

1.

Du droit à la rue au droit à l'État

« Cette masse d'individus que la plus petite unité militaire présente au regard, unie en un voyage commun. »
CLAUSEWITZ, 1806.

Dans toutes les révolutions, il y a la présence paradoxale de la circulation. En juin 1848, remarque Engels : « Les premiers rassemblements ont lieu sur les grands boulevards, là où la vie de Paris circule le plus intensément. » Moins d'un siècle plus tard, Weber note à propos de la disparition de Rosa Luxemburg et de K. Liebknecht, comme s'il s'agissait des conséquences d'une collision, d'un carambolage : « Ils ont fait appel à la rue et la rue les a tués. » La masse n'est pas un peuple, une société, mais la multitude des passants, le contingent révolutionnaire n'atteint pas à sa forme idéale sur les lieux de la production mais dans la rue, quand il cesse pour un temps d'être relais technique de la machine et devient lui-même moteur (machine d'assaut), c'est-à-dire *producteur de vitesse*.

Pour la foule des chômeurs, des ouvriers dé-mobilisés et sans occupation, Paris est un tapis de trajectoires, une série de rues et d'avenues où ils errent la plupart du temps, sans but, sans destination, sous le coup d'une répression policière chargée de contrôler leur vagabon-

dage. Entre les diverses bandes révolutionnaires comme pour les *apaches*¹ et autres populations interlopes des quartiers périphériques, il s'agira moins le moment venu d'occuper tel ou tel bâtiment que de *tenir la rue*.

En 1931, au cours des luttes menées par les nationaux-socialistes contre les partis marxistes dans la capitale berlinoise, Joseph Goebbels note : « Qui peut conquérir la rue conquiert aussi l'Etat !² »

L'asphalte serait-il le territoire politique ? L'Etat bourgeois, son pouvoir, est-il la rue ou dans la rue ? Sa force virtuelle et son étendue sont-elles dans les lieux d'intense circulation, sur la voie de transport rapide ?

Comme l'écrit encore Goebbels à propos des combats pour Berlin : « L'idéal militant, c'est le combattant politique dans l'Armée Brune en tant que *Mouvement...* obéissant à une loi qu'il ne connaît parfois même pas mais qu'il pourrait réciter en rêve... ainsi, nous avons *mis en marche* des êtres fanatiques... »

Il compare alors scientifiquement les sténogrammes de ses divers discours, ceux faits en province puis ultérieurement à Berlin, il constate ainsi que le « conglomerat sociologique informe » de la capitale a exigé l'invention d'un « nouveau langage de masse » :

« Le rythme de la métropole aux quatre millions d'âmes palpète comme un souffle brûlant au travers des déclamations des propagandistes... Ici a été parlée une langue nouvelle et moderne qui n'a plus rien à voir avec les formes d'expression archaïques et soi-disant populaires, ceci est le début d'un style artistique inédit, première forme d'expression *animée et galvanisante*. »

L'émeute reforme la meute (celle, originelle, des chasseurs/razzieurs), conduire les bandes de « soldats

1. La presse parisienne popularise le terme à la suite de l'agression d'un véhicule urbain, rue de Bagnolet, par une troupe de malfrats dont la célèbre « casque d'or » était l'égérie.

2. *Kampf um Berlin*, publié deux ans avant la prise du pouvoir par les nationaux-socialistes en 1931 et dédié par Joseph Goebbels « A la vieille Garde berlinoise du Parti ».

perdus » de l'armée ouvrière, ses DROMOMANES³, c'est pour le leader les ameuter, « les ramener à l'attaque comme une meute de chiens », précisait déjà Saint-Just, rythmer la trajectoire de la masse mobile par des méthodes de stimulation grossières, symphonie polémique, transmise de loin en loin, de l'un à l'autre, polyphonique et multicolore⁴ comme des signaux et des ordres routiers destinés à accélérer le télescopage, le choc de l'accident, but ultime de la manifestation de rue, du désordre urbain. « La propagande doit être directement faite par la parole et par l'image, pas par l'écrit », affirme encore Goebbels, lui-même promoteur de l'audio-visuel en Allemagne. Le temps de lecture implique celui de la réflexion, un ralenti qui détruit l'efficacité dynamique de la masse. Si d'aventure un monument est pénétré par la meute, il sera rapidement transformé en lieu de passage où chacun entre et sort, porte et emporte, c'est la prise au tas hâtive, le pillage pour le pillage, comme on l'a vu encore en 1975, lors de la chute de Saïgon.

Il y a tout au long de l'histoire, une errance révolutionnaire non dite, non révélée, l'organisation d'un PREMIER TRANSPORT EN COMMUN qui est pourtant la révolution même. Aussi, la vieille conviction que « toute révolution se fait en ville », vient de la ville, l'expression « dictature de la commune de Paris », utilisée dès les événements de 1789, ne devraient pas tant suggérer la classique opposition ville/campagne que l'opposition station/circulation.

Malgré l'examen probant des plans urbains, la ville n'a pas été, en priorité, perçue comme habitat humain pénétré par une voie de communication rapide (fleuve, route, littoral, voie ferrée...), on a semble-t-il oublié que la rue n'est qu'une route traversant une agglomération alors que chaque jour, pourtant, les lois sur la « limitation de vitesse » des véhicules en ville nous rappellent cette

3. Dromomanes. Nom donné aux déserteurs, sous l'Ancien Régime et en psychiatrie à la manie déambulatoire.

4. Marinetti et commentaires de Giovanni Lista. « Poètes d'aujourd'hui », Seghers.

continuité du déplacement, du mouvement, que module seule la loi de la vitesse. La cité n'est qu'une halte, un point sur la voie synoptique d'une trajectoire, ancien glacis militaire, chemin de crête, frontière ou rivage, où s'associaient instrumentalement le regard et la vitesse de déplacement des véhicules, comme je l'ai dit il y a longtemps, il n'y a que de la *circulation habitable*⁵ et ceci est particulièrement évident aujourd'hui au Japon par exemple, dans ces immenses batailles révolutionnaires qui se réduisent à la simple collision, à la provocation du choc avec le service d'ordre urbain, où la masse surentraînée des militants est armée d'engins audio-visuels, caméras, magnétophones, etc. Conscients du caractère cinétique de leur action, c'est l'instantané de leur présence, eux-mêmes bientôt disparus de la rue qu'ils filment et enregistrent, eux les passants pour qui l'interdiction de stationner va avec celle de se rassembler. On a escamoté de même le slogan si révélateur des insurgés de 1848 : « Masses désespérées, écrit Engels, qui réclamaient du pain, du travail ou la mort. » En réalité, le mot d'ordre de ces « bataillons ouvriers » comme on les appelait et qui devaient être de force déportés vers la province ou enrôlés dans l'armée, était : « NOUS REST'ONS ! »... nous stationnerons ! L'utopie socialiste du XIX^e siècle comme l'utopie démocratique de l'agora antique ont littéralement été ensevelies sous le vaste chantier de la construction urbaine, occultant l'aspect anthropologique fondamental de la révolution, de la prolétarianisation : le phénomène migratoire.

Le 21 septembre 1788, Arthur Young note dans son célèbre journal : « Dès mon arrivée à Nantes, je vais au théâtre qui est nouvellement construit en belle pierre blanche. C'était dimanche et par conséquent il était plein. Mon Dieu ! m'écriai-je en moi-même, c'est donc vers ce spectacle-là que menaient toutes ces landes, ces déserts, ces bourbiers, ces bruyères, ces fondrières traversés pendant 300 miles ? Vous passez sans grande transition de la

5. « Circulation habitable ». Avril 1966. Architecture Principe, N° 3.

mendicité à la profusion, de la misère des huttes de terre à de splendides spectacles qui coûtent 500 livres par soirée. »

La cité neuve avec sa richesse, ses aménagements techniques inédits, ses universités et ses musées, ses magasins et ses fêtes permanentes, son confort, son savoir et sa sécurité, semblait un point fixe idéal où venait s'achever un pénible voyage, un ultime débarcadère de la migration des masses et de leurs espérances après une traversée périlleuse, si bien qu'on a confondu jusqu'à ces dernières années urbain et urbanité, qu'on a pris pour un lieu d'échanges sociaux et culturels ce qui n'était qu'un échangeur routier ou ferroviaire, on a pris un carrefour pour la voie du socialisme.

Si les municipalités louent à prix d'or et couvrent de taxes les fenêtres et façades sur rues, les pas-de-portes, c'est que tous ces détails architecturaux du domicile bourgeois comportent traditionnellement possibilité de négoce et d'information. Les vitrines des prostituées hollandaises reproduisent encore aujourd'hui ces anciens « bow-window » dont la saillie permettait d'étaler une vision panoramique sur ce qui arrive et ce qui s'en va, le spectacle de la rue c'est la circulation, le « pilgrims'progress » mouvement de progression, de procession, à la fois voyage et perfectionnement, marche assimilée au progrès vers quelque chose de meilleur, pèlerinage qui emplit le Moyen Âge⁶. La rue est comme un nouveau littoral, le domicile un port du transport d'où l'on peut mesurer l'importance du flux social, prévoir ses débordements, les portes de la cité, ses octrois et ses douanes sont des barrages, des filtres à la fluidité des masses, à la puissance de pénétration des meutes migratrices. Les anciennes plages marécageuses et malsaines qui entouraient la ville fortifiée, les « congoplains » de l'esclave américain, les vieux fortifs, les zones, les bidonvilles et favellas mais aussi l'hospice, la caserne, la prison, résolvent moins un problème d'enfer-

6. *Pilgrim's progress ; La cité à travers l'histoire*, p. 353, collection Esprit. Lewis Mumford, *La cité prochaine*, Éditions du Seuil, 1964.