

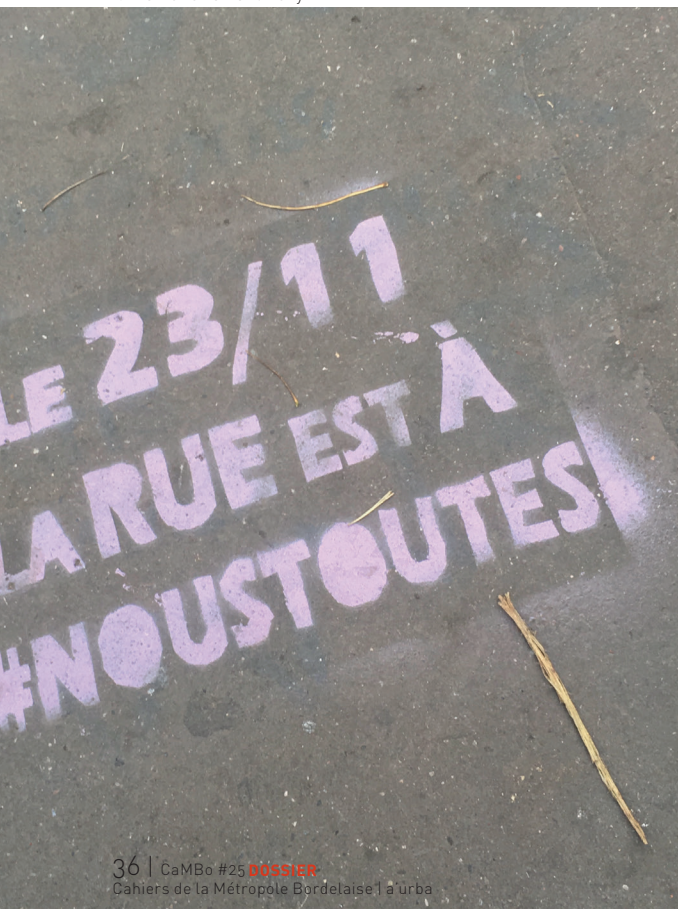
La rue, espace de vie et de liberté, de contraintes et de conflits

DANIELLE TARTAKOWSKY

Le terme « rue » a longtemps véhiculé des usages stigmatisants : fille des rues (qui n'est en rien le féminin d'homme de la rue...), enfant des rues, être à la rue... Usages qui pour avoir aujourd'hui disparu ne signifient nullement la disparition des pratiques destinées à éliminer de la rue ceux qu'on ne saurait voir, prostituées et miséreux. Les mesures visant à purger Paris de ses SDF à quelques mois des JO suffiraient à l'attester.

La tension entre la rue festive et creuset autant qu'instrument de ségrégation est inhérente à son histoire longue.

Sur un trottoir à Paris, la veille d'une manifestation féministe.
© Danielle Tartakowsky.



Les grands bouleversements de la rue au fil des siècles

L'histoire de la rue n'est pas linéaire. Elle s'inscrit à la croisée de la longue durée des ingénieurs, des architectes et des techniques et de la durée, plus courte et segmentée, des sociabilités urbaines et de l'histoire administrative et politique, spécifiques à chaque État, à ce titre à la croisée du global et du national.

La rue romaine constitue le socle de l'évolution des réseaux viaires de la plupart des centres anciens des villes de l'Europe occidentale et répond encore de certains caractères de nos rues. Mais la crise de la circulation et l'effacement des villes consécutifs à la chute de l'empire romain privent de sa pertinence la question de la rue qui leur était consubstantielle, pendant plusieurs siècles. Elle ne la retrouve qu'à partir des X^e-XI^e siècles, quand s'amorce ce que les auteurs de l'ouvrage ont qualifié de « long Moyen Âge de la rue¹ ». Durant quelque huit siècles, et au-delà par certains aspects, les rues présentent certaines continuités qui les érigent en lieux de grouillements, de brouillages et de désordre jusqu'aux révoltes, incendies et épidémies. La congestion anarchique est provoquée par le nombre croissant de véhicules et d'hommes concentrés dans un tissu urbain resté identique, constitué d'un labyrinthe de ruelles et de rues étroites et tortueuses souvent de deux mètres de large, rarement six, au maximum. La configuration, la largeur, l'hygiène, la sociabilité des rues demeurent pratiquement les mêmes. Ceux qui circulent sont des marchands et artisans, qui travaillent sur place et évacuent leur production. Les bêtes de trait et les charrettes provoquent de nombreux accidents. Les embouteillages décrits par Boileau pourraient dater du Moyen Âge, voire de l'Antiquité. Quelques villes neuves dérogent à la règle avec des rues au carré plus spacieuses à l'image de celles de l'Antiquité qui

1 | D. Tartakowski (dir.), J. Cornette, E. Fureix, C. Gauvard, C. Saliou, *Histoire de la rue : De l'Antiquité à nos jours*, éditions Tallandier, 2022.



Une du journal *L'Humanité*, le 13 juillet 1935.

découpaient l'espace en lignes droites bordées de portiques.

Mais ces traits de longue durée coexistent avec des renouvellements, à l'origine de « ruptures » qui concourent toutes à un processus de civilisation de la rue, depuis le pavage des grandes artères parisiennes au XII^e siècle jusqu'aux travaux d'Hausmann en passant par le règne d'Henri IV et les transformations du Grand Siècle et du siècle des Lumières.

La rupture haussmannienne qui marque un seuil indépassable précipite des évolutions déjà imaginées durant la Révolution française et amorcées sous l'Empire et la monarchie de Juillet. Dès le début du XVIII^e siècle, Nicolas Delamare dans son *Traité de la police*, s'indigne que Paris soit un cloaque et met l'accent sur la propreté nécessaire. Le choléra de 1832, les travaux de Rambuteau puis ceux d'Hausmann, permettent l'accélération des progrès de l'hygiène en veillant à l'alimentation de la ville en eau potable et à l'évacuation des eaux usées par les égouts. La numérotation et dénomination des rues, l'alignement et la normalisation des façades, l'élargissement des rues, l'apparition du trottoir, l'éclairage au gaz, la macadamisation, l'assainissement de la rue jusqu'à l'avènement de la poubelle en 1883 sont autant de facteurs de modernisation qui contribuent à faire de la rue un espace lisse et fluide, au prix de la disparition graduelle de certains acteurs centraux de la rue populaire. En 1832, une ordonnance de la préfecture de police de Paris définit, pour la première fois, les

usages fonctionnels de la rue en affectant la voie publique à la circulation. Les travaux d'Hausmann et les grandes percées satisfont avant tout à son intensification et à la diversification des trafics. Elles contribuent à l'affirmation du flâneur. Être dans la rue n'est plus être dans sa rue, c'est pour lui s'ouvrir à un espace aux sollicitations infinies.

L'entreprise haussmannienne a précédé de quelques décennies la révolution de l'automobile. Son avant-gardisme visionnaire contribue à expliquer que cette dernière n'affecte pas immédiatement la « forme urbaine ». Ce n'est qu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale que s'engagent des redéfinitions qui valent aux rues de devenir tendancielllement monofonctionnelles quand la plurifonctionnalité leur avait été constitutive. Le fonctionnalisme, notamment marqué par le refus de « la rue corridor » (Le Corbusier), se déploie, en France, aux marges (cités, villes nouvelles, grandes surfaces) sous des formes qui doivent à l'ampleur des besoins d'être souvent médiocres. Mais ce sont les années Pompidou qui marquent la ferme volonté d'adapter la ville à la circulation automobile, au détriment de la rue comprise comme un « commun », jusqu'au « retour » à la rue, évoqué plus loin dans cet article.

La rue, espace d'expressions politiques

La rue, espace de la vie politique formalisée et d'ostension du pouvoir, du forum aux cortèges civiques en passant par les entrées royales ou les processions, est également dès le Moyen Âge un

et la rue elle est à qui ?

lieu d'expression des opinions, de transmission des rumeurs et d'insurrections occasionnelles. Au XIV^e et XV^e siècles, celles-ci le cèdent à des révoltes, le plus souvent d'origine fiscale avant que ne vienne le temps des révolutions ou « journées révolutionnaires » qui, par trois fois, viennent à bout de régimes monarchiques, quand ce n'est de La monarchie. La barricade, apparue avec la Fronde, magnifiée par Delacroix puis Victor Hugo, devient métonymique du « peuple, dans ses virtualités insurrectionnelles », selon les termes du *Dictionnaire historique de la langue française* en générant un mythe de la rue. La multiplicité des dynamiques et des acteurs vaut en conséquence à la rue, perpétuel enjeu, d'être perçue précocement et durablement comme un espace du possible désordre, provoqué par les tensions entre ces fonctions et par les conflits d'appropriation, d'usages et de maîtrise physique ou parfois simplement sonore qu'elle est susceptible d'occasionner. Les atteintes que ce foisonnement peut porter tant à la salubrité qu'à la sécurité requièrent une attention constante des pouvoirs municipaux qui multiplient les règlements et dotent la rue d'une police dont les contours évoluent au cours des siècles.

Avec la victoire des Républicains, les mouvements de rue se muent progressivement en manifestations de rue où la Rue, de sujet fantasmagique de l'histoire qu'elle était, alors dotée d'une majuscule, devient espace. Les manifestations ne sont plus à l'origine de la chute d'aucun des régimes ultérieurs mais conservent une occasionnelle centralité politique qui constitue une spécificité française, en 1934 ou 1968 en particulier. C'est avec les grands cortèges de victoire du Front populaire que le triangle Bastille, République, Nation dont le marquage monumental n'avait guère fait l'objet d'appropriation jusqu'alors, acquiert sa portée mémorielle et symbolique, propre à définir durablement ses fonctions ultérieures. Il en va de même *mutatis mutandis* pour d'autres monuments ou places.

La manifestation, mode d'action qui n'est pas inscrit au nombre des libertés démocratiques édictées dans la décennie 1880, n'est régulée qu'à partir de 1935 par le décret-loi qui institue le principe de la déclaration préalable. Il faut attendre 1995 pour que le Conseil constitutionnel reconnaisse « un droit à l'expression collective des opinions » sans consacrer la liberté de manifester en tant que telle, demeurée jurisprudentielle.

Le « retour à la rue »

Depuis plusieurs décennies, l'exigence d'un « retour à la rue » comprise ici comme un espace public s'est affirmée tant en France qu'ailleurs. Ce « retour » revendiqué par les urbanistes, les architectes, les pouvoirs publics, des acteurs politiques, de *Reclaim the Streets*, à celles et ceux qui proclament que « la rue est à nous », s'est accompagné d'une irruption inflationniste du terme *street* : *street art*, *street food*, *street artist*, *street photography*, *street golf*, *street museum*, *street party*, *play street*, *piano street*... qui, sans clairement désigner des écoles, érigent tous la rue devenue *street* en sujet constitutif de leurs interventions conceptuelles, performatives et/ou critiques.

Le retour à la rue, ou « retour au centre », concerne cependant, avant tout, la ville européenne traditionnelle, demeurée compacte et multifonctionnelle. Il

© Danielle Tartakowsky.



est strictement contemporain de bouleversements urbanistiques qui lui contreviennent et qui, sans épargner totalement cette dernière, affectent, avec plus d'évidence, les rues des villes-mondes où « aucun résidu contextuel n'a survécu pour venir [les] contaminer » (Rem Koolhaas).

L'étalement de la ville diffuse et le double processus de concentration et d'étalement ne va pas sans brouiller partout la frontière entre la route et la rue. Le développement des rues franchisées ou les délocalisations industrielles, commerciales et culturelles privent certaines rues, alors désertées par les promeneurs, de leurs caractères hérités. La porosité se manifeste également dans les répertoires d'action auxquels recourent aujourd'hui certains mouvements sociaux. Durant plus d'un siècle, les manifestations se sont affirmées en France comme un phénomène urbain. La crise des Gilets jaunes

consécutive à l'adoption de mesures de nature à renchérir le coût des transports automobiles indispensables à leur mobilité a partiellement rompu avec l'usage de cet espace convenu en s'appropriant les ronds-points, érigés en espaces publics.

En 2007, l'exposition La rue est à nous... tous !, organisée par l'Institut pour la ville en mouvement, déclinait toutefois la rue d'aujourd'hui et de demain sur divers modes : rues ponts, rues obliques, rues entrelacées, rues balcons, rues galeries, rues quais, rues couvertes et passages, rues protégées, rues doubles, rues marchandes, rues résidentielles, rues verticales... La rue, hier consubstantielle de la ville traditionnelle, perdure en changeant de nature et, sans doute, la diversité croissante des usages et des besoins suppose d'assumer cette variété. —

© Danielle Tartakowsky.

