

## **Circulation de la culture métropolitaine cosmopolitique, par canaux et caniveaux : voies, routes, rues, trottoirs**

Jean-François Côté, Université du Québec à Montréal

---

### Résumé

L'interrogation des formes de la culture urbaine métropolitaine peut se faire en fonction d'un examen de la circulation qui règne en son sein. Cet article examine ainsi cet aspect des choses en fonction des voies de circulation, en relevant comment ces conduites sont autant de vecteurs de conduites sociales, selon leurs capacités de canalisation. On voit alors se définir des pratiques en accord avec les différentes voies faisant apparaître les fractures de notre monde contemporain, en fonction des trajets qui juxtaposent et opposent des catégories sociales selon les canaux dans lesquels elles sont déterminées : voyageurs, voyous, bohémiens, élites et masses sont conduits selon des voies, routes, rues et trottoirs qui donnent une image du monde et de l'immonde. Cet ordre universel est révélé par des expressions esthétiques et artistiques faisant de la ville postmoderne un emblème du cosmopolitisme contemporain, tissé par les tensions entre les voies de sa circulation.

### Mots-clés

Culture, ville, circulation, canaux, caniveaux, voies, routes, rues, trottoirs, cosmopolitisme, artistique, voyageurs, voyous, hobo, bohémiens, élites, masses, monde, immonde

---

### ➤ Pour citer cet article :

Côté, Jean-François. 2017. « Circulation de la culture métropolitaine cosmopolitique, par canaux et caniveaux : voies, routes, rues, trottoirs ». *Zizanie*, dossier « Où va la culture ? », sous la dir. de Simon Harel et Marie-Christine Lambert-Perreault, vol. 1, no 1 (automne), p. 96-108. En ligne. <http://www.zizanie.ca/circulation-de-la-culture-metropolitaine-cosmopolitique.html>.

Se demander « Où va la culture ? » dans le contexte contemporain invite spontanément à interroger son mouvement, mais résonne tout aussi facilement du côté d'une interrogation sur sa circulation, et plus spécifiquement sur ses modes de circulation. C'est ce que j'aimerais faire ici, dans l'examen de certaines voies — officielles (canaux) ou officieuses (caniveaux) — de cette circulation, en essayant aussi de montrer comment on peut y parvenir en remontant brièvement aux sources des métaphores qui nous y conduisent. Cela nous permettra également d'indiquer certaines tensions qui apparaissent dans ce cadre lorsqu'il est appliqué à l'étude de la société contemporaine ; tout ne circule pas en effet aussi librement, ni de manière égale, dans la culture, et ce truisme permet tout de même de s'arrêter à des considérations sur ce qui permet et autorise cette circulation.

C'est ainsi que j'utiliserai les notions de « canaux » et de « caniveaux » comme repères principaux visant à suivre dans certains de ses méandres le mouvement de la culture contemporaine ; ces deux notions renvoient en fait à une étymologie commune, comme on peut s'en douter, et dictionnaires et encyclopédies nous enseignent qu'elles proviennent toutes deux de la racine latine *cana*, qui signifie « roseau ». Un canal et un caniveau sont donc des conduits, dérivés métaphoriquement du roseau et de sa forme de tuyau creux, au travers desquels passent des « matières » quelconques (eau, ondes, signaux, etc.). Mais on peut voir déjà que le choix de ces conduits signifie et oriente de manière définitive à la fois des valeurs, des choix, et charrie des symboles spécifiques relatifs à l'organisation, à l'intérieur d'une société, de toutes sortes de « flux », dont la conduite est contrôlée – et qui marquent pareillement, en négatif, les limites de l'« inconduite<sup>1</sup> ».

À cet égard, les canalisations sous toutes leurs variantes sont ainsi partie prenante de l'organisation urbaine, et cela depuis très longtemps : le *cloaca maxima*, dans la Rome du II<sup>e</sup> siècle, ce caniveau d'une ampleur exceptionnelle, est ainsi ce premier égout collecteur servant à évacuer les eaux usées vers le Tibre, et l'ouvrage initié au VII<sup>e</sup> siècle avant notre ère pour être remodelé pendant neuf siècles avant son achèvement invite dans sa monumentalité même à réfléchir sur les différents usages des canalisations, dont on voit qu'ils peuvent mesurer des traits d'hygiène autant que des dispositions sociales plus générales visant à canaliser, précisément, ces usages, et à définir des pratiques.

Si bien que l'on peut dire que *conduits* et *conduites* se rejoignent, sinon se conjuguent, dans le corps des canalisations diverses mises en place dans la société. Lorsque l'on constate aujourd'hui que les canaux de transmission des signaux informatiques atteignent un certain niveau de sophistication (fibres

---

<sup>1</sup> Je rejoins ici bon nombre d'études ayant pris appui sur l'idée de « circulation » dans l'étude des villes et de la culture contemporaine, qu'on peut résumer ainsi : « Over time, then, circulation has come to name both the integration of all urban activity within ordered and purposeful systems of interconnection and the unmooring of meaning and identity from the stable structures of tradition or community. Circulation may name both the reining in of behaviours (their integration within tightly controlled circuits) and their loosening (their capacity to break free from authority). The difference between these uses embodies a long-standing tension in writing on cities, which inevitably strains to capture both the regulatory order and the fleeting ephemerality of modern urban life » (Boutros et Straws, 2010, p. 6).

optiques, bandes satellitaires, etc.), on se rend compte que pas un aspect de la vie sociale n'échappe à une telle détermination, et que pratiquement aucune *conduite sociale* ne se définit sans la présence d'un *conduit instrumental* qui permet de la canaliser. Cela a certainement son importance lorsque vient le temps de se pencher sur les questions d'urbanisme, et donc de mise en forme de la ville, qui se structure par ces conduits permettant de canaliser des conduites — ce dont il faudra se souvenir lorsqu'on examinera plus en détail les différents registres des formes diverses de canalisations — dans un rapport où la *matérialité* stricte des conduits réfléchit l'*éthos social*.

Dans un contexte comme le nôtre, où les villes deviennent le support d'un ordre politique universel, et où le cosmopolitisme se profile comme un horizon éthique métropolitain, on peut ainsi voir comment canaux et caniveaux reconduisent ses paradoxes et ses contradictions. Et si, comme l'a proposé Marcel Hénaff dans son ouvrage *La ville qui vient*, les métropoles contemporaines se caractérisent par leur définition de « réseau », par opposition aux villes antiques conçues comme « monuments », ou aux villes modernes conçues comme « machines », selon des modes synchroniques autant que comme stades historiques, on voit bien toute l'importance redoublée qu'acquière les canalisations de toutes sortes :

Ces effets de réseau, repérables aux niveaux spatial, administratif, social ou culturel, ne sont que quelques-uns de ceux qui pourraient être analysés. Leur réalité traverse d'abord tous les niveaux matériels du dispositif urbain : voies de circulation, système d'adduction d'eau, canalisations d'évacuation des eaux usées, et, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, acheminement des réseaux énergétiques : électricité et gaz, et finalement les réseaux de communication à distance : câble téléphonique, câble optique, système cellulaire. On commence à mesurer à quel point ces réseaux en tout genre que la ville suppose ou qu'elle suscite ont profondément changé sa figure ancienne. Les premiers réseaux de circulation et d'échange de biens ont fait partie des conditions d'émergence du fait urbain ; ceux qui ont rendu possible la civilité communale et la culture des clercs ont consacré la puissance politique des villes. Ceux qui s'imposent partout aujourd'hui avec les réseaux mondiaux de communication semblent traduire le triomphe de ce modèle né avec les villes (Hénaff, 2008, p. 142-143)<sup>2</sup>.

### **Voies : voyageurs, voyous**

Si les voies de communication précisent l'articulation de la ville réseau, c'est-à-dire de la ville en tant que « réseau de réseaux », comme le stipule Hénaff, c'est qu'elle adopte aujourd'hui cette forme générique canalisant les

---

<sup>2</sup> C'est Hénaff lui-même qui précise que la typologie qu'il établit à l'égard des villes selon la tripartition « monument/machine/réseau » tient à des modes synchroniques, soit donc à la coexistence de ces trois aspects de la ville dans chaque contexte sociohistorique, avec la préséance d'un mode sur l'autre au niveau des stades historiques (2008, p. 145).

conduites de l'ordre politique mondial. Voies d'inclusion, donc, mais aussi et par le fait même voies d'exclusion, par lesquelles les formes de vie urbaine sont déterminées au sein de rapports de pouvoir selon une distribution de canalisations spécifiques. S'il y a un aspect frappant du développement de la culture urbaine aujourd'hui, c'est en effet qu'elle est fracturée au point de présenter l'image de mondes différents à l'intérieur même de l'unité qu'elle incarne, soulignant les enjeux d'une définition de la justice sociale dans l'ordre cosmopolitique (Côté, 2005). Et cela se matérialise dans la distance que creusent les enclaves de pauvreté vis-à-vis des voies de circulation de la richesse, au sein d'une opposition où les canaux de la mondialisation et les caniveaux de l'« immondialisation » se côtoient, dans la figure des ghettos, bidonvilles, favelas et *slums*, qui caractérisent l'évolution des villes actuelles comme les pendants sombres du lustre et de l'éclat parant les nouveaux « quartiers culturels » de nos métropoles. Un rapport des Nations Unies datant de 2003 indiquait qu'un milliard de personnes vivaient à ce moment dans des bidonvilles — correspondant à 32 % de la population urbaine globale — et que ce chiffre allait vraisemblablement doubler dans les trente prochaines années<sup>3</sup>.

Ce sont bien ces voies de communication qui dirigent les uns vers le monde et les autres vers l'immonde, quand se rencontrent voyageurs et voyous sur la base étymologique, de nouveau, de leur commune appartenance à la « voie » — le *voyou* traînant dans les rues pendant que le *voyageur* s'y déplace. Le croisement de leurs canalisations respectives, pratiquement étanches, et tout aussi bien invisibles, sinon dans leurs ports d'attache et leurs destinations, détermine les trajets relatifs aux subjectivités visées en fondant des oppositions catégoriques au sein de la vie sociale. Et ce côtoiement quotidien génère une tension dans laquelle la violence appréhendée des rapports génère une paranoïa de la sécurité visant en particulier à circonscrire les modes d'organisation jugés « dangereux », comme les gangs de rue, dont le couplage avec la réalité du ghetto atteint une dimension internationale. Dans l'optique d'Yves Pedrazzini, qui a étudié le phénomène du revers obscur de la globalisation dans ses résonances urbaines et ghettoïsées, ce sont en fait les causes et les effets qui sont inversés dans la représentation médiatique que l'on donne de la violence métropolitaine :

Le ghetto est global, entend-on parfois. C'est en fait la violence de ses gangs qui est globalisée par les médias. Innocemment ou cyniquement, ces moyens d'incommunication cherchent à faire diversion (fonction première du divertissement, on le sait depuis l'invention de la radio, premier des *mass media*), déviant sur la violence des jeunes dominés l'attention qui devrait se porter sur la violence des puissants. Être un quartier global dans ces conditions n'a rien de très enviable, même si les nouvelles technologies parviennent à filtrer quelque peu jusque chez les bandits et les voyous (consoles de jeux japonaises, téléphones portables Motorola, chaussures Nike, antennes paraboliques françaises, armes tchèques ou israéliennes) (Pedrazzini, 2005, p. 170).

---

<sup>3</sup> Voir ces chiffres cités par Richard Scholar dans l'introduction à l'ouvrage qu'il a dirigé, *Divided Cities* (2006, p. 3).

Ce jeu de miroir inversé, permis par les canaux de communication médiatiques dont la légitimité ne peut être remise en cause du fait de leur apparente neutralité dans le « report » et la « transmission » des informations de la vie sociale, recouvre également une situation sans doute beaucoup plus dramatique par laquelle de manière plus générale on canalise la violence. C'est en effet justement en la concentrant plus ou moins volontairement dans des quartiers par le biais de la pauvreté, infligée à travers des conditions politiques simplement aveugles à l'égard des enjeux du « développement économique » actuel et de ses objectifs endogènes fixés et fermés sur l'accumulation, que cette violence en vient à apparaître dans ses manifestations typiques de notre contemporanéité. Pedrazzini rajoute :

La violence des pauvres, au Sud comme au Nord, est la nouvelle force de travail des prolétaires dépossédés de tout. Les gangs sont prêts à fournir les contremaîtres et les chefs d'atelier. Ils ne paraissent pas disposés à se soumettre facilement à la misère. Les mutations technologiques demandent à une masse de salariés toujours plus réduite des connaissances toujours plus nombreuses et sophistiquées que, dans les bidonvilles, quatre-vingt-dix-neuf habitants sur cent n'acquerront jamais. Les anciens mécanismes d'intégration sociale se sont enrayés, les gangs sont une réponse à ces changements (2005, p. 176).

Ces conditions de violence canalisée — par la pauvreté, d'un côté, puis l'auto-organisation, de l'autre — rendent compte d'une évolution sociale de l'urbanité qui démultiplie ses formes en alimentant des zones d'exclusion situant des possibilités d'urbanisation tout simplement et proprement aberrantes. Daniel Castillo Durante s'est ainsi penché sur ces villes-dépotoirs de l'Amérique latine, où des dizaines de milliers de familles vivent littéralement dans les dépotoirs installés en bordure et sur la frange des villes, vivant du recyclage de ces déchets de toutes natures qui non seulement font partie de leur quotidienneté, mais structurent entièrement leur existence. Relevant le caractère ultrapériphérique de ce phénomène, Castillo Durante (2003) souligne que cela n'empêche pas de considérer la profondeur d'humanité qu'il dégage. L'immonde, ici, est accouplé littéralement à l'immondice.

Pour qui veut avoir une idée par la visualisation de l'état d'inhumanité dans lequel baigne cette partie du monde urbain contemporain, qu'on trouve en plus grande concentration bien entendu dans les pays du Sud, et particulièrement en Amérique latine, en Asie et en Afrique, le photographe français Paul-Antoine Pichard l'a fort élégamment documenté dans son exposition *Mines d'ordures* qu'il a promené un peu partout à travers la planète occidentale — et notamment ici, à Montréal, à La Tohu à l'hiver 2007. Ces images stupéfiantes révèlent à un public transformé en touriste « glocalisé », immobile et médusé, l'étendue de la misère qui s'étend à la mesure de notre capacité de supporter l'absurde et l'abject<sup>4</sup>. Dans ces versions contemporaines à la fois tragiques et entièrement perverses du *cloaca maxima* évoqué antérieurement, on comprend que l'ordre cosmopolitique des villes atteint des

---

<sup>4</sup> Voir le site Internet de Pichard à l'adresse : [www.paulantoinepichard.com/Galerie-fr.html](http://www.paulantoinepichard.com/Galerie-fr.html).

limites dont on peut à peine envisager la signification, sinon en la renvoyant aux voies déterminant justement les conduites de notre devenir urbain — tirailé entre notre sort humain et inhumain.

Mais la circulation de la pauvreté s'est incidemment, elle aussi, mise à l'enseigne de la mondialisation, et elle draine dans les canaux de l'immigration, légale et illégale, une part de sa matière humaine ; comme l'a entre autres souligné Stuart Hall, cette logique suit le courant de la mondialisation selon des impératifs de survie, notamment, et l'on consent à entendre ainsi le statut de réfugié selon des connotations non plus strictement politiques, mais bien sociales et surtout économiques, qui drainent du sud vers le nord des personnes sujettes à l'attraction des métropoles occidentales<sup>5</sup>. Dans quel sens ces « voies de développement » sont-elles porteuses de conditions cosmopolitiques ?

### **Routes : hobos et bohémiens**

Nous pouvons je crois répondre en partie à cette question en recourant à une figure devenue littéraire, qui prenait néanmoins appui sur une réalité sociohistorique bien spécifique, mais qui s'est semble-t-il maintenant étendue à une situation internationale à la mesure de l'empire qu'elle représente. Cette figure est celle du « hobo », qu'on traduit généralement par « vagabond », qui a eu une certaine fortune — si j'ose dire — sur le plan sociohistorique entre la fin du XIX<sup>e</sup> et la fin du XX<sup>e</sup> siècle, et qui a connu sans doute son apogée sur le plan littéraire avec les romans de Jack Kerouac.

Dans son livre publié en 2003 qui retrace l'histoire de cette figure, *Citizen Hobo. How a Century of Homelessness Shaped America*, Todd Depastino s'est attardé à montrer comment l'émergence du hobo a accompagné le développement de l'industrialisation et de l'urbanisation aux États-Unis, prenant un essor particulier dans la suite de la guerre civile au travers de la période du Gilded Age — cette période pendant laquelle, sous l'impulsion du capitalisme industriel, s'établissait un tout nouveau réseau de transport et de communication où le chemin de fer (et son compagnon obligé, le télégraphe), notamment, en devenai(en)t le(s) symbole(s) éminent(s). À cheval entre les

---

<sup>5</sup> Il écrit à ce sujet : « Migration is increasingly the joker in the globalization pack, the subterranean circuit connecting the crisis of one part of the global system with the growth rates and living standards of the other. The logic of globalization says that every element of the growth must be free to move fluidly across every regulative boundary, including that of the nation-state: capital, investment, commodities, technologies, currencies, profits, cultural messages, and images of all flow. Ideologically, barriers must be thrown over, the circuits kept open. In fact, the reality is something different: all the major proponents of free trade and open investment borders manage, in practice, to impose their own selective preferential regimes where it is in their national interest to do so. However, when the model is working perfectly, only one commodity — labour — is required to stay still or to be strictly controlled in its movement. [...] Nevertheless, and in spite of the logic of the system, there has been an unprecedented explosion in the largely unplanned movement of peoples across the globe. Whether fleeing the consequences of mass poverty, malnutrition, and unemployment in search of better economic or personal opportunities, or displaced by political violence, regime change, persecution, religious conflict, ethnic cleansing, or civil war, those people stigmatized as “economic migrants”, refugees, and asylum-seekers now constitute the homeless multitudes of the modern metropolitan city » (Hall, 2006, p. 34-35).

références au *lumpenproletariat* d'un côté et au mâle blanc dominant de l'autre, cette figure ambivalente, à la fois positive et négative, s'élève rapidement au statut de « héros », entre autres au sein des organisations ouvrières, tels les Industrial Workers of the World (un des syndicats ouvriers nationaux les plus puissants aux États-Unis au début du XX<sup>e</sup> siècle), pour lesquelles le hobo représente l'idéal de l'autonomie individuelle bafouée par les exigences du système capitaliste. Le hobo est indépendant, et il est dans ce sens l'antithèse de l'ouvrier, si dépendant de son métier, voire attaché à sa « machine », et soumis aux volontés patronales et capitalistiques de l'organisation du travail. L'itinérance qui caractérise le hobo joue donc dans le registre mixte de la totale dépendance à l'égard de l'organisation sociale dans son ensemble (d'où procède son statut emblématique de « victime ») et de l'entière indépendance individuelle (où s'appuie l'emblématique de sa « liberté »).

Toute la culture — ou n'est-ce pas déjà une contre-culture? — qui accompagne cette figure du hobo dans ses caractéristiques de compagnonnage, de fraternité et de liberté, mêlées à celles de brigandage, de sauvagerie et d'aliénation, trouve d'ailleurs rapidement un écho au-delà des chansons syndicales et se retrouve dans les vaudevilles, puis même un peu plus tard au cinéma (dans l'incarnation qu'en donnera Charlie Chaplin), témoignant ainsi de son emprise au sein de la culture populaire (voir Depastino, 2003).

C'est bien la route qui situe le canal — tout autant que le caniveau — privilégié(s) du hobo, cette version postmoderne du bohémien, en tant qu'elle se déploie comme parcours et itinéraire relativement erratiques entre les villes, mais, tout aussi paradoxalement, dans leurs centres mêmes. Rapidement en effet, et à cause de leur lien essentiel à l'itinérance, au passage, à la pauvreté et à la mendicité, les hobos se concentrent de manière aléatoire et furtive au sein des centres-villes, là où les hôtels miteux, les hébergements douteux ou même les parcs, sinon les ruelles, sont susceptibles de leur fournir une hospitalité relative et temporaire. Le fait qu'on puisse tirer aujourd'hui tout un folklore de cette culture du hobo, jusqu'à le célébrer dans un festival annuel, nous renseigne donc un peu sur sa trajectoire historique et sa disparition, ou plutôt sa mutation, puisque les nouveaux visages de l'indigence auxquelles cette culture était associée sont à situer aujourd'hui, toujours selon Depastino (2003), chez les femmes et les enfants déclassés par la pauvreté dans pratiquement toutes les villes des États-Unis<sup>6</sup>.

Que cette figure de la marginalité ait pu en somme représenter, pendant un temps du moins, une telle centralité dans les représentations populaires, révélant ainsi son potentiel de subversion de l'ordre social, n'apparaît sans doute nulle part aussi bien que dans la littérature qui l'a reprise et en a amplifié les significations — comme c'est le cas chez Kerouac. Dans ses romans comme *On the Road* (1957), *The Subterraneans* (1958) et *The Dharma Bums* (1958), surtout, la figure du hobo est magnifiée de manière superbe et portée sans doute à son apogée, en effet, puisqu'elle incarne en apparence rien de moins qu'une

---

<sup>6</sup> Pour avoir une idée de la « folklorisation » de la culture du hobo, voir notamment le site qui lui est consacré : [www.hobo.com](http://www.hobo.com). Le festival annuel, appelé « Hobo convention », se tient dans la petite ville de Britt, en Iowa, en août — voir le site : <http://www.brittiowa.com/hobo/index.htm>.

révolte ouverte contre l'*establishment*, tout autant que contre le conformisme de la classe moyenne, avec toutes leurs valeurs cristallisées dans l'*American Way of Life*, typifié, réifié et stéréotypé selon l'intransigeance de ces années du maccarthysme dans l'après Deuxième Guerre aux États-Unis. Le hobo de Kerouac promet le dépassement de ces images réifiées dans la réalisation d'une expérience vivante, subversive et alternative, de liberté et d'autonomie.

Comme je l'ai montré dans un autre contexte, toutefois, ce n'est pas à proprement parler sur la route que prend naissance pour Kerouac cette aventure du hobo dans ses résonances contre-culturelles à portée universelle ; au-delà de sa résonance spécifique pour la Beat Generation, la valeur proprement cosmopolitique du personnage du hobo tire plutôt sa substance première de l'expérience de la métropole, et en particulier de New York, comme l'a si bien posé le premier roman de Kerouac, *The Town and the City* publié en 1950 (et traduit en français sous le titre *Avant la route*)<sup>7</sup>. C'est là que l'apologie de l'expérience de la métropole, qui tient en condensé toute l'expérience du monde aux yeux du poète, révèle sa teneur véritablement cosmopolitique, soit celle d'incarner concrètement un ordre symbolique universel susceptible d'accueillir en lui véritablement *tout le monde*, et en particulier les marginaux – ou devrait-on dire les « marginalisés » de tous ordres : *junkies*, prostituées, rebelles, travailleurs, immigrants, autochtones, etc. Et dans l'apologie de la métropole new-yorkaise à hauteur de rue, tout autant sinon plus dans l'apologie de Mexico, « one vast bohemian camp », comme l'écrit si bien un Kerouac extatique de trouver là la version réellement incarnée du paradis sur terre. Et de cette posture qui situe une suite de renversements des valeurs et des représentations proprement réjouissantes du point de vue de la redécouverte des Amériques qu'elle permet, notamment, on trouve donc cette capacité de canaliser l'expression par excellence du cosmopolitisme dans sa version postmoderne. La route devient ainsi le canal d'expression d'un ordre culturel inversé, ou du moins, elle permet que le caniveau dans lequel se tient la marginalité prenne les allures de canalisation d'un voyage vers le renouvellement des valeurs et des significations de l'ordre social, parce qu'elle participe bien d'une dynamique métropolitaine dont Georg Simmel (1984), en particulier, avait si bien saisi le caractère à la fois centrifuge et centripète.

C'est là, bien entendu, que le couplage entre « hobo » et « bohémien » prend un relief spécifique, que le relais littéraire de Kerouac permet de traduire en fonction de ses racines d'expérience esthétique, telle qu'elle s'est inscrite dans le corps de la modernité artistique depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Kerouac aura peut-être été en somme celui qui a permis à tout le mouvement des avant-gardes, dont il s'inspire en puisant entre autres autant chez Walt Whitman que chez James Joyce, de sortir de son attachement particulier à la ville. Et il l'a fait en rendant ainsi l'expérience de la route à la même enseigne d'une cinesthésie susceptible de correspondre à l'existence symbolique d'une expression de la société de masse postmoderne, dont la présence de la ville-métropole donne une réverbération bien entendue, mais dont l'écho couvre maintenant la planète entière, dans toutes les voies de circulation qu'elle autorise. Le cosmopolitisme

---

<sup>7</sup> Je renvoie à deux textes (Côté, 2011 ; Côté, 2006) qui analysent cette question.



des marginaux devient de cette manière une représentation d'ensemble du monde, mais selon le point de vue bien singulier du renversement que le passage du caniveau de l'expérience (ou de l'expérience du caniveau) au canal plus légitime de la littérature permet de considérer autrement. Ce n'est pas ici dans l'horizon d'une utopie que s'éprouve le cosmopolitisme — comme l'enseignait Kant selon la perspective moderne de sa philosophie de l'histoire — mais bien dans l'expérience de cette utopie réalisée esthétiquement qu'inscrit la représentation artistique, si on la considère à la hauteur de ses prétentions universalistes. Et ce serait pour ainsi dire à la rue de confirmer la justesse de cette universalité.

### **Rues : élites et masses**

*L'art dans la rue*, ou plutôt *l'art de vivre dans la rue*, pourrait ainsi être la formule condensant tout l'enjeu de la représentation universaliste du cosmopolitisme métropolitain — et ce renvoi implicite à Baudelaire nous mènerait facilement vers la reprise, chez Walter Benjamin, de cet examen des rapports entre ville et expérience esthétique, si l'on ne trouvait chez le collègue et ami de ce dernier, Siegfried Kracauer, une entreprise encore plus systématique à mes yeux de poétique sociologique directe qui en permet une expression parfaitement claire, et ce non seulement pour les élites (artistiques, politiques ou économiques), mais bien plus largement pour les masses. Kracauer a en effet saisi de manière remarquable ce que la problématique esthétique qui se joue au niveau de la rue renvoie comme symbolique d'ensemble pour la société et la culture de masse ; le *Strassenbuch*, ou « Livre de rues », qu'il se proposait de publier dans les années 1930, et qui ne vit jamais le jour, mais dont les nombreux fragments constitutifs nous sont aujourd'hui accessibles, révèle les enjeux d'une attention critique portée à l'« esthétisation triviale du quotidien » tenant d'un effort de représentation qui s'offre désormais à tous<sup>8</sup>. La rue canalise apparemment sans distinction, et pourtant la séparation entre les simples rues et les « grandes rues », souvent commerciales, avenues ou boulevards, ces « artères » métropolitaines si cruciales à son existence, laisse voir une séparation des populations que Kracauer pose comme opposition simple entre le centre et les faubourgs, en écrivant particulièrement de ces derniers qu'ils sont :

[...] des asiles géants pour les petites gens, depuis les employés jusqu'aux ouvriers et aux commerçants, et aussi pour les existences que l'on appelle perdues, parce que les autres prétendent avoir gagné. L'espèce de vie commune que ces hommes ont menée là, à travers les siècles, se traduit par la forme de l'asile qui n'est certes pas bourgeois ni non plus prolétarien, au sens où l'on imagine des cheminées, des casernes et des routes. Cet asile est pauvre et humain à la fois. Son humanité ne nous touche pas seulement parce que l'existence qu'on mène dans les faubourgs est

---

<sup>8</sup> Je suis ici de très près l'excellente présentation de Philippe Despoix dans son « Introduction » à la traduction de l'ouvrage de Siegfried Kracauer, *Le voyage et la danse. Figures de ville et vues de films* (2008, p. 5-20). Sur Walter Benjamin, on peut évidemment consulter son ouvrage à la fois monumental et fragmentaire, *The Arcades Project* (1999).

pleine des restes d'une vie naturelle. Il est beaucoup plus significatif que cette existence bien remplie soit placée sous le signe de la rupture (Kracauer, 1995, p. 20).

Cette séparation dans les conduits (et les conduites) n'est pourtant pas parfaitement étanche, et on peut même dire en fait qu'elle établit une relation de co-dépendance entre les entités ainsi constituées. Poursuivant sa réflexion sur ces rapports entre les quartiers où résident les gens et le centre dans lequel, selon sa propre expression, la foule « s'écoule sans arrêt », Kracauer conclut de manière relativement énigmatique son court texte intitulé « Analyse d'un plan de ville (*Les faubourgs et le centre*) », en écrivant :

De larges rues conduisent des faubourgs vers la splendeur du centre. Ce dernier n'est pas ce que l'on croit. Le bonheur qui attend les pauvres au-dehors est accessible par d'autres voies que celles qui existent actuellement. Pourtant, il faut parcourir les rues jusqu'au centre car aujourd'hui leur vide est bien réel (1995, p. 23).

On peut sans doute interpréter de plusieurs façons cette dernière phrase, en supposant que « leur vide est bien réel » s'applique précisément aux « pauvres » dont il est question, que leur figure de foule ou de masse a en quelque sorte « vidés » de leurs qualités ou même de leur substance – ce qu'un autre ouvrage de Kracauer, *Les employés. Aperçus de la nouvelle Allemagne* (*The Salaried Masses*, 1998), a du reste expressément thématiqué – ou même que le centre, celui censément occupé par les élites, est tout aussi vide. J'y prêterai pour ma part un sens plus spécifique, toujours en accord avec l'idée de circulation développée jusqu'ici : c'est que les subjectivités en cause, tout comme les rues dans lesquelles elles circulent, sont aussi devenues dans ce contexte des canaux de communication, et ainsi, elles sont, tout comme les roseaux que désignent le mot latin *cana*, vides en leur centre. La postmodernité a en effet substitué à la subjectivité présumée « pleine » et aut centrée, autonome dans sa relation à la divinité et à la transcendance de la raison devenue le substitut de cette dernière, une subjectivité formée par et dans la communication, dont l'excentrement à travers la communauté qui lui donne sens trouve une possibilité de retour sur soi par le biais des canaux – et des caniveaux – qui la conduisent et la reconduisent à elle-même dans un circuit obligé de reconnaissance se formant à même les diverses forces de canalisation structurant son univers. Ici, la sociologie de l'École de Chicago et particulièrement la figure de Robert Park prennent le relais de la sociologie de Kracauer et de l'École de Francfort pour nous en indiquer les repères : la masse peut bien être manipulée de toutes les manières par les médias de communication, mais elle peut également se former ou se transformer en un « public » susceptible de réfléchir de manière autoréflexive sur ses destinées politiques<sup>9</sup>. Et peut-être cet espace-temps public est-il plus présent aujourd'hui sur les trottoirs, ces canaux métropolitains si près des caniveaux qu'ils peuvent s'y confondre.

---

<sup>9</sup> Voir entre autres à ce sujet Robert E. Park (1972). Sur l'école de Chicago en sociologie, et la place de la figure de Robert E. Park en son sein, voir Jean-Michel Chapoulie (2001).

## Trottoirs : faire et défaire le commun ?

Il est intéressant de noter que le trottoir, comme réalité sociohistorique, a connu un développement qui en a inversé les pôles de signification ; dans les villes de l'Antiquité, entre autres, il était considéré comme un privilège de pouvoir l'emprunter, puisqu'il évitait ainsi que l'on marche dans les rues, toujours pleines de débris, déchets et déjections animales, avant l'invention des caniveaux, et avant le développement d'autres types de canaux encore plus recherchés et complexes assurant la circulation ; dans les villes industrielles et postindustrielles, le trottoir en est venu à être souvent considéré au contraire comme le dernier recours, refuge par excellence des prostituées et des sans-abris. Mais le trottoir recèle en fait, et à cause de cette élasticité de signification même que son histoire nous enseigne, toute une expérience urbaine – et peut-être au fond la plus universelle de toutes, qui mêle le plus trivial au plus sophistiqué, et qui dans ce sens paraît être un symbole assez puissant de l'ordre cosmopolitique actuel, dans tous ses tiraillements métropolitains. Marcel Hénaff a réfléchi à cette question, en rapport plus particulièrement aux transformations de l'« espace commun », en écrivant :

[Le trottoir] est par excellence le lieu de ce que l'on peut appeler la *vie commune* en tant qu'elle se distingue de la vie privée et de la vie publique. [Le trottoir] donne forme à cette vie commune selon de nombreuses composantes ; nous pouvons en retenir au moins quatre : la vicinalité, la civilité, la visibilité, la diversité (Hénaff, 2008, p. 205)<sup>10</sup>.

Les trottoirs métropolitains sont aujourd'hui le lieu de rencontres de toutes sortes de canaux de communication – notamment, les éclats de conversation, plus vieux médias sans doute dans l'ordre historique de l'humanité, mais également les plus récents, tels les téléphones cellulaires ainsi que les relais satellitaires de Street View, accessibles par Internet à travers Google Maps, ou encore les caméras de surveillance, toujours aux aguets des trafics illicites... – et leur proximité, ne serait-ce que physique, avec les caniveaux nous rappelle que nos conduites sont toujours à l'image de nos conduits, si tant est que notre subjectivité même est la première incarnation de cette réalité contemporaine ; les images et récits internautes rencontrent ainsi toutes les autres formes de récits, sociologiques, artistiques et quotidiens, qui font du cosmopolitisme de nos métropoles un enjeu situant les limites entre le monde et l'immonde, dont les repères de circulation nous indiquent en quelque sorte le sens de sa direction. On peut aussi penser que les trottoirs nous offrent ainsi un lieu d'expérience unique, à partir duquel nous pouvons réfléchir sur nos conduites, afin de déterminer les conduits susceptibles de les mener à bon port.

---

<sup>10</sup> Je substitue malicieusement ici « le trottoir » là où Hénaff écrit plutôt « la rue », mais je crois cette substitution complètement en accord avec son propos, qui est de décrire une expérience non pas tant de circulation que de rencontres – ce que la rue permet ou non, selon le véhicule qu'on emprunte pour y circuler, mais ce que le trottoir impose en quelque sorte, étant donné que l'on y circule à pied.

## BIBLIOGRAPHIE

- Benjamin, Walter. 1999. *The Arcades Project*. Trad. par Howard Eiland et Kevin McLaughlin. Cambridge : Belknap Press, 1073 p.
- Boutros, Alexandra et Will Straw (dir.). 2010. « Introduction ». Dans *Circulation and the City. Essays on Urban Culture*. Montréal/Kingston : McGill-Queens' University Press, p. 3-22.
- Castillo Durante, Daniel. 2003. « Cultures ultrapériphériques, mondialisation et paroles littéraires ». Dans *L'interculturel au cœur des Amériques*. Sous la dir. de Patrick Imbert. Ottawa : Presses de l'Université d'Ottawa, p. 13-20.
- Chapoulie, Jean-Michel. 2001. *La tradition sociologique de Chicago, 1892-1961*, Paris : Seuil, 496 p.
- Côté, Jean-François. 2005. « Le spectacle du monde. Nouvelles formes du cosmopolitisme et espaces-temps fracturés des métropoles contemporaines ». *Sociologie et sociétés*, vol. 37, no 1, p. 231-260.
- . 2006. « Au-delà des frontières : sur la route du cosmopolitisme de Jack Kerouac ». Dans *Romans de la route et voyages identitaires*. Sous la dir. de Jean Morency, Jeanette den Toonder et Jaap Linvelt. Québec : Éditions Nota Bene, p. 269-298.
- . 2011. « *Urbi et Orbi* : The City and the Road in Kerouac's New Form of Cosmopolitanism ». Dans *Travel Narratives in the Americas: Contemporary Revisions of Displacement*. Sous la dir. de Jean-François Côté. Lewiston : Edwin Mellen Press, p. 133-148.
- Depastino, Todd. 2003. *Citizen Hobo. How a Century of Homelessness Shaped America*. Chicago : University of Chicago Press, 350 p.
- Hall, Stuart. 2006. « Cosmopolitan Promises, Multicultural Realities ». Dans *Divided Cities*. Sous la dir. de Richard Scholar. Oxford : Oxford University Press, p. 20-51.
- Hénaff, Marcel. 2008. *La ville qui vient*. Paris : L'Herne, 236 p.
- Kracauer, Siegfried. 1995. « Analyse d'un plan de ville (*Les faubourgs et le centre*) ». Dans *Rues de Berlin et d'ailleurs*. Trad. par J.F. Boutout. Paris : Le Promeneur, p. 20-23.
- . 1998. *The Salaried Masses*. Trad. par Q. Hoare. Londres : Verso, 130 p.
- . 2008. *Le voyage et la danse. Figures de ville et vues de films*. Textes choisis et présentés par Philippe Despoix. Trad. par S. Cornille. Québec/Paris : Presses de l'Université Laval/Maison des sciences de l'homme, 192 p.
- Park, Robert E. 1972. *The Crowd and the Public*. Chicago : University of Chicago Press, 146 p.
- Pedrazzini, Yves. 2005. *La violence des villes*. Paris : Éditions de l'Atelier. Coll. « Enjeux planète », 252 p.

Scholar, Richard (dir.). 2006. *Divided Cities*. Oxford : Oxford University Press, 238 p.

Simmel, Georg. 1984. « Métropole et mentalité ». Dans *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Sous la dir. de Yves Grafmeyer et Isaac Joseph. Paris : Aubier, p. 61-77.

## NOTICE BIOBIBLIOGRAPHIQUE

Jean-François Côté est professeur titulaire au Département de sociologie de l'Université du Québec à Montréal. Il a publié récemment *George Herbert Mead's Concept of Society: A Critical Reconstruction* (New York, Routledge, 2015), et a codirigé avec Anouk Bélanger l'ouvrage *Raymond Williams et les sciences de la culture* (Québec, Presses de l'Université Laval, 2015). Il avait auparavant publié, en codirection avec Alain Deneault, *Georg Simmel et les sciences de la culture* (Québec, Presses de l'Université Laval, 2010), et en codirection avec Frédéric Lesemann, *La construction des Amériques aujourd'hui* (Québec, Presses de l'Université du Québec, 2009), ainsi que les ouvrages *Architecture d'un marcheur. Entretiens avec Wajdi Mouawad* (Montréal, Leméac, 2005), et *Le triangle d'Hermès. Poe, Stein, Warhol, figures de la modernité esthétique* (Bruxelles, La Lettre Volée, 2003). Vient de paraître son plus récent ouvrage *La renaissance du théâtre autochtone* (Québec, Presses de l'Université Laval, 2017).