



**HAL**  
open science

## Avignon en l'an 2300 : un manuscrit inédit de la Bibliothèque municipale d'Avignon

Sylvain Chuzeville

► **To cite this version:**

Sylvain Chuzeville. Avignon en l'an 2300 : un manuscrit inédit de la Bibliothèque municipale d'Avignon. Provence Historique, 2014. halshs-02063589

**HAL Id: halshs-02063589**

**<https://shs.hal.science/halshs-02063589>**

Submitted on 20 Mar 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## *Avignon en l'an 2300* : un manuscrit inédit de la bibliothèque municipale d'Avignon

En 1843, un certain Jean-Baptiste Larribe écrit un texte auquel il donne le titre suivant : *Avignon en l'an 2300*<sup>1</sup>. Il s'agit d'un récit à la première personne : le narrateur, qui n'est autre que l'auteur, se projette dans le futur et donne une description de la ville telle qu'elle se présente alors. Le sujet est celui de l'embellissement d'Avignon, des améliorations dont la ville est susceptible. Sous-bibliothécaire au musée Calvet, Larribe n'est pas un spécialiste de la question, mais un polygraphe aussi bien intéressé par les poètes antiques que par la révocation de l'édit de Nantes. Son manuscrit *Recherches historiques sur le couvent des Dominicains à Avignon*, présenté en 1841 à l'Académie de Vaucluse, est qualifié de « résumé sans valeur » par deux historiens locaux<sup>2</sup>.

Larribe n'est pas avignonnais de naissance ; sa présence dans l'ancienne cité papale est liée à l'installation en ses murs d'une succursale des Invalides, par arrêté consulaire du seize juin 1801 (27 prairial an IX). Soldat blessé de guerre, souffrant d'une « [infirmité équivalente] à la perte d'un membre », il arrive à Avignon fin 1801 dans les bagages du général Fugière, premier commandant de la nouvelle institution, à qui il sert de secrétaire. Comme le note le médecin-général Aymé Camelin : « Très rapidement, les militaires invalides prirent part à la vie sociale [et politique] d'Avignon.<sup>3</sup> » Bon nombre travaillent en ville et alentour. Dès 1805, Larribe prend ses fonctions, mais aussi ses quartiers, au musée Calvet ; il y demeure jusqu'à sa mort en 1845, à l'âge de soixante-dix-sept ans. Il laisse au musée la somme de deux cents quatre-vingt francs pour des acquisitions de livres<sup>4</sup>.

Homme cultivé, Larribe se saisit en amateur de la question de l'embellissement d'Avignon. Au sens du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'amateur est « celui

---

<sup>1</sup> Bibliothèque municipale d'Avignon [médiathèque Ceccano] (BMA) : ms 2724. Notre datation se fonde sur l'étude des noms de rue et de place utilisée : 1843 est une année de révision de la nomenclature des rues d'Avignon. La rue des Marchands, anciennement rue de la Ferreterie, prend son nom actuel, utilisé dans le texte. C'est aussi l'année où la place Pie reprend ce nom. Voir : Achard (Paul). *Guide du voyageur ou, Dictionnaire historique des rues et des places...* Avignon : 1857.

<sup>2</sup> BMA, ms 2888, cité par : J. Girard et H. Requin. « L'ancien couvent des dominicains d'Avignon ». Dans *Congrès archéologique de France* [Avignon, 1909]. Paris : Picard, 1910. T. II, p. 299-300. L'ouvrage en question est celui de Jean Mahuet : *Praedicatorium avinionense...* Avignon, 1678.

<sup>3</sup> A. Camelin. « La succursale des Invalides d'Avignon (1801-1850). » Dans *Histoire des sciences médicales*, 1975-76, vol. 9 (1), p. 51-64. Voir aussi, du même auteur : « La succursale des Invalides d'Avignon (1801-1850). » Dans *Revue historique des armées*, n° 118, 1974 (4), p. 32-60.

<sup>4</sup> Fondation Calvet : délibération du conseil d'administration, 25 juillet 1846. On ignore à quelle date ses manuscrits sont entrés dans les collections.

qui, [aimant] les beaux arts sans les exercer<sup>5</sup> », les étudie et les encourage. De fait, le siècle des Lumières se caractérise par l'intervention dans la réflexion urbaine de divers « connoisseurs », hommes de lettre et juristes, médecins et ingénieurs. Né en 1768, Larribe s'inscrit dans cette tradition de publicité qui se maintient au XIX<sup>e</sup> siècle, avant la formation de l'urbanisme en tant que discipline autonome, au début du XX<sup>e</sup> siècle. Du point de vue littéraire, il prend pour modèle l'un des plus grands succès de l'édition d'Ancien Régime, à savoir *L'an deux mille quatre cent quarante, rêve s'il en fût jamais* de Louis-Sébastien Mercier, dramaturge et publiciste, publié pour la première fois en 1771.

L'ouvrage de Mercier est une « critique sociale ayant l'apparence d'un roman d'anticipation<sup>6</sup> ». Le narrateur, vivant en 1768, dort et rêve qu'il se réveille six cent soixante-douze ans plus tard, dans un Paris qu'il ne reconnaît pas. Un homme du temps, appelé « citoyen », le recueille et le guide, portant la critique de la société d'Ancien Régime. De la même façon, Larribe s'endort en 1840 et rêve de l'an 2300 ; désorienté, il s'enquiert de l'endroit et de l'époque auprès d'un « vénérable vieillard » qui se propose de l'accompagner. Larribe fait référence à Épiménide de Cnosse, poète crétois dont la légende dit qu'il aurait dormi pendant plus de cinquante ans, mais – « somnambule comme il en fut jamais » – s'inspire directement de Mercier<sup>7</sup>. Ainsi, dans les deux cas, ce sont les dates portées sur des affiches aux murs qui achèvent de convaincre les rêveurs ; Mercier s'écrit : « Ce sont (...) vos affiches qui mentent », et Larribe : « Mais ces affiches mentent ! »

Il convient de noter que Mercier ne se limite pas à des considérations architecturales et hygiénistes. Pour lui, une ville embellie et assainie est le cadre et la condition d'une société vertueuse et policée ; partant, il peint les mœurs du XXV<sup>e</sup> siècle sous le rapport du travail et du commerce, de l'éducation, du droit et de la religion, entre autres. Avec de courts chapitres consacrés à la police, à l'éducation et aux mœurs, Larribe cherche à le suivre sur ce terrain, mais y est moins à son aise que dans le domaine de l'embellissement au sens strict. Mais, de même qu'Avignon n'est pas Paris, capitale dont l'exemple vaut pour le royaume (de l'organisation du commerce à la place du roi dans les institutions), Larribe n'est pas Mercier, et il ne serait pas sérieux de chercher à les comparer plus avant.

---

<sup>5</sup> *Dictionnaire de l'Académie française*. Paris: 1762. 4<sup>e</sup> éd.

<sup>6</sup> Diane Berrett Brown. « The pedagogical city of Louis-Sebastien Mercier's "L'an 2440" ». Dans *The French Review*, vol. 78, n° 3 (2005), p. 470-480.

<sup>7</sup> L'expression « *comme il en fut jamais* » est une référence directe au titre du livre de Mercier.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, Avignon est une ville dépeuplée, archaïque dans sa morphologie, voire « arriérée » (on trouve le mot sous la plume de Larribe). Mais l'époque où écrit Larribe est à la modernisation. Dans la seconde moitié des années 1830, le maire Hippolyte Roque de Saint-Prégnan, élu en 1834, défend l'idée d'un ensemble de « travaux d'utilité publique, à exécuter au moyen d'un emprunt<sup>8</sup> ». Il s'agit de huit projets répartis en trois catégories : salubrité publique (adduction d'eau, agrandissement du cimetière, protection de la ville contre les inondations) ; circulation et communications (agrandissement de la place de l'hôtel de ville, alignement de la rue Carreterie, construction d'un pont suspendu sur le Rhône) ; embellissement et utilité publique, pris ensemble (reconstruction de l'hôtel de ville, aménagement d'une promenade publique liée à un grand champ de manœuvre).

Le recours à l'emprunt doit permettre une action prompte et large, propre à favoriser durablement le développement de la ville. Larribe y consacre un long développement, porté par l'invocation d'un « génie » providentiel et « de son ardent patriotisme, de sa profonde conviction, de sa mâle éloquence » (chapitre 5). Seule une figure héroïque paraît susceptible de lutter contre la routine et les intérêts particuliers...

Par ailleurs, on parle depuis le milieu des années 1820 de l'arrivée du chemin de fer à Avignon<sup>9</sup>. Les débats portent d'abord sur l'opportunité même de ce nouveau moyen de transport. En 1833, la Chambre de commerce d'Avignon s'y oppose dans l'intérêt de l'industrie du roulage dans la vallée du Rhône. Plus généralement, il s'agit de « se tenir en garde contre le prestige et les illusions entraînant qui environnent un projet aussi séduisant »<sup>10</sup>. Pour sa part, la Ville voit dans le transport ferroviaire la possibilité de développer son activité commerciale, voire touristique. Bientôt, la discussion porte plutôt sur le tracé de la voie et l'emplacement de la gare.

Enfin, au début des années 1840, on travaille à refondre le plan d'alignement de la ville. En effet, la loi du 16 septembre 1807 impose à toute ville de plus de deux mille habitants de se doter d'un plan général indiquant, pour chaque rue, la ligne que les façades ne peuvent dépasser. La

---

<sup>8</sup> Voir : Auguste Picard [rapporteur]. *Rapport sur les travaux d'utilité publique à entreprendre à Avignon* [conseil municipal, 20 décembre 1835]. Avignon : [1836]. Disponible en ligne : <http://www.e-corporus.org/notices/37316/gallery/> (consulté le 05/01/12).

<sup>9</sup> *De la nécessité d'une route de fer de Lyon à Avignon et de l'utilité de prolonger le canal de Bouc jusqu'à cette dernière ville*. Avignon : 1826. 38 p. Disponible en ligne : <http://www.e-corporus.org/notices/37316/gallery/> (consulté le 05/01/12).

<sup>10</sup> Louis Montagnat. *Observations sur le projet d'un chemin de fer de Marseille à Lyon lues à la Chambre de commerce d'Avignon, dans la séance du 6 mars 1833*. Avignon : 1833. 12 p. Disponible en ligne : <http://www.e-corporus.org/notices/37346/gallery/> (consulté le 05/01/12).

règle s'applique aux propriétaires qui font détruire et reconstruire un immeuble ; aussi la chose ne peut-elle être que fort lente...

En ce milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la plupart des progrès décrits par Larribe sont dans l'air du temps, en discussion, en projet ou en cours. Il ne s'agit donc pas d'une vision prospective à proprement parler. Toutefois, un saut de quelques siècles permet au narrateur de se placer au terme théorique d'un processus encore balbutiant, et de voir ce qu'il en est sorti.

Quittant en songe son logement du musée Calvet, Larribe est d'abord surpris par la qualité du pavage qu'il découvre rue Grande-Calade, aujourd'hui Joseph-Vernet : « Une rue bien pavée, me suis-je dit... à Avignon ! Me serais-je déjà perdu ? ». Dans ses pérégrinations, il se rend place Pie « par différentes rues plus ou moins directes, mais très-spacieuses ». Plus loin, son guide fait l'observation suivante : « [Les rues] ne sont pas toutes alignées (ce qui ne pouvait pas être) mais elles sont spacieuses et parfaitement pavées. » Cela va de pair avec un nettoyage régulier, car la distribution de l'eau a fait de grands progrès : « Avec tant de fontaines publiques ou particulières et tant de bornes-fontaines établies, presque sur tous les points, on arrose (...) les rues, les places, les promenades... »

Approchant la place Pie, Larribe applaudit à la suppression de « petites ruelles qu'on ne pouvait braver qu'en courant, un flacon sous le nez ». Ailleurs, il est question de « labyrinthes pestiférés ». Ces tournures suggèrent que saleté et étroitesse sont, pour lui, des caractéristiques indissociables ; il se montre d'ailleurs plus soucieux de la largeur des rues que de leur rectitude, non stipulée, ce qui signifie qu'il place la salubrité au-dessus des conditions de circulation.

Un enjeu fondamental du XIX<sup>e</sup> siècle est celui de la percée. Comme le rappelle Michaël Darin : « Si l'on veut transformer profondément l'ensemble du réseau viaire (...), il faut percer de nouvelles artères à travers le tissu dense du centre de la ville en expropriant sur-le-champ les terrains nécessaires.<sup>11</sup> » La loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique permet cela. Il s'agit d'une alternative efficace à la procédure d'alignement, avant même les débuts de ce que l'on appelle l'haussmannisation. Le type qui s'impose est celui de la longue ligne droite bordée d'immeubles aux façades homogènes, conforme à un gabarit donné.

---

<sup>11</sup> Michaël Darin. « Les grandes percées urbaines du XIX<sup>e</sup> siècle : quatre villes de province. » Dans *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 2, 1988. p. 477-505.

Larribe parle de plusieurs « rues nouvelles » mais donne à leur sujet trop peu de détails pour que l'on puisse se faire une idée précise de leur tracé et de leur impact sur la trame du tissu urbain. Il semble d'ailleurs que plusieurs « nouvelles rues » résultent d'un alignement. Il est, par exemple, clairement indiqué que la rue Calvet est « alignée sur la rue Dorée ». Quant à la rue Montfaucon, tendant de la préfecture à la porte du Rhône, Larribe se dit « enchanté » qu'elle ait fait disparaître la rue des Crottes, « la bien nommée<sup>12</sup> » – de fait, ladite rue serait un axe composé des rues Bouquerie, Racine et des Grottes, alignées conformément les unes aux autres, et, au-delà de la rue Chiron, d'une percée permettant d'aboutir en ligne droite à la porte du Rhône. En ce qui concerne le prolongement de la rue des Marchands en direction de la porte Saint-Lazare, s'agit-il d'une percée rectiligne liée à la destruction d'un grand nombre de maisons ? Ou plutôt de l'abouchement des rues préexistantes, dûment rectifiées<sup>13</sup> ? Enfin, dans le cas de la rue Follard, il est question d'une « ligne directe » traversant la ville de la porte Limbert à la porte de la Ligne, mais la mention d'un passage à proximité de la place Pie exclut la possibilité d'une ligne droite.

Une authentique percée dont parle Larribe (ch . 1) est celle de la « très-belle » rue Latour-Vidaud, caractérisée par « des trottoirs très-élevés, sans doute pour mettre ses beaux édifices à l'abri des inondations ». Ladite rue joint la rue Grande-Calade à la promenade des allées de l'Oulle ; son principal intérêt est de désenclaver l'ancien clos des Dominicains. Cela renvoie au projet arrêté par la ville en 1837 pour l'urbanisation du secteur, la création de la rue Saint-Dominique (aujourd'hui Victor-Hugo) entraînant la destruction de l'église et d'une partie des bâtiments du couvent<sup>14</sup>. Larribe assentit donc à l'acte de vandalisme municipal que cela constitue.

Par ailleurs, il préconise l'ouverture d'une rue dénommée Pierre-Mignard, tendant de la place de l'horloge à la place Saint-Pierre, et « traversant l'archevêché ». Cela implique la destruction partielle de l'ancien hôtel de Crochans<sup>15</sup> et d'un ensemble de maisons. Larribe illustre donc la tendance décrite comme suit par Joseph Girard : « Durant le siècle, on s'attacha à

---

<sup>12</sup> Larribe commet ici un contresens. Il ne s'agit pas crottes, dans le sens où la toponymie pourrait renvoyer à la saleté de la rue, mais de caves, ou grottes, provenant d'un monument antique.

<sup>13</sup> Rue des Marchands, rue Saunerie (aujourd'hui Carnot), rue du Portail-Matheron, rue Carreterie (dont on envisage l'alignement à l'époque où « rêve » Larribe). Les principaux obstacles à lever sont les chicanes de la place Costebelle et celle du portail Matheron.

<sup>14</sup> Archives municipales d'Avignon : 53Fi469, [Plan de l'ancien couvent des Dominicains], (1837). Disponible en ligne : <http://tinyurl.com/dominicains1837> (consulté le 18/01/12).

<sup>15</sup> Achevé dans les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, siège de l'archevêché de 1823 à 1905. Aujourd'hui maison Jean-Vilar.

transformer, à moderniser la ville, trop souvent sans égard pour un patrimoine prestigieux<sup>16</sup> ».

Le passage des siècles a produit, aux yeux de Larribe, la perfection de certaines places comme celle des Corps-Saints : « Au lieu d'une place triangulaire, c'est aujourd'hui une place régulière [c'est-à-dire rectangulaire] par l'exécution rigoureuse [d'un] plan d'alignement que nulle considération ne pourrait éluder ni modifier. » La place de l'Horloge – « agrandie encore par la démolition d'un nouveau rang de maisons » – est devenue place d'Armes ; la place du Puits-des-Bœufs est élargie...

La place Crillon, jadis trapézoïdale, affecte désormais la forme d'un long parallélogramme, en fait une sorte de cours joignant la porte de l'Oulle à l'arrière du théâtre municipal, « dont la seconde façade par son style grandiose, ajoutait à la magnificence de la place Crillon qu'elle domin[e] »<sup>17</sup>. Pour obtenir cette perspective monumentale, on a détruit la petite Comédie du XVIII<sup>e</sup> siècle et « quelques maisons de la calade, et de la Fusterie ». La place est bordée – « quel enchantement ! » – par des « édifices à cinq étages », image de la ville moderne. L'hôtel de l'Europe et l'hôtel du Palais-Royal, d'excellente réputation, existent encore, mais sous cette nouvelle forme. Le centre de la place est occupé par un monument à la mémoire du brave Crillon<sup>18</sup>, soit « une statue en marbre blanc, entre deux fontaines dont l'eau se précipite en cascade dans de superbes bassins ». Telle est le rôle de l'histoire au sein de cette place entièrement renouvelée.

La place Pie, ménagée en 1562, au début des Guerres de religion, à l'emplacement de la maison d'un huguenot condamné à mort, est considérablement agrandie : « Plus de caserne Saint-Jean, de Juiverie. » Il s'agit, d'une part, d'une ancienne commanderie templière, érigée à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle (et bel et bien détruite, en 1898, à l'initiative du maire Pourquery de Boisserin) ; et, de l'autre, de l'ancienne « carrière des Juifs » d'Avignon, autour de la synagogue et de la place de Jérusalem<sup>19</sup>. L'extension de la place, appelée Grand-Marché, est « entouré de très-beaux magasins [entendre : entrepôt], supportant des édifices à cinq ou six étages ». Dédoublé, le grenier à grains construit dans les années 1760 par les Franque « form[e] (...) une superbe halle, à couvert, monument qui manquait [au] marché le plus fréquen-

---

<sup>16</sup> Joseph Girard. *Évocation du vieil Avignon*. Paris : 1958.

<sup>17</sup> Il s'agit du théâtre élevé en 1825 et détruit par le feu en 1846, dont la façade principale donnait sur la place de l'horloge.

<sup>18</sup> Louis Des Balbes de Berton de Crillon (Murs, 1543-Avignon, 1615), homme de guerre, compagnon du roi Henri IV.

<sup>19</sup> La tortueuse rue Jacob est un vestige de la Juiverie. En 1843, la synagogue est encore celle construite par Franque au XVIII<sup>e</sup> siècle et qui sera détruite par un incendie en 1845.

té du midi. » Ce remploi correspond aux projets portés par le maire Poncet (1843-1847) avant l'érection d'une halle métallique sous le Second Empire (et des halles centrales en 1899) ; le propos général illustre la volonté de la Ville d'Avignon de s'imposer comme centre important dans le commerce de gros des fruits du midi<sup>20</sup>.

La pioche du démolisseur permet aussi la création de places autour de monuments préexistants. À propos de l'église Saint-Agricol, il est noté : « L'église débarrassée des maisons qui l'encombraient se trouvait isolée, et entourée d'arbres. » L'église Saint-Pierre est dans le même cas. Par ailleurs, la façade de la chapelle Saint-Charles, est « débarrassée de quelques chétives maisons qui la masquaient » et donne désormais sur la Calade. Dans le même ordre d'idée, le rêveur ne reconnaît pas le musée Calvet : « En arrivant, au lieu d'apercevoir cette infinité de grandes ou petites maisons qui l'encombraient, je trouve, quel fut mon étonnement ! un vaste édifice entièrement isolé. » Il s'agit d'un nouveau bâtiment précédé d'une « colonnade [rappelant] celle du Louvre ». Du point de vue muséal, l'ambition est énorme ; en ce qui concerne l'architecture, on note que le dégagement de la colonnade du Louvre, édifiée par Claude Perrault à partir de 1667, fut un grand enjeu de l'embellissement de Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Comme l'écrit Camillo Sitte en 1889 : « C'est une maladie formelle à la mode, que cette manie de tout dégager.<sup>21</sup> » Au XIX<sup>e</sup> siècle, et jusque dans les années 1960, on considère en effet que, pour mettre en valeur un monument, il convient de l'isoler. On « méconnaît (...) la dialectique qui lie esthétiquement les monuments et leur entourage » et cela ne va pas sans « mépris ou indifférence à l'égard du tissu urbain et de l'architecture mineure »<sup>22</sup>. Cependant, Larribe avance, quant aux églises, une raison d'un autre ordre. Il s'agit d'assurer la quiétude des fidèles – « La prière doit-elle être troublée par les bruits des maisons adossées, où l'on peut entendre un piano qu'on accorde, ou un tournebroche qu'on monte ? » – et de chasser, en quelque sorte, les marchands du temple, en référence aux boutiques montées contre les murs de l'église.

La démolition la plus spectaculaire constatée par Larribe dans son rêve est celle des murs de la ville. Cela s'inscrit dans un processus entamé au XVII<sup>e</sup>

---

<sup>20</sup> Le Liboux (Christian). « La halle de Saint-Jean-le-Vieux. » Dans *Les dossiers de la mission de l'inventaire historique d'Avignon*, n° 7, juin 2008, p. 2-10.

<sup>21</sup> Camillo Sitte. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Vienne: 1889. Trad. consultée: *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris : 1996. (p. 34).

<sup>22</sup> Françoise Choay. « Pensées sur la ville, arts de la ville. » Dans *Histoire de la France urbaine*, vol. 4, p. 201.



siècle et caractéristique du XVIII<sup>e</sup> siècle français : « Si la paix n'est jamais assurée, écrit Pierre Lavedan, la France est devenue assez forte pour qu'une grande partie de son territoire puisse être considéré comme à l'abri d'une invasion. Beaucoup de villes renoncent alors à leur ceinture de remparts et les remplacent par des boulevards plantés d'arbres.<sup>23</sup> » Dans le cas d'Avignon, le maintien de remparts au XVIII<sup>e</sup> siècle peut s'expliquer pas sa nature d'enclave pontificale au sein du royaume de France ; mais au XIX<sup>e</sup> siècle, la ville étant française depuis 1791, le sujet est d'actualité. La motivation principale est hyginéiste.

Une brochure anonyme de 1833 préconise la suppression de la partie méridionale des murs de la ville, de la porte Saint-Roch à la porte Saint-Lazare : « Débarrassons-nous (...) de cette enceinte fétide qu'une ridicule admiration voudrait nous imposer pour prison perpétuelle, lorsqu'une campagne admirable nous convie à nous mettre en rapport avec elle.<sup>24</sup> » L'auteur suppose une promenade, aménagée par la ville, au long de laquelle « ceux qui savent et qui peuvent bien vivre » feraient construire d'élégantes maisons, comme à Francfort ou Düsseldorf. Pour lutter contre les crues du Rhône dont Avignon pâtit régulièrement, on « [pourrait disposer] les matériaux de démolition de manière à maintenir le boulevard<sup>25</sup> à une hauteur supérieure à celle des plus hautes eaux ».

Ce sont des idées que reprend Larribe, à ceci près que ce dernier penche pour une démolition sur tout le pourtour : « La partie supérieure de ces anciens murs, enlevée, sert à doubler la partie inférieure. Entre les deux on ménagea, en tant que de besoin, un espace pour de grands tuyaux propres à donner de l'eau et du gaz aux quartiers les plus éloignés. De là des boulevards, ou pour mieux dire de très-belles promenades ornées d'arbre, qui, s'élevant en berceaux, les mettent à couvert des ardeurs du soleil. »

Au milieu des années 1840, la question des remparts rejoint celle du chemin de fer, à l'occasion de l'aménagement de la ligne de Lyon à Avignon (loi du 16 juillet 1845). Aux termes du projet retenu dans un premier temps, la gare de voyageurs, ou embarcadère, est placée aux allées de l'Oulle, à proximité immédiate du centre-ville ; la voie ferrée, qui contourne la ville par le nord et longe le Rhône, se substitue aux remparts : « La partie contre la ville serait en relief et élevée de 3 mètres au-dessus des plus hautes inondations du

---

<sup>23</sup> Lavedan (Pierre) et collab. *L'urbanisme à l'époque moderne, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*. Paris : Arts et Métiers graphiques, 1982. p. 154.

<sup>24</sup> H. Ch. *Projet de démolition d'une partie des remparts de la ville d'Avignon...* Avignon : 1833. 7 p. Disponible en ligne : <http://www.e-corpous.org/notices/37347/gallery/364401> (consulté le 12/01/12). Ce sont les tas de fumiers disposés le long des murs qui rendent l'enceinte fétide.

<sup>25</sup> C'est-à-dire la voie qui remplace le mur de la ville.

Rhône, ce qui permettrait de laisser libres les communications entre la ville et les quais au moyen de portes pratiquées sous le chemin de fer en remplacement de celles qui traversent les remparts.<sup>26</sup> » À l'inverse de l'exemple précédent, il ne s'agit pas d'ouvrir la ville sur son environnement, mais de remplacer un ouvrage obsolète par un autre propre à son époque... Soutenu par la municipalité mais combattu localement, ce plan est mis en échec par Prosper Mérimée, en sa qualité d'inspecteur général des Monuments historiques. Les remparts sont sauvegardés : le chemin de fer passera donc de l'autre côté de la ville<sup>27</sup>.

Du haut du rocher des Doms, aménagé en promenade<sup>28</sup>, le rêveur admire un panorama superbe, désormais offert à tous. La volonté de donner aux citadins un point de vue sur la nature préside à la création de nombreuses promenades urbaines en France dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, et c'est également ce qui est en jeu ici. Muni d'une longue vue, Larribe découvre de surcroît un embarcadère doublé d'une gare de marchandises au lieu-dit la Petite-Hôtesse, au sud-ouest de la ville. Dans les faits, il s'agit de l'emplacement retenu pour la gare de marchandise de la ligne Avignon-Marseille, adjugée en 1843. Larribe écrit : « Quelle fut ma surprise, de voir là, se précipitant en foule, hommes, femmes, enfant, des voyageurs de tous les pays, suivis d'une infinité de courtiers [sic], portefaix chargeant les wagons de marchandises de toute nature ! » La présence de l'embarcadère est à l'origine d'un faubourg fort actif – on y trouve « des boutiques, des magasins, des hôtels, des traiteurs et des cafés » –, mais l'on ne sait rien de sa relation avec la ville. On passe *intra muros* par la porte Saint-Roch (car, malgré la disparition des remparts, la ville conserve des portes, sous la forme de grandes grilles en fer forgé), mais Larribe ne mentionne ni avenue, ni accès direct au centre de la ville. L'embarcadère n'est tout simplement pas lié aux améliorations constatées en matière de voirie.

L'importance du chemin de fer comme facteur de transformation urbaine n'est donc pas perçue par l'auteur. Cela contraste avec les faits des deux décennies suivantes, Larribe étant mort, dans la mesure où la percée de la rue Impériale (aujourd'hui rue de la République), l'une des opérations les plus importantes du siècle, brèche comprise, est associée à la construction de la gare de voyageurs à Champfleury.

---

<sup>26</sup> *Situation des travaux...* 1845. p. 495-496.

<sup>27</sup> Voir : Alain Maureau. « Les remparts d'Avignon au XIX<sup>e</sup> siècle ». Dans *Provence historique*, 1994, n° 176, T. 44, p. 211-223.

<sup>28</sup> Appelée de ses vœux par Alphonse Rastoul dans son *Tableau d'Avignon* (1836), la chose est effective sous le Second Empire.

Le chemin de fer met Marseille à moins de trois heures d'Avignon, contre douze heures ou plus en diligence. En 1843, la chose paraît si prodigieuse que Larribe imagine que l'on pourrait faire le trajet pour le seul plaisir d'assister à un spectacle ! Désormais ouverte sur le monde, *via* le port de Marseille, l'ancienne cité des papes se rapproche aussi de ses voisins, à commencer par Carpentras : « [Le] chemin de fer (...) a fait ici la plus heureuse révolution. Par la rapidité des communications, des liaisons d'amitié, de parenté, et de commerce n'ont fait des deux villes presque rivales qu'une seule et même cité, qu'une seule et même famille. » De fait, les deux villes, rivales depuis le Moyen Âge, se sont violemment opposées en 1791 lors du rattachement d'Avignon à la France, et le sentiment subsiste.

Comme bien des hommes de son temps, Larribe est persuadé que le progrès technique est de nature à unir les peuples, à l'échelle d'une région ou du monde. Reconfigurant l'espace et le temps, le chemin de fer est un vecteur de paix : « De proche en proche, tous les habitants de la Terre, par une fréquentation incessante se poliront comme les cailloux de la rivière par leur continuel frottement. Les traités d'alliance et de commerce, plus rapide encore que les lettres de change, voleront de ville en ville, de royaume en royaumes rapprochés et réunis pour le bonheur du monde. Ainsi plus de conflits diplomatiques, plus de divisions, de rivalité, d'ambition ; plus de guerre enfin. La paix, rien que la paix... la paix universelle ! »

Suit une référence à l'abbé de Saint-Pierre, précurseur des Lumières, et à son *Projet pour rendre la paix perpétuelle en Europe* (1713) dont l'un des principaux objectifs est de « maintenir toujours le commerce libre entre les nations<sup>29</sup> ». Dans sa septième proposition, Saint-Pierre montre que non seulement la paix favorise le commerce mais aussi que l'établissement de relations commerciales entre voisins éloigne le risque de guerre.

Le transport ferroviaire fait donc figure d'adjuvant particulièrement efficace : « Le rapprochement des peuples par les intérêts, auquel visent les applications principales de l'économie de la paix, a trouvé dans les chemins de fer un instrument d'une incomparable énergie.<sup>30</sup> » Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, l'idée d'un monde pacifié par le progrès technique et le développement économique se retrouve dans la doctrine saint-simonienne, que diffuse un groupe d'ingénieurs polytechniciens lié à la création du réseau ferré en France, dont Paulin Talabot, créateur de la ligne de Marseille à

---

<sup>29</sup> Le titre de l'édition de 1717 (Utrecht) est le suivant : *Projet de traité pour rendre la paix perpétuelle entre souverains chrétiens, et maintenir toujours le commerce libre entre les nations ; pour affermir beaucoup davantage les maisons souveraines sur le Trône.*

<sup>30</sup> A. Audiganne. *L'économie de la paix et la richesse des peuples*. Paris : 1866. p. 14.

Avignon<sup>31</sup>. C'est aussi à cela que se réfère Larribe dont le propos et les tournures sont nettement stéréotypés<sup>32</sup>.

La même réflexion vaut peut-être pour la multiplication des ponts constatée par Larribe : « Que de ponts, dira-t-on, un seul suffisait. Oui, pour les propriétaires qui l'avoisinent. Non, pour la ville, qui doit ouvrir aux étrangers le plus de communications possibles. » Face à la porte de l'Oulle se dresse « un très beau pont se prolongeant jusqu'à la route du Languedoc ». En réalité, un pont de bois correspondant à cette définition – sauf peut-être du point de vue esthétique, car les ponts de bois ont mauvaise réputation – existe depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle ; et, en 1843, on reconstruit justement la partie du bras gauche sous la forme d'un pont suspendu... Les deux autres ponts mentionnés par Larribe (dont le pont Saint-Bénézet) ne communiquent qu'avec l'île de la Barthelasse dont les habitants ne sont pas des « étrangers », dans la mesure où ladite île – exhaussée, en partie urbanisée et fort active du point de vue économique – est désormais rattachée à Avignon<sup>33</sup>. Mais, en plan, l'image est celle d'une ville qui refuse d'être confinée par son fleuve, comme elle refuse de l'être par ses remparts.

Avignon en 2300 est donc une ville où règnent l'ordre et le calme : « Ce qui m'étonne encore beaucoup, dis-je, c'est d'avoir remarqué cette foule d'habitants ou étrangers allant venant, sans tumulte, sans bruit et sans confusion. » Cette correction des mœurs est un effet des améliorations de voirie : « Cet ordre admirable, dit mon acolyte, a commencé avec l'agrandissement des rues, des places et surtout des portes. » Comme le note encore Larribe : « Là où l'on se [heurte], aujourd'hui hommes, femmes et enfants, sans craindre ni voitures, ni chevaux, circulent librement. » Mais l'ordre public ne s'est pas imposé sans un degré de répression : des « punitions exemplaires » ont permis d'éradiquer la tendance de la « foule [des] oisifs » au tapage, à l'ivresse publique, aux graffiti. Les derniers chapitres montrent une société policée au plus haut point, organisée pour faire face à toute sorte de risques (incendie, intoxication alimentaire, chute d'objets) et améliorer les mœurs.

---

<sup>31</sup> Jean-Pierre Callot. « Les polytechniciens et l'aventure saint-simonienne. » Dans *La Jaune et la Rouge*, septembre et octobre 1964.

<sup>32</sup> On trouve une formulation proche dans la conférence d'un polytechnicien en 1864. Voir: Auguste Perdonnet. « Histoire des chemins de fer. » Dans *Revue des cours scientifiques...* n° 7, 1864, p. 84 : « Je n'ai pas dit (...) que les chemins de fer dussent *hic et nunc* supprimer la guerre ; j'ai seulement voulu dire que, grâce aux chemins de fer, les mœurs se modifieraient, les intérêts se mêleraient, les préjugés disparaîtraient, les relations se créeraient, de telle façon qu'il viendrait un jour où les diverses nations ne formant plus qu'une seule et même famille réaliseraient le rêve du bon abbé de Saint-Pierre et jouiraient d'une paix indestructible. »

<sup>33</sup> En réalité, la chose est actée par la loi du 18 juillet 1856.

L'ordre, comme la paix, résulte aussi de l'ouverture de la ville : suppression des remparts, arrivée du chemin de fer, élargissement et éclairage nocturnes des rues. Ladite ouverture se caractérise aussi par l'importance accordée à l'éducation et la culture. À cet égard, Avignon jouit en l'an 2300 de tous les équipements culturels propres aux villes de quelque importance au XIX<sup>e</sup> siècle ! Dans un ouvrage paru en 1842, il est question d'une ville « qui ne possédait autrefois ni bibliothèque publique, ni galerie de tableaux, ni collection d'antiques, ni local pour recevoir les productions des trois règnes de la nature »<sup>34</sup>. De fait, la chose est déjà corrigée du temps de Larribe : un cabinet de sciences naturelles et un jardin des plantes occupent l'ancien monastère Saint-Martial (actuel square Agricola-Perdiguer) ; la donation Calvet et les collections de livres issues des confiscations révolutionnaires sont installées dans l'hôtel de Villeneuve-Martignan.

Larribe imagine de surcroît une sorte d'académie, installée dans la partie conservée de l'hôtel de Crochans : « Dans l'intérieur, on trouvait une bibliothèque choisie avec tous les journaux français et étrangers, une infinité de salles pour la lecture ; d'autres pour des cours publics ; pour des sociétés littéraires où tous les talents se trouvaient réunis sans distinction. » Mais cette institution n'est pas un lieu de débat ; au contraire, la réunion des talents et l'arrivée de périodiques variés produit la concorde. Le guide du rêveur affirme : « Les sociétés littéraires comme toutes les réunions civiles ou militaires ne sont jamais si intimement rapprochés que lorsque sans prévention elles ont à prononcer sur des questions d'un intérêt général. » Les élites sont désormais caractérisées par leur désintéressement.

De son côté, « ne trouvant plus ici que des exemples moraux, le peuple lui-même s'est vu régénéré sans presque s'en apercevoir. » Le point saillant est l'alphabétisation des ouvriers, dans un chapitre d'inspiration compagnonnique (ch. 15) ; mais si les enfants du peuple sont scolarisés, c'est avant tout pour apprendre à tenir leur place dans la société. « Le travail enfin, et les connaissances acquises, (...) ont rendu tous nos habitants doux, polis et affables. »

Dans la création de nouvelles rues, l'odonymie participe d'ailleurs de la contribution de l'urbanisme à l'urbanité. En effet, les noms de rues et de places choisis par Larribe érigent en exemples certains avignonnais dignes de mémoire. Il s'agit de transmettre les valeurs d'une société réformée<sup>35</sup>.

---

<sup>34</sup> Jean-Baptiste Joudou. *Avignon, son histoire, ses papes, ses monumens [sic], ses environs*. Avignon : 1842. p. 378.

<sup>35</sup> Voir : Dominique Badariotti. « Les noms de rue en géographie. Plaidoyer pour une recherche sur les odonymes. » Dans *Annales de Géographie*, 2002, t. 111, n° 625. pp. 285-302.

Dans l'ordre du texte, le premier personnage honoré est Jean-Jacques Vidaud de La Tour, premier président du parlement de Grenoble, nommé par le roi en 1771 suite à la réforme de Maupeou, puis conseiller d'État à partir de 1775, retiré à Velleron puis Avignon à la fin des années 1780 et guillotiné sous la Terreur, à l'instigation de la Commission populaire d'Orange. Larribe écrit : « La rue de Latour-Vidaud (...) porte le nom d'un avignonnais, saint personnage, le type de toutes les vertus. Sa ville natale pour éterniser sa mémoire, a cru devoir lui dédier une de ses plus belles rues.<sup>36</sup> »

En ce qui concerne le brave Crillon et Guillaume Puy – « le maire modèle, disait Napoléon » –, le sentiment exprimé par Larribe est celui d'une ingratitude réparée car, de son temps, la ville n'avait pas su se montrer digne de ces personnages. Un autre maire, Louis Pertuis de Montfaucon, est mis en avant pour son action en faveur de l'embellissement d'Avignon. Esprit Calvet – « savant avignonnais auquel la ville doit son musée » – jouit de sa propre rue ainsi que deux artistes de quelque importance, à commencer par Joseph Vernet, natif d'Avignon. Dans le cas de la famille Mignard, Larribe, privilégie Pierre II, aussi appelé le chevalier Mignard, fils de Nicolas Mignard, dit d'Avignon, et neveu de Pierre Mignard, dit le Romain : né à Avignon en 1640, peintre de formation et membre fondateur de l'Académie royale d'architecture (1671), il fit la majeure partie de sa carrière dans sa ville natale, y construisant moult hôtels particuliers et, dans le domaine édilitaire, la boucherie de la place de l'Horloge<sup>37</sup> ; et l'on suppose que ce sont ces aspects qui lui valent une rue. Larribe retient enfin le chevalier de Follard, important stratège de la fin du règne de Louis XIV. Paradoxalement, ces personnalités historiques donnent leur nom à des rues dont la vocation est d'effacer, dans le paysage urbain, la trace de l'histoire de la ville<sup>38</sup>.

Avignon en 2300 donne l'image d'une société inégalitaire mais pacifiée, dans un cadre normalisé qui est celui de la ville moderne. Au vrai, l'ancienne cité papale se rêve grande ville au XIX<sup>e</sup> siècle, comme en témoigne une délibération du Conseil municipal en date du 4 février 1853, portant l'objectif de « faire perdre à Avignon cet air de vieille ville (...), en détruisant le dédale de nos rues et en les harmonisant avec les besoins d'élégance et de bon goût qui sont contractés dans toutes les grandes villes ». Face à cette tendance, le XIX<sup>e</sup> siècle voit se construire la notion de patrimoine, si puissante à nos yeux, avec la création, en 1819, d'une administration des monuments historiques, et le développement de l'érudition lo-

---

<sup>36</sup> En réalité, Vidaud de La Tour n'a pas de rue à Avignon.

<sup>37</sup> Construite en 1683, détruite en 1748 et reconstruite rue du Vieux-Sextier.

<sup>38</sup> Tout ces noms se retrouvent aujourd'hui dans l'odonymie avignonnaise.

cale et des sociétés savantes. Là se situe un paradoxe : en même temps qu'il présente à l'académie de Vaucluse un mémoire sur le couvent des Dominicains, Larribe salue sa destruction, prélude à l'établissement d'un nouveau quartier. La marche du progrès imposerait donc de moderniser la ville et de laisser l'histoire aux monuments publics, aux plaques de rues et aux livres<sup>39</sup>.

Sylvain Chuzeville, docteur en histoire de l'art,  
conservateur d'État des bibliothèques

---

<sup>39</sup> Le dernier chapitre du manuscrit fait d'ailleurs état de la publication, longtemps attendue, d'une histoire d'Avignon que les « ouvriers (...) lisent et (...) relisent ».