaux, resurgit alors chez beaucoup de ceux qui ressentaient la nécessité d'une action directrice⁴. Néanmoins, une fois la période du si "admirable" préfet révolue, le problème posé par cette loi était resté entier.

L'ouverture de la ville et la civilisation de la zone.

La dernière étape, la plus lointaine - au sens d'excentrée - de l'intégration à Paris du 18e arrondissement fut, après le dérasement des fortifications, celle de la zone, "dernier rempart de Paris"⁵. Par touches impressionnistes, Céline a dressé un tableau de l'espace urbain qu'il lui était donné de parcourir vers 1930, dans le nord et dans la frange zonière du 18e arrondissement. "Les ébauches de

1. Louis Lacroix, "Les îlots insalubres de Paris", in *Urbanisme*, n° 6-7, sept-oct. 1932, p. 175-181.

2. Ce fait, ahurissant, dont plusieurs documents administratifs font mention, ne peut cependant pas être tenu pour certain, selon Jacques Lucan, *Eau et gaz à tous les étages. Paris, 100 ans de logement*, Paris, Picard, 1992, p.79. Les archives de la porte de Saint-Ouen (Boîte Versigny) n'y font pas allusion.

3. Ces mêmes procédures bloquèrent la résorption de l'îlot n° 1, le plateau Beaubourg, où les opérations avaient commencé avant toutes les autres. D'autre part, toujours dans le 18e arrondissement, on dénonça les transactions disproportionnées qui eurent lieu dans la vente de terrains rue Cortot, rue Saint-Vincent et rue Lamarck. Voir Albert Manteau, *Les comptes de Topaze et de l'administration*, s.l., 1931, p. 149.

4. André Morizet (in *Du vieux Paris au Paris moderne, Haussmann et ses prédécesseurs*, Hachette, Paris, 1932) raillait le ridicule de "ceux qui demandent un nouvel Haussmann" et la revue *Urbanisme* se défendait, dans son premier numéro, "de réclamer au nom de l'urbanisme, l'institution d'un régime dictatorial" à l'image de celui pratiqué à Rome dans l'entre-deux-guerres...

5. Madeleine Fernandez, *La dernière enceinte de Paris 1840-1970*, thèse de 3ème cycle, Université Paris VII, 1983.

rues" rencontrées y constituaient la marque du "grand abandon mou"¹ de la ville dans ses quartiers ouvriers. L'expression paraît particulièrement remarquable dans la mesure où l'auteur s'exprime au sujet d'un produit qu'il sait être défectueux, en référence à l'image normative d'un produit fini que l'on pourrait y opposer.

L'annexion effective de la zone pendant l'entre-deux-guerres s'accompagna d'une métamorphose : celle de la route pionnière en une rue ordinaire. L'affaire se doubla de la normalisation des boulevards extérieurs sollicités par plusieurs catégories de trafic – la desserte locale, les liaisons nord-sud et est-ouest - entraînant l'élargissement des portes et des ponts sur les lignes de chemins de fer des gares du Nord et de l'Est. Au droit de la porte des Poissonniers, en raison de la déclivité imposée par le franchissement du chemin de fer de ceinture, la chaussée du boulevard Ney n'atteignait que 7,2 mètres de largeur² ! Le paysage n'était pas très différent de ce qui apparaît sur cette rue, en 1920, du boulevard Sérurier :



Vue du travail de la normalisation - mise à niveau, alignement, et dans l'entre-deux-guerres percement de passages souterrains - du **boulevard Sérurier dans le 19^e arrondissement**. De tels aménagements ont été réalisés au nord du 18^e arrondissement, boulevard Ney.

Il s'agissait de trouver un "trait d'union harmonieux entre Paris et la vie intense de la banlieue"³ et de supprimer les ralentissements et les étranglements occasionnés par l'étroitesse des anciennes portes. Au début des années 1930, dans le cadre du Plan Marquet contre le chômage, les portes furent aménagées

1. L.-F. Céline, *Voyage au bout de la nuit*, Gallimard, La Pléiade, 1981, p. 95 (texte de 1932).
 2. Mémoire imprimé du préfet de la Seine au Conseil municipal, 20 juin 1936.
 3. Georges Guillet, *L'œuvre du Conseil municipal de Paris...*, *op. cit.*, p. 36.

avec des passages souterrains¹ dotés d'un système d'éclairage intérieur constitué de tubes luminescents permettant d'éclairer graduellement la chaussée.

La question des voies privées.

La politique la plus courageuse menée en matière de salubrité publique à Paris par la 3^e République concerna assurément l'assainissement des voies privées. Malgré les résultats positifs obtenus à l'époque², cette action demeure aujourd'hui encore étrangement méconnue. Capitale pour notre propos est la précision du vocabulaire. L'appellation "voie privée" regroupe une diversité des termes correspondant à une diversité des réalités³. Les voies privées, soumises longtemps à une législation inexistante, ont mité les interstices du paysage urbain en rompant sa continuité. Certes, il s'agit là d'un "Paris discret"⁴, pour une part en marge de la ville, mais bel et bien partie prenante de l'activité de la capitale puisque ces voies peuvent servir de voies de passage ouvertes à tous.

La défectuosité de ces voies s'explique par le fait que la création de la rue dans ces ensembles incombe à la force des choses. Effectivement, le processus de création d'une voie privée n'existe pas à proprement parler : c'est en bâtissant autour que l'on crée *de facto* une voie privée de desserte. L'espace de voirie, non productif, n'est alors qu'une préoccupation annexe et dans tous les cas seconde par rapport au foncier qui est prioritaire parce que spéculatif. Dès lors, il n'est pas surprenant de voir tant de rues étroites, mal équipées et finalement insalubres.

Le problème touchait en priorité les arrondissements périphériques qui avaient bénéficié le plus de l'initiative constructive privée dans la période post-haussmannienne. Le 18^e arrondissement comptait à cette époque plus de 120 voies de ce type. La viabilisation de ce type de rue y avait été reléguée au second plan et l'analogie entre ces voies et les lotissements de banlieue était expressément mentionnée dans les textes administratifs. A cet égard, la législation de 1928 sur les lotissements défectueux inspira certaines formulations de la loi du 15 avril 1930. Les autorités, dont l'action était dictée par la poursuite d'un niveau d'hygiène uniforme, s'autorisèrent progressivement un droit de regard sur ces enclaves privées. Elles cherchèrent par conséquent à être propriétaires de l'intégralité de leur "intérieur". Jean Charles Alphand, ingénieur

1. Archives de la porte de Saint-Ouen, Boîtes Porte de Clignancourt.

2. André Morizet estimait même en 1932 : "C'est sur ce chapitre que les résultats les plus appréciables ont été atteints". Morizet, *Du vieux Paris au Paris moderne...*, *op cit.*, p. 347.

3. Marius Barroux, *Le département de la Seine et la ville de Paris, notions générales et bibliographiques pour en étudier l'histoire*, Paris, Conseil général de la Seine, 1910. Il écrit : "Combien sont nombreux également les cours, les cités et les villas et hameaux qui comptent les unes et les autres, de même que la plupart des impasses comme voies privées", p. 306.

4. Bernard Rouleau, *Paris discret ou le guide des villas parisiennes*, Les Cahiers de la recherche architecturale, n° spécial, novembre 1978, 125 p.

nommé par Haussmann en 1854 et qui restera en fonction jusqu'en 1891, avait dès 1882 souligné l'étendue des travaux à effectuer en s'adressant à ce sujet aux ingénieurs divisionnaires¹. La législation dont disposait alors la direction des Travaux de Paris, celle du 13 avril 1850 relative aux logements insalubres, était inadaptée à la question. Ce n'est véritablement qu'avec l'ordre de service préfectoral daté du 8 juin 1920, qui transférait toutes les questions relatives à l'assainissement des voies privées livrées à la circulation publique à la direction des Travaux, que ce problème préoccupant fut traité à sa véritable échelle².

La volonté des autorités de contrôler un réseau dont l'intégration à la ville était problématique³ et qui pour les deux tiers était ouvert au public, se manifesta par l'adoption de nombreuses lois. La loi du 22 juillet 1912 dont l'application était suivie par la direction des Affaires sociales obligeait les propriétaires des voies privées à constituer des associations syndicales. L'administration trouvait dans les syndicats de ces associations des interlocuteurs légalement responsables des travaux d'assainissement. Bien que ces travaux fussent à la charge des propriétaires, à l'exception de l'installation des bouches d'incendie et, dans les voies ouvertes avant 1904, de la pose des conduites d'eau et des bouches de lavage, les frais étaient effectivement pris en charge par la ville de Paris qui s'appuyait sur les normes sanitaires contenues dans le règlement de 1904. Lorsque, sous la responsabilité du syndic, les travaux n'avaient pas été effectués selon les stipulations des ingénieurs divisionnaires, l'administration pouvait traduire en justice les propriétaires récalcitrants devant le tribunal de simple police⁴.

Les mesures générales d'assainissement des voies privées prescrites par les ingénieurs des Travaux de la ville touchaient, selon un schéma établi, à divers aspects très concrets de la rue⁵ :

1. Construire sur toute la longueur un conduit souterrain raccordé à l'égout public.
2. Établir sur la longueur nécessaire une conduite amenant l'eau potable.
3. Établir sur la longueur nécessaire une conduite d'eau amenant l'eau de rivière destinée aux lavages des caniveaux et aux usages industriels. Établir des bouches de lavage.
4. Assurer un éclairage suffisant par des appareils d'éclairage mis en service chaque jour.

1. Archives de Paris, Tri Briand O⁶ 34, Voies privées et voies nouvelles.

2. La direction de l'Hygiène conservait ses prérogatives pour les voies privées closes aux extrémités.

3. Intégrées, certes, mais distinguées formellement du reste de l'espace urbain, les voies privées s'étaient vu imposer, en avril 1890, l'apposition de plaques de nom de rue roses ou violettes, différentes en tout cas des plaques bleues du réseau public.

4. L'action en justice concernait individuellement les propriétaires, ce qui alourdissait considérablement les procédures. L'administration, pour la gestion ordinaire, pouvait faire injonction aux propriétaires de se constituer en syndicat si ceux-ci s'y refusaient par indifférence ou mauvaise volonté. Par exemple le B.M.O. du 24 octobre 1934 notifiait cette injonction aux propriétaires de l'impasse située au 43 de la rue des Cloÿs.

5. Archives de Paris, Tri Briand, 16 oct. 1924, "Instructions aux ingénieurs des travaux publics de la ville de Paris" – De plus les ingénieurs des Travaux jouaient un rôle de consultants pour les propriétaires riverains relativement à la constitution d'un syndicat.

5. Remettre le sol en état de viabilité.

6. Maintenir le sol en bon état d'entretien et de propreté. Assurer un balayage quotidien."

La loi du 22 juillet 1912 autorisa la ville à faire aux propriétaires des avances de fonds, remboursables en cinq annuités, sans intérêts. L'absence de contrainte effective exercée sur les propriétaires compromettait l'exécution des travaux d'assainissement même si une vertu de la loi fut d'intéresser les Parisiens plus directement à la gestion de leur cadre de vie. Un sentiment de propriété fut exacerbé par ces procédures. Et plus encore, la loi du 15 mai 1930¹ en prévoyant la possibilité d'assainissement, voire de classement d'office des voies privées, suscita des oppositions. La direction des Services techniques était chargée de l'application de ces mesures qui concernaient aussi les voies fermées à la circulation. Après une mise en demeure préalable, les travaux de premier établissement, de pavage, de grosse réparation et d'entretien, pouvaient être engagés aux frais des propriétaires. Souvent, ces travaux effectués, leur entretien n'était pas assuré par les propriétaires qui se virent parfois imposer, selon une disposition de la loi d'avril 1947, la nomination d'office d'un syndic d'entretien.



Plan de l'ingénieur divisionnaire daté de 1907. Archives de la porte de Saint-Ouen (Boîte Amiraux). Le 10 avril 1912 fut déclaré d'utilité publique le percement de la rue des Amiraux, achevé seulement après la première guerre mondiale. Cette voie privée fut finalement classée dans le domaine public en 1933. La partie hachurée correspond au bâti ancien détruit par l'opération.

En outre, l'administration recourait, selon les cas, au classement d'office ou au classement amiable à la demande des propriétaires des voies privées. Les frais engagés étaient alors de toute façon majorés de 5%. Une délibération du Conseil municipal du 27 mars 1931 imposa le recouvrement du montant des travaux en dix annuités égales ; les intérêts étaient fixés à 4%, mais une

1. Loi du 15 mai 1930 relative à l'assainissement d'office et au classement d'office des voies privées de Paris.

libération anticipée était possible. Contre ces mesures - attestant d'un autoritarisme qui apparaît peu compatible avec la réputation de faiblesse du pouvoir parisien sous la 3^e République -, une protestation s'éleva chez certains conseillers municipaux. Si tous s'accordaient sur la nécessité d'assainir certaines de ces voies, les procédures d'assainissement d'office et de cession forcée au domaine public suscitèrent des divergences. En 1932, Louis Gélis¹, conseiller municipal du quartier de la Maison-Blanche depuis 1926, proposa, avec le soutien des membres du Parti communiste, dont ses deux représentants dans le 18^e arrondissement - Louis Sellier et Charles Joly - "la suspension de l'application de la loi du 22 juillet 1912 et la modification de la loi du 15 mai 1930". Gélis exprimait l'avis de la Fédération des syndicats et propriétaires des voies privées de Paris et du département de la Seine, qui ressentait ces lois comme une injustice grave. Le critère social motivait la demande de suspension de la loi puisque "en grande majorité, les propriétaires des immeubles bordant ces voies sont de petits propriétaires habitant personnellement leurs immeubles (ouvriers, petits artisans, petits commerçants, employés...)". Arguant du fait que le mauvais état des voies privées, ouvertes de jour et de nuit à la circulation était souvent dû aux usagers et non aux riverains, Gélis estimait que les recouvrements effectués par la ville devaient "se borner tout au plus aux frais de premier pavage, c'est-à-dire la réfection seule des revêtements, comme dans le cas des voies publiques".

L'autoritarisme républicain se trouvait, pour certains, en l'occurrence, confronté aux effets pervers de sa politique relevé par le discours classique tenu, d'Eugène Dabit à Maurice Halbwachs, sur un Paris vidé de ses classes populaires : démocratiser l'hygiène passait par l'embourgeoisement de Paris.

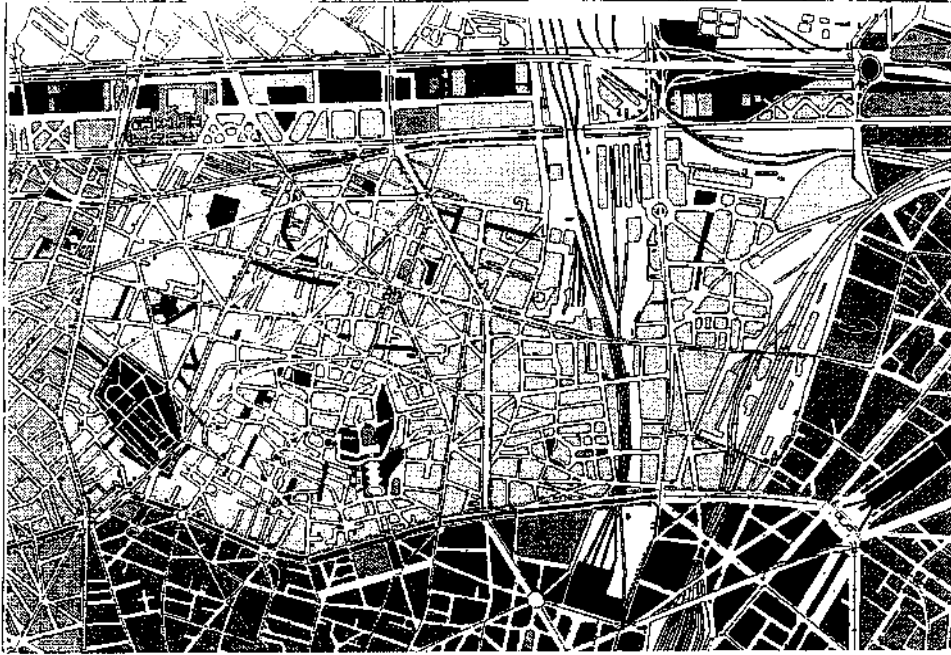
Au total, ce sont tout de même quelque 400 voies privées qui furent incorporées au domaine public parisien entre 1920 et 1939. Le 18^e arrondissement y participa mais la question était toujours loin d'être résolue d'autant qu'un ralentissement sensible, voire un blocage des procédures est sensible à partir de 1933. A vrai dire, la hausse du niveau de vie des Parisiens et l'exclusion des plus pauvres pouvaient seules mettre à niveau ces lieux sordides qui sont loin d'avoir disparu dans le 18^e arrondissement² et le Paris actuel. Toujours est-il qu'en 1950, la "triste question" des voies privées était encore abordée par la préfecture de la Seine : "Il est déplorable de voir subsister de

1. Louis Gélis fut député de la Seine de 1932 à 1940. Il fut exclu avec Louis Sellier du Parti communiste et appartint au Parti de l'unité prolétarienne. Il lutta pour l'éradication des îlots insalubres.

2. Une promenade, aujourd'hui même, dans l'impasse des Deux-Nethes est d'un enseignement très riche sur ce Paris "début de siècle"...

telles voies dont les fondrières, les ruisseaux nauséabonds et l'absence d'éclairage rappellent fâcheusement les ruelles fangeuses du Moyen Age¹.

Une telle comparaison n'est pourtant pas étrangère au succès rencontré par les "ruelles" montmartroises !



Carte des interventions municipales - assainissement et classement d'office, adhésion au syndicat des propriétaires, attributions d'avances au syndic - dans les voies privées entre 1912 et 1939.

Les "ruelles" de la Butte Montmartre le pittoresque construit

Il s'agit enfin de faire un sort à la Butte Montmartre qui, au moment de l'annexion, "apporta au décor, ceux de ces moulins qui tournaient encore, et le pittoresque infini de ses rues montueuses et étranges..."². En 1857, Adolphe Joanne indiquait dans son guide parisien aux éventuels touristes: "L'on s'y croit à cent lieues de la capitale". Un discours complaisant et trompeur sur ces

1. Préfecture de la Seine, *Communication au Conseil municipal de Paris relative à la situation des voies privées*, 23 novembre 1950, p. 4.

2. Fernand Bournon, *La voie publique et son décor, colonnes, tours, portes, obélisques, fontaines, statues etc.*, Paris, Laurens, 1909, 230 p. Voir Michel Roblin, *Quand Paris était à la campagne*, Paris., Picard, 1985, 250 p.

quartiers populaires, une forme d'"unanimité bucolique" entrevue par Patrick Gervaise pour les Passages de Levallois-Perret¹, une "nostalgie tard venue"² et rétrospective, s'élaborèrent à partir des nombreuses vues touchantes du "maquis", cœur véritable de la bohème montmartroise. En ce "point d'ignition de la ville", selon l'image chère à Julien Gracq, soufflait un véritable esprit montmartrois, construit lui aussi. Effectivement, l'ouverture du cabaret *Le Chat noir* eut lieu en décembre 1881 et la publication du journal du même nom en janvier 1882. Cette légende se trouvait récemment perpétuée dans un quotidien³ présentant un ouvrage de poésies consacré aux *Poètes du Chat Noir*.



Le maquis en 1904 au nord-ouest du sommet de la Butte Montmartre entre les rues Caulaincourt et Girardon. Le charme de ce terrain vague peuplé d'originaux n'en augmenta que plus au cours de sa résorption décidée froidement par les services de la ville (Carte postale).

Le village de Montmartre n'a certes pas fait l'objet d'une normalisation comparable à celle que connut dans l'ouest parisien la colline de Chaillot, en partie arasée et régularisée. Force est cependant de constater qu'on l'a intégré au paysage parisien en lui assignant une image particulière. Assurément, celle-ci était prédisposée par un site exceptionnel valorisé dès 1886 par la Société historique du Vieux Montmartre, la première en date des sociétés historiques parisiennes locales, la seconde, celle d'Auteuil et Passy, ne vit le jour qu'en 1892. Mais, en outre, l'image en a été fixée conformément aux clichés que les touristes venaient y chercher. Un processus d'"historicisation touristique"⁴ atteignit donc

1. P. Gervaise, "'Les 'Passages' à Levallois-Perret...", *art. cit* – Dans une veine analogue, lire Eugène Dabit (in *Faubourgs de Paris*, Paris, réédition Gallimard, 1990 ; texte de 1933) : "Ainsi ce Montmartre me séduisait. Les rues y étaient mal tracées, mal pavées ; mais dans les ruisseaux l'eau faisait entendre un frais glou-glou ; contre de vieux murs poussait l'herbe [...] J'arrivais place des Abbesses et c'était encore la province".

2. Jean-Paul Crespelle, *La vie quotidienne à Montmartre au temps de Picasso, 1900-1910*, Paris, Hachette, 1978.

3. "Chat c'est Paris !", in *Libération*, 5 septembre 1996. A propos de : *Les poètes du Chat Noir*, présentation et choix d'André Velter, Paris, Poésie Gallimard, 1996.

4. Frédéric Moret, "Images de Paris dans les guides touristiques en 1900", in *Le Mouvement social*, juil. - sept. 1992, p. 96-97 - A l'évidence, ce processus valorisant n'a pas touché l'est de

Montmartre. Cette mutation est représentative de l'élaboration de l'image des lieux parisiens ; il en avait été de même avec les grands boulevards, espaces festifs créés *ex nihilo*... Dans la "géographie morale de Paris"¹, les rues mal pavées de Montmartre se parèrent d'un charme nouveau. Cela demeura néanmoins du domaine du symbole puisque l'authenticité n'y fut que reconstruite. Effectivement, les quelques rues refaites dans l'entre-deux-guerres le furent sur un modèle contemporain, avec des pavés réguliers, une chaussée bombée et des caniveaux latéraux, tandis que la chaussée originelle avait un aspect quasi moyenâgeux avec un profil en V, un ruisseau au milieu et une absence de bas-côtés. C'est par exemple le cas de la partie haute de la rue du Mont-Cenis refaite en 1926 et, au même chapitre, des rues Saint-Vincent et des Saules nivelées toutes deux en 1935. La violence de ce processus d'homogénéisation fut par endroit vivement ressentie; ainsi vers l'impasse Traînée, "tout le coin devait être rurbanisé², tout l'îlot et le maquis détruit", écrivait Céline.

A l'assaut de Montmartre.

Les documents sur l'aménagement du versant sud de la Butte Montmartre attestent que, dès l'époque d'Hausmann, les ingénieurs ont réclamé un programme d'ensemble attirant l'intérêt de l'Hôtel de Ville sur les "chemins de montagne" dont était couverte la Butte et sur le difficile problème de sa viabilité. A la fin du siècle, un ingénieur dénommé Mirinny avança la solution d'un tunnel, à la fois rue et passage³. Il adressa un projet en ce sens à la préfecture : après examen, en 1897 puis en 1899, les services techniques repoussèrent cette chimère...

Avant la construction, au milieu des années 1920, de la rue Caulaincourt et de son pont, controversé pour l'enjambement du cimetière qu'il impliquait, la Butte n'était accessible que par la rue de l'Empereur, - actuelle rue Lepic - dont la déclivité était de 5 à 9 %, ce qui en interdisait l'accès à certains véhicules et imposait aux autres une grande dépense d'énergie. Le désenclavement en fut progressif et l'ouverture en 1910 de l'avenue Junot, accompagnée de la

l'arrondissement ! L'édition 1992 du *Guide Bleu* parle des quartiers de La Chapelle et de Clignancourt en termes très éloquents au regard de notre propos : "Un aspect de Paris qui serait comme l'envers d'une carte postale"...

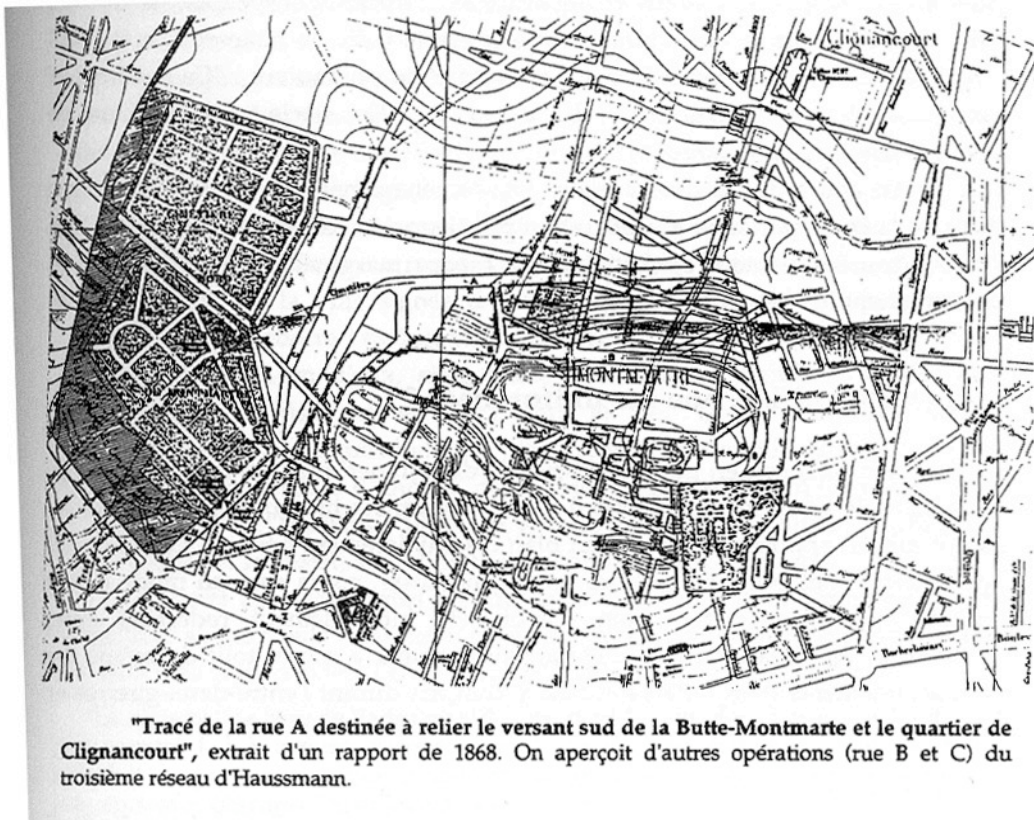
1. Pierre-Yves Saunier a décrit un phénomène comparable pour la colline de Fourvière à Lyon, in "Haut-lieu et lieu haut, la construction du sens des lieux. Lyon et Fourvière au 19e siècle", in *Revue d'histoire moderne et contemporaine*: avril-juin 1993, p. 227.

2. L.-F. Céline, *Féeries I*, 1952, t.4, Paris, Gallimard, La Pléiade, 1993, p. 131 – Il s'agit, à notre connaissance, de la première occurrence de ce terme devenu une quarantaine d'années plus tard d'usage courant chez les géographes.

3. archives de Paris, VO^{NC} 14, Projet de percement d'un tunnel sous la Butte Montmartre.

construction de "gratte-ciel" jugés par certains "effrayants", participa au premier chef à "l'assaut de Montmartre".

Si les contemporains s'accordaient sur la disparition incessante d'un certain Montmartre¹, la littérature qu'ils lui consacraient n'en érigeait pas moins simultanément et immanquablement la Butte en un espace à part, ce quartier informe en un lieu typique, provincial et champêtre bientôt voué à un tourisme d'autocars devenu aujourd'hui problématique.



"Tracé de la rue A destinée à relier le versant sud de la Butte-Montmartre et le quartier de Clignancourt", extrait d'un rapport de 1868. On aperçoit d'autres opérations (rue B et C) du troisième réseau d'Hausmann.

Car la Butte Montmartre, en devenant la Butte du Sacré-Coeur réorganisa toutes les rues autour de ce puissant phare, monument le plus controversé de la capitale, et contribua à forger l'identité complexe de ce morceau de ville "tout en imprévus, zigzags et à-pics..."².

1. "On s'y promène avec une âme d'archéologue comme un habitant de Pompéi", écrivait Daniel Halévy, *Pays parisiens*, Paris, Grasset, 1932 p. 60-61.

2. L.-F. Céline, *Féerie II*, Paris, Gallimard, La Pléiade, 1993, p. 440.

La polémique autour de ce véritable "ciment d'orgueil"¹ coulé par Paul Abadie, "objet de contestation tous azimuts"², "figure de proue qui ferme au nord le bassin où s'abrite la Ville-Lumière"³, suscita un écho ironique sous la plume de René Barjavel, dans son roman de science-fiction, intitulé *Ravage*, écrit en septembre 1942. Ce livre en dit certes plus encore sur le Paris traumatisé de son époque que sur celui du siècle prochain : des permanences y sont lisibles, "typiques" du 18^e arrondissement ! Ainsi, en retrait du Paris "des temps nouveaux", soit "quatre Villes Hautes construites par Le Cornemusier"⁴ pour décongestionner Paris", dans un "quartier sale, malsain, surpeuplé", se trouvait "la Ville d'Or sur la Butte-Montmartre couverte jadis de bâtiments, et où seul avait été conservé le Sacré-Coeur", et l'auteur de poursuivre : "Ce spécimen si remarquable de l'architecture du début du 20^e siècle, chef-d'oeuvre de l'originalité et de bon goût."

Au cours de l'entre-deux-guerres, l'aménagement en square du versant sud de la Butte participa à l'intégration parisienne de ce lieu devenu, en quelque sorte, "touristiquement correct", ancien espace marginal⁵ désormais conquis moralement !

Une ville unifiée, une rue uniformisée ?

Bien qu'il soit en partie artificiel de déterminer avec assurance une façon politique de gérer les opérations de voirie, il semble bien que les responsables aient mis en application à Paris un plan d'assainissement général. La continuité des efforts⁶ des pouvoirs publics pour généraliser, *via* la rue, un mode de vie urbain est incontestable. Loin d'avoir été intégralement redessiné après l'annexion, le réseau viaire du 18^e arrondissement a connu tout de même des bouleversements d'importance locale, y compris durant l'entre-deux-guerres et, malgré sa diversité et la relative exception montmartroise, une sensible intégration parisienne.

1. Marie-Jeanne Dumont, *L'Architecture d'aujourd'hui*, juin 1995 et aussi François Loyer, "Le Sacré-Coeur de Montmartre", in *Les lieux de mémoire. Les France. De l'archive à l'emblème*, Paris, Gallimard, 1992, p. 450-473.

2. Jacques Benoist, *Le Sacré-Coeur de Montmartre de 1870 à nos jours. Spiritualité, art et politique*, Paris, Éditions ouvrières, 2 vol., 1992, p. 767.

3. Béatrice de Andia, "Un bel objet architectural", in Jacques Benoist dir., *Le Sacré-Coeur de Montmartre, un voeu national*, Paris, Délégation artistique de la Ville de Paris, 1995.

4. Il s'agit bien sûr de la Ville Radieuse projetée par Le Corbusier dans le Plan Voisin présenté en 1925.

5. Ce phénomène fut, à notre sens, plus tardif que ne l'a perçu John Merriman dans son ouvrage *Aux marges de la ville, faubourgs et banlieues en France 1815-1870*, Paris, Seuil, 1994.

6. Leur intensité en revanche a été variable. La période actuelle, par exemple, est pour ces zones politiquement faste et l'exposition du Pavillon de l'Arsenal consacrée au "Paris des faubourgs, formation, transformation" en est un symptôme. La vision de Montmartre, fidèle à la tradition, y est d'ailleurs très "historiciste".

Après Haussmann, l'action menée sur la voirie parisienne n'a pas toujours été spectaculaire, ni mise en valeur, mais les autorités ne se sont pas simplement contentées d'une pratique gestionnaire. Elles ont dans les faits intensifié le contrôle du réseau viaire, y compris dans les voies privées. De plus, elles ont dû faire face, avec un réel modernisme quelquefois, comme pour les revêtements, aux mutations des conditions de circulation. La banalisation de l'automobile, et de ses pneumatiques, conduisit la ville à se redéfinir et à modifier le régime de la rue, alors "transitoire : sur les grands axes, elle n'est plus un lieu où l'on demeure, pas encore une artère dominée par la vitesse."¹

Une nouvelle pratique de la rue, un discours plus précis sur la voirie, plus efficace au fil des années n'ont malgré tout pas résolu tous les problèmes d'une urbanité défailante. Si Paris, pendant près d'un siècle, a poursuivi son unification avec une efficacité nouvelle, il n'en demeure pas moins que l'actualité de la lutte contre l'exclusion a mené à la création, dans le cadre de la convention entre la région et la ville signée en mai 1995 et d'un nouveau programme d'actions de lutte contre l'exclusion, de six secteurs de "Développement Social Urbain" à Paris. L'un d'eux, situé porte Montmartre, viendra s'ajouter aux secteurs de D.S.U déjà mis en place dans le 18e, "Goutte-d'Or" et "Charles Hermitte". Il était aussi question de "reconquête de l'urbanité" dans les dossiers de création et les "études d'impact" des "Zones d'Aménagement Concerté" dites "Évangile 1984" et "Moskova 1990". La grande hétérogénéité du tissu urbain fut alors évoquée et la destruction d'un tiers du bâti existant envisagée.

L'histoire témoigne certes des difficultés pour une ville du renom de Paris d'immiscer sa grandeur dans ses faubourgs. Déjà, on pouvait lire dans l'exposé des motifs de la loi d'extension de Paris de 1859 :

"La nécessité de faire de Paris une ville une, pour la salubrité, la beauté et l'ordre, ne s'est montré [...] à aucune époque, d'une manière plus éclatante. Paris s'embellit, s'assainit chaque jour, avec une rapidité que les plus hardis n'avaient pas entrevue. Les rues étroites et obscures disparaissent, pour faire place à de larges voies, pleines d'air et de soleil ; et Paris qui est déjà la plus élégante, la plus belle capitale de l'Europe, en sera bientôt la plus salubre".

Une dynamique intégratrice offre pourtant à chacun un objet de méditation sur la ville et son prestige renouvelé et toujours construit. On peut bien y lire un élément de la "modernité parisienne" notée en son temps par Jeanne Gaillard. A ce titre, envisagés à l'échelle réduite d'un arrondissement, et sous le simple angle des transformations des rues désirées par une volonté politique indéniable, les problèmes d'intégration urbaine, de circulation et de peuplement perdent leur apparence insoluble.

1. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, Paris, Gallimard, 1995, p. 197.