



HAL
open science

Les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines

Rachel Thomas, Sandra Fiori, Pedro José Garcia Sanchez, Damien Masson,
Grégoire Chelkoff, Suzel Balez, Gabriel Bérubé, Aurore Bonnet, Laure Brayer,
Julien Delas, et al.

► **To cite this version:**

Rachel Thomas, Sandra Fiori, Pedro José Garcia Sanchez, Damien Masson, Grégoire Chelkoff, et al..
Les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines. [Rapport de recherche] 87, Centre de
Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain. 2014, 350 p. hal-01022664

HAL Id: hal-01022664

<https://hal.univ-grenoble-alpes.fr/hal-01022664v1>

Submitted on 10 Jul 2014

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.

centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain



CRESSON

Coordination scientifique
Rachel THOMAS

<http://www.anr-muse.fr>



ANR MUSE Programme « Espace et Territoire » - ANR-10-ESVS-013-01

**LES ENIGMES SENSIBLES
DES MOBILITES URBAINES
CONTEMPORAINES**

Coordination scientifique

Rachel THOMAS

Responsables

Rachel THOMAS (axe 1)

Sandra FIORI & Pedro GARCIA SANCHEZ (axe 2)

Damien MASSON (axe 3)

Grégoire CHELKOFF (axe 4)

<http://www.anr-muse.fr>



ANR MUSE Programme « Espace et Territoire » - ANR-10-ESVS-013-01

LES ENIGMES SENSIBLES DES MOBILITES URBAINES CONTEMPORAINES

Tous nos remerciements.....

... à l'ensemble des chercheurs, doctorants et étudiants
qui se sont impliqués tout au long de ce programme de recherche

... à Jérémie Bancilhon de Go-on-web pour sa collaboration avec l'équipe Muse
et la réalisation du site internet diffusant nos questionnements et analyses : anr-muse.fr

...à Marion Favre, David Argoud, juL McOisans et Françoise Cholat pour leur patience et
leur réactivité face aux innombrables demandes administratives et techniques de l'équipe

MUSE : Carte d'identité

Financement

Agence Nationale de la Recherche (ANR)

Programme « Espace et Territoires » - édition 2010

Décision ANR_10_ESVS_013_01

Durée du projet

42 mois – dec 2010 à juin 2014

Coordination scientifique

Rachel THOMAS, Chargée de recherche CNRS CRESSON

CRESSON Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain UMR 1563 « ambiances Architecturales & Urbaines » (CNRS/MCC/ECN)

Suzel BALEZ, Architecte, Maître assistante ENSA Paris La Villette

Gabriel BERUBE, Architecte-paysagiste, Doctorant

Aurore BONNET, Architecte, Chercheuse associée

Laure BRAYER, Architecte, Doctorante

Grégoire CHELKOFF, Architecte, Professeur ENSA Grenoble

Julien DELAS, Sociologue, Chercheur associé

Sandra FIORI, Urbaniste, Maître assistante ENSA Lyon

Pedro GARCIA SANCHEZ¹, Sociologue, Maître de Conférence Université Paris Ouest Nanterre

Olivia GERMON, Architecte, Doctorante

Damien MASSON, Urbaniste, Maître de Conférence Université Cergy-Pontoise, Chercheur associé

Nicolas TIXIER, Architecte, Maître assistant ENSA Grenoble

Pascaline THIOLLIERE, Architecte, Doctorante

Rachel THOMAS, Sociologue, Chargée de Recherche CNRS

Laboratorio Urbano, Faculdade de Arquitetura Universidade Federal da Bahia (Brésil)

Paola BERENSTEIN-JACQUES, Architecte, Professeur

Fabiana DULTRA-BRITTO, Chorégraphe, Professeur

Xico COSTA, Architecte, Professeur

Maria Isabel MENEZES DA ROCHA, Architecte, Doctorante

Eliezer ROLIM FILHO, Professeur

Osnildo Adão WAN-DALL JUNIOR, Architecte, Doctorant

L'ensemble des étudiants de l'atelier 5

¹ Pedro Garcia Sanchez est membre du laboratoire Mosaïque/Lavue (UMR 7218). Mais comme stipulé lors du dépôt du projet en décembre 2010, M. Garcia Sanchez a été intégré à l'équipe Cresson pour la conduite de MUSE

**Instituto De Estudios Regionales y urbanos
Universidad Simon Bolivar de Caracas (Venezuela)**

Silverio GONZALES TELLEZ, Sociologue, Professeur

**Royal Holloway University of London
Goldsmith University of London
Plymouth University (Angleterre)**

Peter ADEY, Géographe, Professeur Royal Holloway University of London (RHUL)

Patrick MURPHY, Géographe, post-doctorant Goldsmith, University of London

Paul SIMPSON, Géographe, Lecturer Plymouth University

**GRECS (Grup de Recerca sobre Exclusió i Control Social),
Facultat de geografia i historia, Universitat de Barcelona (Espagne)**

Manuel DELGADO RUIZ, Anthropologue, Membre du comité de direction

José SANCHEZ GARCIA, Anthropologue, Chercheur

Sommaire

INTRODUCTION

11

Une approche écologique du mouvement urbain	11
L'incontournable ancrage empirique	15
Des enjeux et énigmes de la recomposition des mobilités urbaines	16

L'APAISEMENT DES MOBILITÉS URBAINES AU XXI^E SIÈCLE

(AXE 1)

25

I. Des espaces publics urbains apaisés, aseptisés, pacifiés	26
II. Partage et devenir sensible de l'urbain : une approche à l'échelle des corps en marche	28
La notion d' « état de corps » : un emprunt au vocabulaire de la danse	29
L'état de corps : un registre de la dynamique corps-ambiance	31
De l'état de corps à l'état des corps : la prégnance d'une « empathie motrice »	32
III. <i>In situ</i> : l'engagement pluriel des chercheurs	33
Faire corps avec les ambiances urbaines	33
Prendre corps avec les ambiances urbaines	35
Donner corps aux ambiances urbaines	35
IV. Partage du sensible et captation vidéo	39
Des expérimentations vidéographiques comme filiation d'un protocole	39
Le traitement du corpus vidéo	40
Témoignage collectif à propos de l'expérience <i>in situ</i>	41
V. Salvador da Bahia, une péninsule de lumière en marche vers la pacification	41
Evolution urbaine de Salvador : bref historique	42
Porto da Barra	46
Praça da Piedade	60
VI. Les états de corps du piéton	67
Etat de sublimation	67
Etat de mobilisation	69
Etat de tension	71
Etat de saturation	72
Etat de vigilance	73
Etat de disponibilité	74
VII. Vers une critique sensible de l'urbain	75
Le potentiel politique et critique de la notion d'état des corps	75
Une éthique de l'engagement	77

Bibliographie alphabétique	78
Valorisation liées à l'Axe 1	84

LES ESPACES-TEMPS DE LA MOBILITÉ LABILE

(AXE 2)	91
I. De la ville fragilisée à l'expérience de la mobilité dans la ville labile	91
Caracas, figure de la métropole fragilisée et de la cité vulnérable	92
Des transports déficients	95
Modes d'entrée problématique sur la mobilité caraquénne	97
Déroulement de la recherche et partenariat	101
II. Panorama des mobilités au sein de l'aire métropolitaine : contextes et situations	103
Parcourir Caracas : dimensions exploratoires de la première enquête de terrain	103
Esquisse de répertoire contextuel et situationnel des espaces-temps de la mobilité labile à Caracas	111
Éléments d'analyse transversaux	125
III. La Redoma de Petare à l'épreuve de la marche	130
La Redoma de Petare, un «espace-carrefour saturé»	130
Expérimenter la Redoma en marchant	139
Les ambiances de la Redoma en marchant : hyperesthésie et labilité	142
Conclusion	156
Bibliographie alphabétique	157
Valorisation liées à l'Axe 2	161

SURVEILLANCE(S) EN PUBLIC

(AXE 3)	165
I. Ambiances, atmosphères / sécurité et surveillance	165
Ambiance et surveillance des espaces de mobilité	165
Mettre la notion d'ambiance à l'épreuve des situations sécuritaires : effets et enjeux	170
II. Londres et Paris en gares : des situations contrastées	177
Londres St Pancras	179
Paris Gare du Nord	189
III. « Faire du terrain en gare, faire de la gare un terrain »	197
Les lieux-mouvements urbains comme endroits de cristallisation des attentes en matière de pratiques normées	197
La pluralité comme principe méthodologique	198
« Au plan pratique : enquêter Paris Nord et Londres St Pancras »	200

IV. La « constellation » de textes et médias, comme expression des expériences de terrain	210
Produire un mode d'écriture « atmosphérique »	210
1er groupe de lignes : vidéographies	211
2nd groupe de lignes : expériences	224
3ème groupe de lignes : réflexivités	233
Bibliographie alphabétique	239
Valorisation liées à l'Axe 3	243

LE RÔLE DES PRATIQUES ET DISPOSITIFS DE SEUILS DANS LES RÉGIMES SENSIBLES DE LA MOBILITÉ
(AXE 4) 249

I. Seuils critiques dans la ville fluide	249
Seuil matériel et spatial	252
Seuil sensible ambiant : basculement et suspension	253
II. Les paradoxes de l'ambiance à l'usage des lieux	254
Le mobile et l'immobile	255
Paradoxes d'usage	255
Paradoxes sensibles	256
III. La ville de la vie et de la mort : au seuil des cimetières	257
Entre flux, parc et cimetières	257
IV. Poblenu et La Défense : une histoire urbaine mouvementée	259
Au pied de l'Arche de la Défense	263
Poblenu, le vieux cimetière	265
Modalités d'échange avec l'équipe espagnole et continuation du travail	270
V. Méthode d'approche in situ : une expérience instrumentée	270
Deux points de vue ou d'écoute simultanés	272
L'inaperçu et l'inframince	273
Observations intensives	274
Représentations-transmission : histoire et récits de seuils	276
Modalités d'analyse	277
VI. Mouvance et régimes sensibles de mobilité	280
Articulation douce	280
Basculement et ruptures	282
VII. Retrait et exposition, contact et distance	284
Se soustraire aux flux	284
Se mettre à couvert	285
Dominer la situation	285
Le dessous comme seuil de réserve	286
Recueillement intime : se fondre dans le décor	287
Recueillement intime : exposition et retardement	287

VIII. Interactions sensibles et éveils sensoriels	288
Climats en strates	288
Ombres variables	290
Vibrations et oscillations	290
IX. Labilité des seuils et temporalité	291
Variations ambiantales	291
Détournements des dispositifs	295
X. Enigmes d'accessibilité et cohabitations : la relation au cimetière	296
Contournement	296
Accessibilité et cohabitation avec les cimetières urbains	297
XI. Conclusion	299
Limites et difficultés	302
Valorisation de la recherche	303
Vers une mise en expérience réactive du site	304
Bibliographie alphabétique	305
Valorisation liées à l'Axe 4	310

CONCLUSION

313

Ambiances et conduites urbaines	314
Ambiances et critique	319
Ambiance et traduction	321
Bibliographie	322

LISTE DES PUBLICATIONS ET VALORISATIONS DE L'ÉQUIPE MUSE AU COURS DU PROJETS

(DEC.2010 – JUIN 2014) 325

ANNEXES

333

INTRODUCTION

Déposé en 2010 en réponse à l'appel à projet « Espace et Territoire » de l'Agence Nationale de la Recherche sur « les énigmes spatiales de la vie en société », MUSE prend le contrepied d'une approche que nous qualifierons dès à présent de « spatialisante » de la fabrique des sociétés et du quotidien urbain contemporain.

Nous proposons – par un glissement conceptuel et non pas seulement sémantique – de travailler à la saisie, à la description et à la clarification des énigmes sensibles posées par les évolutions des mobilités urbaines contemporaines². Par « énigmes sensibles », nous comprenons l'ensemble des questions complexes et des paradoxes ou ambiguïtés posées par certaines évolutions récentes des cadres urbains de la mobilité et qui engagent, outre leur dimension matérielle et spatiale, le sensible, des manières nouvelles de se mouvoir et d'être-ensemble en ville.

UNE APPROCHE ECOLOGIQUE DU MOUVEMENT URBAIN

Dit autrement, « à des démarches de recherche qui font de l'espace un élément de compréhension des phénomènes sociétaux » (page 5 de l'appel à projet), MUSE propose donc une approche par l'ambiance.

S'il ne s'agit pas de nier la part et le rôle de l'espace dans la configuration et la structuration des pratiques de mobilité (et plus largement des sociétés urbaines), il s'agit aussi de mettre en évidence la place et le rôle des qualités sensibles de l'espace, des pratiques ordinaires, des perceptions et des affects dans cette fabrique. Par ailleurs, nous nous attachons à révéler les processus de co-construction à l'œuvre entre espace, ambiance et mobilité plutôt que de postuler la détermination de cette dernière par le spatial et le sensible.

De ce point de vue, MUSE se situe à l'interface de deux des huit axes thématiques proposés initialement par l'appel à projet de 2010 : l'axe 1 concernant « les arrangements matériels de la vie quotidienne » et l'axe 3 intitulé « des espaces du mouvement aux espaces fermés et enfermés ».

² Rappelons ici que ce thème des mobilités urbaines fut un des thèmes fondateurs des travaux du Cresson et qu'il continue aujourd'hui à fédérer un certain nombre de recherche autour des ambiances architecturales et urbaines.

Nous nous intéressons d'une part aux manières dont les citoyens tissent et organisent au quotidien, et dans la dynamique de leurs parcours en ville, leurs relations aux espaces et aux ambiances : dans des contextes de mobilité problématiques, dont les aménagements ou réaménagements procèdent parfois d'idéologies fortes (préoccupations environnementalistes, arrière-plan sécuritaire, paradigme de la fluidité, idéologie de la pacification...), comment s'orchestre le partage des espaces du mouvement ? quels sont les savoir-faire et les savoir-être mis en jeu par le piéton ? comment ces savoir-faire et ces savoir-être ordinaires composent-ils avec les ressources matérielles et sensibles des espaces urbains ?

Nous rendons d'autre part lisible les dynamiques implicites qui articulent les diverses modalités du partage de ces espaces : comment les idéologies (telles qu'elles sont mises en oeuvre dans l'espace) et les pratiques du mouvement (telles qu'elles engagent les corps) s'affectent-elles réciproquement ? dit autrement, de quelle manière ces idéologies à l'oeuvre dans les espaces du mouvement sont-elles incorporées par le piéton ? de quelles logiques procèdent-elles ?

MUSE invite donc à une approche écologique du mouvement urbain. Son ambition est non seulement de revisiter les postures d'étude sur les mobilités, en examinant les manières dont celles-ci participent à la configuration du vivre-ensemble, mais aussi de révéler les enjeux de société posés par leur évolution dès lors que l'on aborde ces mobilités par le biais du sensible.

L'ancrage sociétal des mobilités urbaines

La recherche en sciences humaines et sociales, en orientant ses travaux autour du thème de la mobilité urbaine, opère, depuis plus de dix ans maintenant, un tournant à la fois thématique, conceptuel et méthodologique³. Outre la mise en oeuvre d'une véritable pensée de la mobilité (Kaplan et Laffont, 2004), dont la naissance des *mobility studies* (Urry 2001, 2007 ; Sheller & Urry, 2006) accroît le champ d'action, ces recherches questionnent désormais directement l'ancrage sociétal des mobilités urbaines. Elles mettent également en avant la polysémie du terme et la pluralité des postures possibles sur l'objet (Allemand *et alii*, 2004 ; Lussault, 2004).

Dépassant les limites des approches d'ingénierie ou d'économie des transports qui réduisent trop souvent l'étude des mobilités urbaines à celle des comportements de déplacement et à leurs déterminants spatiaux (Andan, Faivre D'Arcier et Lee-

3 Dosse, François (1995). *L'empire du sens : l'humanisation des sciences humaines*. Paris, La Découverte, 432 p. ; Urry John & Sheller Mimi (2004). Le nouveau paradigme de la mobilité in Kaplan Dominique & Laffont Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 30-37 ; Kauffman, Vincent (2012) : « Mobilité » in *Forum des villes mobiles*, disponible sur <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>.

Gosselin 2000 ; Bonnet et Desjeux, 2000 ; Laousse, 2004) ou sociaux (Le Breton, 2005 ; Kauffman, 2001, 2008), les travaux des *mobilities studies* considèrent la mobilité comme un phénomène géographique et social au fondement même de l'organisation des sociétés humaines.

Ils révèlent ainsi en quoi les pratiques spatiales et sociales liées au développement des mobilités renseignent sur la configuration des sociétés et en fournissent une clé de lecture. De ce point de vue, l'analyse des mobilités ne se réduit pas à celle des modalités du déplacement, et ne peut se réduire à une approche fixiste qui donne le primat aux localités sur les mouvements, faisant de ceux-ci un effet des premières. Outre la stricte mobilité spatiale des individus, ces travaux mettent en avant la part des objets, des idées, des capitaux et des technologies de la communication dans l'orchestration des déplacements et des liens sociaux. Par ailleurs, ce « nouveau paradigme des mobilités » (Scheller & Urry, 2006) ancre les questionnements dans un débat critique plus large sur les transformations historiques de nos sociétés, interrogeant ainsi l'objet même des sciences humaines et sociales. Selon Urry, l'étude de la fabrique des sociétés humaines – domaine propre à la sociologie – doit désormais prendre en compte ces évolutions des mobilités contemporaines et faire valoir l'importance des flux et des réseaux dans la constitution même des formes de la vie sociale.

Le *mobilities paradigm* de Urry et Sheller reste à un stade surplombant, mais a accompagné une révolution de terrain sur des études plus précises et situées de la mobilité. En revanche, elles restent moins nombreuses et sous représentées dans la galaxie des travaux sur les mobilités encore trop dominés par la géographie et l'économie des transports, et les approches d'ingénierie (Cresswell & Merriman, 2011).

Par ailleurs, la plupart de ces approches négligent encore trop souvent la part jouée par le sensible dans l'organisation des mobilités urbaines et le vécu des espaces du mouvement, alors même que des travaux d'écologie urbaine des transports (Amar, 1993) et de géographie du sensible sur le vécu des voyageurs (Masson, 2009 ; Tillous, 2009) le soulignent depuis quelques années. Enfin, aucune de ces approches ne traite directement de la dimension politique et sociétale des mobilités urbaines, de leur importance dans la création d'un espace urbain qui soit celui d'un commun, hormis sous l'angle des inégalités d'accès aux lieux et dispositifs de la mobilité.

Corps en marche et ambiances

Il faut se tourner vers la sociologie urbaine anglo-saxonne pour voir aborder – à la fois d'un point de vue théorique et empirique, à l'échelle microsociologique - la question des articulations entre pratiques ordinaires de déplacement en ville et recomposition des formes d'urbanité.

Les travaux de la micro-écologie des interactions sociales en public ont ainsi largement exploré *in situ* les rituels (comportementaux et perceptifs) et les procédures

qui organisent l'« inattention civile » et permettent d'assurer, dans un contexte d'« étrangeté mutuelle » (Goffman, 1973 ; Ryave et Schenken, 1975 ; Livingston, 1987 ; Lee et Watson, 1992), « une gestion collective des risques de la rencontre avec les autres » (Bordreuil, 2000). Dans ce cadre de réflexion, la mobilité est analysée comme une forme d'urbanité qui, en faisant se côtoyer des anonymes, met à l'épreuve leur capacité à vivre ensemble et à interagir (Joseph, 1984). Mettant l'accent sur le caractère accompli de l'espace public, ces travaux ont aussi plus largement montré comment la vie publique citadine s'agence en fonction des contextes urbains et de la réflexivité des échanges. A travers la description fine de la dimension quasi comportementale et ritualisée de la vie sociale, tous interrogent la qualité d'hospitalité de la ville.

Dans la lignée de ces travaux, la recherche sur les ambiances architecturales et urbaines – en prenant très tôt pour objet le pas et les cheminements piétonniers (Augoyard, 1979) - offrent une nouvelle perspective de travail. Considérant « l'ambiance comme indissociable d'une forme de vie qui la rend possible et lui donne sens, elle consiste à poser – à partir du sensible – la question des manières d'habiter et de concevoir les territoires contemporains » (Thibaud, 2007).

Ainsi et pour exemple, des travaux sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain (Thomas, 2005) et sur la marche en ville (Thibaud *et alii*, 2007 ; Thomas, 2008, 2010) révèlent comment des manières de marcher ou des styles de marches s'actualisent en fonction de contextes particuliers et engagent la spatialité des corps. Trois postulats les traversent et spécifient donc une approche sensible de la marche en ville : un premier qui, en référence précisément à la microsociologie interactionniste, affirme la dimension collective et sociale des pratiques piétonnes ; un second selon lequel les modalités sensibles de l'espace et leur configuration constituent des conditions de possibilité de la marche ; un troisième postulat enfin, selon lequel le corps en marche engage – sinon des compétences sociales et sensori-motrices – des manières d'être-ensemble sans cesse renégociées.

Du côté de l'investigation architecturale, quelques travaux menés à l'échelle micro-morphologique de dispositifs spatiaux liés à la mobilité ont permis de dégager le rôle et la fonction de modalités sensibles, telles que la lumière et le son liés au mouvement (Chelkoff 2003, 2004, 2005). L'investigation de « chorégraphies urbaines » a permis également de mettre en valeur le rôle particulier du sol ou du rythme urbain dans la mise en ambiance des lieux (Germon, 2009 ; Bonnet, 2013).

D'autres travaux sur le transect urbain (Tixier *et alii*, 2010) – défini comme un dispositif situé entre la coupe technique et le parcours sensible – permettent la lecture des strates historiques autant que des répartitions programmatiques de l'espace public urbain. En réhabilitant la dimension atmosphérique dans les représentations architecturales et en rendant possible l'inscription des récits, le transect devient un mode d'expression possible de l'espace sensible et des pratiques vécues.

Enfin, interrogeant l'expérience sensible de la traversée urbaine, des travaux sur le

« voyage urbain » (Masson, 2008, 2009) posent quant à eux la question du lien entre expérience du mouvement et compréhension sensible de l'espace urbain à une échelle macro. En donnant droit de cité à l'expérience ordinaire des trajets en transports collectifs, ces travaux mettent en critique les conceptions « sédentaires »⁴ et les approches quantitativistes de la mobilité, permettant ainsi – via l'élaboration d'un discours sensible sur l'expérience du mouvement en ville – de proposer une conception théorique de l'ambiance procédant du mouvement et fonctionnelle à l'échelle de la cité.

L'INCONTOURNABLE ANCRAGE EMPIRIQUE

C'est donc à l'échelle des sens et du corps en mouvement que la problématique des ambiances architecturales et urbaines aborde la question des mobilités et des espaces en mouvement, privilégiant une approche à la fois interdisciplinaire et largement nourrie par l'investigation empirique.

MUSE s'inscrit logiquement dans cette lignée. Cette recherche ancre précisément sa réflexion sur le terrain, à travers une série d'expérimentations méthodologiques qui procèdent de deux mouvements. Le premier consiste en un mouvement de décadrage, voire de « dépaysement » (Thibaud, 2009) qui confère aux équipes de chercheurs une position d'étrangeté sur le terrain. Nous travaillons ainsi dans différents contextes urbains, géographiques et culturels, souvent problématiques, et qui mettent au travail les écarts entre logiques institutionnelles et logiques d'usage : au nord, dans les gares internationales de Londres St Pancras et de Paris ; aux abords des cimetières de Poblenou à Barcelone et de la Défense à Paris ; au sud, à Caracas et Salvador de Bahia, dans des espaces publics urbains hypersthésiques et saturés du point de vue de la mobilité³.

Sur chacun de ces terrains, les chercheurs français issus du Cresson collaborent avec les chercheurs des institutions partenaires, veillant à croiser les disciplines dont ils sont issus et les approches qu'ils défendent : architecture, urbanisme et géographie à Londres et à Paris ; architecture et socio-anthropologie à Barcelone et à La Défense ; architecture et sociologie à Caracas ; architecture, sociologie et danse à Salvador de Bahia. Chacun coopère au travail de terrain qui s'appuie non seulement sur cette interdisciplinarité à l'œuvre mais aussi sur la réalisation de marches urbaines.

La marche est donc ici convoquée comme un des objets de la recherche et comme outil d'investigation commun des terrains. Outre des ajustements de langage, de postures *in situ* et de modalités de recueil des données empiriques, le second mouvement mis en jeu procède alors d'une « corporéisation » de nos méthodologies

⁴ Notons dès à présent que l'investigation de ces terrains au Sud est une pratique nouvelle pour les tenants de la problématique des ambiances architecturales et urbaines, exception faite de trois recherches récentes menées au Brésil (Thomas *et alii*, 2010 ; Tixier *et alii*, 2010) et en Colombie (Tixier *et alii*, 2011)

d'enquête. Souvent questionnée *a posteriori*, la prise en compte de la corporéité des chercheurs est posée d'emblée comme un des point d'entrée sur les terrains. Elle a en outre clairement orienté le processus de production des connaissances, notamment dans les enquêtes réalisées au Sud.

DES ENJEUX ET ENIGMES DE LA RECOMPOSITION DES MOBILITES URBAINES

Enfin, plutôt que d'aborder la question des évolutions des mobilités urbaines contemporaines et des énigmes qu'elles posent d'un point de vue général, MUSE fait le choix de focaliser son attention sur quatre enjeux actuels des espaces du mouvement et sur la manière dont ils questionnent les conditions et modalités d'un partage sensible.

La pacification des espaces publics urbains (Axe 1)

L'expression est provocante. Elle exprime aussi un glissement de la part de l'équipe de l'axe 1 qui, d'une interrogation initiale sur l'apaisement des mobilités urbaines finit, après plusieurs semaines d'enquête, à se voir imposer la pacification comme problématique incontournable par des terrains où les enjeux socio-politiques sont d'emblée prégnants.

Pacifier relève de la mise en place de processus de retour à la paix sociale et de reconquête de territoires urbain confisqués par certains groupes à d'autres. Elle concerne seulement, à priori, les favelas au Brésil et la nécessaire gestion de la main mise des gangs de narcotrafiquants sur le quotidien de ces espaces communautaires, sur les circulations et les mouvements de leurs habitants.

Pourtant, nous utilisons ce terme, en élargissant son périmètre, pour désigner la tendance actuelle à sécuriser, à atténuer, voire à anéantir au nom d'un « mieux vivre-ensemble », toute velléité de conflit dans les espaces publics urbains brésiliens, conflit dont chacun sait pourtant qu'il constitue l'essence même de la vie publique. Mais entre la nécessité de temporiser une violence urbaine sinon grandissante, toujours latente, et celle d'instituer un nouvel ordre public en ville, pacifier – comme apaiser – révèle une ambivalence : celle qui consiste à mieux maîtriser l'espace du mouvement, à mieux encadrer les pratiques de mobilité et les corps mais, paradoxalement à instituer entre chacun des formes d'écart, de retrait, de repli... Dans cette dichotomie à l'œuvre, comment se déploie l'être ensemble ?

Les espaces-temps de la mobilité labile (Axe 2)

Les enjeux auxquels s'attache le travail de l'axe 2 sont ceux d'une réalité commune à de nombreuses villes des Sud, à savoir une mobilité contrainte, constamment mise à l'épreuve par l'insuffisance d'offre de transports, d'infrastructures et de services

dans un contexte de forte croissance urbaine et de manque de consistance ou de coordination de l'action publique.

Au contrôle institutionnel accru et à la «sur-programmation» des usages dont témoignent de nombreux espaces contemporains du mouvement - notamment en Europe - s'opposent des pratiques a priori appréhendées sous l'angle de l'*informel*. Cette notion, commode pour aborder « l'énigme » que constitue la capacité des citoyens à composer avec l'absence de normes instituées, apparaît toutefois réductrice : le risque est celui de dissoudre une variété de situations et de pratiques sous le registre d'une anomie qui tantôt stigmatise l'absence d'engagement public tantôt survalorise la débrouillardise.

En mettant alors l'accent sur la notion d'épreuve, il ne s'agit pas seulement de rendre compte des contraintes et de la pénibilité du déplacement mais aussi de s'attacher à décrire la manière dont des usages se configurent et se négocient en contexte. C'est cette logique de la situation qu'exprime aussi directement la notion de *labile*, à laquelle nous avons choisi de recourir pour creuser l'hypothèse selon laquelle, l'incertain, le provisoire, ou encore l'incident constitueraient les registres les plus à même de rendre compte de cette mobilité contrainte.

Si l'accommodement permanent aux circonstances pose la question des ressources capacitaires et des compétences situationnelles que les citoyens parviennent à mobiliser, il interroge aussi les formes de partage des espaces publics : l'incertain qui travaille structurellement le transport et son expérience va en effet de pair avec une fragilisation de l'espace public, dans sa gestion et dans ses usages.

Ces orientations prises par l'axe 2 ont motivé le choix de Caracas comme objet et terrain d'étude, en même temps que le travail empirique mené sur place a permis de leur donner corps et les rendre plus explicites a posteriori. Figure de la ville vulnérable, Caracas cristallise la mobilité éprouvée par le labile, et permet de la documenter à travers les situations urbaines les plus ordinaires. La fragilisation du lien social dont la ville fait l'objet depuis plus de 20 ans, en particulier sous l'effet d'un arrière-plan insécuritaire qui tend à systématiquement transformer la perception de l'incertain en menace ou danger, rend toutefois particulièrement prégnantes certaines problématiques : celle de la conflictualité (à travers et dans l'espace public), celle de la continuité, ou du moins des interactions qui se jouent entre expérience individuelle et arrière-plan (insécuritaire mais aussi plus largement politique).

Les surveillance(s) en public (Axe 3)

Comme le constatent Ball et Murakami Wood, le quotidien des pays riches est « envahi par la surveillance » (2006). Cette dernière est diffuse, omniprésente et active en tout moment. Elle concerne toutes les échelles, et ses modalités d'application sont multiples, et nos faits et gestes sont surveillés, du paiement par carte bancaire, à la validation de son abonnement de transport ou encore au l'action de téléphoner.

Et le point commun à ces modalités de la surveillance est qu'ils participent de la création d'architectures centralisées et complexes de collectes généralisées de données individuelles. Pour cette raison, on peut parler de société de surveillance. Aussi, la traduction la plus forte de cette « société » dans les espaces urbains tient à la multiplication des dispositifs de vidéosurveillance. Les habitants des grandes villes d'occident sont filmés et enregistrés plusieurs centaines de fois par jour, et l'on peut dire par ils passent, ce qu'ils font, comment ils se comportent.

Aussi, à la différence des autres formes de surveillances pouvant procéder d'enjeux commerciaux ou technico-fonctionnels, les dispositifs de surveillance urbains participent de la thématique sécuritaire en ayant pour vocation à documenter et à réguler les conduites sociales situées. Pour autant, si de nombreux travaux mettent en question la « société de surveillance », ou les politiques sécuritaires urbaines à l'aune d'un projet critique de nature sociologique, peu se demandent quels sont les effets situés de ces dispositifs sécuritaires. L'enjeu de l'axe 3 est double et réside, d'une part, en la clarification des efficacités sensibles, sociaux et matériels des dispositifs sécuritaires urbains, et d'autre part en le développement des outils méthodologiques et théoriques susceptibles de répondre à la première question.

Pratiques et dispositifs de seuils dans la ville fluide (Axe 4)

La règle de fluidité qui sous-tend la conception des espaces publics aujourd'hui interroge avec acuité la cohabitation de différents régimes d'usage des espaces publics. Quelle est la valeur de la notion de seuil pour saisir et concevoir les qualités de la mobilité urbaine dans un espace contemporain marqué du sceau de la communication et des réseaux ? Comment s'incarnent ces seuils dans les pratiques des passants d'aujourd'hui ? En quoi permettent-ils la cohabitation sensible de pratiques différenciées ? Espaces de contact, de marge ou de circulation modérant des milieux et pratiques hétérogènes, les seuils urbains constituent donc des enjeux importants d'aménagement, de perception et d'usage, voire d'une politique des ambiances.

L'approche immersive porte sur deux terrains urbains incluant des rythmes d'usage spécifiques du fait qu'ils articulent un cimetière, des espaces publics ainsi que des infrastructures routières. L'investigation menée expérimente des seuils critiques dans des contextes où se développe la ville des affaires (La Défense) ou celle du tourisme (Barcelone) superposant différents régimes sensibles de mobilités. La notion de seuil est réinvestie en l'examinant au regard des modalités d'ambiances (lumière, chaleur, son) qui en définissent d'autres contours résonnant avec la mise en oeuvre de pauses, de suspensions, d'articulations et d'intervalles ou de retraits et d'échappements de la scène mobile, qui structurent en arrière fond l'expérience du passant. Ces phénomènes délicats à saisir constituent un enjeu de l'observation et de l'analyse urbaine et architecturale.

Ce sont ces quatre enjeux, les énigmes et les paradoxes dont ils relèvent – et les diverses adaptations au terrain qu'ils ont nécessité - que nous examinons successivement dans les pages suivantes et que nous donnons à comprendre à travers le site MUSE consultable à l'adresse suivante : <http://www.anr-muse.fr>.

BIBLIOGRAPHIE

Allemand Sylvain, Ascher François & Lévy Jacques (dir) (2004). *Les sens du mouvement*. Paris, Belin.

Amar, George (1993). « Pour une écologie urbaine des transports » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, pp. 141-151.

Andan Olivier, Faivre d'Arcier Bruno, Lee-Gosselin Martin (eds) (2000). *L'avenir des déplacements en ville/The future of urban travel*. Centre Jacques Cartier & Laboratoire d'Économie des transports, Lyon, 2 tomes.

Augoyard, Jean-François (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Seuil.

Ball Kirstie & Murakami Wood David (2006). *A report on the surveillance society. For the Information Commissioner by the Surveillance Studies Network*. Londres, City University London, UK. Disponible sur : http://www.ico.gov.uk/upload/documents/library/data_protection/practical_application/surveillance_society_full_report_2006.pdf.

Bonnet, Aurore (2013). *Qualification des espaces publics urbains par les rythmes de marche : approche à travers la danse contemporaine*. Thèse de doctorat sous la dir. de JP. Thibaud, Grenoble, Université de Grenoble, Cresson.

Bonnet Michel & Desjeux Dominique (2000). *Les territoires de la mobilité*. Paris, PUF.

Bordreuil, Jean-Samuel (2000). « Micro-sociabilité et mobilités dans la ville » in Bonnet Michel & Desjeux Dominique (dir). *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 110-125.

Cresswell Tim & Merriman Peter (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Surrey [u.a.], Ashgate.

Chelkoff, Grégoire (2005). « Architectural sound prototypes » in *Construire avec le sons*, Plan Urbanisme Construction Architecture, Lyon, Certu.

Chelkoff, Grégoire (2004). « L'expérimentation spatiale du son : approche des kinesthèses sonores » in *Acoustique et techniques*, n° 47, 2004, pp. 36-38.

Chelkoff, Grégoire (2003). *Prototypes sonores architecturaux : catalogue raisonné et expérimentations constructives*. Grenoble, Cresson, Puca, rapport de recherche.

Dosse, François (1995). *L'empire du sens : l'humanisation des sciences humaines*. Paris, La Découverte

Germon, Olivia (2009). « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens : entre règles spatiales et règles sociales » in *Géographie et cultures*, n°70, pp. 57-78.

Joseph, Isaac (1984). 1984 : *Le Passant Considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris, Méridiens-Klincksieck.

Kaufman, Vincent (2001). « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? » in Bassand Michel, Kaufmann Vincent, Joye Dominique. (dir.) (2001). *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 87-102.

Kauffman, Vincent (2012) : « Mobilité » in *Forum des villes mobiles*, disponible sur <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>.

Kauffman, Vincent (2008). *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*. Presses Polytechniques et universitaires romandes.

Laousse, Dominique (2004). « Chronosapiens, le navigateur urbain » in Kaplan, Dominique et Laffont, Hubert (2004). *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, p. 50-53.

Le Breton, Eric (2005). *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris, Armand Colin.

Lee Jre & Watson Rodney (1992). « Regards et habitudes des passants » in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, dec.-mars n°57/58, pp. 101-109.

Livingston, E. (1987). « Pedestrian Traffic Flow » in Kegan Paul, *Making sense of ethnomethodology*, London, Routledge, pp. 21-29.

Lussault, Michel (2004). « La mobilité comme événement » in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (dir). *Les sens du mouvement*, Paris, Editions Belin, 2004, pp. 109-116.

Masson, Damien (2009). *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains*. Thèse de doctorat en Urbanisme mention Architecture sous la direction de JP.Thibaud, Université Pierre Mendès-France Grenoble 2, Cresson, 1 CD-ROM.

Masson, Damien (2008). « La ville à l'épreuve du mouvement. Mobilités et renouvellement du paysage urbain » in Dervin Fred, Ljalikova Aleksandra (eds.), *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*. Paris, L'Harmattan, p. 121-142.

Ryave A. L & Schenken J. N. (1975). « Notes on the art of walking » in Roy Turner (ed.), *Ethnomethodology Selected readings*, Middlesex, Penguin Education, pp. 265-274.

Thibaud, Jean-Paul (sous la dir. de), Bonnet Aurore, Leroux Martine, Thomas Rachel (2007). « Les compositions de la marche en ville », in Winkin Yves & Lavadinho Sonia (éds.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH, 113 p – Rapport de recherche Cresson n°73.

Thibaud, Jean-Paul (2009). *Ambiances urbaines en partage. Expériences du dépaysement*. Cadrage des journées exploratoires « Ambiances urbaines en partage. Disponible sur : <http://www.ambiances.net/seminars/lyon-grenoble-paris-2009-experience-du-depaysement.html>

Thomas, Rachel (2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris, Ed. des Archives Contemporaines.

Thomas, Rachel (sous la dir. de), Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore (2010). *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle. Entre passivité et plasticité des corps en marche*. Grenoble, Rapport de recherche Cresson n° 78, Programme PIRVE CNRS MEEDDM, décembre.

Thomas, Rachel (2008). *Marcher en ville : livret – audio*. Grenoble, Rapport Cresson n°71, 32 p. (+ 1 DVD audio).

Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Grenoble (Bernin) : Editions A la Croisée.

Tillous, Marion (2009). *Le voyageur au sein des espaces de mobilité*. Thèse de doctorat en géographie et aménagement sous la dir. de F. Beaucire, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, ED 434.

Tixier, Nicolas (dir.) et alii (2010). *L'ambiance est dans l'air. La dimension atmosphérique des ambiances architecturales et urbaines dans les approches environnementalistes*. Contrat de recherche PIR Ville et Environnement – CNRS – PUCA, 2008-2009.

Tixier, Nicolas (dir.) et alii (2011). *Bogotá : a case study on new development strategies for contemporary metropolis*. Contrat de recherche Grants for Research in Architecture, Rafael Viñoly Architects. 2009-2010. 251 p. + 3 DVD.

Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.

Urry, John (2005). *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, Armand Colin. Texte initial : *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-First Century*, Londres, Routledge, 2000.

Urry, John & Sheller, Mimi (2004). Le nouveau paradigme de la mobilité in Kaplan Dominique et Laffont Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 30-37





L'apaisement des mobilités
urbaines au XXI^e siècle
(Axe 1)

L'apaisement des mobilités urbaines au XXI^e siècle (Axe 1)

Coordination : Rachel THOMAS
Chargée de recherche CNRS CRESSON

Avec : Suzel BALEZ, (Architecte, Maître-assistante ENSA La Villette, Chercheure au Cresson),
Gabriel BERUBE (Architecte-paysagiste, doctorant Cresson), Aurore BONNET (Architecte, Chercheure
associée Cresson)

Collaborations : Laboratório Urbano, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federale da Bahia (Brésil)
Avec : Paola BERENSTEIN-JACQUES (Architecte, Professeure UFBA), Fabiana DULTRA BRITTO
(Chorégraphe, Professeure UFBA), Xico COSTA (Architecte, Professeur UFBA, Coordinateur PPGAU),
Maria Isabel MENEZES DA ROCHA (Architecte, Doctorante UFBA), Eliezer ROLIM FILHO
(Professeur UFPB), Osildo Adão WAN-DALL JUNIOR (Architecte, Doctorant UFBA),
L'ensemble des étudiants de l'atelier 5

À côté d'une accélération et d'une virtualisation des mobilités, il existerait depuis le début des années deux mille, un peu partout dans les grandes métropoles mondiales, des propositions de transition vers un nouveau modèle d'urbanité, fondé sur plus de civilité, de cohésion et de partage. Le soutien apporté à des formes de lenteur en ville (Miller, 2010) et la place centrale accordée désormais à la marche semblent répondre à cette exigence d'un monde urbain plus hospitalier, plus convivial et plus partagé. Un précédent travail de recherche, qui posait de manière provocante la question d'une asepsisation des ambiances piétonnes⁵, a montré comment ce soutien à la lenteur s'inscrit aujourd'hui dans l'espace à travers divers choix d'aménagements, bouleversant les pratiques et les sensibilités urbaines, transformant implicitement l'ordre moral et social. Mais il avait également révélé qu'en s'accompagnant de dispositifs de contrôle, de séparation des flux et de neutralisation (Sennett, 1994 ; Bégout, 2003), ce soutien à la lenteur reconfigure les modalités du « se-mouvoir » et du « vivre-ensemble la ville », instaurant dans certains contextes ce que nous pourrions appeler un hygiénisme moral contemporain (Matthey et Walther, 2005 ; Rivière d'Arc, 2010 ; Thomas *et alii*, 2010).

5 Thomas Rachel (sous la dir.), Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore (2010). *L'asepsisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle. Entre plasticité et passivité des corps en marche*. Rapport de recherche Cresson n°78, Programme PIRVE « Ville et Environnement », CNRS – MEEDDM, 184 p.

Le présent travail prolonge ces questionnements, et tente désormais d'articuler à une approche sensible de ces processus d'apaisement des mobilités urbaines contemporaines une approche plus politique et plus critique (Thomas, 2012). Outre une interrogation sur la façon dont ces processus affectent les formes sensibles de la vie piétonne ordinaire en Europe et au Brésil, terre de nos enquêtes (I), nous mettons en débat la capacité de la notion d'ambiance à permettre précisément une lecture politique des espaces publics urbains contemporains et des enjeux d'urbanité qu'ils portent (II).

Nous enquêtons à Salvador de Bahia, au Brésil, sur deux terrains qui sont plus particulièrement soumis à des logiques de pacification : Porto do Barra et Praça da Piedade (IV). Comme précédemment, c'est à l'échelle du corps que nous travaillons : empruntant au champ de la danse la notion d'état de corps (II) et réitérant une méthodologie d'immersion longue et répétée dans les terrains (III et VI), nous déclinons une typologie des états de corps du piéton (VI) qui rend intelligible la façon dont ces processus reconfigurent les engagements du piéton, sa conscience de l'autre (Sennett, 1994 ; Forêt, 2011), et finalement des manières d'être-ensemble partagées susceptibles de définir ou de mettre en cause l'espace public comme bien commun.

I. DES ESPACES PUBLICS URBAINS APAISÉS, ASEPTISÉS, PACIFIÉS

Prenons deux exemples qui mettent précisément en exergue cet entremêlement d'enjeux dans des contextes géographiques, culturels et sociopolitiques différents.

En Europe, le soutien apporté à des formes de lenteur en ville et les mesures d'« enchantement » qui l'accompagne (Winkin, 1998, 2006 ; Gillot et Bruyas, 2004) répondent aux exigences actuelles d'amélioration du cadre de vie, de respect de l'environnement et d'attention aux problématiques de santé publique. Par ailleurs, ce soutien à la lenteur – sous toutes ces formes – vient nourrir le fantasme d'une urbanité renouvelée où la convivialité et le lien social perdus seraient enfin retrouvés. Les modèles de *la ville apaisée* (Dumont, 2006) ou des *espaces partagés* (Terrin, 2011) – en vogue dans nombre de villes européennes – entretiennent cette vision nostalgique du monde urbain. Ils prennent forme à partir de projets de déploiement de la vie publique et d'aménités propices à un « mieux vivre-ensemble ». Dans chacun d'eux, l'espace public urbain est redistribué en défaveur de l'automobile à l'aide de trois solutions techniques : la séparation des circulations, leur porosité ou encore la hiérarchisation de la voirie en faveur des modes doux et des transports publics. La marche en ville y est présentée comme un enjeu majeur de la fabrique du lien social. Par ailleurs, l'aménagement de ces espaces passe par différents procédés, qui tous redéfinissent les cadres spatiaux et sensibles de la vie urbaine : lissage systématique des sols, esthétisation de l'éclairage public, amélioration de la propreté des sites, usage raisonné du mobilier urbain, recours à la « végétalisation » avec des visées environnementales... Ralentie, végétalisée, débarrassée des conflits, *la ville*

apaisée ou *partagée* garantirait ainsi la convivialité et participerait d'une cohésion de la communauté urbaine. Embellie, désencombrée, écologique, elle enchanterait en outre le quotidien du piéton en évacuant les tensions de la vie urbaine et en lui offrant des temps d'évasion.

Dans les pays émergents, et au Brésil particulièrement, cette volonté d'apaisement des mobilités urbaines prend une dimension à la fois sociopolitique et informelle (Ziliani-Vallet, 2008). La marche y est davantage subie que choisie : elle constitue le mode de déplacement des populations les moins favorisées, qui ne disposent pas des moyens suffisants pour acheter une voiture ou utiliser régulièrement les transports en commun, dont le coût est aussi élevé qu'en Europe. Par ailleurs, marcher en ville expose à la violence : la violence physique des habitants de rues et des trafiquants de drogue ; la violence des rapports de classe, encore très prégnants dans le pays. Plus que des préoccupations environnementales et de santé publique, encore très peu invoquées, ce sont alors des objectifs de *pacification* et de sécurisation des espaces publics qui sont affichés par les grandes métropoles urbaines.

Développée depuis 2009 à l'initiative du gouvernement de l'État de Rio de Janeiro, la politique de pacification fut d'abord mise en place dans les favelas pour lutter contre l'emprise des bandes de narcotrafiquants sur les habitants, améliorer la salubrité et développer les services publics au sein de ces communautés informelles (Tomazine Teixeira, 2011). Elle s'étend aujourd'hui à nombre d'espaces publics urbains, pour deux raisons imbriquées : d'une part, la prise de conscience politique des problématiques de violence urbaine et la volonté de rétablir la paix sociale dans les quartiers et les rues des grandes villes ; d'autre part, la préparation d'événements sportifs mondiaux (Coupe du monde de football en juin 2014, Jeux Olympiques à l'été 2016) qui focaliseront les regards de la communauté internationale et déplaceront de nombreuses foules à pied.

Cette politique a pour principal mot d'ordre : le nettoyage des quartiers, la reconquête des territoires, le « *lifting* » de toute excroissance défigurant les beaux quartiers et la restauration de l'ordre public⁶. Du point de vue de l'aménagement, elle s'articule donc aujourd'hui à différents projets d'embellissement de la ville, que certains jugent très empreints des stigmates hygiénistes (Rivière d'Arc, 2010). Ainsi, de véritables « corridors protégés de circulation » sont créés dans les quartiers touristiques (centre-ville historiques, littoral, front de mer, plages urbaines...) afin de favoriser

6 Le reportage « Rio 2016 : rêve sportif & triste réalité écologique », diffusé sur Arte le 11 janvier 2010, et encore plus particulièrement le documentaire « Rio : le grand nettoyage » de Laurent Garcia, Angela Aguiar, Nicolas Ransom et Eric Beurot, diffusé sur Arte le 19 novembre 2011, revenaient précisément sur cette politique de pacification, ses liens avec la nouvelle visibilité internationale qu'acquiert le Brésil avec l'accueil de grands événements sportifs internationaux et les modalités de sa mise en œuvre dans deux favelas de Rio : Vila Harmonia (déjà détruite sous le contrôle de la police fédérale et des militaires) et Mangueira, proche du stade mythique de Maracana, dont la destruction totale est annoncée pour l'année 2012. Ces documents audio-visuels sont disponibles aux adresses suivantes : http://videos.arte.tv/fr/videos/rio_le_grand_nettoyage--4283074.html et http://videos.arte.tv/fr/videos/rio_2016_un_reve_sportif_pour_transformer_la_realite_ecologique--3142434.html

et de sécuriser les déplacements des piétons et de réguler les conflits inhérents à la présence d'un important commerce ambulante. Outre la présence visible d'une police militaire lourdement armée, des projets de revitalisation sont également mis en place : remplacement du traditionnel pavé portugais par des matériaux contemporains moins contraignants pour la marche, recours au façadisme, désencombrement de la rue par l'institutionnalisation du commerce ambulante... En plus d'un effacement des cultures locales d'aménagement et d'occupation de la rue, la plupart de ces projet s'accompagnent de l'expulsion, puis du rejet vers la périphérie, des populations les plus démunies dont l'apparence et le style de vie, assimilés à la saleté et aux nuisances, paraissent incompatibles (Séchet, 2006).

Mise en ordre, surveillée, sécurisée, *la ville pacifiée* assurerait ainsi la tranquillité des citadins et la protection du bien commun. Mais la réception, par la population, de ces mesures liées à la préparation des grands événements sportifs ne se fait pas sans heurts. Des manifestations éclatent dans les principales grandes villes du pays depuis le début de l'année 2013, où les classes populaires dénoncent d'abord l'augmentation du prix des transports public, leur inefficience, la désaffection des services publics et plus largement l'absence de considération pour les difficultés de leur vie quotidienne. « Par ailleurs, une partie importante de la population pauvre est en train de passer d'une situation structurelle d'exploitation à une position structurelle d'insignifiance, en constituant une nouvelle catégorie sociale : les exclus » (Joussemet, 1997, p. 111). Or les sommes considérables investies dans l'organisation de la prochaine Copa paraissent indécentes au regard de ces problèmes sociaux majeurs.

II. PARTAGE ET DEVENIR SENSIBLE DE L'URBAIN :

UNE APPROCHE À L'ÉCHELLE DES CORPS EN MARCHÉ

Si la mise en signe de la ville apaisée, aseptisée, pacifiée relève de dispositifs différents au Nord et au Sud, elle met donc à chaque fois en question l'évolution des formes sensibles de la vie piétonne ordinaire, les modes de côtoiement de l'Autre et la possibilité d'un partage. Ces articulations ne sont pas nouvelles. Les travaux de Simmel (1903), plus tard les chroniques de Kracauer (1921) et les essais de Benjamin (1939) avaient également révélé combien les transformations de la ville et des systèmes de transport au XIXe siècle (arrivée du tramway, avènement du verre et des galeries marchandes, explosion de l'ornemental...) avaient modifié les sensibilités de l'époque, les styles de vie, la manière dont les piétons Parisien ou Berlinoise marchaient et se présentaient en public. La figure du blasé, si bien décrite par Simmel comme le thème de l'isolement et du déracinement du citadin si présents dans l'œuvre de Kracauer attestent de ces articulations.

Mais plus que cette description fine des formes phénoménales et des expressions sensibles de la modernité, Simmel, Kracauer et Benjamin avaient aussi mis en question dans leurs écrits le devenir sensible de l'urbain. Ainsi, et pour exemple, si la

figure du flâneur chère à Benjamin retrace d'une certaine manière les progrès fait en matière d'aménagement des espaces piétons, elle nous renseigne aussi sur la manière dont la bourgeoisie imposa une manière d'être et de se présenter en public, attentive à la maîtrise de son corps (recours à la toilette quotidienne et au parfum, pratiques sportives) qui fit basculer le siècle dans un certain ordre moral.

Notre travail s'inscrit précisément dans la lignée de ces thèses. Plus qu'une critique incantatoire des processus d'apaisement, d'aseptisation, de pacification, il interroge la façon dont ces processus s'incarnent dans le quotidien du piéton, au point de transformer radicalement l'expérience sensible ordinaire, et les manières dont les piétons marchent et se côtoient.

En nous focalisant sur l'exemple brésilien qui cristallise nombre des enjeux d'urbanité du monde urbain contemporain, nous nous demandons ainsi comment ces processus se prêtent au déploiement de formes d'expériences piétonnes et de sensibilités partagées⁷. Dit autrement, qu'est-ce que ces processus à l'œuvre aujourd'hui permettent de faire, d'être et de partager dans l'espace public urbain contemporain ? En quoi reconfigurent-ils les manières d'être et de vivre-ensemble en public ? En quoi et comment se prêtent-ils à la participation des uns et des autres ? A terme, de tels questionnements interrogent également la nature et la portée de cet espace public contemporain : au XXI^e siècle, quelles sont les valeurs véhiculées par l'espace public apaisé, aseptisé, pacifié ? Quelles conceptions de la polis et du monde sensible développe-t-il ? Est-il encore le lieu de côtoiement de l'autre et le lieu de déploiement d'un commun (Fruteau de Lacos, 2011) ? Quels sont les paradoxes, les ambivalences, les énigmes dont il relève ?

Une telle perspective de travail appréhende les phénomènes à l'échelle du corps. De notre point de vue, marcher ne se réduit ni à la mobilisation de « techniques du corps » (Mauss, 1950), ni à celle des rituels de gestion de l'interaction sociale (Goffman, 1974). Cette activité d'ancrage à l'environnement urbain (Thomas, 2005, 2010) engage aussi les sens et les sensibilités, mettant en jeu ce que nous appelons *les états de corps du piéton*. Dit autrement, l'attention aux états de corps du piéton constitue un moyen d'accéder à l'urbanité contemporaine, entendu comme un savoir-faire du vivre-ensemble.

La notion d' « état de corps » : un emprunt au vocabulaire de la danse

La notion d' « état de corps », empruntée à Philippe Guisgand⁸, a son origine en danse. Guisgand définit l'état de corps comme « l'ensemble des tensions et des

⁷ Sur cette question du partage à l'épreuve des espaces publics urbains brésiliens, voir : Thibaud, Jean-Paul & Duarte, Christiane Rose (2013). *Ambiances urbaines en partage*. Genève, Métis Presse, Réseau international ambiances.

⁸ Philippe Guisgand est enseignant-chercheur à l'université de Lille et chercheur au Centre d'Etude des Arts Contemporains. Il est également membre fondateur de l'Association des Chercheurs en Danse.

intentions qui s'accumulent intérieurement et vibrent extérieurement » (Guisgand, 2004, p.8). L'état de corps recèle la dynamique par laquelle le corps du danseur se transforme. Agissant en deçà de la forme et en écho à la diversité des émotions qui le parcourt, l'état constitue un fond à partir duquel les diverses impulsions animant la matière corporelle sont mises en mouvement. De ce point de vue, l'état de corps ne se confond pas avec le mouvement des corps. Il ne relève pas d'une tension musculaire, mais bien d'un élan vital.

Pour autant, l'état de corps ne peut se résumer, dans l'acception qu'en donne cet auteur, à cette disposition singulière du danseur à la résonance et à la mouvance. Parce qu'il s'exprime à travers des mutations de la matière corporelle (tensions, relâchements, crispations, amplitude, changements de rythmes...), l'état de corps renseigne également autrui « sur sa dynamique intérieure » (Guisgand, 2004, p.5). En donnant forme à la matière corporelle, il rend cet élan vital partageable. Il est simultanément « l'interprétation, par le spectateur de l'effet de surface que produit une manière d'être du danseur et l'appréciation métaphorique [par le danseur] de ce qui est perçu, incorporé, senti par le spectateur » (Guisgand, 2004, p.7). Agissant « comme un seuil », l'état de corps qualifie la porosité de la sensibilité du spectateur à la danse. Il exprime une présence au monde, en même temps qu'il configure un certain rapport à l'autre, une manière particulière d'être ensemble. L'état de corps qualifie une disposition singulière, exprimée dans et du fait d'un contexte physique présentiel.

Chez Guisgand, le recours à la notion d'état de corps – au singulier – est donc utilisé pour rendre compte, chez le danseur comme chez le spectateur indifféremment, d'une forme de disponibilité (à l'autre, à l'espace, aux événements, aux présences...) et d'une « disposition sensible à se mouvoir » (Féral, 2012). Dans le même temps, il traduit une réciprocité de la relation de l'un à l'autre, un partage possible plutôt qu'une causalité : l'état de corps du danseur ou du spectateur ne résulte pas d'un déterminisme de l'un sur l'autre, mais bien d'une co-construction, changeante et protéiforme. Qu'en est-il chez le piéton ? En quoi cette notion d'état de corps, emprunté au registre de la danse⁹, peut-elle être opératoire pour comprendre et traduire les dynamiques à l'œuvre entre corps en marche, espace et ambiance¹⁰ ?

9 Sur l'apport de la danse contemporaine à une réflexion sur la marche en ville, abordée dans sa dimension corporelle, lire : Bonnet, Aurore (2013). *Qualification des espaces publics urbains par les rythmes de marche. Approche à travers la danse contemporaine*. Thèse de doctorat en urbanisme mention architecture, sous la dir. de JP. Thibaud, Cresson, Université de Grenoble. <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00846710>.

10 Cette attention à la notion d'« état », et au processus à l'œuvre entre ambiance et corps, avait fait l'objet d'une première écriture dans le cadre du programme PIRVE, déjà cités, sur « l'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle » (Thomas *et alii*, 2010). Mais à l'époque, n'arrivant pas encore à exprimer clairement nos intuitions et analyses, nous parlions davantage d'« états sensibles » plus que d'« états des corps ».

L'état de corps : un registre de la dynamique corps-ambiance

Si la distinction que Guisgand introduit entre le danseur et le spectateur paraît légitime du point de vue de la danse, elle ne peut être reconduite du point de vue de la problématique des ambiances architecturales et urbaines. D'une part, le piéton est toujours envisagé dans la pluralité des rapports perceptifs qui l'ancre à l'environnement (Augoyard, 1979 ; Thibaud, 2004 ; Thomas, 2005, 2010) : d' « acteur », celui-ci peut tour à tour devenir spectateur d'un décor urbain, figurant d'une scène, chorégraphe de flux urbains... D'autre part, nous montrerons que le détour par la marche comme mode d'investigation des terrains repose sur une remise en question de la distance du chercheur à son objet.

Cette notion d'état de corps présente cependant deux intérêts majeurs : son registre dynamique et son empathie motrice.

Un état de corps désigne d'abord une mutation, un corps « en train de se mouvoir » ou d' « être mu par ». Il s'agit là de son registre dynamique. Son instabilité, son caractère changeant expriment autant la permanence d'un mouvement que la plasticité du corps, sa pleine présence au monde et en écho avec le monde. L'état de corps n'est donc pas la dynamique ; il contient la dynamique à l'œuvre dans et entre les corps et le milieu. Il exprime donc la co-appartenance et la coplasticité entre des corps en mouvement et le milieu (Dultra Britto et Berenstein-Jacques, 2008 ; Thomas *et alii*, 2010). Tout parcours urbain à pied s'inscrit dans une dynamique, constitue un mode d'ancrage et de configuration du milieu (Augoyard, 1979 ; Thibaud, 2004 et 2007 ; Thomas, 2005, 2010). De fait, si cette dynamique est exprimée par le danseur, elle est également au cœur de la marche. Comme la danse, la marche en ville implique en outre « une dynamique entre émotion, attention et lâcher-prise » (Harbonnier, 2012, p.51).

Selon Guisgand, l'état de corps résulte, en outre, d'un surgissement : il est ce qui jaillit du danseur ou du spectateur à un moment donné et les ancrent pleinement au monde. Il témoigne d'un rapport d'immédiateté au monde, qui se module, varie en intensité, se stabilise avant de se transformer encore.

Dans la dynamique d'un cheminement en ville, cette idée du surgissement fait sens, à condition cependant de prêter davantage attention à ses conditions. Ainsi, par exemple, l'irruption d'un groupe d'enfants en patinette transforme l'ambiance terne d'une place de quartier d'affaire et l'apathie dans lequel se trouve souvent le piéton en la traversant. Sorti de sa torpeur, ce dernier fera sans doute preuve d'une tonicité musculaire plus grande, d'une ouverture du regard plus large, d'une souplesse des enjambées. Quelques instants plus tard, l'ouverture visuelle sur un boulevard urbain, l'émergence des bruits de la circulation automobile et la présence d'une foule le plongeront probablement dans un autre état. Ces variations le conduiront sans doute à corriger sa posture, son attention, l'amplitude de ses gestes... configurant ainsi autrement l'ambiance et le rapport à l'autre. Autrement dit, chaque parcours urbain est l'occasion d'une transformation permanente des modes de présence, des coprésences, rappelant ainsi en quoi état de corps et ambiance sont intrinsèquement liées.

Or, c'est peut-être là le point aveugle de la thèse de Guisgand : son peu d'intérêt porté précisément au contexte de jaillissement de l'état de corps. Si la dynamique corps-ambiance est à penser, il s'agit également de s'interroger sur ses conditions de possibilités. Qu'est-ce qui, dans l'espace-temps du piéton, autorise/provoque/supporte/génère/maintient ou, à l'inverse, entrave/gêne/retarde/altère ce jaillissement ?

De l'état de corps à l'état des corps : la prégnance d'une « empathie motrice »

L'autre intérêt de cette notion d'« état de corps », pour la problématique que nous développons, porte sur l'idée d'« empathie motrice ». L'état est une manière d'être singulière du danseur, nous dit Philippe Guisgand, qui peut être partagée par le spectateur. Dans tous les cas, elle affecte au point de conduire à changer d'état. Ainsi, l'état de corps procède d'une « empathie motrice ». Il témoigne d'une *mise en résonance des corps entre eux*, qui peut aussi bien conduire à l'union qu'à la désunion, au lien qu'à la prise de distance.

De ce point de vue, la thèse de Guisgand rappelle celle de Straus sur l'empathie : « Rien n'est plus éloigné de ma conception que d'interpréter l'empathie du sentir de façon sentimentale comme étant l'expression d'une harmonie universelle. L'empathie est le concept le plus large qui englobe à la fois les actes de séparer et de réunir, ceux de fuir ou de suivre, l'effroi et l'attrait qui inclut donc aussi bien le sympathique que l'antipathique » (Straus, 1989, pp.329-330). Autrement dit, il ne s'agit pas, à travers cette idée d'« empathie motrice », de postuler l'existence d'une dynamique de symbiose - voire de transposition - des états de corps du danseur et du spectateur. Il s'agit davantage de faire l'hypothèse de l'existence, chez l'un et l'autre, de capacités de « tension vers » et de partage de manières singulières d'éprouver, d'être et de bouger ensemble.

Ces thèses permettent d'éclairer sous un jour nouveau l'idée d'« efficace sensori-moteur » des ambiances mise en avant par les recherches sur la dimension sensible de la marche en ville (Augoyard, 1979 ; Thibaud, 2004, 2007 ; Thomas, 2005, 2010). L'idée « d'empathie motrice » met en effet au centre des débats la qualité de tonicité articulant le couple corps-ambiance. L'état de corps interroge ce que nous pourrions appeler *les qualités toniques des corps*. En présence les uns des autres, les corps se mettent mutuellement en tension et en vibration, modifiant le sens et les manières d'être-ensemble. Pour autant, cette mise en tension des corps n'est ni à comprendre dans son versant positif – en tant que communion ou rapprochement – ni à réduire à son versant négatif – comme mise en opposition ou à distance. Il est plus largement à comprendre comme un élan vital partagé. Par ailleurs, l'état de corps traduit les qualités toniques des ambiances, leur capacité à « mettre les corps en tension ». Dans un versant comme dans l'autre, le terme tension est compris dans la multiplicité de ses sens, c'est-à-dire comme *aptitude à tendre vers*, comme *contrainte s'appliquant sur* ou

comme *phénomène se manifestant avec intensité*.

Il ne s'agit plus seulement de démontrer une « emprise » des ambiances sur les corps en marche mais bien de révéler les processus à l'œuvre dans l'entrelacement corps-ambiances (Thomas *et alii*, 2010). De ce point de vue, deux pistes de travail peuvent être avancées. La première consiste à décrire moins des états figés, stabilisés que les modulations qui les parcourent, les tensions qui les agitent et qui conduisent à un basculement des manières d'être et de vivre-ensemble. La seconde consiste à basculer de la notion d'état *de* corps à celle d'état *des* corps, plus à même d'envisager la dimension collective et sociale de la marche en ville.

III. *IN SITU* : L'ENGAGEMENT PLURIEL DES CHERCHEURS

De telles perspectives de recherche nécessitent un redéploiement des postures méthodologiques.

Concrètement, une *attitude d'engagement* est au centre du travail collaboratif entamé depuis 2008 avec l'équipe du Laboratorio Urbano de l'Université Fédérale de Bahia (Brésil). Elle prend forme à travers une posture particulière d'appréhension et de restitution du terrain, qui passe par le corps du chercheur pour appréhender les formes sensibles de la vie urbaine, penser leur évolution et poser des questions quant aux conditions actuelles de leur déploiement.

Trois temps itératifs s'articulent dans les protocoles d'enquête : *faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines* (Thomas *et alii*, 2010).

Faire corps avec les ambiances urbaines

Inspiré des méthodes d'enquête ethnographique, *faire corps avec les ambiances urbaines* repose sur une épistémologie de l'imprégnation.

Pratiquement, il s'agit de plonger un collectif de chercheurs, issus de milieux disciplinaires différents (la sociologie, la danse et l'architecture) dans des terrains bahianais soumis à des processus de pacification. L'imprégnation se fait au travers de marches urbaines collectives d'une heure environ, répétées à différentes périodes lors de séminaires, d'ateliers pédagogiques ou de recherche et, pour certains des chercheurs impliqués, lors de séjours en accueil prolongé. Six marches urbaines collectives ont ainsi été réalisées en juillet 2011 (de jour et à la tombée de la nuit) avec les partenaires brésiliens du Laboratorio Urbano et les étudiants de l'atelier 5

de l'Université Fédérale de Bahia¹¹. Par ailleurs, à chaque retour sur le terrain entre 2011 et 2014, l'équipe française s'est astreinte à ces parcours et à la tenue d'un journal de bord.

La consigne donnée aux différents protagonistes est de marcher au sein des terrains d'enquête, de s'immerger dans leurs ambiances jusqu'à se laisser « embarquer » et éprouver par elles. Certaines des marches sont effectuées en situation de handicap visuel : dans ce cas, la privation du sens de la vue accentue la plongée dans les ambiances. Cette immersion sensorielle procède d'une socialisation minimale au terrain : le corps du chercheur, tel qu'« en prise » et affecté par les diverses stimulations sensorielles de l'environnement, constitue un instrument de captation et d'intelligibilité de la vie urbaine ordinaire. Par ailleurs, en juillet 2011, vingt-trois marches urbaines informées ont été prises en charge par les étudiants de l'atelier 5, la pratique du portugais courant étant nécessaire puisqu'il s'agissait d'aborder les piétons dans la rue, de les accompagner sur leur parcours et de dialoguer avec eux sur leur pratiques quotidiennes de la marche dans les terrains d'étude. Cette phase de travail (enregistrée puis traduite en français) a été, là aussi, suivie d'un temps de restitution et de débat avec l'ensemble de l'équipe.

La répétition de l'expérience, à plusieurs, sur une période relativement longue (4 ans) est importante. Au fil des expériences vécues en commun, et une fois dépassée l'exotisme de la première imprégnation, se construit ce que l'on pourrait appeler *une acuité corporelle partagée* : la présence répétée *in situ* renforce une intelligence sensible au terrain, un apprivoisement à ce qui est là, se produit et se module, une initiation aux possibilités d'être et de faire ensemble. Cette intelligence sensible sert de lien entre moi, l'autre et l'environnement. Elle engage des processus d'accommodation, d'adaptation, en même temps qu'elle favorise des discernements. Des figures d'usagers, des conduites ordinaires, les modulations des codes implicites de présentation de soi, de gestion de la coprésence, d'occupation et de régulation du lieu deviennent peu à peu déchiffrables.

Mais cette acuité corporelle partagée constitue surtout une manière d'appréhender et de problématiser autrement le sujet d'étude : au gré des marches et des échanges, la finesse des points de vue s'accroît, instituant un questionnement de plus en plus aigu sur la partition des corps dans l'espace public urbain brésilien, sur la possibilité laissée par la pacification à la participation de chacun à la vie sensible, sur les possibles en termes de côtoiement...

11 L'atelier 5 est un atelier du département de théorie et pratique de la planification (faculté d'architecture de l'Université Fédérale de Bahia) coordonné par Paola Berenstein-Jacques et Eduardo de Teixeira Carvalho (Professeurs). Il fut le lieu d'expérimentation de nos protocoles méthodologiques et un des lieux de débat de nos problématiques. L'ensemble de ces travaux en commun sont accessibles sur les blogs suivants : <http://apaisement.wordpress.com/> et <http://atelier5ufba.blogspot.com>

Prendre corps avec les ambiances urbaines

Paradoxalement, l'expérience du « faire corps avec les ambiances urbaines », en augmentant l'acuité corporelle du chercheur, favorise aussi « le lâcher prise » et donc la porosité au monde.

Autrement dit, cette disponibilité aux phénomènes sensibles et aux Autres transforme progressivement l'état des corps des chercheurs. Cette phase, que nous nommons *prendre corps avec les ambiances urbaines*, répond à une épistémologie de l'incarnation. À chaque marche collective, les corps intègrent imperceptiblement les manières de faire, d'apparaître, de sentir, de bouger... propres à un terrain qui est aussi un milieu social, sensible et culturel. Cette plasticité des corps se manifeste diversement selon les uns et les autres : une intégration plus ou moins aisée de la langue, l'apprentissage d'une nécessaire *désaccessoirisation* en public, le choix de la bonne allure de marche, l'adoption de gestes de salutation ou d'appel ritualisés, la mise en œuvre d'une vigilance sonore et visuelle appropriée aux circonstances, la gradation de sa réserve vis-à-vis d'autrui...

Là encore, la répétition des expériences dans un temps long est essentielle : chaque retour sur le terrain et chaque marche constituent autant des mise à l'épreuve de cette incorporation que des manières de pénétrer le monde sensible de l'Autre, d'en saisir les mutations à même les corps, de s'interroger sur ce qui le nourrit ou le déséquilibre. Systématiquement, elles conduisent les chercheurs à mettre en cause leur familiarité au terrain, à ébranler les certitudes acquises, à s'inquiéter de variations parfois brutales, à s'enquérir de leurs causes...

Donner corps aux ambiances urbaines

Dans ce contexte de travail, chaque rupture avec le terrain n'a de sens que si elle conduit à instituer des formes de dialogue entre les chercheurs et à favoriser des débats contradictoires entre les divers modes d'intelligibilité du sensible. Ces ruptures invitent à exprimer des désirs communs quant au devenir de l'urbain, à faire valoir non plus seulement « ce qui me touche » mais « ce qui compte pour nous à l'avenir ». Or, ce passage du « je » au « nous », ce dialogue entre le champ du sensible, du politique et du sociétal, c'est à travers le *donner corps aux ambiances urbaines* que nous tentons de le façonner.

Cette phase délicate du travail consiste non seulement à entrer dans un processus de traduction des expériences et des analyses mais aussi à créer les conditions d'un retour réflexif et polémique sur les bagages (conceptuels, idéologiques, culturels...) à travers lesquels nous les abordons. Cette épistémologie de la traduction (Ricoeur, 2004), plus qu'un glissement vers la langue de l'autre, invite à une *hospitalité de la pensée* où l'exposition et la vulnérabilité à l'Autre, les frottements répétés à ses sensibilités et ses manières de percevoir, la nécessité de *prendre soin* de lui malgré les incompréhensions

et les écarts, constituent les seules conditions possibles de la rencontre.

L'exercice du débat requiert la même ouverture, d'autant que les terrains brésiliens confrontent les chercheurs à une politisation des problématiques : en engageant le dialogue et parfois la confrontation, il articule les analyses à ce qui est sensible et à ce qui fait controverse au quotidien. Ces derniers rythment chacune de nos investigations de terrain et prennent différentes formes : le retour immédiat d'expérience, la participation à des collectifs de chercheurs et d'artistes, la conduite d'ateliers performatifs, la création et la dissémination de journaux de terrain sur blogs¹², la mise en place d'expérimentations, enclôture de la recherche, destinées à mettre à l'épreuve les analyses produites. Toutes s'attachent à s'émanciper des discours convenus, à s'autoriser une parole libre et parfois provocante, à rendre publique les contradictions, les énigmes et les doutes auxquels chacun se trouve confronté.

Cette expérience de la traduction et du passage fut au cœur de l'ensemble des protocoles méthodologiques mis en œuvre sur le terrain. L'atelier Corpocidade de 2012¹³, coordonné par l'équipe française sur ce thème du faire corps – prendre corps – donner corps, en recourant à l'outil vidéographique et donc à une forme de *ré-accessoirisation* du chercheur, a questionné la place de l'équipe de recherche sur le terrain en même temps qu'il a remis au premier plan les enjeux socio-politiques. Filmer est aussi une manière de livrer l'image d'un pays, d'une réalité sociale à d'autres. De la même manière, le choix qui a été fait de retourner sur les terrains d'enquête en 2014 pour *rendre* nos analyses à l'équipe brésilienne et aux étudiants, pour les mettre en débat en dehors du cadre fermé d'un colloque scientifique et à quelques semaines de la Copa – dans un climat général conflictuel et tendu au Brésil – répondait à cette exigence.

12 L'ensemble de ces travaux en commun sont accessibles sur les blogs suivants : <http://apaisement.wordpress.com/> et <http://atelier5ufba.blogspot.fr>. Des compte-rendu de ces ateliers ont également été publiés en portugais dans divers numéros de la revue *Dobra* : Costa Menezes da Rocha, Maria Isabel et Wan-Dall Junior, Osnildo Adão (2012). « Fazer corpo, tomar corpo, dar corpo às ambiências urbanas » in *ReDobra* 10, ano 3. Disponible sur : http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/Redobra_10_12.pdf ; Costa Menezes da Rocha, Maria Isabel et Wan-Dall Junior, Osnildo Adão (2012). « Narrativas do Corpo » in *Seminário Espaços Narrados*, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 29 oct – 1er nov (communication orale non publiée) ; Wan-Dall Junior, Osnildo Adão et Soares Pena, João (2012). « Partilha e conflito no espaço público » in *ReDobra* 9, ano 3, Disponible sur : http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/2012/04/redobra9_Partilha-e-conflito-no-espaco-publico.pdf

13 Pour les détails de cet atelier, se reporter à : <http://corpocidade3.wordpress.com/oficinas/fazer-corpo-tomar-corpo-dar-corpo-as-ambiencias-urbanas/>



Exemples de prises de vues vidéo lors de la marche en aveugle du 4 juillet 2011 (renversement et rétablissement de la caméra).



Praça da Piedade, juillet 2011 : Espaces périphériques. - Captation zoomée.



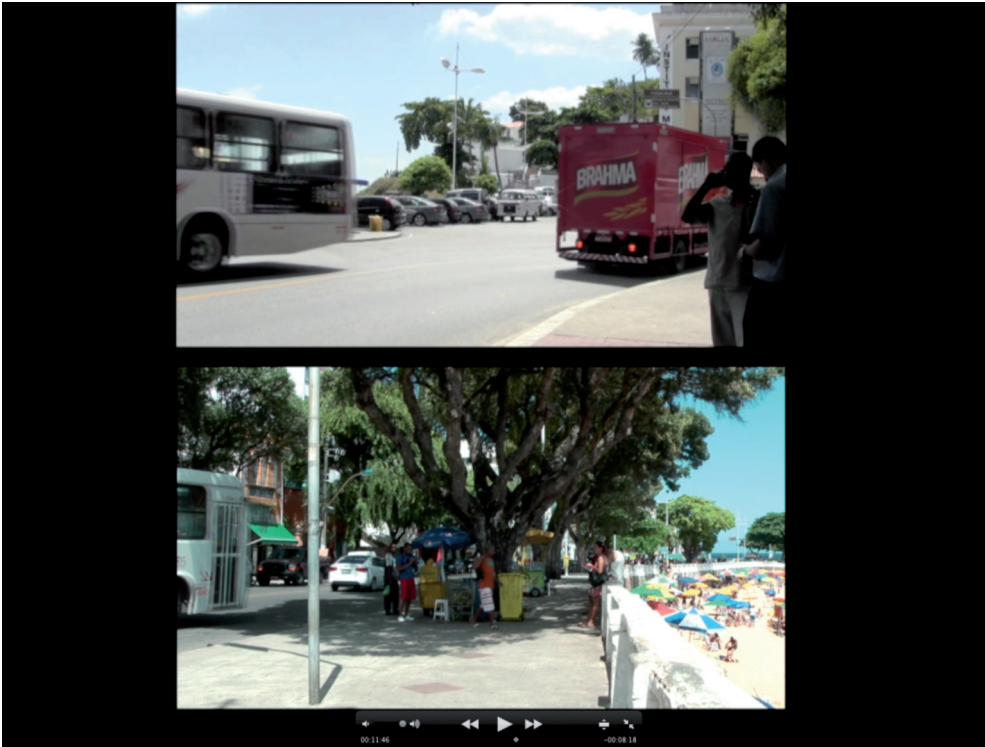
Porto da Barra, juillet 2011 : La caméra balaye l'espace comme le regard in situ



Dispositif à deux caméras, Porto da Barra, avril 2012 : Prises de vue simultanées



Dispositif à deux caméras, Praça da Piedade, avril 2012 : Prises de vue simultanées aux trois étapes du protocole



Montage des rushes en split screen pour un visionnage simultané des prises de vue de chaque caméra pour une même étape du protocole

IV. PARTAGE DU SENSIBLE ET CAPTATION VIDÉO¹⁴

C'est sur les apports et les difficultés de la captation que nous revenons précisément ici.

Des expérimentations vidéographiques comme filiation d'un protocole

En juillet 2011, les chercheurs ont initié des tentatives vidéographiques, laissant entrevoir la possibilité d'une « ré-accessoirisation » dans le travail de terrain. L'intérêt du corpus, ainsi constitué, porte moins sur le contenu des enregistrements en tant qu'images exploitables que sur l'engagement du chercheur sur le terrain. Des maladresses dans la captation, il devient possible de tirer des informations.

Dans le suivi de la marche en aveugle, l'idée est moins de documenter l'expérience des étudiants que de saisir l'environnement de la marche et ses variations au fil de Avenida Sete de Setembro. Ces captations, réalisées en marchant, sont difficiles à regarder (cf. planche vidéo page suivante). L'image est agitée et de très nombreuses séquences ont été réalisées avec la caméra renversée¹⁵. Ce cadrage spontané, plus que maîtrisé, est pourtant intéressant car il révèle la promiscuité de l'espace de la marche et montre l'effet d'une perception. Des basculements de la caméra, ramenant l'image à l'horizontale, ont été réalisés à deux occasions : à un carrefour où l'espace se redéploie latéralement, et au passage d'une personne handicapée dont la trajectoire se déploie latéralement.

Les premières captations à Praça da Piedade sont réalisées à l'arrêt, filmant soit le flux piétonnier et sa dynamique sur les parties périphériques de la place, soit l'organisation et le fonctionnement de l'espace dans la partie centrale. Quelques séquences ont été réalisées au zoom, focalisées sur les pieds des passants ou sur le rabaissement du trottoir au niveau d'un passage piéton. Toutes ces séquences donnent une bonne représentation de la diversité des occupants/usagers de Praça da Piedade.

À Porto da Barra, les vidéos sont d'une autre nature mais elles révèlent également les caractéristiques du site et la façon dont il engage le visiteur. Réalisées en marchant comme lors du parcours en aveugle, elles s'en distinguent par l'ajout d'un effet de balayage. La caméra n'est plus seulement embarquée dans le flux de la marche, elle est soucieuse de rendre compte de l'espace alentour. On y reconnaît l'un des gestes du touriste qui, déambulant à proximité de la plage, laisse son regard vagabonder vers le large ou se déployer panoramiquement. L'ensemble de ces séquences, et notamment l'usage ponctuel du zoom, suggère l'attraction de la plage.

14 Des données vidéo sont disponibles sur le site de la recherche, en particulier dans la section « Enregistrer » à l'adresse suivante : <http://muse.go-on-web.net/#enregistrer-son-video-mesures>

15 Le contrôle sur le mini écran intégré de la caméra corrige l'orientation de l'image. Or, au visionnage sur grand écran, cette correction n'existe plus.

Ces observations ont accompagné la définition du protocole vidéographique pour la seconde session du travail de terrain à Salvador en avril-mai 2012¹⁶.

À Porto da Barra, l'une des caméras était placée le long de la balustrade, à l'interface de la rue et de la plage. Son cadre prenait appui sur la balustrade au bord-cadre droit et la laissait se prolonger vers le centre de l'image. Dans ce cadre s'inscrivaient donc, de droite à gauche, la plage, la balustrade, le trottoir et la chaussée. L'autre caméra était placée sur le trottoir de l'autre côté de la chaussée. Elle était orientée de façon à filmer uniquement l'espace de la rue. Elle était dirigée dans la direction opposée à la première caméra, de telle sorte que les champs de chacune d'entre-elles soient quasiment bord à bord, sans se croiser ni se recouvrir l'un l'autre.

Par rapport au protocole initial, la disposition des caméras révèle un élargissement du regard sur la situation observée ainsi qu'un réel contraste entre l'intention des deux caméras. Si la caméra placée le long de la balustrade apparaît clairement être celle de l'action, de la zone où tout se passe, la deuxième caméra présente le contre point de cette activité dans l'autre partie de l'avenue. Elle est comme la caméra qui veille, comme un regard périphérique.

À Praça da Piedade, le dispositif initial a été entièrement revisité, suite à l'agression subie quelques jours plus tôt par l'équipe. Les caméras ont été regroupées, à l'angle de Praça da Piedade et de Avenida Sete de Setembro, pour faciliter leur surveillance et la protection des membres de l'équipe les uns par les autres. Leurs champs étaient perpendiculaires et ne se croisaient pas.

Le traitement du corpus vidéo

La difficulté de cette proposition de captation provenait de ce qu'elle nourrissait deux attentes : répondre à la méthodologie du « faire corps, prendre corps, donner corps » et intégrer la problématique de la pacification des espaces publics urbains. Cette difficulté devait être prise en compte dans le traitement de ce corpus.

Nous avons fait le choix du montage des rushes selon le principe du *split screen*. Selon ce principe, les images synchronisées des deux caméras sont réunies sur un même écran. Un tel principe permet une observation du même moment selon deux points de vue. Il découvre et trace les passerelles qui déplacent l'attention et la compréhension de l'un à l'autre des points de vue et d'une rive à l'autre de cet espace filmé. Cette complémentarité des caméras, à travers les espaces-temps de parcours, restitue des formes d'organisation du lieu et de ses activités.

¹⁶ Pour plus d'informations sur le protocole mis en place, se reporter à : <http://www.anr-muse.fr/#enregistrer-son-video-mesures>, rubrique *partage du sensible et captation vidéo*.

Témoignage collectif à propos de l'expérience *in situ*

Les témoignages des membres de l'équipe après ces expériences pointent un écart entre le vécu *in situ* et ce que donnent à voir les vidéos.

A Barra, outre des souvenirs de chaleur et de lumière grandissantes au fil de la matinée, les expériences sont empreintes de contrastes : entre le stress des quatre membres de l'équipe française et le « calme » d'une matinée en bord de mer ; entre l'affirmation d'une vigilance initiale et son atténuation au fil du temps.

A Piedade, les récits restent empreints du stress, de la nervosité, des « tensions du corps et du regard » qui se sont maintenues, voire accrues, au fil de l'expérience. L'événement qui a inauguré cette session de travail de terrain a rappelé et maintenu ces chercheurs dans des postures entravées, ne laissant percevoir que très peu de moments en position d'observateur. La vigilance, dirigée à la fois vers le matériel et les participants, a tenu les membres de l'équipe en dehors de l'expérience, sans relâchement possible. Bloqués auprès des caméras, ils ne pouvaient pas assurer un réel accompagnement des participants à l'atelier. C'est bien là l'une des principales limites de ce protocole.

Comme les précédents retours faits lors des enquêtes de juillet 2011, ce journal du corpus vidéographique – qui relate une expérience collective – met en avant l'importance des sensations dans l'appréhension du terrain et la manière dont celles-ci permettent, encouragent, freinent, mettent en question des formes possibles de partage.

La voie d'analyse que nous proposons ci-après, liée à la notion d'« état des corps », poursuit cette réflexion et révèle en quoi porter attention à « l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine » (Thomas, 2013) permet de questionner et mettre en débat les enjeux sociétaux des logiques d'aménagement actuelles des espaces de la marche en ville.

V. SALVADOR DA BAHIA,

UNE PÉNINSULE DE LUMIÈRE EN MARCHÉ VERS LA PACIFICATION

Enquêter au Brésil où la réalité des processus de pacification ne cesse de croître dans le cadre de la préparation de la *Copa* oblige à une lecture sociopolitique de l'ambiance.

La ville de Salvador est la capitale de l'état de Bahia, un des 26 états du Brésil. Bahia est l'un des plus grands États du pays avec un peu plus de 14 millions d'habitants en 2013 (source : ambassade de France au Brésil). C'est également un des neuf États du *Nordeste*.

En 2013, la ville de Salvador de Bahia compte 2 400 000 habitants (source : <http://>

www.statistiques-mondiales.com/bresil.htm). Elle est située sur une péninsule donnant sur la *Baie de Tous les Saints* à l'ouest et sur l'océan Atlantique à l'est. Cette situation privilégiée, « entre deux eaux », où le soleil se reflète, donne à la ville une luminosité particulière. Le climat est tropical, adouci par les alizés. De décembre à mars, l'été, les averses sont fréquentes mais courtes. Les pluies sont plus abondantes l'hiver, d'avril à début août. Les températures varient peu, entre 22° et 28°C. Le relief de la ville est très accidenté, surtout au nord et à l'ouest. Le territoire urbain est littéralement sillonné de vallées où sont implantées les *avenues de vallées*, véritables autoroutes urbaines.

La population de Salvador est composée pour un quart de descendants d'immigrants portugais et d'indigènes et aux trois-quarts de descendants d'esclaves africains. C'est la plus grande ville « africaine » du Brésil. Cette composante unique participe largement des spécificités culturelles de Salvador. La religion afro-brésilienne est ainsi « la mieux conservée du Brésil ; ses rites ont été adaptés aux conditions brésiliennes, mais les chants sont encore en langue iorouba (originaire des actuels Nigeria et Bénin) » (Vasconcelos, 2005, p.10). Malgré un contexte historique et géographique semblable, Salvador se distingue nettement des autres villes nordestines, Fortaleza et Recife, où c'est l'influence portugaise qui semble dominer.

Evolution urbaine de Salvador : bref historique

Une capitale coloniale boueuse et prospère (1549-1823)

L'actuel Nordeste a été la première région du Brésil colonisée par les portugais, à partir de l'actuelle ville de Salvador. Tomé de Sousa, militaire envoyé en 1549 par la couronne portugaise, fonda la ville en deux parties comprenant une position défensive (Ville Haute) et un port (Ville Basse). La ville de Salvador fut ainsi la première capitale du Brésil (jusqu'en 1763) avant Rio et Brasilia. Un certain nombre de villages périphériques se sont développés autour de ce premier centre, en particulier Santiago, qui deviendra le quartier de Piedade et Vila Velha qui deviendra Porto da Barra (nos deux terrains d'étude).

La prospérité de Salvador fut fondée, dans un premier temps sur les importations d'esclaves¹⁷ et sur les exportations de sucre. Les premiers aménagements de la ville furent donc à la fois défensifs (forts sur la côte, remparts autour de la Ville Haute), religieux et administratifs. Les rues n'étaient pas aménagées et les villages périphériques n'étaient que difficilement liés à la ville à cause du relief très accidenté de la péninsule. Dans les années 1790, la ville comptait six quartiers et trois places, dont la Nova da Piedade réalisée suite à la construction de l'hospice du même nom en 1795.

17 Sur un total d'environ 9 millions d'esclaves africains déportés aux Amériques entre 1519 et 1867, 4 millions sont arrivés au Brésil, essentiellement par Salvador (Pétre-Grenouilleau, 2006, p.10). Le Brésil est le pays d'Amérique ayant reçu le plus d'esclaves noirs, avec environ 5,5 millions d'Africains déportés du XVI^e siècle à 1850, soit 40 % du total (De Alencastro, 2007, p.45).

La prospérité de la ville suscitait de nombreuses convoitises, et elle dut se fortifier pour repousser les attaques des Anglais ou des Hollandais durant tout le XVII^e siècle. Plusieurs forts furent bâtis à Barra pendant la deuxième moitié du XVII^e siècle : Santa Maria, San Diogo et San Antônio. Le patrimoine architectural et urbain qui fait aujourd'hui la réputation de la ville fut en effet pour l'essentiel bâti durant cette période. De 1763 à 1823, après la perte de son statut de capitale, la ville conserva son importance du fait de la puissance commerciale de son port.

Stagnation, pavage et métropolisation (1823- 1969)

C'est après la proclamation de l'indépendance du Brésil en 1822 que la ville, comme beaucoup de métropoles brésiliennes, commença à prendre en charge l'aménagement des rues et leur entretien. Le pavage des rues fut mis en oeuvre dans les années 1850. Les premières lignes de transports collectifs furent installées à la même période. L'ascenseur hydraulique, reliant Ville Haute et Ville Basse pour les piétons, fut inauguré 1873. A la fin du XIX^e siècle, la ville désarma peu à peu ses forts, dont celui de San Diogo à Barra, et un phare est installé sur le fort de San Antônio en 1839.

Salvador entra dans une période de stagnation, après la proclamation de la République du Brésil en 1888 et ce, jusqu'à la seconde guerre mondiale. Malgré la crise de l'industrie sucrière, la ville poursuivait ses efforts d'assainissement et de modernisation. Les interventions urbaines commençaient dans l'aire portuaire (Ville Basse), puis se poursuivaient Ville Haute : l'avenue Sete de Setembro fut élargie entre 1912 et 1916, une nouvelle église fut bâtie place Piedade en 1917.

La première *avenue de vallée* (avenue Centenario) fut ouverte en 1949. Une avenue de vallée est pratiquement une autoroute urbaine, de deux fois deux voies à deux fois quatre voies pour les plus récentes. Ce sont des lieux de circulation rapide où le déplacement piéton n'est cependant pas exclu. Ces circulations aisées démultiplieront les centres, et les centres commerciaux en particulier. Le premier centre commercial de la ville, *Fundação Politécnica*, fut ouvert en 1968 dans l'avenue Sete de Setembro. Les centres commerciaux qui suivront seront inaugurés loin du centre historique, reflet de la formidable croissance territoriale et de population de Salvador à cette période. C'est aussi à ce moment (1945-1969) que le tramway est peu à peu abandonné au profit d'un réseau tentaculaire d'autobus.

Expansion urbaine et commercialisation (1970-2000)

La ville, jusque-là mononucléaire, devient peu à peu polycentrique par la construction de lotissements et par la multiplication des *invasions*¹⁸. La population de la ville augmente énormément : passée de six cents cinquante mille habitants à un million entre 1960 et 1970, elle atteint un million cinq cent deux milles en 1980. Cette

18 Le terme « invasion » est utilisé à Salvador pour nommer les favelas.

augmentation s'explique principalement par un exode rural massif de travailleurs pauvres.

En 1985, le *Pelourinho*, centre-historique de Salvador, est classé au patrimoine mondial de l'Humanité par l'Unesco. Plusieurs plans de réhabilitation du quartier sont mis en place à partir de cette date. Dans les années 90, les avenues Sete de Setembro et Joana Angelica se popularisent. Les centres commerciaux de cette zone s'adressent à un public populaire. A la fin des années 2000, les places Campo Grande et Piedade sont réaménagées. Depuis, les signes d'un écart croissant entre les classes sociales se lisent dans l'espace urbain : « à côté d'espaces où se concentre la pauvreté, se trouvent des espaces commerciaux et résidentiels organisés selon les normes internationales. On voit se multiplier, à la fois, les centres commerciaux, les *condominios fechados*, les taudis et les favelas » (Joussemet, 1997, p. 111). Tandis que les premiers bénéficient de l'air conditionné, de scénographies lumineuses, de traitements paysagers, de dispositifs de surveillance et de maintien de la propreté, les seconds croissent dans l'insalubrité la plus totale, dans la désaffection des services publics, dans la misère et dans la violence.

Pacifier, assainir et embellir : vers la Copa et les JO (2014 – 2016)

C'est précisément pour endiguer cette violence et vendre à la communauté internationale une image positive du Brésil que le gouvernement de l'Etat de Rio de Janeiro a initié, dès 2009, une politique de pacification. D'abord appliquée aux favelas où des *unités de police pacificatrice* (UPP) travaillent à la reconquête des territoires dominés par les narcotrafiquants, cette politique s'étend désormais aux aires urbaines impactés par ces événements. La pacification consiste de ce point de vue en une régulation, par l'intervention politique, des conflits existants dans l'espace public, en vue d'établir ou de ré-établir la paix sociale.

Concernée par la prochaine *Copa*, qui se tiendra en juin 2014, Salvador tente de valoriser le rôle du Pelourinho comme site d'attraction touristique majeur. La ville procède à des réaménagements, comme par exemple la destruction puis la reconstruction du stade Itaipava Arena Fonte Nova. Par ailleurs, elle renforce la présence de la police militaire, souvent lourdement armée¹⁹ et tente d'institutionnaliser le commerce ambulancier afin de désencombrer les rues.

Si nos deux terrains d'étude Porto da Barra et Praça da Piedade ont été réaménagés dans les années 2000, seul le front de mer de Porto da Barra est concerné par le « lifting pré-Copa »²⁰.

19 Sur l'importance de la police à Salvador : http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2012/02/06/la-police-en-greve-a-bahia-l-armee-prend-en-charge-le-maintien-de-l-ordre_1639553_3222.html Consulté le 20 juillet 2012.

20 Notre travail de terrain concerne le réaménagement des années 2000, le lifting le plus récent ayant été initié en 2013 : http://www.youtube.com/watch?v=ue-F5jygnL8_ Consulté le 20 décembre 2013.



Salvador da Bahia dans l'Etat de Bahia au Brésil. (Fond de carte Google)



Salvador da Bahia, quelques repères. Note: les reliefs sont cruciaux pour comprendre l'évolution de l'urbanisation de la péninsule : plus accidentés vers le nord, plus doux en direction de la côte Atlantique. (Fond de carte Google)

Porto da Barra



(Fond de carte et photo Google)

Un corridor protégé, entre plage urbaine et « condominium » fermés

Le quartier de Barra est situé au sud-ouest de la ville de Salvador da Bahia. Ouvert à l'ouest sur la Baie de Tous les Saints et au sud sur l'océan atlantique, il constitue le point géographiquement le plus avancé de la ville sur la mer. Bordé sur environ 2,5 kilomètres de plages sablonneuses, de phares et de rochers, il se découpe, du sud vers le nord, en quatre districts : *Jardim Brasil*, *Porto da Barra*, *Avenida Centenario* et *Ladeira da Barra*.

Résidentiel, le quartier de Barra était autrefois un village périphérique. Sur le front de mer, quelques monuments témoignent de l'histoire du quartier : sur le promontoire, à la pointe du *Padrão*, le phare et le fort de Santo Antonio, aujourd'hui transformé en musée de la marine, témoignent du passé portuaire de Salvador ; en bas de l'avenue, le fort de Santa Maria, autrefois conçu pour protéger la ville des envahisseurs, marque l'entrée de Porto da Barra et de son petit port de pêche ; enfin, au bout de la plage, un monument à la mémoire de Tomé de Souza (fondateur de la ville en 1549) rappelle la conquête portugaise et les débuts de la traite des esclaves africains. C'est sur cette dernière portion du district de Porto da Barra, située entre le fort de Santa Maria et Ladeira da Barra, que nous concentrerons nos observations, nos descriptions et nos analyses.

Là, face à la mer, d'anciennes petites maisons d'architecture coloniale, aux façades colorées, s'alignent le long de *Avenida Sete de Setembro*. Elles abritent des logements, des commerces (bars, restaurants, boutiques de prêt-à-porter et de souvenirs, droguerie, night-club...) ou des *pousadas*, sorte de pension de famille accueillant les nombreux touristes qui séjournent dans le quartier. De l'autre côté de la rue, en contrebas, une plage urbaine s'étend le long d'une piscine naturelle. Séparée de la rue par une balustrade blanche, elle constitue un lieu d'affluence en fin de semaine, durant les périodes de vacances scolaires et les jours fériés. Elle est un lieu de rencontre, de jeux, d'activités physiques (natation, barres parallèles, football, jogging, volley-ball...) et de commerce ambulancier pour les habitants.

À proximité de cette aire naturelle, « grignotant » le front de mer ou privatisant les trottoirs des rues adjacentes, de grands immeubles de béton, emblèmes de l'essor démographique et économique de la ville, affichent leur *standing* par la plus ou moins grande sophistication de leur système de protection (hauteur des murs et des grilles, sas d'entrée, nombre de vigies en uniforme, digicode). Fleuron de l'architecture moderne, *l'Edifício Oceania*, construit en 1942, est le plus ancien d'entre eux. Vers le nord, à l'intérieur du quartier, non loin de *Avenida Princesa Isabel*, Barra offre à une clientèle de classe moyenne et aisée un point d'attraction majeur : le *Shopping Barra*, troisième plus grand centre commercial de la ville, alignant de nombreuses boutiques sur ses trois étages entièrement climatisés et scénographiés.

Enfin, au cœur de ces espaces résidentiels et commerçants, et comme ailleurs dans la ville, l'espace péninsulaire offre des parcelles de terre vacantes où prennent place ce que les Bahianais nomment des *invasões*, plus communément appelées au Brésil *favelas*. Là, de par et d'autres de rues étroites et souvent dénivelées, les moins aisés s'agglutinent dans des habitations illégales, souvent insalubres, faites de briques rouges et de matériau de récupération.

Le quartier est largement fréquenté par les touristes, du fait de sa plage, du point de vue qu'il offre sur la Baie de Tous les Saints, de ses nombreux restaurants et parce qu'il constitue un point de passage important pour les divers bus assurant la liaison avec le *Pelourinho*. Il a de fait bénéficié de quelques mesures de requalification et de « pacification » de son front de mer.

Ainsi, deux placettes ont été totalement réaménagées et offrent aujourd'hui des espaces de déploiement pour des terrasses de cafés, de restaurants et/ou de glacier. La première abrite une pharmacie, un kiosque à journaux, un restaurant chinois (qui accueille à ses tables, en soirée, nombre de touristes et de prostituées), un aribus et un magasin-droguerie. Son sol, autrefois composé de pavés portugais irréguliers, a été remplacé par un sol en béton totalement lissé. Ses arbres ont été coupés. Le mobilier urbain, signé Decaux, emprunte aux standards européens. La seconde placette se situe pratiquement en face de la première. Arborée, elle est aussi plus ombragée. Au sol, là encore, le béton lissé règne et permet aux tables et chaises de la pizzeria et du glacier adjacents d'accueillir nombre de clients. Deux bancs publics, quelques poubelles, une lumière tamisée en soirée donnent à ce petit espace un caractère d'intimité.

Non loin de là, à la pointe de la place, entre l'avenue et le front de mer, une guérite en béton accueille la police militaire. Le dispositif construit, son emplacement stratégique, la permanence des policiers (lourdement armés), leur ronde incessante dans le quartier, comme les va-et-vient des patrouilles de voitures sont autant de signes manifestes et visibles de la volonté de l'État d'assurer la sécurité du quartier et de répondre aux exigences de la population.

Joelson, marche informée du 7 juillet 2011 : E a presença da polícia militar aqui... É bem visível. Guardas caminhando e carros [da PM] sempre passam aqui. Essa presença é necessária em toda a cidade né? A- alguns lugares são mais protegidos que outros. A atmosfera do lugar muda, fica diferente, com a presença dos policiais militares. Inibe um pouco a violência.

La présence de la police militaire ici... C'est bien visible. Des gardes qui marchent et des voitures (de la PM) passent toujours par là. Cette présence est nécessaire dans toute la ville n'est-ce pas ? Quelques endroits sont plus protégés que d'autres. L'atmosphère change, devient différente, avec la présence des policiers militaires. Ça diminue la violence.

Salete, marche informée du 7 juillet 2011 : Policiamento no bairro, influencia sim! Fica melhor, né? Fica mais seguro.

La police dans le quartier, ça influence, oui ! Ça devient mieux, n'est-ce pas? Ça devient plus sûr.

À ces mesures de sécurisation de l'espace public s'ajoutent des mesures de salubrité publique et de protection de l'environnement.

Partout, des poubelles ont été installées dans le quartier et des campagnes de sensibilisation à la propreté de la rue sont mises en œuvre auprès des habitants et des commerçants. La plage n'échappe pas à ce vaste mouvement. Là aussi, des poubelles sont désormais partout jonchées sur des piquets de bois. Des cohortes de volontaires organisent, souvent à la veille des vacances d'été, des journées « plage propre » où chacun est mis à contribution pour ramasser les nombreux détritiques (papiers gras, canettes de bière, restes de repas, gobelets en plastique, tube de crème solaire...) laissés par les habitants sur le sable. Les baraquements qui, autrefois, permettaient aux uns et aux autres de prendre un repas en front de mer ont toutes été détruits, et leurs propriétaires expulsés.

Il s'agit désormais de préserver la beauté du littoral et d'exploiter sa potentialité touristique.

Enfin, la masse des vendeurs ambulants et des enfants des rues a subi des formes d'évictions massives, en raison d'une volonté d'institutionnalisation des pratiques et de désengorgement des rues et des trottoirs (cf. page 57 les coupures de presse issues du journal quotidien local, faisant état des polémiques sur les problèmes d'encombrement des trottoirs à Salvador).

Un côtoiement distant

Ce clivage social se lit dans la rue, selon des temporalités bien distinctes, à la faveur de manières de se déplacer, d'attitudes et d'apparences corporelles fort différenciées²¹.

En début de matinée et en fin de journée, la semaine, aux heures de bureaux, les plus aisés circulent rapidement dans des berlines climatisées. Derrière leurs vitres fumées, à l'abri de leurs portières verrouillées, ils arborent le plus souvent les signes extérieurs de leur appartenance sociale : chemise ou polo de marque pour les messieurs ; tailleur et talons aiguilles pour les dames ; lunettes de soleil, sacs à main, téléphones portables et coiffures apprêtées pour tous. L'apparence physique, au-delà de ces apprêts vestimentaires, témoigne également d'un certain niveau de classe : une minceur que l'on devine contrôlée, une blancheur de peau que l'on protège à l'aide d'écran total, le port d'appareils dentaire à des âges parfois avancés... Comme la grille, le mur et la vigie, la voiture remplit deux fonctions : elle protège des agressions extérieures (la violence, l'insalubrité, les variations thermiques, le soleil, les mauvaises odeurs...) ; elle met l'autre, et en particulier les plus pauvres, à distance. La vitesse de déplacement qu'elle permet par rapport à la marche à pied surtout ou

21 Ces observations ont eu lieu à des périodes différentes et selon deux modalités : lors de la saison chaude, durant quatre mois, de septembre à décembre 2010, période durant laquelle une des enquêtrices a vécu dans le quartier de Barra ; durant la saison des pluies, dans la semaine du 4 au 10 juillet 2011, par le biais d'une série de « marches urbaines collectives » ; puis en avril 2012, lors de l'animation d'un atelier pour Corpocidade.

à l'usage des transports en commun, renforce la visibilité du clivage social. Ici, la vitesse fonctionne comme une valorisation de soi : l'individu pressé n'a, du fait de ses responsabilités professionnelles, pas de temps à perdre. La lenteur, à l'inverse, est associée à la nonchalance et à la paresse : l'homme lent manque d'efficacité et ne participe pas à l'élan de la société. Certains d'entre eux descendent parfois dans la rue et se mélangent aux autres piétons. Mais ils le font pour parfaire leur silhouette. Ainsi, quelques joggers, équipés souvent de podomètre et/ou d'Ipod, investissent le trottoir ou la chaussée situés en bordure de plage pour des moments sportifs et d'exposition de soi.

Les étudiants et les personnes âgées, nombreux dans le quartier, empruntent traditionnellement le bus ou les taxis. Les premiers, reconnaissables aux baladeurs numériques et téléphones portables qu'ils arborent en public, portant sac à dos, besace en bandoulière et parfois l'uniforme de leur université privée, circulent le plus souvent en groupe. On les trouve à toute heure de la journée, postés aux arrêts de bus, hélant parfois un taxi lorsque le service de transport public fait défaut ou lorsque la nuit tombe.

Les personnes âgées ne se déplacent jamais seules, sauf les plus pauvres d'entre elles. On les observe en général le matin, à l'heure où les ardeurs du soleil ne fatiguent encore pas les organismes. Toujours accompagnées d'un membre de leur famille ou d'un aidant (le plus souvent une jeune femme, issue des favelas, d'origine africaine, employée à domicile comme femme de ménage), ces personnes âgées sont le plus souvent très apprêtées. Des bijoux apparents, le port de sac à main, un maquillage appuyé chez les femmes, l'utilisation d'une canne ou encore une posture altière chez les hommes témoignent d'un certain niveau social.

Les plus pauvres, enfin, marchent à pied. Mais dans cette catégorie d'usagers, des nuances sont toutefois à apporter. La pauvreté au Brésil est traditionnellement assimilée, dans nos esprits occidentaux, à l'existence des favelas. La réalité est bien plus complexe. L'habitant des favelas occupe bien souvent un emploi régulier, loin de son quartier : portier, marchands ambulants, chauffeur de bus, jardinier, femme de ménage, loueur de chaises et de parasols sur la plage, porteur d'eau ou de gaz.... À l'image du nomade, son activité professionnelle le force à une mobilité importante, tant en termes de distance parcourue que de temps passé à se déplacer. Si le bus est traditionnellement utilisé pour franchir les distances les plus longues, son coût élevé (identique au coût des transports en commun parisiens) participe d'un recours fréquent à la marche.

Aussi peut-on observer, aux heures de pointe, des cohortes d'hommes et de femmes aller et venir dans la rue ou entre les stations de bus et leurs lieux de travail. La plupart portent des sacs encombrants, tirent ou poussent des charges que l'on devine lourdes. Ils sont parfois âgés, paraissent las et fatigués, souffrent d'obésité, mais offrent bien souvent un sourire généreux ou une tape amicale aux personnes croisées habituellement dans la rue. Les femmes, malgré leur apparence modeste,

font preuve d'une réelle coquetterie : les cheveux sont parfaitement lissés et retenus à l'aide d'accessoires ; les vêtements, souvent très ajustés, sont propres et repassés ; on se maquille et on se parfume. Les hommes offrent des apparences physiques plus contrastées. Ainsi, les vendeurs de chaises et de parasols, qui oeuvrent sur la plage, sont le plus souvent dénudés. Parfois torsos nus, vêtus d'un simple short et de tongs, ils offrent à la vue une peau tannée par le soleil et les embruns. Le ballet rapide de leurs allées et venues en début de matinée et en fin d'après-midi entre la plage et de petites rues parallèles où des entrepôts leur permettent de ranger leurs affaires anime le quartier. Ainsi, les uns et les autres traversent l'avenue ou la place du Macau Chinois, se faufilent entre la file des voitures arrêtées aux feux de signalisation, sautent par-dessus la balustrade ou dévalent les escaliers menant à la plage en portant habilement des masses de chaises, de parasols, de sacs de glaçons ou de bacs en polystyrène sur leurs dos courbés ou leurs têtes.

Comme eux, les marchands ambulants participent autant de l'investissement de la rue que de l'ajustement permanent des conduites sur le trottoir. Pourtant, les pratiques diffèrent des uns aux autres. Certains, comme les vendeurs d'*acarajé*, de fruits et légumes, de boissons et sandwiches, stationnent dans l'espace en déployant des dispositifs (parfois imposants) de présentation de leur marchandise. Dans ce cas, une portion non négligeable du trottoir est rendue impropre à la marche à pied, voire quasi privatisée.

D'autres, comme les vendeurs de *cafezhino*, d'eau potable, de biscuits, de bonbons ou de gaz vendent en marchant. Dans ce cas, ils investissent la chaussée ou le trottoir le temps d'une traversée. Leur stratégie est quasiment de l'ordre du créneau : il s'agit de prendre place et de s'insérer dans le flux (routier ou piéton) au bon moment, le plus souvent lorsque celui-ci décroît ; il s'agit aussi de choisir la bonne allure pour traverser, tout en tirant, poussant ou portant les différents dispositifs fabriqués pour transporter les marchandises. Dans leur cas, c'est donc l'ajustement réciproque des allures, des gestuelles et de l'équilibre des dispositifs qui est à observer.

Les vendeurs de colliers, de hamacs et de *cangas* (paréos pour la plage) procèdent un peu différemment. Si les tactiques de traversée sont identiques à celles précédemment décrites, les tactiques d'investissement de l'espace diffèrent du fait précisément du type de marchandises à vendre. Colliers, hamacs et *cangas* nécessitent d'être exposés. Si beaucoup de ces marchands arpentent les plages, la plupart profitent alors de l'existence de la balustrade en front de mer pour donner à voir et à toucher les différents articles. Des rituels partagés sont alors à observer : d'abord, le choix du meilleur emplacement (en fonction de la présence de l'ombre des arbres qui protège des ardeurs du soleil, en fonction du flux de piétons en promenade le long de la côte, en fonction des allées et venues des baigneurs entre la plage et la rue) ; puis, une mise en scène des articles sur la balustrade ; enfin, l'accostage des éventuels acheteurs par un sourire, une accolade, la présentation des objets.

Enfin, parmi ces catégories d'usagers à pied, les « habitants de la rue » offrent un dernier exemple. Pour eux, la marche n'est pas choisie. Elle est subie. L'habitant de la rue, reconnaissable à sa maigreur, son teint tanné, sa saleté, est celui ou celle qui vit, travaille parfois, mange et dort dans la rue. Si beaucoup sont attachés à leur quartier, la plupart erre, plus qu'il ne marche, à la recherche de nourriture, de vêtements, d'objets divers jetés au fond des poubelles, sur la plage ou dans la rue et qui, une fois revendus, offriront de quoi manger, boire ou consommer de la drogue. À côté donc de ces errances quotidiennes, l'habitant de la rue séjourne, occupe, s'approprie la rue. Il n'est pas rare de le voir endormi en journée au pied des nombreux arbres qui bordent *Avenida Sete de Setembro*, couché sur les bancs des arrêts de bus *Place du Macau Chinese* ou assis à même le trottoir.

Autrement dit, le quartier de Barra, comme beaucoup d'autres au Brésil, donne à voir une superposition de commerces divers (des ensembles commerciaux « de luxe », des supermarchés de quartier, des boutiques à devanture ouverte, du mercantilisme artisanal et/ou ambulatoire) qui non seulement participe de l'ambiance de la rue, exacerbe la visibilité des inégalités sociales mais aussi définit des manières de marcher et de se côtoyer en public.

Une hyperesthésie sensorielle

Du fait de cette animation permanente, Porto da Barra (comme d'ailleurs l'ensemble des espaces publics urbains brésiliens) offre aux sens une profusion permanente de stimulations sensorielles, de nature diverse, qui conduit fréquemment l'observateur européen à verbaliser la sensation d'une hyperesthésie. Marcher dans ces ambiances excite, stimule mais aussi fatigue, épuise.

La portion du quartier (observée lors de nos travaux de terrain) offre l'image du « bazar », du brassage, de la décontraction et de la cordialité. Visuellement, deux plans se font face. À l'Ouest, la présence de la mer et de la plage focalise les regards, favorise la contemplation, offre des possibilités de séjour ou de promenade. Sur le plan visuel, trois couleurs dominant : le bleu de la mer et du ciel, indescriptible tant il semble pur lors des matinées ensoleillées d'été ; l'ocre/jaune du sable et des poubelles plantées en hauteur sur des piquets de bois ; le blanc éclatant et parfois aveuglant de la balustrade, dont la prégnance varie en fonction de l'ardeur et de la position du soleil dans le ciel.

À cette prégnance visuelle de la couleur s'ajoute celle des éléments naturels : l'eau, le sable mais aussi les arbres. Chacun de ces éléments joue ensemble, mais sur des registres sensibles différents et selon des temporalités bien marquées. Ainsi, la mer marque le quartier de son empreinte sonore, dès lors qu'à marée haute le ressac des vagues couvre les bruits de la circulation. En soirée, à l'heure où le quartier se vide de ses véhicules et de ses piétons, ce ressac berce les quelques couples enlacés le long du rivage ou les habitants des rues venus se réapproprier leur lieu de vie. À marée

basse, c'est une empreinte olfactive, mêlée d'odeurs d'iode, d'algues et de poissons en décomposition, qu'elle laisse davantage. Le sable œuvre, quant à lui, d'un point de vue tactile : ses grains réchauffés ou mouillés massent la voûte plantaire, font s'enfoncer les orteils, obligent à dérouler le pied, conservent les traces de passages éphémères. Enfin, la présence d'arbres, alignés face à la balustrade, revêt une importance thermique et visuelle. En journée, leur feuillage dense offre une ombre rafraîchissante aux corps exposés au soleil et une protection vis-à-vis des réflexions (lumineux et thermiques) causés par la blancheur de la balustrade. En soirée, ils sont source d'anxiété, voire d'angoisse, leur ombre projetée empêchant une visibilité pourtant nécessaire dans des rues souvent soumises à la violence urbaine. À chaque fois, et pour chacune de ces modalités sensorielles, les variations à l'œuvre (de tons, de couleurs, d'intensité, d'ombres) reflètent le temps qu'il fait et l'heure qui passe. Elles participent d'une expérience que beaucoup qualifient de « sublimation ».

Marche urbaine collective du 4 juillet 2011, en soirée : Ouvimos o som das ondas. A relação das pessoas com as outras também são diferentes. A sensação que temos é de sublimação. Nous avons entendu le bruit des vagues. La relation entre les personnes était différente. La sensation que nous avons eue était une sensation de sublimation.

Marche urbaine collective du 5 juillet 2011, en matinée : Outra coisa são as texturas naturais extensas, que seria a grande porção de rochas, de água, a grande porção de areia. Tem também a diferença entre o dia e a noite, pela diferença da luz. Enquanto a noite a tendência é olhar para o mar, porque todos os postes estão orientados para você, ofuscando. Pela manhã; é o contrario, estando no pé do mar, se volta para a praia. A noite, de alguma forma as luzes de Itaparica formam com a lua uma luminosidade na água do mar, que você acaba olhando, e de dia Itaparica se confunde com o mar, você não distingue o que é mar e o que é terra.

L'autre chose, c'est l'étendue des textures naturelles, une grande étendue de rochers, d'eau, une grande étendue de sable. Il y a également une différence entre le jour et la nuit, une différence de lumière. La nuit, on regarde la mer car il n'y a pas de risque d'éblouissement ; le jour, on regarde la plage et les activités sur la plage. La nuit, d'une certaine façon, les lumières d'Itaparica donnent avec la lune une luminosité dans l'eau de la mer que vous finissez par regarder alors que durant la journée Itaparica se perd dans la mer, vous ne distinguez pas la mer et la terre.

Dans cette ambiance qu'on pourrait qualifier de balnéaire, la balustrade joue un rôle important. Barrière physique entre la rue et la plage, entre l'espace minéral et la côte maritime, elle constitue autant un support de pratiques sociales variées qu'un élément d'ambiance du quartier. Du point de vue tactile d'abord, elle est un point d'appui quasi permanent : les coudes et les avant-bras des piétons s'y déposent pour des temps plus ou moins longs, passés à observer l'activité de la plage ou la beauté de la mer ; les fesses et les cuisses des enfants et des jeunes adultes s'y perchent lors de moments d'attente, de jeux ou de discussion à plusieurs ; les dos ou la tête s'y

appuient lorsque la fatigue, l'attente ou l'ardeur du soleil éprouvent les corps ; les talons ou la pointe des pieds s'y étirent après quelques foulées sportives. Lieu d'appui, la balustrade constitue aussi un espace de dépôt : dépôt des fardeaux en tout genre que l'on transporte à même le dos ou l'épaule ; dépôt des objets variés (*cangas*, bijoux, produits solaires, hamacs, vêtements...) que l'on vend aux passants ; dépôt en soirée des corps alanguis ou épuisés. Du point de vue visuel ensuite, de par sa blancheur et son emplacement par rapport à la surface de la mer, la balustrade constitue un élément de réflexion de la lumière et de la chaleur. Elle est de fait, et à distance, un point d'attraction ou de répulsion visuel pour le piéton. Enfin, la balustrade joue un rôle non négligeable dans les modes de surveillance informelle de l'espace puisqu'elle apparaît autant comme un support d'exposition de soi, d'observation de l'autre que comme un lieu de guet (notamment en soirée, pour les vendeurs de crack ou les prostituées).

Marche urbaine collective du 5 juillet 2011, en matinée : O último item que nós observamos foi à balastrada, que nós chamamos de « balcão banheirista », que dá para ver a praia em planta baixa. Tem várias apropriações, estacionar a bicicleta, sentar, tomar cerveja, namorar. Também tem os caras que ficam sacando as moças tomando sol na praia.

La dernière chose que nous avons observée fut la balustrade, que nous avons nommée « le balcon/le comptoir des baigneurs » qui donne à voir la plage en bas. Il y a différentes formes d'appropriation, garer un vélo, s'asseoir, prendre une bière. Il y a aussi ceux qui regardent les filles bronzer sur la plage.

Côté rue maintenant, l'ambiance est marquée par une forte prégnance des modalités olfactives, sonores et lumineuses dont les modulations interviennent dans l'appréhension même de l'hospitalité (sensible) du quartier. Ainsi, le piéton marche dans une ambiance mêlée d'odeurs de gaz d'échappement, d'huile de palme (utilisée pour la friture des *acarajés*), de crème solaire et de peau nue. Sur le trottoir, côté commerce, ce sont davantage les odeurs de nourriture qui prédominent en journée et qui viennent mettre en question la porosité des espaces privés et publics. Le vent, toujours présent sur le front de mer, joue à ce titre un rôle majeur dans leur dispersion. En soirée, le sillage des odeurs de camions poubelles s'ajoute à cette mosaïque olfactive qui ne cesse d'envelopper chacun. Les façades éclairées des commerces et des *pousadas* attirent aussi l'attention, tant elles forment une ligne de lumière sécurisante pour le piéton.

Marche urbaine collective du 4 juillet 2011, en soirée : Percebemos lá do outro lado uma mistura de luz, que chamamos de « cenográfica », mas também uma luz necessária, daria um clima de noite mas que poderia ser utilizada durante o dia. Percebemos também quem os cheiros mudavam muito conforme a gente passava em cada restaurante.

Nous percevons là de l'autre côté un mélange de lumière, que nous appelons « scénographique » mais qui est aussi une lumière nécessaire, qui participe de l'ambiance la nuit mais qui pourrait être utilisée le jour. Nous percevons aussi que les odeurs varient beaucoup lorsque nous passons devant les restaurants.

Marche urbaine collective du 5 juillet 2011, en matinée : Aqui nesse primeiro quarteirão sentimos cheiro bem forte de comida; peixe, frango, tempero e feijão. E quando fomos a essa praça sentimos mais uma sensação de habitação.

Ici, dans cette première partie, il y a des odeurs bien fortes de cuisine : poisson, poulet, haricot. Et quand nous étions sur cette place, nous avions l'impression d'un sentiment de chez-soi.

L'ambiance sonore est, en journée, largement dominée par les bruits de la circulation routière (voiture, taxi, camions, bus) dont l'intensité reste importante d'environ 6H30 du matin à 21H le soir. De manière régulière également, et plus fréquemment encore en fin de semaine ou durant les périodes fériées, des rythmes musicaux viennent couvrir cette ambiance routière. Ils s'échappent des nombreuses boutiques et restaurants alignés face à la mer, ou des coffres de voitures (garées près du Fort de Santa Maria ou en bordure de trottoir) dans lesquels sont installés des amplificateurs.

Marche urbaine collective du 5 juillet 2011, en matinée : é aquela rua, não tem mais os obstáculos de lixo. Não em tanto obstáculos físicos, mas tem, é muito mais aguçante esse barulho e estes manjares, esse mau cheiro até. A noite há mais obstáculos de mobilidade e de dia há mais estímulos sensoriais. Inclusive a luminosidade faz a gente observar melhor visualmente.

Dans cette rue, il n'y a pas d'obstacles liés à la présence des poubelles. Ce ne sont pas des obstacles physiques mais il y a plutôt des bruits agaçants, des mauvaises odeurs. La nuit, il y a davantage d'obstacles de mobilité et le jour il y a plutôt des stimulations sensorielles. Y compris la luminosité qui fait que les gens peuvent mieux se voir, s'observer mutuellement.

Nombreux sont d'ailleurs les piétons, hommes ou femmes, plus ou moins âgées, qui dansent ou plus justement ondulent leurs corps à l'écoute de ces sonorités rythmées. Ces pas dansés et cette « ginga » si fréquemment décrite pour rendre compte de la manière de marcher brésilienne tirent parti ou à l'inverse s'adaptent aux textures des sols. Ainsi, le pas glisse sur le béton lissé et sur les pavés auto-bloquants de la place du Macau Chinese ou sur le parvis situé face au Fort de Santa Maria. Il accroche, se tord, dérape sur le pavé portugais si souvent abîmé du trottoir, sur les trous en formation, sur les racines des arbres venant transpercer le sol.



Le fort Santa Maria - Vue sur la Baie de Tous les Saints



La diversité des activités sociales à Barra



Edifício Oceanica - Entrée du Shopping Barra - Une « invasion »



La présence visible d'une police militaire armée : à gauche, la guérite ; à droite, les patrouilles à pied

CONSTRUINDO OU MANTENDO CALÇADAS

ESPAÇOS As calçadas devem ter faixas livres (no mínimo 1,20m) onde circulam os pedestres, faixas de serviços (de pelo menos 0,75 m) e faixas de acesso, para construção de rampas, por exemplo

LOCALIZAÇÃO As árvores, postes e lixeiras devem estar localizados na faixa de serviço

MATERIAIS Recomenda-se o uso de pisos feitos de concreto, é exemplo do Pavimento Intertravado, feito de blocos pré-fabricados assentados sobre uma camada de areia

PATRIMÔNIO Os passeios localizados em áreas históricas devem estar compatíveis com as características destas edificações, mas também garantir condições de acesso e trânsito

CONTINUIDADE Calçadas devem ter piso liso e antiderrapante mesmo quando molhado. O declive para escoar água não pode passar de 3% de inclinação

IDEAL Uma boa calçada deve assegurar fluidez e acessibilidade, ter largura adequada e não oferecer risco de queda ou tropeço aos pedestres

PONTE: Guia Prático de Construção de Calçadas, que pode ser acessado em http://www.crea.br/Dm/guia/18-2009/Guia_Pratico_web_Construcao_de_Calçadas_CREA.pdf

ONDE PEDESTRE NÃO PODE TRANSITAR

Na Avenida Sete de Setembro, na região central da cidade, o pedestre disputa espaço com os vendedores ambulantes que ocupam as ruas com seus produtos



ENTREVISTA Antropólogo Roberto Da Matta fala do espaço dos transeuntes

CAROLINA MENDONÇA

Antropólogo é autor do livro *Fé em Deus e Pé na Tábua – ou Como e Por que o Trânsito Falouquece no Brasil* (Rocco).

Qual o lugar do pedestre no trânsito brasileiro?

O pedestre não tem lugar, pois o nosso trânsito, com uma mentalidade hierárquica embutida e inconsciente, considera o automóvel particular como o seu ato principal. Depois vêm os ônibus, os caminhões e, hoje temos as mo-

tos, tidas como intrusivas, tratadas como uma espécie de 'bandido' e finalmente o idílio ciclista que imita Paris. É uma brincadeira e uma falta total de espírito crítico e de vontade de aprofundar a realidade. Nesse quadro, as calçadas têm diminuído, quando existem e quando isso ocorre, elas são ocupadas por vendedores. Em suma: o pedestre não deveria existir no nosso trânsito, pois ele é um hospede não convidado do sistema.

Quais os efeitos ou as consequências da constante fal-

ta de espaço nas ruas para os pedestres?

A exclusão, que manifesta-se no sistema. Além disso, o pedestre é tido como uma presença que atrapalha,

é intruso e vítima, porque os automóveis não leem o pedestre como parte do que chamo de sistema de trânsito.

Em que medida essa disputa por espaço afeta a percepção dos que andam a pé sobre a cidade em que vivem?

Afeta fazendo-os ver que são inferiores, subordinados aos veículos motorizados e vítimas potenciais dos motoristas mais agressivos nos volantes. A situação só poderá melhorar se for feita uma grande mudança para que o trânsito seja mais igualitário.

O pedestre não deveria existir no trânsito, é um hóspede não convidado do sistema

Une du journal Salvador, Segunda-feira 20/06/2011 : Pedestre disputam espaços nas calçadas e andar a pé vira desafio nas ruas de Salvador. Les piétons se disputent l'espace sur le trottoir et marcher à pied devient un défi dans les rues de Salvador



Les vendeurs ambulants de la plage



Les vendeurs ambulants de la rue



Les habitants des rues

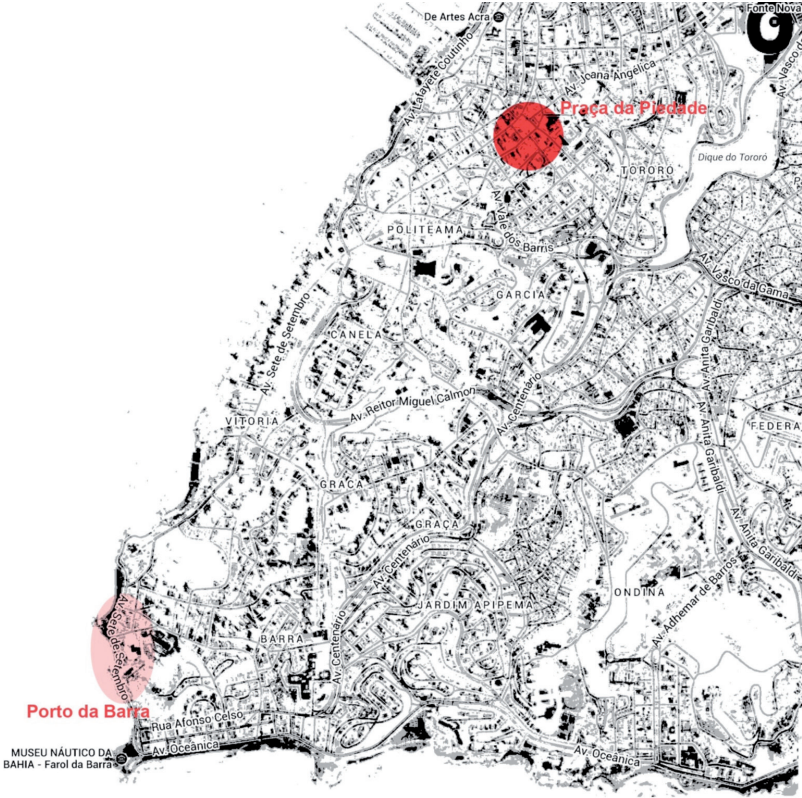


Prégnance des couleurs et des éléments naturels



Les multiples potentiels et détournements d'usage de la balustrade

Praça da Piedade



(Fond de carte et photo Google)

Une place carrée au cœur d'activités commerciales

La place Piedade est de forme carrée (70 x 70m environ). Elle est desservie par l'avenue Sete de Setembro au nord et par l'avenue Joana Angélica au sud. C'est l'une des places les plus anciennes et les plus fréquentées de Salvador. Elle est située dans le centre historique, dans un quartier populaire et commercial qui porte le nom de la place : Quartier Piedade. Piedade, qui signifie « pitié » en portugais, vient du nom de la cathédrale qui la borde au sud : Notre Dame de la Pitié (Nossa Senhora da Piedade, 1809). Un autre bâtiment religieux la borde à l'ouest, l'église São Pedro (1917), ainsi qu'un institut culturel à l'est, le « Gabinete Português de Leitura » bâti en 1863.

Dans l'angle nord-ouest de la place se trouve également un centre commercial éponyme (Shopping Piedade). Il participe de l'activité commerciale intense de ce quartier. Le Shopping Piedade jouxte une gare routière importante (Lapa) où se retrouvent une soixantaine de lignes de bus. La place Piedade fait donc partie d'un pôle d'échanges important, à la fois en terme de mobilité et en terme de commerce. En effet, l'avenue Sete de Setembro, comme le dédale des rues alentour sont, de jour, riche d'activités commerciales variées, avec une connotation plutôt populaire (alors que les principales boutiques de luxe, présentes à cet endroit dans les années 50-60, ont aujourd'hui disparu). La place constitue également une respiration spatiale sur l'avenue Sete de Setembro car à cet endroit le trottoir s'élargit, la hauteur des immeubles diminue sensiblement et la nature du sol change (le pavé portugais très accidenté est ici remplacé par un granit très lisse).

Lors d'un aménagement récent (une dizaine d'années), la configuration précédente de la place, très symétrique et organisée autour d'une fontaine centrale, semble avoir été respectée et modernisée par des sols très lisses, des bancs de granit gris, une grille contemporaine en acier.

Cet aménagement central constitue un plateau positionné « haut » par rapport à la chaussée : 26 cm du côté de l'avenue Sete de Setembro. La place est également en pente descendante, à peine perceptible, de l'avenue Joana Angélica au sud à l'avenue Sete de Setembro au nord.

La grande symétrie des éléments minéraux et de la configuration de l'espace est cependant contrariée par le bâti, assez hétérogène dans son aspect, et surtout par le végétal. La présence des arbres, et donc de leur ombre, cruciale sous ce climat, est inégale. Beaucoup plus importante côtés nord et est (avenue Sete de Setembro et le long du Gabinete Português de Leitura), l'ombre des arbres partage l'espace.

Aux angles nord et sud, le mobilier urbain et le vide dominant (toilette, téléphone, poubelle au sud; téléphone et poubelle au nord) ; à l'est et à l'ouest la présence des marchands ambulants crée des attroupements et ralentit le flux piéton malgré la largeur des trottoirs plus importante qu'ailleurs dans le quartier.

La nuit, l'éclairage de la place est assuré par des consoles sur les façades du pourtour et par quatre grands mats positionnés symétriquement autour de la fontaine centrale. Conséquence de la hauteur de ces mats, l'ombre des arbres est cruciale dans l'ambiance nocturne de la place. Comme de jour, l'espace est alors partagé par la lumière et l'ombre. Cette fois l'ombre n'est plus protectrice mais angoissante, tandis que la lumière artificielle rassure.

La place aux personnes âgées (de jour), aux habitants des rues (de nuit)

La place de Piedade est un lieu très populaire et très fréquenté, dans un mélange d'âges, de statuts, d'usages. On y trouve des marchands ambulants et leurs chalands, des « habitants de la rue », la police militaire... Le long de l'avenue Sete de Setembro la densité humaine et des objets est particulièrement importante, tandis qu'en face, sur l'avenue Joana Angélica, seuls sont présents les passants en mouvement (vers ou à partir du shopping Piedade, des rues marchandes alentours et de la gare routière proche) et les usagers des bus en attente.

La fréquentation semble partagée entre les différentes classes sociales, mais chacun s'ignore dans l'usage : traversée et utilisation de modes de transport différenciés pour les plus aisés, unique marche à pied et séjour pour les autres.

La présence des personnes âgées est ici remarquable. Qu'elles vivent là (habitants des rues) où qu'elles viennent assister au spectacle de la place, leur présence semble plus forte qu'ailleurs à Salvador. Tous les autres usagers s'agitent notablement. Dès le matin, les marchands ambulants s'installent sur tous les trottoirs à l'ombre, de jeunes hommes passent, portant, tirant ou poussant des charges volumineuse et/ou lourdes et les divers uniformes témoignent des multiples activités du quartier (étudiants, religieux, employés des services publics...)

Dans ces mondes juxtaposés, chacun est concentré sur sa tâche : attendre le bus, faire une course, vendre, haranguer, surveiller, interpeller, dormir (uniquement les habitants de la rue)...

En plus d'être un lieu de chalandise lié au passage (cafés, boissons diverses, journaux...) la place est aussi un lieu d'expression populaire à travers des manifestations culturelles, politiques, religieuses ou encore des harangues publicitaires.

Jours et nuits, semaines et dimanches, la place aux multiples figures

La journée à Piedade semble constituée de gradients d'activités et de densité humaine qui s'enchaînent dans un flux continu du matin au soir.

Le matin, avant que les marchands ambulants ne s'installent, la place est encore aux habitants de la rue. Nombreux sont ceux qui ont dormi là. Des gestes intimes sont alors exposés dans l'espace public : se réveiller, faire sa toilette, se raser, laver son linge...

Vers 8h30, les marchands ambulants s'installent pour la journée. Leur présence, même si elle constitue un obstacle dans le cheminement des piétons, ne semble

pas être une entrave aux déplacements car par rapport au reste de l'avenue Sete de Setembro, à cet endroit le trottoir s'élargit. La densité humaine est cependant inégale sur les quatre côtés de la place : le côté ouest, sans arbre donc brûlant, est relativement vide. Le côté sud, malgré l'absence d'ombre, est occupé par les usagers des bus en attente sous des abris Decaux. Le côté est, très ombragé²² et un peu moins circulé apparaît comme plus calme que l'avenue Sete de Setembro, côté nord avec la circulation et l'occupation la plus intense.

À partir du moment où les marchands sont installés, la place appartient à tous et l'affairement est intense. Les attitudes corporelles sont typiquement urbaines : les tenues de ville sont plus nombreuses (moins de peaux nues, moins de tongs qu'à Barra), la marche est plus rapide, les bras balancent le long du corps, les enjambées sont plutôt grandes et les trajectoires sont rectilignes. Les manières de poser le pied sont aussi plus urbaines : au lieu de traîner, les talons se posent en premier puis le corps est propulsé par la plante du pied.

Le rythme des marches ralentit progressivement après-midi. Sous ce climat, quand le soleil est au zénith, le début de l'après-midi s'accompagne d'un écrasement des corps, comme figés par la chaleur intense.

Un changement important d'ambiance se produit vers 17h30 : alors que l'affairement reprend pour les retours chez soi, la nuit tombe brutalement et signe aussi le retour de la visibilité des habitants de la rue qui monopolisent peu à peu l'ombre et donc la place. Comme de jour, mais alors générée par l'éclairage artificiel, l'ombre des arbres est en effet cruciale : elle n'est plus protectrice mais angoissante, car ce qui s'y cache échappe à la vue. Tant que les marchands ambulants sont présents, la place est encore à tous, les passants traversent encore le carré central. Le départ des marchands ambulants marque un processus de transition et de mutation. Assoupi le jour, les habitants de la rue deviennent visibles et actifs : ils se regroupent et occupent l'espace, au point d'en changer la configuration. Totalement ouverte sur ses quatre côtés de jour, la place symboliquement se ferme en effet sur le côté de l'avenue Sete de Setembro lorsque les habitants de la rue s'y regroupent.

De la même façon, le dimanche, alors que toutes les boutiques et centres commerciaux du quartier sont clos et que la gare routière fonctionne au ralenti, la place appartient aux habitants des rues. Comme nous en avons fait la rude expérience, les rares passants qui s'y aventurent le font à leurs risques et périls. À ce moment-là, comme de nuit, la place n'est pas partagée par tous mais possédée par ceux qui n'ont rien.

Le banc, la grille et le granit

L'aménagement relativement récent de cette place correspond bien aux attitudes aménagistes contemporaines : lissage du sol et colorisation (ici du granit gris et rose en lieu et place des traditionnels pavés portugais noirs et blancs très mats). Le

²² Au moment de nos premières observations. En 2012, l'abattage d'un arbre a changé la physionomie de la place de ce côté.

renoncement au pavés portugais, pourtant si courants – et typiques de Salvador – comme la mise en place de la grille, laisse l'observateur perplexe : pourquoi introduire un lissage à cet endroit de toutes façon semé d'embûches (la hauteur des trottoirs par rapport à la chaussée – et par conséquent des bateaux – surprend nos pas et nos corps par la rudesse des marches et des pentes à franchir) ?

Quel rôle est supposé tenir la grille qui n'est de toute façon jamais fermée ? Elle délimite l'espace de l'animation de celui, souvent plus calme, du centre de la place.



Trottoir très élevé par rapport à la chaussée (26cm). Descente permettant d'accéder à la chaussée de l'avenue Sete de Setembro. Importance de l'ombre (ici côté Est). Nota bene : cet arbre a été abattu entre notre séjour de 2011 et celui de 2012



Au centre de la place, spectateurs d'une manifestation politique



Habitants de la rue le matin et dans l'après-midi



Marchands ambulants angle Ouest et angle Est



La place comme lieu de sollicitation commerciale



Côté ouest exposé au soleil : sans achalandage *Côté avenue Joana Angélica : désert par contraste avec celui de l'avenue Sete de Setembro.*



Affairement des corps angle Nord



Régulation et respiration le long de l'avenue Sete de Setembro



Ombres angoissantes du centre de la place



Début de soirée, le lieu n'est pas encore dominé par les habitants de la rue (angle Nord, avenue Sete de Setembro)



Contrairement au matin, les gens qui attendent le bus sont alignés sous les abris et le long des bancs



Marchand ambulant (vendeur de café)

VI. LES ÉTATS DE CORPS DU PIÉTON

Les données récoltées au cours des différents travaux de terrain menés à Porto da Barra et à Praça da Piedade nous permettent de proposer *une typologie des états de corps du piéton*. La qualification d'un état de corps n'est pourtant jamais évidente, car ce dernier « se manifeste dans tout ce qui n'est pas le geste. Il se trahit par un tremblement, un clignement, une hésitation, une secousse ou un mouvement qui n'a pas encore de nom » (Demers, 2012, p. 35). Figurer la description de ces états de corps dans l'écriture s'avère donc difficile puisque ceux-ci relèvent précisément du surgissement, de l'instable, de l'éphémère, du basculement...

La liste des états des corps présentée ici n'est en aucun cas exhaustive. Nous avons plutôt fait le choix de nous focaliser sur quelques uns d'entre eux, dans un contexte de mise en jeu des processus de pacification des terrains. Ce faisant, ces analyses misent sur « le potentiel narratif des états de corps » (Guilmaine, 2012, p. 37).

Cinq critères permettent de rendre prégnante la complexité des éléments qui composent ces états :

- l'endroit d'où ils émanent : l'état implique un « Je » et/ou un « Nous » (le collectif de chercheurs) et/ou un « Il(s) » (autrui, la rue) ;
- les formes de la présence : l'état est teinté par l'arrière plan sécuritaire, la visibilité de la police et/ou des habitants de rue, la présence des gens dans la rue ;
- les temporalités : l'état peut évoluer à travers des modulations fines et à peine perceptibles (le souffle du vent, une odeur passagère, une émergence sonore subite...) ou des cycles temporels (le matin, l'après-midi, à l'installation de la nuit ; la semaine, le dimanche ; les jours fériés) ;
- la spatialité : l'état se module en fonction d'un vécu situé (profiter d'un décor, s'installer, jouer...) ;
- les manières de marcher : l'état infléchit le pas (passer, flâner, pratiquer la *ginga*...).

Six états de corps du piéton sont présentés et discutés. Chacun rend compte des formes d'expression sensible par lesquelles la marche, dans certains contextes, engage des manières particulières de sentir, de se mouvoir et d'être-ensemble dans l'espace public urbain.

Etat de sublimation

Porto da Barra connaît, en début de matinée et au coucher du soleil, des éveils graduels. Eveil des éléments naturels (la mer, le ciel, le soleil) qui, colorant le site de teintes azurs et de lumière blanche, renforce leur puissance d'attraction visuelle et l'ambiance balnéaire du site. Eveil des activités commerciales qui se manifeste par le déploiement souvent lent et minutieux des divers commerces ambulants le long des

trottoirs, par la préparation et l'installation des marchandises à vendre (choix et coupe des noix de coco vertes, mise en place des bacs à friture pour les *acarajé*, emballage des sandwich...), par l'installation progressive des terrasses de cafetiers (déplacement et installation des tables et chaises) ou l'ouverture des divers commerces (lever des rideaux et grilles de protection, réception et vidage des palettes de marchandises, balayage du trottoir...).

Eveil de la plage qui prend forme dans le ballet régulier de vendeurs qui, portant sur leur dos nus, leur tête ou leur épaule, des piles de chaises ou de parasols, des sacs de glace (utilisés en journée pour réfrigérer les canettes de bière ou de sodas), slaloment habilement entre les voitures et les bus, enjambent la balustrade pour descendre leur matériel, avant de remonter rapidement.

Eveil des activités routières avec l'arrivée progressive des bus, taxis et voitures, le lent crescendo du bruit de la circulation routière, la formation de premiers attroupements et files d'attente aux arrêts de bus.

Eveil enfin des activités d'encadrement du site, avec bien souvent la relève de la police militaire et un début de patrouille à pied aux abords de la guérite. Eveil donc de l'ordre de l'implantation d'un décor, qui prend forme dans une orchestration lente des éléments et des figures d'usagers du quartier.

Le coucher du soleil imprime un mouvement inverse au front de mer. Après l'affairement lié à la fin de la journée, à la remontée des activités de la plage vers la rue, au défilé chaotique des bus et aux longues files d'attente désordonnées, ce moment de decrescendo de la lumière et d'entrée dans la nuit – rapide sous cette latitude – participe d'un alanguissement, d'une entrée dans une forme de torpeur. Il y a, à cet instant, comme une lente métamorphose de l'ambiance.

La blancheur éclatante et parfois éblouissante de la balustrade se teinte de jaune doré. Si le niveau sonore de la rue demeure élevé, les émergences sonores se font plus rares, laissant davantage place au fond musical des restaurants, cafés ou habitations diffusant jusque dans l'espace public. Comme en matinée, la présence de la mer est redoublée, non par la couleur de l'eau mais par les reflets du soleil couchant en surface et par les odeurs d'iode qui remontent jusqu'au niveau du trottoir. Sur la plage, les vendeurs de chaises et de parasols plient leur matériel ; d'autres dorment, épuisés. Les sifflets et éclats de voix qui en journée attestent de leur activité, ne se font plus entendre.

En haut, au niveau du trottoir, les corps fatigués des travailleurs semblent s'abandonner à la douceur ambiante, têtes, bras ou cuisses se déposant contre le tronc des arbres, le rebord de la balustrade ou le sol. Quelques couples enlacés commencent à prendre place tandis que les joggers terminent leur course par des étirements. La police militaire, toujours là mais en faction dans la guérite, semble moins visible. Ce sont désormais les habitants des rues et les *catadores*²³ qui prennent place à l'intérieur du site, s'exposant désormais au regard de tous comme après un temps de clandestinité.

23 Les *catadores* officient sur la plage ou dans la rue pour ramasser les canettes de bière et de soda vides, qu'ils revendent ensuite pour recyclage.

Dans cet éveil ou cet alanguissement, la marche se fait lente et contemplative. Corps et attention semblent s'orienter malgré soi vers l'horizon et la plage, comme happés par la forte présence des éléments naturels. Cet état que l'on pourrait qualifier de *sublimation*²⁴ et qui relève d'une quasi soumission aux éléments coupe le piéton de l'Autre. Précisément, il le conduit paradoxalement à se retrancher du Monde alors même que son corps y est tout entier engagé. Cet *état de sublimation* atteste de l'emprise de ces éléments naturels. Chacun ressent comme un appel irrésistible de la mer, du soleil, du sable... verbalisant parfois l'impression d'être « sous le charme » ou « enveloppé par » au point de « vouloir s'y abandonner »²⁵. Là, la force du décor naturel tend alors à estomper le décor urbain, à le faire passer au second plan. Elle renforce cependant la visibilité et l'esthétique de la balustrade.

Ce sont également ces contrastes de couleur et leur prégnance qui rendent le piéton particulièrement perméable aux éléments naturels, au point de faire dévier son attention et sa trajectoire. C'est ainsi que certains, comme fascinés par ces éléments, font une halte plus ou moins longue, changent de trottoir ou traversent la rue pour s'absorber dans la contemplation du paysage. C'est ainsi que d'autres abandonnent leurs corps aux éléments, se laissent envahir par une sorte de douce langueur qu'ils donnent à voir dans la nonchalance de leur posture, des formes d'indolence, voire d'ensommeillement qui contrastent avec la normativité attendue des conduites urbaines en public.

De ce point de vue, l'état de sublimation témoigne de la force d'apaisement des routines et de la suavité d'un environnement : les corps partagent la familiarité de l'ordinaire, la patine des gestes et des surfaces, l'appel des éléments naturels, la suspension du temps. Il ne relève ni d'un repli sur soi, ni d'un corps pacifié (Sennet, 2001) qui se couperait de l'Autre ou engendrerait une distance accrue. L'état de sublimation engage davantage une présence partagée de l'ordre du retrait, du renoncement à la nervosité, de l'abandon au décor.

Etat de mobilisation

L'état de mobilisation renvoie directement à la manière dont le quartier rend le piéton extrêmement captif et réactif aux diverses sollicitations, requiert de sa part une vigilance et une mobilité de tous les instants. Ce qui est alors en jeu et qui transparait dans cet état, c'est donc le degré d'invitation du lieu à agir et le degré d'inclusion des corps en mouvement : en quoi et comment la mobilisation configure – au sein même de l'expérience sensible – des formes d'inclusion ou d'exclusion des corps qui définissent/ permettent/ gênent la participation au commun ?

24 En psychanalyse, la sublimation est une dérivée de but de la pulsion sexuelle et/ou agressive. Freud conceptualise la sublimation dès 1895 pour rendre compte d'un type particulier d'activité humaine sans rapport apparent avec la sexualité mais tirant sa force de la pulsion sexuelle et investissant des objets socialement valorisés (la création littéraire, artistique et intellectuelle par exemple).

25 Toutes les citations sont issues des différentes formes de retours d'expérience (marches urbaines collectives, marches urbaines informées, parcours en aveugle, débats lors des ateliers Corpocidade).

Cette animation – qui n'est pas de l'ordre d'une agitation mais plutôt de la manifestation d'une vitalité – varie en intensité en fonction des moments de la journée. Elle participe de l'exacerbation des conflits d'usage et d'occupation de la rue, est essentiellement liée aux activités commerciales du site et aux circulations (horizontales au niveau de la rue et verticales entre la rue et la plage pour Barra).

Ainsi, l'omniprésence des marchands ambulants, leurs tactiques d'investissement de la chaussée et du trottoir, les procédés par lesquels ils harangent le client ou assurent le lien entre eux et leurs collègues, leur itinérance maintiennent le quartier dans une sorte de vivacité. Cette omniprésence, qui parfois va jusqu'à un « envahissement » de la rue et du trottoir, s'observe dans une multitude de gestes et de pratiques : pousser, tirer, porter, soulever... le matériel roulant ; dérouler, étendre, suspendre, accrocher... les objets artisanaux ; découper, emballer, frire, empiler... la nourriture ; se baisser, faire passer par-dessus ou enjamber la balustrade à Barra, s'adosser à la grille à Piedade, slalomer entre, éviter, contourner les obstacles et les véhicules.

Elle est aussi visible chez les habitants de la rue et les *catadores* pour qui, en fin de journée notamment, il s'agit d'arpenter le site pour installer quelques cartons où dormir la nuit, épousseter de vieux vêtements, inspecter les moindres recoins, les trottoirs et poubelles, pour entasser dans de grands sacs plastiques les canettes vides de bière ou de sodas abandonnées là.

A Barra, elle est à son comble quand, en fin de semaine, les passants, nombreux, investissent le trottoir côté plage pour un *paséo* hebdomadaire ou les devantures de commerces de boissons pour quelques jeux ou discussions animées.

A Barra toujours, aux terrasses des cafetiers, cette agitation va crescendo aux heures de repas, et plus visiblement en début de soirée. S'y observent alors le ballet des serveurs qui, torchons à la main, nettoient soigneusement les tables, tirent quelques chaises pour faire asseoir les clients, portent à bout de bras des plateaux chargés d'assiettes et de verres bien garnis ou encore rabrouent d'un revers de la main les enfants des rues venus quémander ou vendre quelques objets. Côté restaurant, les attroupements de serveurs, carte à la main et sourire accroché aux lèvres, alignés sur leur pas de porte en attendant le client, laissent deviner une intensification des préparatifs en cuisine.

Sur les deux terrains, cette agitation est aussi présente sur la chaussée et au niveau des arrêts de bus quand, aux heures de pointe, le défilé bruyant des bus s'accélère, donnant à voir des cohortes de piétons hélant les conducteurs, se pressant, courant parfois à grandes enjambées pour pénétrer à l'intérieur, quand les plus jeunes s'accrochent à même la carrosserie du véhicule en marche. Elle est aussi visible au niveau du trafic automobile, intense à ses heures, qui semble véritablement « prendre le pouvoir » sur le trafic piéton, respectant peu les limitations de vitesse et la signalisation, usant et abusant du klaxon, obligeant chacun à presser le pas au moment des traversées, à slalomer entre les véhicules, à « regarder à deux fois avant de s'engager ».

En outre à Barra comme à Piedade, au-delà de l'extrême tension et de l'hyperesthésie à laquelle doivent faire face les piétons, cet état de mobilisation s'actualise à partir de la visibilité d'un d'arrière-plan sécuritaire exacerbé. C'est en effet dans ces moments que la police militaire est à la fois mobile et très visible dans le quartier, instituant, derrière l'image d'un apparent « bazar », un encadrement et une surveillance des corps extrêmement contraignante.

A Piedade, la traversée de la place, de façon tangente ou traversante, mobilise les techniques du corps. Le travailleur en tenue de ville ou en uniforme - qui ne fait que « passer par là » - est systématiquement *mobilisé* sur sa trajectoire. Par rapport aux autres rues du quartier, ses pieds sont libérés des chaos des pavés portugais peu entretenus et pleins de trous ou bosses. Même le long de l'avenue Sete de Setembro où la présence des marchands ambulants est très forte, la place dédiée au cheminement est, contrairement aux autres sections de la même avenue, clairement lisible. Le déplacement est donc rapide, chacun est concentré sur le parcours à effectuer et sur les obstacles potentiels : marchands ambulants (en mouvement ou non), distributeurs de prospectus, chalands et mobiliers urbains sont autant d'obstacles à travers lesquels il faut se faufiler.

Être mobilisé, à Barra comme à Piedade, consiste alors à faire des choix de comportement au regard de ces multiples sollicitations. Par ailleurs, la présence policière forte, du fait de l'arbitraire qu'elle institue, rend problématique l'engagement du piéton en mettant à l'épreuve le niveau d'acceptabilité de ces gestes et de ces actions. La possibilité de constitution et de participation au collectif est donc ici, sinon fragilisée, complexe et énigmatique : s'il existe un « éprouver en commun » de la mobilisation, celui-ci se décline dans des modes d'être et de faire variables d'un individu à l'autre, d'un moment à l'autre.

Etat de tension

Si le collectif est célébré dans des moments d'effervescence, sa cohésion est à l'inverse mise à mal dans des moments de cassure, de rupture subite de l'ambiance.

L'état des corps est ici proche de l'excitation, d'une forme de trouble tumultueux partagé. L'odeur de la nourriture, mêlée à celle des boissons, crée une enveloppe autour de ces corps souvent peu habillés. Marcher, dans ces moments-là, relève moins de la mise en jeu de techniques du corps que d'une entrée dans l'ambiance et d'une implicite communion. Il s'agit de se mettre au rythme du quartier, de se laisser pénétrer par ces odeurs et ces sons, finalement de se laisser « prendre » par l'ambiance du lieu. Dans cet état de tension, la limite entre excitation et exaspération est faible, tant le rejet ou le refoulement de ce « trop plein » peut advenir.

Etat de saturation

L'état de saturation est précisément lié à une surcharge, à un « trop plein », à une forme de remplissage des quartiers.

A Porto da Barra, c'est ce bouillonnement sourd, cette forme d'échauffement général, partagée par les habitants, palpable à chaque fin de semaine dès le début de soirée ou plus occasionnellement (les jours de match, les jours fériés ou lors d'élections).

A Piedade, c'est cette surabondance sonore journalière provoquée par la multiplicité des sonorisations individuelles (diffusions musicales des marchands ambulants, harangue publicitaire ou politique) qui s'ajoute à la rumeur. C'est aussi ce remplissage visuel, fait d'une prégnance des couleurs et des textures, qui limite la projection du regard, gêne la discrimination des scènes ordinaires et, pour le piéton, aplatit l'ensemble en une toile chamarrée.

A Barra, elle est aussi le fait de l'hyperesthésie du quartier. C'est l'odeur de la mer, de l'huile de palme frite, de la cuisine, des camions poubelles, de l'essence qui attire, écoëure, fait que l'on se « remplit les poumons » ou au contraire que l'on « traverse en apnée » pour mieux se protéger. Ce sont les bruits de freins, de klaxons, les crissements de pneus, la musique tonitruante de quelques véhicules de passage ou en stationnement qui occupe l'espace, fait sursauter, sature jusqu'à empêcher l'écoute, la discussion à plusieurs, la concentration nécessaire au bon déroulement d'un parcours. Ce sont les ardeurs du soleil, la chaleur brûlante qui accapare les corps, fait suer, freine la marche. C'est la lumière éblouissante, accrue par la surface de l'eau ou la blancheur de la balustrade, qui fait cligner les yeux, oblige à baisser la tête, aveugle au point de ne pas voir certains obstacles. Ce sont ces visages et ces corps si proches les uns les autres sur le trottoir qu'il faut ne pas toucher et suscitent des sensations parfois de malaise, voire d'étouffement ; ces sifflements et sourires accrocheurs dont il faut se défaire tout en anticipant sa conduite, cette extrême exposition de soi qu'il faut à la fois assumer et gérer.

C'est cette vigilance de tous les instants qui accompagne une marche finalement chaotique, faite de détours, d'accélération et de piétinements, d'évitements répétés, d'accrochages, de pieds qui se tordent (sur le pavé irrégulier, les trous en formation, les racines des arbres), de poids du corps qui ne cesse de se déplacer d'arrière en avant ou d'avant vers les côtés, de rotation des épaules et des hanches pour mieux se faufiler, de mouvements rapides de la main (qui porte, soulève, hèle...).

L'état de saturation expose donc le piéton à une surabondance sensible, qui peut être de l'ordre de l'excès comme de la plénitude et n'empêche pas la coprésence. Dit autrement, cet état questionne la qualité d'hospitalité du quartier (Joseph, 1997), c'est-à-dire sa capacité à accueillir, contenir et répartir dans un même espace-temps des corps en mouvement soumis à des pressions constantes et dont les objectifs, les rythmes, les « manières de marcher » diffèrent. Plus que les processus de pacification à

l'œuvre et la manière dont ils peuvent rétablir la paix sociale en favorisant l'harmonie et l'accord, l'état de saturation met davantage en exergue les imprévus du quotidien, les cassures et anicroches, les variations de « remplissage » des espaces, finalement toutes ces modulations qui contrarient le lissage et participe d'un partage.

Etat de vigilance

Quand la nuit tombe et que Praça da Piedade change de visage, l'état de mobilisation bascule dans une *vigilance inquiète*. Le désir de partir est partagé et les trajectoires passent de moins en moins par le centre de la place. Ce basculement s'opère alors que la lumière artificielle remplace celle du soleil et que la présence des habitants des rues devient plus visible, alors que celle des marchands ambulants s'estompe. Les obstacles fixes ou mobiles sont à ce moment moins nombreux. Cependant l'attention ne se relâche pas ; les yeux scrutent l'ombre. On retrouve le même basculement à Porto da Barra, mais plus graduel, au coucher du soleil, quand la clarté du jour laisse place à la nuit, quand le bruit du trafic routier se fait plus sporadique, quand l'ombre des arbres dessine de grands coins d'obscurité.

Dans ces moments d'installation dans la nuit, à Barra comme à Piedade, les quartiers s'enfoncent dans l'illégalité (vente et achat de drogue, commerce de marchandise illicite, prostitution...). Ils se domestiquent parfois puisqu'il s'agit, pour les habitants des rues, de reprendre possession du territoire pour y installer un coin pour dormir, manger, se laver. Si la surveillance et l'encadrement des corps existent toujours, ils changent de nature : plus diffus, moins palpables, ils participent parfois d'un certain malaise, d'une certaine nervosité, d'un état de trouble. Il s'agit alors pour le piéton de presser le pas pour rentrer à l'abri des grilles des habitations ou des portières de voiture, de ne plus sortir, d'éviter certaines rues... En quelque sorte, d'échapper à cet espace commun qui est occupé par certains groupes jugés inopportuns, voire malavisés. Dans cet état, le caractère désirable des lieux est questionné comme condition du partage.

Nos deux terrains sont aussi soumis, sporadiquement, à des basculements dont la rapidité et les degrés d'intensité peuvent aller du simple déséquilibre à la tension. D'un *état de vigilance inquiète*, ils font passer le piéton à un *état de vigilance intense*. Ces basculements, subtils à saisir, relèvent de rupture, de passage graduel d'une ambiance à l'autre ou encore d'équilibre précaire de l'ambiance. A chaque fois, ces ruptures apparaissent à travers l'intensification des processus de pacification ou lorsque l'arrière-plan sécuritaire des quartiers est mis en défaut. C'est le déploiement inattendu et en grand nombre de patrouilles policières à pied, leur redoublement par des patrouilles motorisées ou leur soudaine visibilité qui, subitement, met les sens en alerte, engendre la crispation, fait que chacun sent peser sur soi une charge. C'est l'arrestation souvent silencieuse d'un individu ou d'un groupe par des policiers en uniforme, la présence à peine visible de policiers en civil mais armés qui créent une tension et mettent en mouvement, suscitant collectivement une anxiété, un malaise, une peur intense.

Pour autant, le collectif n'est pas mis à mal par ces états. La vigilance se partage. Elle rend palpable un mode de participation à l'espace de l'ordre du conflit, du dissentiment, de la mésentente (Rancière, 1995).

Etat de disponibilité

A Barra, chaque dimanche matin, le quartier est fermé à la circulation routière entre le Farrol do Barra (sur Avenida Océanica) et Ladera do Barra (sur Avenida Sete). Diverses animations ponctuent l'espace de déambulation. Cet espace-temps particulier change la figure du lieu et ses modes d'habitations.

Des familles se regroupent et discutent. Nombreux sont ceux aussi qui se promènent, le long de la plage sur les trottoirs ou sur la chaussée. Ces *passéos*, qui semblent faire partie d'une sorte de rituel hebdomadaire, sont l'occasion de voir se côtoyer des classes sociales qui habituellement se rencontrent peu dans l'espace public. Ainsi peut-on observer des dames endimanchées flânant au bras de leur conjoint ou promenant en laisse quelques chiens toilettés, habituellement laissés aux soins des femmes de ménage. A côté d'elles, ces mêmes femmes de ménage s'octroient un moment de détente en famille, profitant de la plage, des restaurants, des activités présentes. Ailleurs, des étudiants se retrouvent pour un moment de farniente. Plus haut, c'est une leçon de gymnastique en plein air qui accueille ses habitués, hommes et femmes, jeunes et moins jeunes, autour d'un « coach » assurant un vrai spectacle en public. Tout près, des hommes jouent aux échecs sur des tables jaunes en plastique. Au milieu de ces divers groupes épars et de ces promeneurs nonchalants, la police militaire circule. Visible, elle paraît toutefois discrète et se fond dans ce décor de fête. Les arrêts sont fréquents, comme les bribes de conversation échangées avec quelques groupes. Les visages sont souriants, le pas presque relâché. La présence est rassurante.

Il y a dans ce moment d'harmonie et malgré le bouillonnement qu'il comporte comme une impression de calme retrouvé, de temps suspendu, presque de trêve.

Certains après-midi sur la plage vibrent de la même ambiance. En semaine, à Piedade, nombreux sont les badauds et flâneurs. Au milieu de ceux qui marchent d'un pas pressé, leurs démarches sont lentes, comme au ralenti. Les têtes s'orientent à droite et à gauche pour observer les étals, les offres des distributeurs de prospectus (publicités pour un dentiste, une radio locale, offres de téléphonie...) ou se rendre disponibles aux autres familiers du lieu. Certains séjournent et décident de profiter des assises de la grille ou des bancs du centre de la place. Á la périphérie de l'espace central, dos à la grille, installés sur les assises à l'ombre, ces observateurs du spectacle de la rue se répartissent en deux catégories. Les premiers ne sont là que pour une courte pause, par exemple téléphoner, manger rapidement... D'autres sont là au contraire pour contempler plus longuement l'animation ambiante ; ce sont souvent des retraités qui discutent entre habitués du lieu.

Régulièrement, comme une coutume, chacun coopère à la mise en place d'un

équilibre, certes que l'on sent précaire, fragile, mais nécessaire à l'existence d'une sorte d'accord, de convenance sociale collective. Il s'agit de s'ouvrir à des formes d'attention et d'émotion moins habituelles, et par là même de favoriser des formes de disponibilité à l'autre, à l'environnement, aux événements qui participent d'une cohésion.

VII. VERS UNE CRITIQUE SENSIBLE DE L'URBAIN

La mise en oeuvre quasi généralisée de processus d'apaisement, de pacification, voire d'aseptisation des espaces publics urbains, dans les grandes métropoles urbaines, favorise-t-elle aujourd'hui l'émergence de nouvelles formes d'urbanité et de partage, de nouvelles manières d'être-ensemble ?

Voici résumé la question ô combien sensible et polémique qui a traversé ce travail et les divers débats organisés avec nos collègues brésiliens, alors même que ces processus de pacification s'intensifiaient dans le pays. Que dire donc au terme de ces presque quatre années de rencontre et de dépaysement (Thibaud, 2009) ?

Un premier résultat à mettre en avant relève de l'intérêt à articuler ces problématiques de l'urbanité et du partage – telles qu'on peut actuellement les voir discutées dans le cadre d'approches multiscalaires des mobilités et de leur réaménagement - à la problématique des ambiances architecturales et urbaines. Dit simplement, la construction de l'urbanité relèverait du sensible autant que du spatial et du social : les transformations aujourd'hui à l'œuvre dans l'aménagement ou la gestion des mobilités – au Brésil notamment mais probablement ailleurs - ne bouleversent pas seulement le cadre matériel et physique dans lequel le piéton se meut. Elles transforment fondamentalement l'expérience sensible de la ville et « ce fond d'expérience commune » (Füzesséry, 2009, p. 72) à partir duquel se construit non seulement une adhésion, un sentiment d' « être avec » et d'« ensemble » mais aussi une « responsabilité envers ».

Or, la déclinaison des divers *états de corps du piéton* permet précisément de mettre à jour ces différentes modalités du partage, de les interroger, voire même d'esquisser à partir d'eux une critique de l'urbain. Il s'agit là d'une des premières pistes d'ouverture que nous pourrions proposer : s'interroger sur l'opérationnalité de cette notion d'état de corps du piéton pour la mise en oeuvre d'une critique sensible de l'urbain (Thomas, 2012). La seconde piste de travail proposée est plus méthodologique. Elle pose la question de l'immersion du chercheur sur les terrains d'étude et plaide pour une éthique de l'engagement, seule à même de nourrir ce travail de critique.

Le potentiel politique et critique de la notion d'état des corps

Telle qu'elle mobilise l'idée d'« empathie motrice », la notion d'état des corps porte en elle les germes d'une réflexion sur les modalités de constitution et d'existence d'un

commun en termes sensibles. En cela, elle renvoie indirectement à ce que Rancière, dans une tentative d'appréhension esthétique de la politique, nomme le « partage du sensible » (Rancière, 1995, 2000).

Chez Rancière, cette expression désigne « ce système d'évidences sensibles qui donne à voir en même temps l'existence d'un commun et les découpages qui y définissent les places et les parts respectives. Un partage du sensible fixe donc en même temps un commun partagé et des parts exclusives. Cette répartition des parts et des places se fonde sur un partage des espaces, des temps et des formes d'activité qui détermine la manière même dont un commun se prête à participation et dont les uns et les autres ont part à ce partage » (Rancière, 2000, p.12).

La thèse de Rancière est ici particulièrement intéressante, puisqu'il ne fait pas dépendre l'existence d'un commun, et de formes de communauté, d'une quelconque symbiose entre les divers éléments en présence. Loin d'une pensée nostalgique ou utopique selon laquelle ce commun émergerait seulement d'un commensalisme et d'un consensus, Rancière préfère montrer en quoi le « dissentiment » (Rancière, 1993)²⁶, « la mésentente » (Rancière, 1995), le conflit, la crise, l'écart, le retrait... – en tant que « modes possibles d'habitation du monde sensible » – participent tout autant de l'instauration d'une communauté. « Le partage du sensible fait voir qui peut avoir part au commun en fonction de ce qu'il fait, du temps et de l'espace dans lesquels cette activité s'exerce. Avoir telle ou telle « occupation » définit ainsi des compétences ou des incompétences au commun. Cela définit le fait d'être ou non visible dans un espace commun, doué d'une parole commune, etc. » (Rancière, 2000, p.13).

De ce point de vue, questionner la manière dont se joue le « partage du sensible » nécessite que l'on s'interroge sur la façon dont certaines pratiques – artistiques chez Rancière, urbanistiques et aménagistes dans ce travail de recherche – reconfigurent l'exercice même du sentir et de l'être ensemble.

Or le détour par la notion d'état des corps – telle qu'il s'articule à un questionnement sur les tendances actuelles de l'aménagement à un apaisement/à une aseptisation/à une pacification des espaces de la marche - pose d'une certaine manière cette question politique du « partage du sensible ». En cela, elle est susceptible d'être porteuse d'une critique.

Ce qu'il s'agit de dévoiler à travers cette notion d'état des corps, c'est ce que ce type de contexte dessine/transforme/met en question en termes de coprésence, de partition et de potentialités offertes à la participation au commun, d'être et d'éprouver en commun. De fait, dans cet axe de recherche, et compte tenu du protocole méthodologique mis en place, l'espace public actuel n'a jamais été « compris comme un lieu public géré par une collectivité. Il [a été] vécu comme un moment partagé en commun faisant que ceux qui font partie de la ville peuvent la redéfinir comme projet commun ou (re)considérer leur présence en relation avec celle des autres dans

26 <http://www.bok.net/pajol/debat/presse/libe/ranciere0.html>. Nous remercions notre collègue Anthony Pecqueux pour cette référence intéressante, ainsi que pour l'ensemble des références qu'il n'a cessé de nous transmettre au cours de ce travail, suscitant la réflexion et le débat au sein de notre équipe.

un décloisonnement des mondes » (Grout, 2012, p.53).

De ce point de vue, les prochaines analyses à mises en œuvre pourraient s'attacher à décrire les manières dont nous « nous éprouvons-nous en ces espaces qu'ils [les concepteurs] n'ont pas pensés pour notre expérience corporelle, pour notre présence manifeste au milieu des autres » (Grout, 2012, p.14).

Une éthique de l'engagement

Comment mettre en œuvre méthodologiquement une critique sensible de l'urbain ? La réponse est pour nous évidente : à l'inverse de cette position toute-puissante d'intellectuel éclairé qui, seule, garantirait la justesse et l'impartialité de la science, une critique sensible de l'urbain impose un enracinement au cœur du terrain. Plus précisément, elle rend nécessaire un engagement dans le monde de l'Autre et une porosité à ses manières de faire, de sentir, de penser.

Elle plaide donc pour une recherche *charnelle* (Thomas, 2007) qui, loin de toute forme d'objectivation du sensible, requiert un engagement corporel. Parce que la pratique du terrain suppose une présence dans le monde de l'Autre et une rencontre avec l'Autre, parce que l'exercice de la critique émane de « ce que je suis », de « ce qui me touche » et de « ce que j'espère », la disparition du chercheur en tant que sujet paraît clairement improbable dans un travail qui part du sensible. Sans remettre en cause la position nécessaire d'entre-deux de l'homme de science, la recherche *charnelle* exige de lui une aptitude à l'empathie, à la déstabilisation de ses postulats, à la remise en cause de ses outils empiriques.

Cet art de l'implication, qui est aussi celui de la fragilité et de la faillibilité, oblige à des remises en cause, à des désapprentissage. Il conduit parfois à des expériences troublantes, étranges, déstabilisantes.

Ce fut le cas pour nous en 2012, lors d'un retour sur le terrain au cours desquels nous avons fait l'expérience de la violence exacerbée de la rue, obligeant à revoir nos protocoles méthodologiques ; puis en 2014 où à quelques semaines de l'ouverture de la Copa, et alors que les processus de pacification étaient à leur comble, le sujet exacerbait les passions, jusqu'au sein du milieu universitaire, rendant nos expérimentations et les échanges difficiles. Mais à chaque fois, il s'est agi clairement de s'investir dans « une pratique phénoménologique en train de se vivre » (Depraz, 2004) qui, en retour, a participé d'une redéfinition de soi, de nos modes de saisie, de questionnement et de compréhension du quotidien.

Ancré dans le mouvement du monde et dans la situation d'observation, le chercheur est en effet toujours contraint de bouleverser ses manières d'être sur le terrain, de « faire du terrain » en équipe et de produire collectivement des connaissances en prises avec le réel.

Si cette éthique de l'engagement a créé parfois des tensions et des lenteurs, si elle a pris forme au travers de tâtonnements et de repositionnements continuels, elle ne

souffre pourtant pas de subjectivisme. Ces vécus, parce qu'ils ont été à la fois répétés jusqu'à la saturation, puis partagés et discutés, ont remis en question les présupposés de l'équipe, l'obligent sans cesse à éprouver la solidité de ses arguments, l'ont invité à se déplacer vers le point de vue de l'Autre (Céfaï, 2003).

Dit autrement, « la critique n'est plus cet usage solitaire et émancipateur de la raison (...). Elle n'a de sens que dans des contextes collectifs, c'est-à-dire lorsqu'elle s'enracine dans un partage de convictions et qu'elle génère une action collective » (Coste et Fossier, 2008).

Or, c'est précisément au prix d'un tel déplacement et d'un tel inconfort de la pensée, qu'une critique sensible de l'urbain nous semble praticable.

BIBLIOGRAPHIE ALPHABÉTIQUE (AXE I)

Ouvrages ou chapitres d'ouvrages

Ager, Michel (2000). *Anthropologie du carnaval. La ville, la fête et l'Afrique à Bahia*. Paris, Ed. Parenthèses.

Almeida Vasconcelos (de), Pedro (2005). *Salvador de Bahia (Brésil) : Transformations et permanences, 1549-2004*. Paris, L'Harmattan.

Arendt, Hannah (1983). *Condition de l'homme moderne*. Paris, Calmann-Lévy, 1ère éd. 1958.

Benjamin, Walter (1989). *Paris, capitale du XIXe siècle. Le livre des passages*, Paris, Ed. du Cerf (1ère ed. 1939).

Boltanski, Luc (2009). *De la critique : précis de sociologie de l'émancipation*, Paris, Gallimard.

Céfaï, Daniel (2003). *L'enquête de terrain*, Paris, Ed. La Découverte.

Choay, Françoise (1965). *L'urbanisme, utopie et réalités*. Paris, Seuil.

Choay, Françoise (1969). *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*. 1ère édition hors commerce ; Milan, Ed. Skira, 2003.

De Certeau, Michel (1989). *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*. Paris, Union générale d'édition, coll. 10/18 ; réédition Gallimard, coll. Folio, 1990.

Fava, Ferdinando (2009). « Est-il encore possible de représenter la banlieue ? La ZEN de Palerme, les médias et l'exclusion urbaine » in De Biase, Alessia et Coralli, Monica (eds), *Espaces en commun, Nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*. Paris, éditions de L'Harmattan, pp. 99-117.

- Forêt, Catherine (2011). « Piétons, créateurs de ville » in Jean-Jacques Terrin (sous la dir.de) (2011). *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*. Marseille, Ed. Parenthèses, pp. 214-227.
- Foucault, Michel (1963). *Naissance de la clinique. Une archéologie du regard médical*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Grout, Catherine (2012). *L'horizon du sujet. De l'expérience au partage de l'espace*. Bruxelles, Ed. La LettreVolée, Coll. Essais.
- Habermas, Jurgen (1978). *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris, Payot, réed. 1988.
- Jeudy, Henri-Pierre et Berenstein-Jacques, Paola (2006). *Corps et décors urbains : Les enjeux culturels des villes*. Paris, l'Harmattan.
- Joussemet, Anita (1997). *La recherche sur la ville au Brésil : actes des journées franco-brésiliennes du PIR Villes*. Paris, CNRS Editions.
- Kracauer, Siegfried (1995). *Le voyage et la danse*, Laval, Ed. de la Maison des Sciences de l'Homme, Les Presses de l'Université de Laval (1ère ed. 1921).
- Laplantine, François (2010). *Transatlantique. Entre Europe et Amériques latines*. Paris, Ed. Téraèdre.
- Laplantine, François (2009). *Sons, images et langage. Anthropologie esthétique et subversion*. Paris, Ed. Beauchesne.
- Laplantine, François (2003). *De tout petits liens*. Paris. Les Mille et une nuits.
- Palumbo, Maria Anita (2009). « Construire un autre Barbès ? Histoire d'une réhabilitation par les images, entre médias du passé et médias du futur » in De Biase, Alessia et Coralli, Monica (eds), *Espaces en commun, Nouvelles formes de penser et d'habiter la ville*. Paris, éditions de L'Harmattan, pp. 119-137.
- Paquot, Thierry (2006). *Des corps urbains. Sensibilités entre béton et bitume*. Paris, Ed. Autrement.
- Pétré-Grenouilleau, Olivier (2006). *Les traites négrières, Essai d'histoire globale*. Paris, Gallimard.
- Rancière, Jacques (1995). *La méésentente. Politique et philosophie*. Paris, Galilée.
- Rancière, Jacques (2000). *Le partage du sensible. Esthétique et politique*, Paris, Ed. La Fabrique.
- Ricoeur, Paul (2004). *Sur la traduction*. Paris, Bayard.
- Séchet, Raymonde (2006). « Le populaire et la saleté : de l'hygiénisme au nettoyage au karcher » in Bulot, Thierry et Veschambre, Vincent (eds). *Mots, traces et marques*. Paris, L'Harmattan, pp.205-228.

Sennett, Richard (2002). *La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale*. Paris, Ed. de la Passion.

Simmel, Georg (2007). *Les grandes villes et la vie de l'esprit*. Paris, Ed. de l'Herne (1ère ed. 1903).
Terrin, Jean-Jacques (sous la dir.de)(2011). *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*. Marseille, Ed. Parenthèses.

Thibaud, Jean-Paul et Duarte, Christiane Rose (2013). *Ambiances urbaines en partage*. Genève, Métis Presse, Réseau international ambiances.

Thibaud, Jean-Paul (2004). « Une approche pragmatique des ambiances urbaines » in Amphoux P., Thibaud J.P et Chelkoff G. (eds). *Ambiances en débat*. Bernin, A la Croisée, pp.145-161.

Thomas, Rachel (2013). « Décrire l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine » in Thibaud, Jean-Paul et Duarte, Cristiane Rose (eds). *Ambiances urbaines en partage. Pour une écologie sociale de la ville sensible*. Genève, MétisPresses, pp. 227-239.

Thomas, Rachel (2010a). *Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris, Ed. des Archives Contemporaines.

Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée.

(2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. Paris, Ed. des Archives Contemporaines.

Vasconcelos, Almeida. *Salvador de Bahia, Transformations et permanences (1549-2004)*. L'Harmattan, 2005.

Walzer, M. (1995). *La critique sociale au XXe siècle*. Paris, Métailié.

Ziliani-Vallet, Laura (2008). « Transport et développement durable : le partage de la voirie à Paris et à Buenos Aires. Cadre politico-légal et projet d'aménagement » in De Coninck, F. et Deroubaix, JF (sous la dir.de). *Ville éphémère, ville durable. Multiplication des formes et des temps urbains, maîtrise des nuisances : nouveaux usages, nouveaux pouvoirs*. Paris, Ed. L'œil d'Or

Zweig, Stefan (1998) *Le Brésil, terre d'avenir*. Paris, Ed. de l'Aube. (1ère édition Insel Verlag, 1981)

Articles

Auricoste, Isabelle (2003). « Urbanisme moderne et symbolique du gazon » in *Communications*, n°74, pp.19 – 32.

- Coste, Florent & Fossier, Arnaud. (2008). « Présent et futur de la critique » in *Tracés. Revue de sciences humaines* [en ligne], n°8, hors série. <http://traces.revue.org/index2313.html>.
- De Alencastro, Felipe Luiz (2007). « La fusion brésilienne » in *L'Histoire*, n°322, juillet-août, pp.45-49.
- Depraz, Nathalie (2004), « Le tournant pratique de la phénoménologie » in *Revue philosophique de la France et de l'étranger*, 129 (2), pp.149-165.
- Desbiens, Yvan (2004). « Salvador de Bahia : Réflexions sur une cité mystique à résoudre ». Paris, *Revue Téoros*, n°23, pp.55-61.
- Dultra Britto Fabiana, Berenstein Jacques Paola (2008). « Cenografias e corpografias urbanas, um diálogo sobre as relações entre corpo e cidade » in *Cadernos PPG-AU FAUFBA*, ano VI, número especial : Paisagens do corpo, pp.79-86.
- Dumont, Marc et Von der Mühl, Dominique (2007). « De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparée des expériences péri/suburbaines suisses et françaises » in *Flux : la rue entre réseaux et territoires*, n°66/67, pp.50-61.
- Dupuis, Blaise (2009). « Le mouvement du New Urbanism et le paysage urbain. La circulation d'une doctrine urbanistique » in *Articulo, Journal of Urban Research* [on line], spécial issue 2 : esthétiques et pratiques des paysages urbains – les paysages en dérive. Disponible depuis le 24 octobre 2009 sur : <http://articulo.revues.org/1133>.
- Febvre, Michèle et Massoutre, Guylaine (2012). « Etats de corps » in *Spirale. Arts, Lettres, Sciences Humaines*, n°242, automne, p. 31.
- Fossier, Arnaud & et Manicki, Anthony. (2007). « Où en est la critique ? » in *Tracés. Revue de sciences humaines* [en ligne], n°13. <http://traces.revue.org/306>.
- Fruteau de Laclos, Frédéric. (2011). « Les voies de l'instauration : Souriau chez les contemporains » in *Critique* [en ligne] n°775, http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=CRITI_775_0931.
- Guisgand, Philippe (2012a). « Étudier les états de corps » in *Spirale. Arts, Lettres, Sciences Humaines*, n°242, automne, pp. 33-34.
- Guisgand, Philippe (2012b). « A propos de la notion d'état des corps » in Féral, J. *Pratiques performatives. Body Remix*, Montréal/Rennes, Presses de l'Université du Québec/Presses universitaires de Rennes, 2012, pp.223-239.
- Guisgand, Philippe (2004). « Pollock et les états de corps du peintre » in *Revue DEMéter*, Université de Lille 3, juin, Disponible sur www.univ-lille3.fr/revues/demeter/corps/guisgand.pdf.

Kokoreff, Michel (1991). « La propreté du métropolitain. Vers un ordre post-hygiéniste ? » in *Annales de la recherche urbaine*, Décembre, n°53, p.92-102.

Löw, Martina (2012). « Etre-noir (Blackness) : une pratique collective à Salvador de Bahia. Faire de la sociologie urbaine après le « cultural turn » in *Articulo – Journal of Urban Research* [on line], n°8, Disponible sur : <http://articulo.revues.org/2039>.

Matthey, Laurent et Walther, Olivier (2005). « Un nouvel hygiénisme ? Le bruit, l'odeur et l'émergence d'une new middle class » in *Articulo – Journal of Urban Research* 1, Disponible sur : <http://articulo.revues.org/931> (Consulté le 10 octobre 2011).

Mendonça, Carolina (2011). « Pedestre disputam espaços nas calçadas e andar a pé vira desafio nas ruas de Salvador » in *A Tarde*, 20 Junho 2011.

Merchant, Stéphanie (2011). « The body and the senses : visual methods, videography and the submarine sensorium » in *Body and Society*, vol.17 (1), pp. 53-72.

Pessanha Neves, Delma (2004). « Les habitants de rue à Rio de Janeiro (Brésil) : la gestion des intolérances » in *Espaces et Sociétés*, n°116-117, pp. 47-62.

Rancière, Jacques (1993). « L'immigré et la loi du consensus » in *Libération*, lundi 12 juillet, disponible sur : <http://www.bok.net/pajol/debat/presse/libe/ranciere0.html>.

Reigner Hélène, Hernandez Frédérique, Brenac Thierry (2009). « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables » in *Métropoles* [en ligne], 5. Disponible sur : <http://metropoles.revues.org/3808>.

Rivière d'Arc, Hélène (2010). « Le retour et la circulation des énoncés hygiénistes comme médiateurs du projet urbain : de São Paulo à d'autres métropoles » in *Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Debates*. Consulté en ligne le 29 janvier 2010 : <http://nuevomundo.revues.org/index58835.html>.

Rousseau, Max (2008). « La ville comme « machine à mobilité ». Capitalisme, urbanisme et mouvement des corps » in *Métropoles* [en ligne], 3, mis en ligne le 12 septembre 2008, disponible sur : <http://metropoles.revues.org/2562>.

Thomas, Rachel (2012). « Les perspectives critiques de la notion d'ambiance » in Thibaud Jean-Paul & Siret Daniel (eds). *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s). Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances*, Réseau International Ambiances, pp.45-50 [halshs-00745881 - version 1].

Thomas, Rachel (2012). « Crítica e engajamento : posturas de apreensão sensível da cidade contemporânea » in *ReDObRa*, n°10, ano 3, pp.207-216. Disponible sur : <http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/>.

Thomas, Rachel (2011). « Les métropoles européennes en marche » in *Métropolitiques*, 25 novembre 2011. <http://www.metropolitiques.eu/Les-metropoles-europeennes-en.html>.

Thomas, Rachel (2007). La ville charnelle in *Cosmopolitiques : esthétique et espace public* [en ligne], n°15. <http://cosmopolitiques.phpnet.org/pages/node/173>.

Tomazine Teixeira, Eduardo (2011). « La pacification des favelas de Rio de Janeiro : une « contre-insurrection préventive » ? » in *Dial*, Alterinfos America Latina, lundi 9 mai 2011. Consulté le 15 mai 2011 sur : <http://www.dial-infos.org/alterinfos/spip.php?article4919>.

Vivant, Elsa (2007). « Sécurisation, pacification, animation. L'instrumentalisation des scènes culturelles off dans les politiques urbaines » in *Terrains et travaux*, n°13, pp.169-188

Thèses

Bonnet, Aurore (2013). Qualification des espaces publics urbains par les rythmes de marche. Approche à travers la danse contemporaine. Thèse de doctorat en urbanisme mention architecture, sous la dir.de JP. Thibaud, Cresson, Université de Grenoble. Disponible à l'adresse suivante : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00846710>.

Menezes da Rocha, Maria Isabel (thèse en cours). *La pacification des espaces publics urbains brésiliens*. Co-encadrement : Paola Berenstein-Jacques (PPGAU FAUFBA), Rachel Thomas (CRESSON).

Multimédia

Considerações sobre o projeto de requalificação dos calçadões da barra. http://www.mpb.mp.br/atuacao/ceama/download/consideracoes_sobre_o_projeto.pdf.

Garcia Laurent, Aguiar Angela, Ransom Nicolas et Beurot Eric, « Rio : le grand nettoyage ». ARTE GEIE / Keep Shooting, France, 2011, 12'55". Documentaire diffusé sur Arte le 19 novembre 2011, http://videos.arte.tv/fr/videos/rio_le_grand_nettoyage-4283074.html.

Gargov, Philippe (2011). « Le mouvement » ou les chorégraphies du piéton agile. Disponible sur : <http://www.groupechronos.org/blog/le-mouvement-ou-les-choregraphies-du-pieton-agile> (Consulté le 5 septembre 2011).

« Rio 2016 : rêve sportif & triste réalité écologique », reportage diffusé sur Arte le 11 janvier 2010, http://videos.arte.tv/fr/videos/rio_2016_un_reve_sportif_pour_transformer_la_realite_ecologique-3142434.html.

Rapports

Ghorra-Gobin, Cynthia (2006). *La théorie du New Urbanism. Perspectives et enjeux*. Rapport final pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Centre de documentation de l'urbanisme.

Shankland, G. (1969). *Conservation de quartiers anciens et développement touristique à Salvador*. Paris, Unesco, 44 p.

Thomas, Rachel (sous la dir. de), Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore (2010b). *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle. Entre passivité et plasticité des corps en marche*. Grenoble (France), Salvador (Brésil), Montréal (Canada), PIRVE CNRS MEEDDM, Rapport de recherche n° 78, Cresson, décembre.

Thibaud, J.P (sous la dir. de), Bonnet Aurore, Leroux Martine, Thomas Rachel (2007). « Les compositions de la marche en ville », in Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*. Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH, 113 p – Rapport de recherche Cresson n°73. [halshs-00596911, version 1].

VALORISATION LIÉES À L'AXE 1

Thomas Rachel (avec Sandra Fiori) (2014). « Immersion par corps à Salvador de Bahia et Caracas » in Colloque *Chercheurs in situ : immersion par corps, normes et déviances*, Montpellier, 21-22-23 mai 2014.

Fiori Sandra & Thomas Rachel (2014)(sous presse). « Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ? » in *Géoregards. Revue neuchâteloise de géographie*.

Bonnet, Aurore (2014). « Le mouvement des corps et de l'espace : le partage dans l'expérience architecturale et urbaine », in *L'espace en partage*, Colloque International, Rennes, 9-11 avril 2014.

Thomas, Rachel (2014). « La notion d'ambiance pour approcher les sociétés contemporaines » in *Géographies du sensible : affects et spatialités en question*, Séminaire de recherche sous la dir. de Elise Olmédo, UMR Géographies-Cités, Equipe E.H.G.O, Paris, 21 mars 2014.

Thomas, Rachel (2014). Une critique sensible de l'urbain contemporain in *Journées inter-équipes Cerma-Cresson-Laua*, Nantes, 27-28 janvier 2014.

Entrevista Rachel Thomas por Fabiana Dultra Britto (2013). *ReDobra* n°12, ano 4, pp.9-11. http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2013/12/revista_redobra12_virtual.pdf.

Thomas, Rachel (avec Damien Masson) (2013). « Towards an 'ambiance-grounded' critique? », *Annual International Conference 2013, The Royal Geographical Society*, Londres, 28-30 août 2013.

Thomas, Rachel (avec Damien Masson) (2013). « Les processus d'apaisement, d'aseptisation, de pacification des ambiances piétonnes », Séminaire PRONEM : *Appréhender la transformation de la ville contemporaine*, Paris, LAA, 7 février 2013.

Thomas, Rachel (2013). « La marche en ville : une philosophie du partage » in Colloque : *Rendre la ville aux piétons, pourquoi, comment ?*, Strasbourg, Communauté urbaine, 17 octobre 2013.

Balez, Suzel (2013). « Apaisement, aseptisation, pacification des ambiances piétonnes, exemple des quartiers de Piedade et de Barra à Salvador de Bahia. » Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de la Villette, Cours de Master 1, Mai 2013.

Thomas, Rachel (2013). « Apaisement, aseptisation, pacification des ambiances piétonnes : vers une critique », Séminaire CRESSON : *Ambiances et Politiques, la critique sensible des urbanités contemporaines*, Grenoble, ENSAG, 19 février 2013.

Balez, Suzel (2012). « Etats et dynamiques sensibles. » Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de la Villette, Cours de Master 1, Mai 2012.

Bonnet, Aurore (2012). « Les rythmes de la marche en ville », Mesa redonda : *Apreensão da cidade contemporânea, Corpocidade 3*, Salvador da Bahia, 27 avril 2012.

Bonnet, Aurore (2012). « Marche en ville, marche dansée ». Annecy, École Supérieure d'Art de l'Agglomération d'Annecy, Tutorat « EMPRein/unTES URBAINES », 29 février 2012. <http://esaaa.fr/blog/presentation/thematique-2/cours-2/>.

Costa Menezes da Rocha Maria Isabel & Wan-Dall Junior Osnildo Adão (2012). « Narrativas do Corpo » in *Seminário Espaços Narrados*, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 29 oct-1^{er} nov.

Costa Menezes da Rocha Maria Isabel & Wan-Dall Junior Osnildo Adão (2012). « Fazer corpo, tomar corpo, dar corpo às ambiências urbanas » in *ReDobra 10*, ano 3. Disponible sur : http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/Redobra_10_12.pdf.

Thomas, Rachel (2012). « Les perspectives critiques de la notion d'ambiance » in Thibaud Jean-Paul & Siret Daniel (eds). *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s)*. Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances, Réseau International Ambiances, pp.45-50. [halshs-00745881 - version 1]

Thomas, Rachel (2012). « Crítica e engajamento : posturas de apreensão sensível da cidade contemporânea » in *ReDobra*, n°10, ano 3, pp.207-216. <http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/>.

Thomas, Rachel (2012). « Engagement et critique : des postures d'appréhension sensibles de la ville contemporaine », *Mesa redonda : Apreensão da cidade contemporânea* Corpocidade 3, Salvador da Bahia, 27 avril 2012.

Thomas Rachel, Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore (2012). « Oficina : Fazer corpo, tomar corpo, dar corpo », *Experiências metodológicas y seminário de articulação*, Corpocidade 3, Salvador da Bahia, 23-25 avril 2012.

Thomas, Rachel (2011). « Le partage des ambiances apaisées ». Nantes, Université de Nantes, *Journée d'études du Réseau Interdisciplinaire Nantais sur la Qualité de vie et le bien-être (RINQ)* « Sons, mobilités, bien-être », Nantes, 13 décembre 2011.

Thomas Rachel & Balez Suzel (2011). « La plasticité des corps en ville. Etats et dynamiques Isensibles ». Nantes. École Nationale Supérieure d'Architecture, CERMA, *Assemblée Générale UMR 1563. Présentations Flash*. 26 janvier 2011.

Wan-Dall Junior Osnildo Adão & Soares Pena João (2012). « Partilha e conflito no espaço público » in *ReDobra* 9, ano 3, pp. 46 – 57. Disponible sur : http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/2012/04/redobra9_Partilha-e-conflito-no-espaco-publico.pdf.





Les espaces-temps
de la mobilité labile
(Axe 2)

Les espaces-temps de la mobilité labile (Axe 2)

Coordination :

Sandra FIORI (Urbaniste, Maître assistante à l'ENSA Lyon)

Pedro GARCIA SANCHEZ (Sociologue, Maître de Conférence à l'Université Paris Ouest Nanterre)

Avec :

Julien DELAS (Sociologue, Chercheur associé)

Collaborations :

Silverio GONZALEZ TELLEZ, Sociologue, professeur

Instituto De Estudios Regionales y Urbanos, Universidad Simon Bolivar de Caracas (Venezuela)

I. DE LA VILLE FRAGILISÉE À L'EXPÉRIENCE DE LA MOBILITÉ DANS LA VILLE LABILE

Sous cet axe, nous abordons la façon dont la mobilité ordinaire se construit dans la ville de Caracas, en lien avec les processus de vulnérabilisation qui affectent son urbanisme et sa vie urbaine.

Nous nous intéressons ainsi à l'expérience du déplacement dans une métropole où la mobilité des citadins se trouve contrainte, et plus largement éprouvée, par toute une série d'événements quotidiens qui font obstacle aux déplacements : congestion du trafic et insécurité viaire ; pluies qui, en détériorant très rapidement les chaussées, manifestent aussi les fragilités de la gestion urbaine ; conflits sociaux (grèves et manifestations) ; multiplication des délits et crimes dans les transports eux-mêmes. Autant de réalités qui prennent place dans un contexte de déficience des systèmes de transport, de conflits entre acteurs et d'inconsistance des politiques publiques.

Le terrain et la problématique de la vulnérabilité nous amènent à appréhender la mobilité à partir :

- de ses épreuves quotidiennes, dans un contexte où le chevauchement entre problèmes ordinaires et phénomènes extraordinaires finit par se normaliser et pose les questions de l'accoutumance au trouble ;
- des *formes de continuité et/ou de discontinuité* entre les *expériences* individuelles et les *arrière-plans* (politiques, pratiques, représentationnels) qui les travaillent.

Partant de là, une hypothèse forte de notre travail consiste à explorer les perspectives d'analyse qu'offre le passage *du vulnérable au labile* et ce que ce déplacement de focale engage en termes :

- d'une sociologie des usages urbains qui, tout en accordant une place centrale à la conflictualité propre à l'urbanité, restitue la dimension capacitaire des épreuves ;
- d'une gestion urbaine attentive aux registres sensibles de l'action et à la volubilité des formes de coordination ;
- d'un urbanisme concerné par la fabrication situationnelle, contextuelle et interactive des ambiances.

Caracas, figure de la métropole fragilisée et de la cité vulnérable

Si la vulnérabilité est un état commun aux sociétés contemporaines, Caracas représente une figure particulière de la métropole « fragilisée », à la fois par les rendez-vous manqués de son urbanisme avec les citoyens et par les formes permanentes ou extrêmes du trouble auxquels la vie publique est y soumise.²⁷

Malgré les promesses portées par l'économie pétrolière dans les premières décennies du 20^e siècle, la ville qui se développe dès lors fait l'objet d'une « vulnérabilisation » qui est d'abord socio-spatiale. Les vagues migratoires qui se succèdent jusque dans les années 1970 (issues d'un exode rural interne et d'une immigration en provenance d'autres pays d'Amérique Latine et d'Europe) font passer la population de 118 000 habitants en 1920 à 3 millions en 1990. A la ville réticulaire ayant contenu la population et l'activité de la capitale jusqu'au début du siècle succède rapidement une ville morcelée (Caraballo, 1991), devenant structurellement provisoire.

Comme dans de nombreuses villes du monde qui connaissent une telle démographie, la croissance démesurée aura raison des plans d'urbanisme successifs et de politiques urbaines inconsistantes. Que ce soit sous les régimes autoritaire ou démocratique, depuis le plan monumental de 1939, les plans d'urbanisme caraquéniens s'avèrent en effet soumis à une instrumentalisation gouvernementale et des intérêts privés récurrents ; alors que l'urbanisme moderne conçu sous le régime autoritaire des années 50 a bien marqué la ville de son projet, l'avènement démocratique a fait de son abandon un principe, tentant de pallier à la réalité ordinaire par une inflation réglementaire de décrets, de commissions, de programmes et de lois ; et dans les années 1990, le nécessaire passage à une gestion d'échelle métropolitaine fut manqué par une montée en puissance des enjeux locaux et une fragmentation politico-administrative qui n'ont fait que renforcer les problèmes de territorialisation, de communautarisme et de ségrégation.

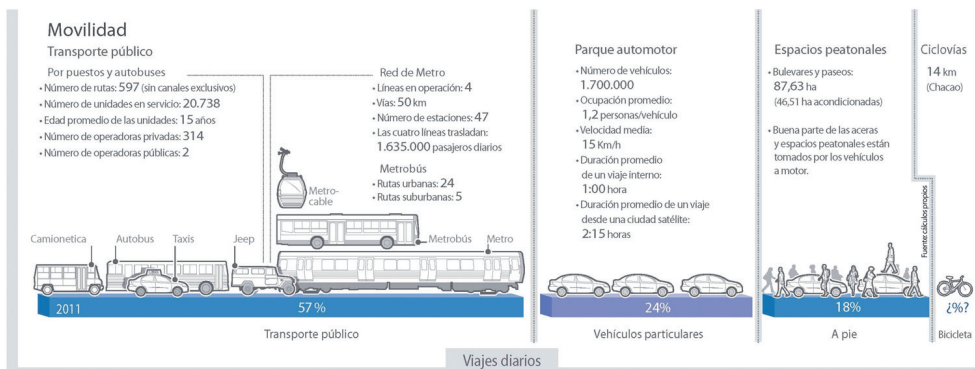
²⁷ Les paragraphes qui suivent sont une synthèse de l'article suivant : Garcia Sanchez Pedro, « Caracas : (habiter la) ville " fragilisée ", (se rendre compétent dans la) cité vulnérable », in *Villes internationales : tensions et réactions* (L. Roulleau-Berger, I. Berry-Chikhaoui & A. Deboulet eds.), Paris, La Découverte, 2007, pp. 169-188.



Caracas capitale

Les statistiques officielles indiquent 4,6 millions d'habitants pour la Région Métropolitaine et 3,2 millions d'habitants pour le District Métropolitain en 2000. Le District Métropolitain correspond à ce qui était désigné en termes politico-administratif jusqu'en 2000 comme la « zone métropolitaine interne de Caracas ». La Région Métropolitaine dispose d'une superficie de 5.270 kilomètres carrés, avec une densité de 890 habitants par kilomètre carré et comprend trois entités politico-territoriales : les états de Miranda et de Vargas et le District Capital. Ce dernier dispose d'une superficie de 777 kilomètres carrés, avec une densité de 4.148 habitants par kilomètre carré et comprend les municipalités de Libertador, de Sucre, de Chacao, de Baruta et d'El Hatillo. Pour les caraquéniens, cette entité territoriale représente Caracas dans les usages et les symboles. Les années 1990 ont permis les projections faites dans les années 1970 : le Venezuela est le troisième pays le plus urbanisé de l'Amérique Latine avec une population urbaine qui représenté 90 % du total (Hardoy, 1975 ; Barrios, S., 1997).

source : Garcia Sanchez, 2007



Source : http://www.plancaracas2020.com/plan/?page_id=704

Les premiers *barrios*, directement liés à l'exode rural, se construisent dès les années 1930 pour loger aujourd'hui presque la moitié de la population de Caracas. Forme d'urbanisation précaire et vulnérable, ils sont toutefois plus que de simples quartiers spontanés : dans leur majorité issus d'opérations spéculatives de promoteurs privés, ils trouvent aussi leur origine dans les imprévisions des administrations publiques urbaines qui souvent ont fermé les yeux face aux invasions, aux contradictions techniques et à la spoliation du domaine public urbain. Tout en étant restés jusqu'à très récemment exclus de la pensée urbanistique (Bolivar, 1995), les *barrios* ont fini par constituer une manière de faire la ville légitimée par les plans d'urgence²⁸. Soumis au clientélisme, tolérés publiquement, leur développement cristallise la normalisation du contournement ordinaire des règles à Caracas. En ce sens, « la logique d'appropriation qui a permis aux bâtisseurs des barrios de devenir « des vrais habitants » est paradoxalement aussi à l'origine de leurs difficultés pour profiter des confort citadins à l'échelle de proximité. Moins qu'une « révolution », il semblerait que la ville provisoire a légitimé son modèle de nouveau, s'adaptant aux conditions auxquelles les grandes majorités ont du s'adapter.» (Garcia-Sanchez, 2007a)

Dans les beaux quartiers, la débrouille face aux administrations et l'ambivalence dont celles-ci font preuve en matière de gestion urbaine s'incarnent dans les « *gated communities* » et les « douanes résidentielles urbaines » (Dru)²⁹ qui, comme dans nombres de villes des Etats Unis et d'Amérique Latine, se sont multipliées à Caracas depuis la fin des années 1980. Ces formes d'urbanité privative fondées sur une « participation communautaire » non seulement contribuent, sur des bases sécuritaires, à l'intensification du processus de ségrégation socio-spatiale mais témoignent aussi de la sociabilité de surveillance qui s'est installée dans la capitale (Garcia Sanchez, 2004a).

Les conséquences de ce processus à moyen et long terme ne peuvent guère surprendre : une fragilisation accentuée du lien civil constatable dans la banalisation de la criminalité crapuleuse, les taux guerriers de mortalité et la figure d'un caraquénien cruellement « démuné face à l'enjeu de la communauté avec l'autre » (Gonzalez Tellez & Garcia Sanchez, 2008) ; une géographie urbaine hétéroclite qui, contrairement à il y a un quart de siècle encore, n'est plus du tout vécue comme une ressource d'« urbanité métisse » (Baby-Collin, 2000), mais comme l'impossible mitoyenneté qui conditionne désormais la citoyenneté jusqu'à la rendre accessoire.

Les événements d'*El Caracazo* en février 1989 représentent de ce point de vue un tournant, qui prennent d'abord la forme d'une insurrection subite et brutale contre des réformes néo-libérales mises en place par un gouvernement pourtant élu sur un

28 Bien qu'il n'ait pas été le premier, ni le seul, le Plan d'Urgence « Carrillo Batalla » mis en place après la chute de la dictature entre 1958 et 1961, reste une référence historique.

29 Les DRU sont des dispositifs techniques de contrôle et de privation de la libre circulation des citadins sur la voie publique (trottoir et rue), par l'installation d'une barrière mobile activée par des gardiens privés installés dans une guérite, parfois accompagnés de chiens et équipés d'armes à feu.

programme social-démocrate. Si ces réformes prévoyaient notamment une hausse radicale du prix de biens et de services courants (téléphone, eau, énergie), le feu aux poudres fut provoqué par l'augmentation de 30% du prix des transports en commun et la révolte des étudiants qui en suivit. Durant ces émeutes, des nombreux caraquéniens furent exposés à une multiplication des actes de violence : saccages, pillages, disparitions souvent décrits sous des formes propres aux situations de guerre et interprétés comme tels dans leur traitement politique : après deux jours de pillages, la ville fut mise sous la tutelle militaire et pendant presque deux semaines, la capitale vécut sous un ordre où l'« exception » se substitua au « public » (déclaration officielle d'un Etat d'Urgence, suspension de huit garanties constitutionnelles, établissement du couvre-feu, mobilisation de 10.000 soldats pour occuper la capitale et faire respecter le couvre-feu).

Ces émeutes généralisées et leur répression meurtrière mêlée de laisser-aller « insécuritaire »³⁰ ont eu des conséquences multiples et durables. La confusion, les excès et les dérives dont la capitale ont alors affecté la confiance, la justice, la citoyenneté et la tranquillité publique, rendant désormais pour les caraquéniens la perception inévitable de l'incertain comme dangereux. *El Caracazo* marque en particulier la diffusion dans la vie publique d'une grammaire de la guerre et l'institution formelle de l'urgence comme politique. En un mot, ces événements constituent la mise en visibilité sans précédent d'une cité qui s'avère vulnérable à l'extrême.

Assumée comme “une ville ingouvernable” par de nombreux maires, élus, intellectuels et citoyens ordinaires dans les années 1990, Caracas continue de souffrir dans différents domaines de la prédominance d'intérêts conflictuels et d'une absence de coordination politique et institutionnelle en faveur du bien commun et de l'intérêt public. Mais, cette configuration, n'est-elle le produit de décalages temporels, d'aliénations territoriales et de récurrences tant politiques que morales ?

Des transports déficients

Les transports n'échappent pas à ces différents régimes de la cité vulnérable. Le diagnostic élaboré par la mairie métropolitaine (Alcaldia Metropolitana de Caracas) dans le cadre du plan Caracas 2020 (Ledezma et alii, 2012)³¹ l'affirme lui-même : l'organisation juridique qui régit le système de transport est segmenté, peu cohérent ; issue de visions urbaines de différentes époques et du morcellement des entités politico-territoriales compétentes³², cette organisation produit notamment

30 «Avances del plan estratégico - Caracas metropolitana 2020», ss dir. Ledezma Antonio, Bolívar Zulma, Tarhan Ariana, Negrón Marco, juillet 2012. Disponible en ligne : <http://www.plancaracas2020.com>

31 Pouvoir public national, pouvoir public de l'Etat de Miranda auquel appartiennent 4 des 5 municipalités de l'aire métropolitaine, pouvoir public municipal des 5 municipalités, auxquels s'ajoute la création du District Capital.

32 «El Caos Vial de Caracas: un enfoque holístico». SOTRAVIAL-FI-UCV, Février 2007, cité. pp.94-96.

une déconnexion entre planification urbaine et planification de la mobilité et des transports.

Reprenant le titre d'une étude de 2007 intitulée «le chaos viaire de Caracas», ce diagnostic dresse un panorama d'ensemble sévère : manque de continuité du réseau viaire, fréquence des embouteillages, insuffisance d'entretien des infrastructures, inefficience du système de transports collectifs, saturation des transports massifs comme le métro, empiètement des arrêts de bus sur la chaussée, délaissement de la mobilité piétonne, mauvais état des trottoirs.

Toujours selon ce document (p. 97), les transports collectifs, qui représentent 57% des déplacements quotidiens, souffrent d'une absence de «vision d'ensemble» et fonctionnent de manière «déficiente», «désorganisée», «insécure» et «polluante».

Le réseau des transports publics, géré par la compagnie C.A. Métro de Caracas, est constitué du réseau souterrain de métro couvrant la zone centrale de la ville (4 lignes, 47 stations, plus d'1,5 millions de passagers par jour), d'un réseau complémentaire de bus (*Metrobus*, 29 lignes, 220 véhicules) connectant des stations de métro à plusieurs zones du Grand Caracas, du *train Caracas - Cua* qui depuis 2006 dessert les lointaines banlieues de *los Valles del Tuy* (41 km, 100 000 passagers/jour), des 12 lignes de bus *Transmetropoli* créées par la mairie métropolitaine et du tout récent système de transport par téléphérique *MétroCable* destiné à desservir certains *barrios* escarpés. Modèle d'efficacité, de confort et de civilité lors de son inauguration en 1983, le métro de Caracas connaît aujourd'hui des dysfonctionnements structurels : saturation aux heures de pointe, pannes d'électricité quotidiennes, manque d'entretien des infrastructures et des équipements, déficience de l'air conditionné dans les wagons.

Les transports collectifs de surface comptent 597 lignes, 20 738 véhicules et 3 millions de trajets par jour, presque exclusivement assurés par un secteur artisanal qui s'est développé dans la capitale depuis les années 1970. Bus mais aussi transports «por puesto»³³, à savoir pick-up, jeeps, minibus et récemment motos-taxis, sont gérés sous formes de coopératives, d'associations ou de syndicats de transporteurs. Très utilisé et bien que représentant une part importante des déplacements, ce secteur privé est peu contrôlé et coordonné par les autorités publiques. Depuis 2008, les municipalités ont en charge d'accorder l'autorisation d'exploitation de lignes particulières, néanmoins dans la pratique, le réseau s'est depuis longtemps étendu sans planification, à mesure de la croissance urbaine de la ville, et s'est en particulier développé le long des trajets les plus fréquentés où, offrant des tarifs attractifs, il impose sa concurrence aux transports publics. Une logique de forte concurrence qui se traduit aussi par l'ancienneté de nombreux véhicules, le non respect des itinéraires et des arrêts, le fonctionnement sans horaires fixes (concentration du service aux heures de pointe) et

33 L'expression «por puesto» remonterait aux années 1960 quand se mirent en place des services de taxi «libre» offrant 5 «puestos» (places) par véhicule. Depuis, l'expression est restée et s'applique à des véhicules possédant jusqu'à 32 places. Source : Lizarraga 2012.

des conditions de travail difficiles pour les chauffeurs qui, sans salaire fixe ni assurance sociale, sont soumis à la pression de la rentabilité et de la congestion du trafic.³⁴

A ces problèmes s'ajoute celui d'une insécurité qui affecte particulièrement les transports³⁵ et dont la presse se fait largement l'écho, rapportant régulièrement les vols, attaques, meurtres dont font l'objet usagers et employés des transports. Une insécurité devenue problème public comme en témoignent aussi les revendications régulières des acteurs du secteur (chauffeurs, syndicats de transporteurs) et les conflits que ces revendications génèrent avec les autorités gouvernementales.

A ce titre, dès la fin des années 90, les minibus sont devenus la cible de délits particuliers : les « vols à la Far West », vols collectifs (le plus souvent à main armée) effectués à bord des véhicules ou parfois aux arrêts. Une quinzaine d'années après, le « Far West » dans les minibus à Caracas s'est à la fois multiplié et diversifié : ainsi, des assassinats, des séquestrations et des viols accompagnent parfois les vols ; en plus des minibus, les taxis, les moto-taxis et les rames de métro et de train sont attaqués. Et dans les transports privés, les terrifiants « kidnapping express » ont proliféré jusqu'à talonner les simples vols des voitures particulières et des motos, de même que les attaques aux camions et aux fourgonnettes d'approvisionnement se font quotidiennes sur les autoroutes. Les espaces intermédiaires de la mobilité ordinaire (les intersections où le citadin ralentit, s'arrête et attend, les stations d'essence où il s'approvisionne...) deviennent ainsi tout particulièrement des lieux à risque. Par ailleurs, la fragilité des infrastructures viaires (où les éboulements et effondrements sont monnaie courante), la disparition de péages routiers (par mandat présidentiel), la prolifération de nids de poule sur les chaussées (utilisés par les malfaiteurs pour contraindre à ralentir et à stopper les automobilistes) participent dans ce contexte de vulnérabilité qui se généralise d'une mobilité ainsi éprouvée.

Modes d'entrée problématique sur la mobilité caraquénienne

Dans ce contexte, comment la ville se pratique-t-elle ? Comment les citoyens s'approprient-ils ou détournent-ils les contraintes liées aux déplacements et quelles ressources parviennent-ils à en tirer ? A quelles ambiances particulières la précarité du transport donne-t-elle lieu ? De quelles manières l'expérience du transport, en tant qu'expérience intersubjective de la ville, interagit-elle avec la construction de l'espace public, du caractère public de l'espace urbain ?

Ces questions se déclinent dans notre travail sous les points suivants.

³⁴ Sur ces différents aspects, voir : Lizarraga 2012, op. cit.

³⁵ En 2010-2011 étaient cités pour Caracas, les chiffres de 20 attaques de bus et de 70 vols dans les minibus chaque jour. «La inseguridad viaja en autobuses», quotidien *El Nacional*, 07.11.2010 et «Solo en Caracas se contabilizan unos 70 robos diarios en busetas», quotidien *El Universal*, 28.03.2011.

Se rendre compétent dans la ville labile : l'accommodement permanent aux circonstances

L'historien des villes Bernard Lepetit donnait de la compétence la définition suivante : « C'est la capacité à reconnaître la pluralité des champs normatifs et à identifier leurs contenus respectifs ; c'est l'aptitude à repérer les caractéristiques d'une situation et les qualités de ses protagonistes ; c'est enfin la faculté de se glisser dans les espaces interstitiels que les univers de règles ménagent entre eux, à mobiliser à leur profit le système des normes et des taxinomies le plus adéquat, à construire, à partir de règles et de valeurs disparates, les interprétations qui organiseront différemment le monde. Sur tous ces points, aucune égalité n'est postulée entre les acteurs. Leur liberté est en proportion de leur position du moment, de la multiplicité des mondes auxquels leurs expériences biographiques leur ont donné accès, et de leurs capacités inférentielles » (Lepetit, 1995).

Parce qu'elle renvoie à une expérience conflictuelle et s'écarte en cela d'une urbanité idéale-typique, l'urbanité à Caracas oblige à développer d'autres manières de se rendre compétent. L'enquête sur la prolifération des Dru avait par exemple montré comment, au coeur du processus de ségrégation socio-spatiale que l'urbanité privative instaure, la discrétion urbaine et la débrouille devant les administrations apparaissent comme deux compétences fondamentales (Garcia Sanchez, 2004).³⁶

De manière générale, l'implicite d'insécurité, l'exposition au risque, l'urgence, les aléas sont autant de réalités qui, à Caracas, mobilisent des compétences d'ajustement.

A travers la mobilité, les registres de mise en forme de l'urbanité auxquels nous nous attachons plus précisément présentent un caractère paradoxal : celui de composer de façon structurelle avec l'incertain, le provisoire, l'imprévu – en un mot, le labile. En ce sens, l'hypothèse que nous faisons est que l'expérience de la mobilité engagerait, sous la forme d'un accommodement permanent aux circonstances, des compétences d'ajustement exacerbées.

Mettre l'accent sur la notion de labile revient ainsi d'abord à reconnaître la précarité comme une dimension structurante du transport et de son expérience. L'intérêt est en particulier de chercher à dépasser le recours au vocabulaire de l'informel, le plus souvent appréhendé sous les seuls registres « de la débrouille et du désordre inventif » (Godard *et alii*, 2002), voire de l'anomie. L'hypothèse que nous avançons est au contraire que même à partir de circonstances précaires se mettent en œuvre des processus de structuration et de partage des expériences. En ce sens, plus qu'à une opposition entre norme formelle et registre informel, c'est aux interactions et

36 Si pour les associations de riverains des quartiers aisés, les Dru sont plus nécessaires que visibles, pour la plupart des administrations urbaines caraquéniennes, ces dispositifs ont droit de cité tant que leurs promoteurs agissent discrètement. Cette discrétion urbaine est très importante car elle définit la modalité pragmatique à travers laquelle l'essor des Dru impose son passage de l'ordinaire quotidien des habitants de Caracas vers l'ordinaire administratif des institutions. La façon dont les compétences de coopération et de coordination font défaut entre les instances de gestion et de contrôle municipal à cause des intérêts politiques ou de la négligence administrative n'échappe pas aux riverains. Ceux-ci font valoir ces défauts pour devenir eux-mêmes compétents, imposer leur volonté partielle devant la civitas et l'inscrire dans le paysage résidentiel et les usages urbains à Caracas.

aux équilibres fragiles qui se négocient en situation qu'il s'agit de s'intéresser pour mieux comprendre les tensions qui se jouent entre la ville (dans ses institutions) et l'urbain (dans ses usages).

L'intérêt est alors aussi d'analyser la mobilité sous les ressorts d'une pragmatique urbaine qui accorde une attention particulière aux compétences situationnelles. Dans un contexte labile, la mobilité à laquelle nous nous intéressons procède en effet d'un ajustement permanent aux circonstances, à la fois dans le temps et dans l'espace ; elle sollicite de la part des individus le développement d'une perception aiguisée de repères environnementaux lui indiquant non seulement qu'un ajustement est de mise, mais qu'il deviendra presque instantanément incontournable ; il s'agit alors presque de devancer le devenir «nécessaire» de l'accommodement et mettre toutes les chances de son côté pour retourner, de manière pratique, l'épreuve en ressource. C'est donc en particulier à travers ces compétences situationnelles que l'approche sensible est convoquée.

Explorer la structuration des espaces-temps de la mobilité à partir de ses épreuves ordinaires

La notion d'épreuve ne renvoie pas seulement au caractère éprouvant des mobilités. Elle s'entend dans le sens plus large :

- d'une écologie urbaine s'intéressant au répertoire des épreuves ordinaires qui façonnent l'urbain et par lesquelles interagissent et s'ajustent situations et usages, lieux et liens, institutions et citadins ;
- d'une archéologie du sensible qui, plutôt que de se contenter de répertorier les composantes émotionnelles de l'épreuve comme on élabore un cahier de doléances, s'attache à faire émerger les ressorts argumentatifs et capacitaires issus d'une publicisation et d'une sollicitation dialogique inhérentes à la mise à l'épreuve.

Alors que les schémas d'analyse traditionnels considèrent qu'un conflit excède toujours les limites ordinaires des situations, l'approche écologique présente l'intérêt de s'intéresser au contraire aux tensions, aux tiraillements et aux accords négociés qui incarnent précisément les issues envisageables des conflits, montrant par là comment l'instabilité propre au compromis est à la base d'un habiter compétent dans une cité vulnérable. Ainsi, comme nous l'avons évoqué, les registres de la confusion, de l'excès et de la dérive dont Caracas fait l'objet dans différents domaines, sont sources de plusieurs formes de «vulnérabilisation» (Garcia Sanchez, 2007a) :

Partant de ces analyses et de la perspective écologique dans laquelle elles s'inscrivent, nous faisons l'hypothèse que la labilité caraquénienne :

- donne aux ajustements et aux formes d'interactivité qui s'en dégagent un caractère exacerbé ;
- fait de la continuité qui relie, en contexte, problèmes publics urbains et expérience individuelle, un enjeu particulier ;

- implique de rendre compte des effets du contexte sur l'expérience citadine mais aussi de documenter les situations et les usages de la mobilité ordinaire au moyen des arrière-plans qui les travaillent.

Ainsi, à la coexistence conflictuelle des différentes formes de transport dans l'espace public s'ajoute, dans l'expérience quotidienne du déplacement, la gestion d'un ensemble complexe et imbriqué de micro-situations. Celles-ci engagent tout autant la connaissance et la maîtrise de l'espace que celles des règles et des astuces liées à l'usage des transports et des espaces publics. Formulé autrement, il existe un enchevêtrement de niveaux de l'expérience citadine qui méritent d'être analysés dans leur distinction, dans leur séquençage et dans les cours d'action qu'ils engagent. Avancer dans ce travail de suivi des cheminements empruntés par la mobilité labile dans des espaces-temps singuliers nous est apparu autant comme un objectif de recherche que comme un défi méthodologique.

A ce titre, les ressorts du sensible sont aussi explorés à partir de deux orientations : celle d'une sociologie cognitive, qui s'intéresse à la manière dont des perceptions situées donnent lieu à la constitution de répertoires sémantiques et pragmatiques ; celle d'une réarticulation explicite entre situations observées à l'échelle micro et arrière-plans.

Se déplacer en ville : une modalité de la vie en public

Nous adoptons aussi pour aborder la mobilité la perspective théorique de la micro-sociologie interactionniste : le partage de la rue est le lieu d'une réélaboration permanente de la coprésence ou de la coopération entre citadins, dans lequel «l'ordre public s'actualise et se produit dans et par l'expérience de ceux qui y participent : ils le présupposent, l'attendent et en même temps le font émerger.» (Garcia Sanchez, 2007b). Ainsi la marche en particulier peut-elle être appréhendée comme une activité qui participe des manières d'apparaître en public.

Néanmoins, alors que les travaux français consacrés aux espaces publics depuis les années 1980 ont surtout mis l'accent sur les codes et les procédures qui *régulent* la coprésence entre passants anonymes, le cadre de Caracas invite à considérer ce partage de la rue sous un angle résolument problématique. Le contexte dans laquelle la mobilité y prend place est en effet celui d'un lien civil fragilisé où le présupposé du danger, de la menace, remplace celui de la confiance ; il est aussi celui de nombreux lieux où les usages ne sont pas programmés, ou de lieux dans lesquels les usages s'avèrent conflictuels, mettant en particulier à l'épreuve l'accessibilité. Il est enfin celui d'une forte segmentation sociale qui amenuise la porosité des espaces et crée des discontinuités spatiales dont les mobilités sont le reflet : à la fois pour éviter de s'exposer au danger et en signe de distinction sociale, tous ceux qui le peuvent évitent de se déplacer à pied, réservant la marche aux citadins les plus modestes. En un mot, la vulnérabilité de l'espace public caraquénien amène à prêter une attention

spécifique aux situations et aux circonstances où le lien est mis à l'épreuve.

La dimension sensible nous apparaît ainsi sollicitée de manière particulière. Si à l'échelle de la ville, les territoires sont socialement fragmentés, de nombreux espaces publics de centralité témoignent cependant d'une forte densité de trafic et d'une grande proximité des corps. Dans quelle mesure cette proximité participe-t-elle de la dimension conflictuelle et de la vulnérabilisation de l'espace public ? Plus largement, quel rôle joue la dimension corporelle dans l'ajustement des conduites et les manières de partager l'espace ?

Déroulement de la recherche et partenariat

Le travail mené sous cet axe s'appuie sur deux missions de terrain effectuées respectivement en août 2011 et en juillet 2012.

La première de ces missions avait pour objectif d'appréhender les réalités de la mobilité labile par une mise en situation concrète. Il s'agissait en particulier d'expérimenter et de répertorier la diversité des situations quotidiennes et des contextes urbains auxquels renvoient les déplacements dans la capitale. Confrontant regard étranger et connaissance autochtone, notre séjour s'est ainsi organisé autour de visites commentées ou accompagnées de différentes parties de l'aire métropolitaine, avec chaque fois l'expérience privilégiée d'un mode de transport : minibus lors de nos déplacements quotidiens dans les quartiers centraux ; voyage en métro et train de banlieue vers une lointaine banlieue résidentielle accompagnés de nos collègues universitaires urbanistes ; visite du nouveau système de transport par téléphérique («metrocable») en compagnie de deux habitants du quartier de San Agustín ; visite d'une partie des *barrios* de Petare à pied et en 4x4 avec des urbanistes de la municipalité de Sucre auquel est rattaché Petare.

Lors de cette mission (Sandra Fiori, Pedro Garcia Sanchez), les échanges avec nos collègues et partenaires vénézuéliens (Silverio González Téllez, profesor de Sociología Urbana. Universidad Simón Bolívar avec, et Claudia Gimenez, socio-démographe, directrice de l'Instituto De Estudios Regionales y urbanos à l'Universidad Simon Bolivar de Caracas) nous ont aussi permis de tester avec eux ou auprès d'eux plusieurs modalités d'enquête : recueil d'anecdotes, entretiens sur leurs propres usages des transports, observation commentée *in situ* (dans le métro, à des arrêts de minibus). Nos collègues ont été par ailleurs précieux dans leur mise en contact avec plusieurs acteurs de l'urbain, à la Mairie Métropolitaine (Ariana Tarhan, directora de Planificación y Gestión del Instituto Metropolitano de Urbanismo y Transporte), et au sein de la Municipalité de Sucre, l'une des cinq municipalités de Caracas : directeur général des services, direction et chargés de mission au service de la planification et de la gestion urbaine, direction de l'Instituto Municipal de Tránsito (IMAT), direction de l'Instituto Municipal de Vivienda y Hábitat (IMVIH).

L'accueil très favorable et la disponibilité qui nous ont été réservés par les personnels rencontrés à la mairie de Sucre (visites accompagnées, réunions, entretiens), ainsi que le volontarisme et l'engagement dont témoignent les acteurs de la politique municipale, nous ont incités à nous orienter, vers le choix d'un terrain à Petare pour la suite de notre enquête : la redoma de Petare.

Du point de vue de la mobilité, la Redoma de Petare présente l'intérêt de constituer un vaste espace d'interconnexion des principaux modes de transports de l'est de la capitale, situé à proximité du plus grand ensemble de quartiers populaires de *barrios* de la ville. Le lieu concentre en outre nombre de problèmes rencontrés à Caracas, relatifs aux transports et aux conflits d'usages de l'espace public. En particulier est estimée à 3000 le nombre de vendeurs ambulants qui s'y installent de manière plus ou moins pérenne. Le quartier pose ainsi plusieurs problèmes à la municipalité de Sucre, qu'il s'agisse de la maîtrise de la circulation et l'organisation des transports, du contrôle de la vente informelle ou de l'insécurité et de la gestion de l'espace public. Autrement dit, la Redoma de Petare représente en quelque sorte une figure paroxystique de la ville labile et de la mobilité éprouvante.

L'objet de notre mission en 2012 (Sandra Fiori, Julien Delas) a consisté, à la Redoma de Petare, à mettre notre propre expérience de la mobilité à l'épreuve du *in situ*. Alors que la mission précédente relevait d'une forme de panoramique de la mobilité caraquénienne, il s'est agit ici de «zoomer» sur un espace-temps de la mobilité particulier. A travers de parcours effectués à différents moments de la semaine, de récits de ces parcours et d'enregistrements sonores, l'approche de terrain développée s'est appuyée sur une pratique récurrente du lieu en marchant afin d'en éprouver les ambiances ; nous sommes ainsi focalisés sur la mobilité piétonne.

Sur place, la municipalité de Sucre nous a offert son appui par de nouvelles rencontres avec les représentants de différents services concernés par la gestion du lieu, par la présentation des projets en cours (visite commentée par les architectes respectivement en charge du projet d'amélioration de la Redoma et de l'aménagement du centre historique de Petare) et, sur le plan pratique, par un accompagnement de plusieurs de nos déplacements in-situ. En amont, lors du premier semestre universitaire de l'année 2011-2012, Silverio González Téllez avait fait réaliser à des étudiants de licence en urbanisme (Departamento de Planificación Urbana, enseignement «Dinámica Social y Urbana») une série de monographies thématiques sur la Redoma de Petare, offrant un corpus de données important sur les usages et l'organisation spatiale du lieu. Après avoir organisé l'ensemble de notre mission, Silverio Gonzalez Tellez a participé à l'ensemble du travail de terrain durant la semaine passée sur place.

Les deux chapitres qui suivent font état du travail mené au cours de ces deux phases d'enquête de terrain : le premier esquisse une sorte de panorama sensible et problématique des situations de mobilité à l'échelle de la ville, le second explore, sous les registres du passage de l'hyperesthésique au labile, les ambiances de la Redoma de Petare en marchant.

II. PANORAMA DES MOBILITÉS AU SEIN DE L'aire MÉTROPOLITAINE : CONTEXTES ET SITUATIONS

Parcourir Caracas : dimensions exploratoires de la première enquête de terrain

Afin d'explorer les réalités de la mobilité labile, durant une semaine à l'été 2011, nous avons parcouru la ville à partir de plusieurs consignes initiales :

- emprunter, parfois au cours d'un même déplacement, plusieurs modes de transports (métro, minibus, taxi, marche à pied ...) ;
- nous rendre dans différents quartiers, expérimenter la mobilité à l'échelle de différents territoires ;
- tester la pertinence et la faisabilité de différentes techniques d'enquête associées au dispositif du parcours ou du trajet embarqué.

Qualifier la mobilité labile à partir de notre propre expérience

Nous avons d'emblée choisi de tirer parti de nos différents degrés de connaissance de la ville : sa découverte au travers d'un regard étranger pour l'un, le retour avec un regard autochtone pour l'autre.

Le dialogue entre ces deux points de vue a servi de base pour tester une technique d'enquête consistant, au cours de trajets en bus ou minibus, à nous rendre mutuellement compte de nos observations et perceptions (de l'ambiance intérieure au minibus, de la perception du bus, des conduites des passagers et chauffeurs).

De fait, le protocole des commentaires embarqués n'a pas toujours été concluant pour des raisons pratiques : dans certains cas, les bruits mécaniques produits par le bus (moteur, freinage ou démarrage) ont rendu l'enregistrement de nos voix inintelligible ; il s'est aussi avéré parfois difficile d'utiliser le matériel d'enregistrement sonore tout en restant discrets parmi les autres passagers.

L'attention prêtée à nos propres manières d'agir et de réagir face à de tels «moments critiques» nous a plus largement conduits à identifier comme des dimensions constitutives de la mobilité labile :

- les ruptures ordinaires qui émaillent l'enchaînement des séquences d'un même déplacement ;
- la «réactivité avisée» que requiert la gestion des ajustements permanents à la situation.

Types de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - trajets usuels (pour nous rendre à un rendez-vous, faire des courses) - visites de terrain (retourner sur des terrains abordés dans de précédentes recherches, repérer de futurs terrains potentiels)
Modes de déplacement	<ul style="list-style-type: none"> - bus - minibus (mode de transport collectif populaire et peu onéreux), - taxi (quand nous étions pressés) - marche à pied, sur parfois de grandes distances (pratique peu courante dans cette ville très étendue, et plutôt réservée à un usage interne au quartier, à des environnements réputés rassurants ou à une mobilité contrainte pour les habitants des quartiers populaires)
Territoires concernés	- espaces publics centraux (plaza Venezuela-Sabana Grande, plaza Caracas, centre ancien autour de la plaza Bolivar)
	- lieux-clés de la mobilité métropolitaine (terminal de bus informel de Silencio, terminal interurbain de Nuevo Circo, université centrale)
	- quartiers résidentiels de proche banlieue (Los Rosales, Chaguaramos, avenida Victoria)
Techniques d'enquête utilisées	- commentaires in-situ entre nous (lors de trajets en minibus, à même la rue)
	- entretiens «à la volée» (avec des chauffeurs de taxi)
	- recueil d'anecdotes (informel) sur les transports et l'insécurité

Déclinaison du protocole d'enquête : tableau de synthèse

Esquisser une cartographie des territoires de la mobilité à partir de visites accompagnées

Plusieurs opportunités de rencontres avec des professionnels ou des habitants ont donné lieu à de véritables *visites accompagnées in-situ*. Mêlant questions semi-directives (sur les usages des transports, sur l'insécurité, sur le quartier) et observations informelles à mesure que nous nous laissions guider le long des lignes de transport et dans les quartiers visités, ces visites nous ont particulièrement donné accès à des *barrios* où il est difficile de se rendre seul et sans motif précis.

La connaissance que nos accompagnateurs avaient de la ville, en tant qu'habitants et/ou professionnels, a aussi permis d'ancrer plus explicitement les différentes expériences de la mobilité en des lieux relevant de problématiques spécifiques : escarpement de certains *barrios* difficilement accessibles par les transports collectifs, éloignement du centre pour les travailleurs pendulaires contraints à des déplacements quotidiens très longs...

Territoires concernés	Forme de la visite	Modes de déplacement	Techniques d'enquête utilisées
Lointaine périphérie de Charallave ville nouvelle des années 1960 située à plus de 30 km de Caracas	Aller-retour entre le centre-ville (plaza Venezuela) et Charallave (valle del Tuy), avec deux collègues universitaires (urbanistes, sociologues) Trajet représentatif de la mobilité pendulaire à laquelle sont soumis les habitants de cette lointaine banlieue.	Métro + train de banlieue ligne inaugurée en 2006 + minibus et taxi pour rejoindre des quartiers résidentiels à partir de la gare ferroviaire	- Commentaires embarqués entre nous - Entretiens (avec chauffeur, collègues) - Recueil d'anecdotes
Quartier de San Augustin barrio situé en centre-ville	Visite accompagnée avec deux habitants de San Augustin (représentants communautaires) le long des 5 stations de la ligne de MetroCable San Augustin. Ce nouveau système de transport public par téléphérique inauguré en 2009 permet de desservir les barrios escarpés.	A pied + metroCable	- Entretien semi-directif - Visite commentée - Observation flottante

Visites accompagnées : tableau de synthèse 1

Barrios de Petare			
Visites mettant en évidence le climat d'insécurité et les mobilités très contraintes des barrios. Visites accompagnées d'employées (sociologues, urbanistes) à la mairie de Sucre (services de la planification et de la gestion urbaine)			
Barrio Jose Felix Ribas	Suivi d'un diagnostic de terrain «gestion de l'espace public» avec des employées de la municipalité de Sucre (sociologues, urbanistes) et le représentant des habitants du quartier. Visite permettant d'appréhender l'organisation spatiale interne du barrio (étroitesse de nombreuses rues...)	A pied	- Entretien informel - Observation flottante
Barrios excentrés	Visite embarquée informelle en jeep (chauffeur municipal) permettant de prendre la mesure de l'étendue des barrios de Petare, de leur topographie très accidentée.	Jeep (les taxis-jeeps représentent l'unique moyen de desserte de ces secteurs)	- Visite commentée informelle - Observation flottante
Redoma de Petare	Visite commentée témoignant de la complexité de cette centralité située au pied des barrios (densité de circulation et du commerce informel, climat d'insécurité)	A pied	- Visite commentée

Visites accompagnées : tableau de synthèse 2

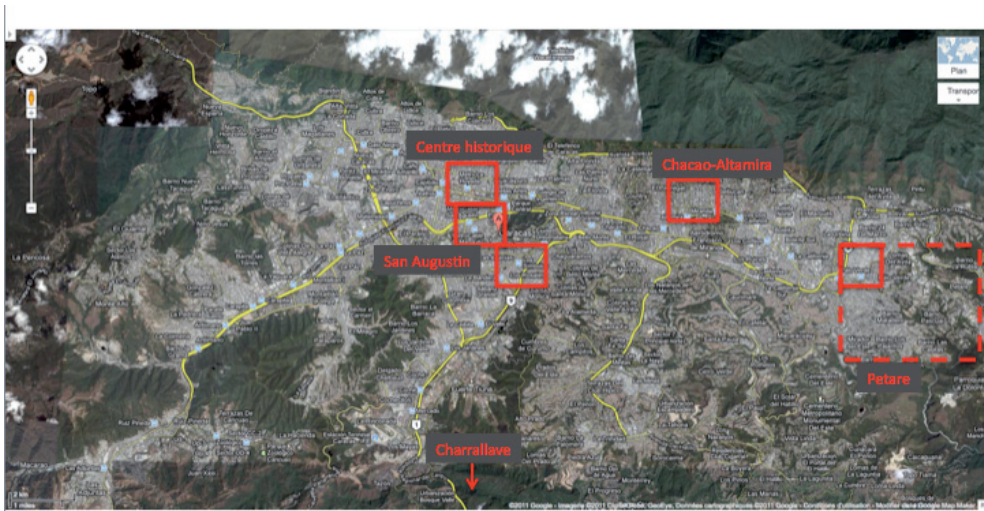
Se rendre attentifs aux moments informels d'enquête

Enquêter sur les mobilités éprouvantes sous l'angle de l'expérience, tel que nous l'avons fait à Caracas, soumet le chercheur à une relation particulière au travail de terrain : alors que l'immédiat, l'incertain, le provisoire, et l'imprévu constituent des dimensions fondamentales auxquelles ces mobilités sont soumises, comment composer avec le caractère structurellement circonstanciel et labile, de notre objet ? La frontière s'avère ténue entre ce qui relève de l'objet d'étude et ce qui relève du contingent, du contretemps dans l'enquête.

Si des pannes d'électricité peuvent survenir plusieurs fois par jour dans le métro, si les manifestations et les grèves sont quotidiennes, le cours de l'enquête ne permet pas toujours d'être au «bon endroit» au «bon moment» pour faire d'un événement une séquence de terrain.

A l'inverse, il s'agit de faire une place aux moments informels, se saisir des occasions qui peuvent se présenter hors du cadre strict et prévu de l'enquête et qui pour autant constituent des situations ordinaires de la mobilité urbaine, comme par exemple subir, au moment de monter dans un minibus, un contrôle au détecteur de port d'armes ou, lors d'une course en taxi, saisir la réaction curieuse du chauffeur qui nous demandait ce que nous faisons là pour «improviser» un entretien.

Donner du sens à ce qui, dans le cours de la vie ordinaire finit par passer inaperçu, être attentifs aux situations non prévues, se saisir des opportunités de rencontres, se mettre à l'écoute des anecdotes entendues au détour d'une conversation, ou encore se laisser porter par l'ambiance du moment sont des éléments qui ont orienté notre travail de terrain, nous amenant en particulier à moduler nos techniques d'enquête.



«carte situation»



La trame urbaine du centre de Caracas et ses avenues



Lieux centraux (plaza Bolivar, plaza Venezuela, Sabana Grande, Chacao)



En minibus dans les rues du centre-ville



Minibus, «vitrines de l'être» et «véhicules du paraître»



Repérer sa destination sur les pare-brises des minibus



En minibus dans les rues du centre-ville



A l'intérieur des minibus



L'avenue Libertador dans sa partie semi-enterrée : des arrêts de bus et des escaliers propices aux vols et aux agressions (auteur : Rem Sapozhnikov, source http://www.tiwy.com/pais/venezuela/fotos_de_caracas/dorogi/eng.phtml)

Like 10 Tweet

compartir

Solo en Caracas se contabilizan unos 70 robos diarios en busetas

La avenida Libertador es la más peligrosa, destacan los conductores

DEIVES RAMÍREZ MIRANDA | EL UNIVERSAL

lunes 28 de marzo de 2011 12:00 AM

Quiénes utilizan las unidades de transporte público en Caracas explican que el terror es el acompañante. Ello, porque los asaltos son recurrentes y a cualquier hora del día.

Carmen de Ruiz, presidenta de la Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela estima que solo en Caracas se cometen hasta 70 robos diarios dentro de las busetas.

Explica, que las rutas en zonas populares son las más vulnerables, lo que ha llevado a que los propios conductores tengan que culminar sus jornadas a tempranas horas de la noche para evitar ser víctimas del hampa.

Así opinan los pasajeros, quienes al caer la noche ya no cuentan con suficientes unidades colectivas para trasladarse a sus hogares, pues la inseguridad les ha arrebatado el servicio público.

"Salir de noche es un suplicio. Primero porque no hay opciones para trasladarse y segundo por el alto índice delictivo. Si nos han robado de día, durante la noches es peor", dijo Rodolfo Abreu, habitante de Chacaito.

Relató, además, que ha sido víctima de asaltos dentro de unidades colectivas en dos oportunidades y en rutas distintas. Su primera experiencia la sufrió en una unidad que circulaba por la avenida Libertador. Eran las 7 de la noche, cuando unos sujetos abordaron el autobús en una de las escaleras ubicadas a orillas de la calzada. Dos sujetos armados amenazaron a todos los pasajeros y los despojaron de sus pertenencias, luego se bajaron a cien metros y tomaron otras escaleras para escapar.

Revivió la amarga experiencia, dos semanas después, pero en una buseta que cubría la ruta Bellas Artes-San Bernardino. En esa oportunidad eran las 8 de la mañana y unos pasajeros se levantaron de repente y anunciaron el asalto.

"Me da terror montarme en los autobuses, pero no tengo otra opción. Aprendí a no usar nada de valor", confesó Abreu.

A propósito de ello, la presidenta de la Federación de Transportistas recaló que las unidades con rutas más largas dentro de la capital, como por ejemplo las que atraviesan toda la avenida Libertador son las más peligrosas, pues en un día han asaltado tres veces a la misma unidad colectiva.

"Es una situación muy preocupante, porque no hay políticas de seguridad eficientes que brinden protección a los pasajeros y al conductor", dijo.

De acuerdo a sus señalamientos, el gremio de transportistas considera que las unidades más vulnerables en caso de asaltos son las de El Valle, Coche, La Pastora, Carmelitas, Petare y la avenida Libertador.

En total, Caracas cuenta con más de 500 organizaciones civiles que prestan servicio público de transporte.

Contabilizan más de un millón y medio de autobuses que laboran todos los días, pero en horario restringido.

"La mayoría de las rutas empiezan a trabajar a las 6 de la mañana. Aquellas que lo hacen más temprano son específicas, porque en las noches terminan a más tardar a las 9. Si algún conductor continúa laborando, lo hace con riesgo y escoltado", destacó Carmen de Ruiz.

Esta problemática dentro de las busetas también fue advertida por el presidente Hugo Chávez, quien durante una cadena dominical dijo que habla hampones que asaltaban dentro de los autobuses y que se tenían que tomar correctivos.

dramirez@eluniversal.com

Contenido relacionado

Universidades azotadas

Acceso rápido a:

RSS Correo Diario Movil
Obisuarios Gaceta Oficial Carteles y Edictos

Ver Jornada completa

Lo último Lo recomendado



DEPORTES. Mónaco escaló hasta el puesto 16 del ranking mundial
[Comentarios \(0\)](#)

NACIONAL Y POLÍTICA. Socorro Hernández: Regularemos la campaña cuando empiece
[Comentarios \(0\)](#)

FÚTBOL. Real Madrid regresó a los entrenamientos
[Comentarios \(0\)](#)

ECONOMÍA. Granadillo: Poder Popular garantizará cumplimiento de precios regulados
[Comentarios \(0\)](#)

NACIONAL Y POLÍTICA. Habrá buen tiempo este lunes en gran parte del territorio nacional
[Comentarios \(0\)](#)

ELECCIONES EN FRANCIA. Espectro de la abstención surge en la campaña electoral francesa
[Comentarios \(0\)](#)

INTERNACIONAL. Dimite presidente de Hungría tras ser acusado de plagiar su tesis doctoral
[Comentarios \(2\)](#)

Síguenos desde:



Lo más...

Leído Comentario

1. La obsesión Capelles
2. Avión comercial con 43 personas a bordo...
3. ¿Por qué caen las ventas?
4. GNB abate a dos sujetos que robaban en call...
5. El negocio del beisbol
6. Un tribunal de Pakistán condena a prisión a...
7. Soberanía itinerante; país en caos
8. Dimite presidente de Hungría tras ser acusa...
9. Lo único seguro en Venezuela es la inseguri...
10. ¿Quién es el Social Media Manager?

Recommendations

Inscripción Créate un compte ou connectez-vous pour voir ce que vos amis recommandent.

EU Son cuatro los tumores - Opinión - EL UNIVERSAL
159 personas recomendaron esta página.

Inécurité dans les minibus : «L'avenue Libertador est la plus dangereuse, soulignent les conducteurs» - coupure de presse

Esquisse de répertoire contextuel et situationnel des espaces-temps de la mobilité labile à Caracas

L'enquête de terrain effectuée en 2011 rend d'abord compte d'une variété de contextes. S'il existe des problèmes de transports communs à tous les habitants de Caracas, ces problèmes se configurent différemment en fonction des modes de transport, des types de quartier et des modes de vie, créant finalement des rapports à la mobilité et au territoire particuliers : alors qu'habiter un *barrio* renvoie à une vie quotidienne largement marquée par le micro-local, les habitants des classes moyennes de la lointaine banlieue ont une vie rythmée par des trajets pendulaires particulièrement éprouvants. En cela, l'esquisse de cartographie que nous avons pu dresser ne s'appuie pas seulement sur les différents modes de déplacement mais porte bien sur l'articulation entre systèmes de transport et pratiques des espaces urbains. Dans le cadre de cette cartographie, l'enquête permet aussi de qualifier plus précisément certaines situations, en conjuguant notre propre expérience, l'analyse d'entretiens et le dépouillement d'articles de presse.

Composer avec différents modes de transports dans les quartiers du centre-ville

Loger à proximité d'une des principales places de la ville (plaza Venezuela) nous a amenés à pratiquer nous-mêmes quotidiennement plusieurs modes de déplacement, en particulier les minibus (sur plusieurs lignes différentes) et le taxi (quand nous étions pressés). Nous nous sommes aussi contraints à marcher sur parfois de grandes distances, ce qui représente dans cette ville très étendue une pratique peu courante, plutôt réservée à un usage interne au quartier, à des environnements réputés rassurants (dans le centre commerçant par exemple) ou à une mobilité contrainte pour les habitants des quartiers populaires.

Outre des trajets usuels à travers le centre (pour nous rendre à un rendez-vous, faire des courses), nous nous sommes à la fois rendus sur certains terrains abordés dans de précédentes recherches et, en repérage, sur de futurs terrains potentiels : espaces publics centraux (plaza Venezuela-Sabana Grande, plaza Caracas, centre ancien autour de la plaza Bolivar), lieux-clés de la mobilité métropolitaine : terminal informel de Silencio, terminal interurbain de Nuevo Circo, université centrale (UCV) et, au-delà, quartiers résidentiels de banlieue autour de Los Rosales, Chaguaramos, avenida Victoria.

Très étendu, le centre de la ville est lui-même configuré en différentes centralités :

- un centre-ville historique qui s'est dégradé, et par-là même paupérisé dans certaines parties mais est en cours de requalification (plaza Bolivar, Silencio, Nuevo Circo ...)
- le centre des années 1970-80, lié à la mise en service du métro et considéré alors comme le centre-ville ; il est aujourd'hui un lieu de résidence des classes moyennes à aisées, même si des nuances sont à apporter à cette réalité, par exemple aux abords de la plaza Venezuela ;
- les quartiers de la centralité économique, financière et de loisirs, en particulier

Chacao-Altamira, considérés comme les quartiers le plus sécurés du fait d'une municipalité aisée financièrement et volontariste.

Spatialement, le centre s'organise autour de grandes avenues orientées est-ouest (Miranda, Libertador, Bolivar, Lecuna, Andres Bello, Urdaneta, Baralte) le long desquelles circulent les principales «lignes» de bus et de minibus. Ces larges avenues présentent des configurations différentes selon les sections :

- elles possèdent un caractère très urbain à proximité du centre historique et traversent des quartiers très denses en commerces et en flux piétons, qui représentent à ce titre des nœuds de circulation et des lieux d'interconnexion pour les bus et minibus qui y circulent très nombreux ;
- certaines sections se présentent comme des voies de circulation à grande vitesse particulièrement éprouvantes pour le piéton, telle l'avenue Libertador avec son profil semi-enterré.

Dans ces quartiers où les ambiances sont très souvent saturées (ambiance sonore, gaz d'échappement, foule), faire l'expérience de la mobilité, en tant que piéton ou usager des transports collectifs, requiert à la fois une connaissance de codes de conduite implicites (règles de circulation, vigilance envers les autres passants ou à l'intérieur des véhicules) et une grande capacité d'adaptation à l'environnement : se faufiler parmi la circulation, repérer les arrêts de bus informels, identifier l'itinéraire du minibus indiqué sur les pare-brises. Et, de manière générale, la complexité des trajets, qui ne peuvent souvent pas se faire avec un seul mode de transport, demande d'apprendre à composer son itinéraire de manière souple.

A ce titre, l'usage du minibus -mode de transport en commun très couramment emprunté-, décrit sous l'angle d'une vitrine de l'être, du véhicule du paraître et des choix circonstanciés, témoigne de la labilité *in process*.

Nous avons initialement décrit les minibus qui sillonnent Caracas comme le transport en commun le plus utilisé par ses habitants. Nous avons également signalé la façon dont ces minibus et leurs arrêts constituaient de véritables réseaux de micro-espaces publics trop souvent soumis aux troubles engendrés par la délinquance et la criminalité à la « Far West ». La banalisation des « vols à la Far West », ses dimensions explicites et implicites, le rôle joué par les apparences et les qualifications de ceux qui y participent (de gré ou de force), ainsi que la compréhension du rôle joué par le contrôle territorial et l'opportunisme situationnel des malfaiteurs nous avaient permis de montrer leur consistance situationnelle. Plus généralement, la métaphore que l'expression « Far West » véhicule à Caracas, avait permis de connoter les situations, les atmosphères ou les environnements dont le statut incertain devenait per se dangereux. (Garcia Sanchez, 2006)

Ces minibus sont le plus souvent « customisés » par leurs propriétaires et/ou chauffeurs engagés à la pige (les observations de l'enquête signalent pourtant leur diminution). Transformés en une sorte de « vitrine de l'être » et de « véhicule du paraître », ils révèlent une facette identitaire de la sémantique viaire. A travers des autocollants

arborant des enseignes, des dictons ou des blagues, des affichettes indiquant les destinations, des fresques peintes sur les vitres (en particulier celle de derrière), ou encore des messages effaçables faisant du véhicule un remarquable panneau mobile d'informations, les minibus «vitrines» sillonnent la ville. Leurs «décors» et ornements servent non seulement de mode d'expression aux tenants des minibus, mais aussi de moyen d'identification entre eux.

Les entretiens réalisés permettent aussi plus précisément de retracer la labilité in process dont témoigne l'usage du minibus en tant que passager. Des critères déterminant leur choix parmi une offre de service volubile et hétéroclite à leur fréquence de passage, les choix circonstanciés ancrés dans les situations propres à la mobilité labile à Caracas permettent pour l'usager de réajuster les décalages :

*« Je prends le minibus pour aller au centre-ville. Je tiens compte des informations concernant les destinations affichées sur le pare-brise, mais parfois également de l'état du minibus, du fait qu'il y ait des places assises ou, tout simplement, que le minibus tant attendu arrive ».
Ou encore : « il est important pour moi qu'il n'y ait pas beaucoup des gens, que des places soient disponibles, qu'il soit à l'heure et que les vitres ne soient pas trop obscures ».*

Pour ceux qui demeurent sous l'effet de l'empreinte sécuritaire, un des premiers critères de choix consiste à identifier s'il s'agit d'un minibus « pirate » ou non ; il s'agit pour cela de déterminer si le minibus est associé à la coopérative de transport qui assure la route ou si d'autres chauffeurs de minibus profitent de la surcharge caractéristique des heures de pointe, des jours de pluie ou des périodes de vacances, pour occuper la place. La vétusté du minibus, l'apparence « honnête » du chauffeur, sa façon de conduire ou le fait qu'il « ne semble pas être en combine avec des délinquants de route » sont aussi des critères pour orienter ses choix.

Puis l'usager doit résoudre un dilemme pratique : identifier non seulement sa destination au milieu du micmac d'annonces affichées sur le pare-brise du minibus, mais aussi s'assurer qu'elle corresponde avec le trajet le plus convenable, le repère étant l'enseigne de la coopérative à laquelle appartient le minibus ou, encore, une autre inscription précédée par le vocable « via ». Sans oublier que ce choix est également circonstancié par les déplacements en continu effectués au long du trottoir pour se rapprocher du minibus repéré et accroître ses chances de l'atteindre et de l'aborder afin de ne pas « rester en touche » devant la concurrence d'autres passagers qui poursuivraient le même objectif.

L'extrait d'entretien suivant, réalisé avec une collègue universitaire habitante du centre-ville de Caracas, évoque les critères à la fois réputationnels et sensibles qui l'amènent à éviter de prendre le minibus dans certaines situations, en particulier sur l'avenue Libertador.³⁷

37 A ce propos, voir aussi : Deivis Ramírez Miranda, «Solo en Caracas se contabilizan unos 70 robos diarios en busetas. La avenida Libertador es la más peligrosa, destacan los conductores», quotidien *El Universal*, lunes 28 de marzo de 2011.

«En général je ne prends pas le minibus, ou pas beaucoup, parce que c'est dangereux de le prendre à l'avenue Libertador l'accès. Et aussi - c'était pas mon cas heureusement, mais des fois il y en a plusieurs qui se sont fait voler, des «robos colectivos» (vols collectifs), sur le trajet de l'avenue Libertador. Pour descendre à l'avenue Libertador, il y a un escalier, c'est parfait pour les voleurs. C'est une avenue à deux niveaux, le minibus prend la route en bas, et c'est une voie rapide ; il n'y a pas beaucoup de monde. Et il n'y a pas de surveillance, pas du tout de policier, de garde national. Tous les jours c'est comme ça, donc les voleurs ont trouvé je crois, que c'était facile de voler là.

La situation dont je suis en train de parler, les vols collectifs dans les bus, c'est plutôt en fin de journée. Les minibus ferment les portes et ne s'arrêtent que si c'est vraiment nécessaire, aux arrêts prévus, ils passent vite, vite, très vite, parce qu'en fait c'est un endroit pour se faire voler dans les minibus. Mais aussi en attendant dans l'escalier. Et l'escalier, c'est sale, très très désagréable.»

Mobilité pendulaire entre le centre-ville et la banlieue lointaine

Lors de notre enquête, une demi-journée a été consacrée à effectuer un trajet-type en métro et en train, entre le centre-ville (plaza Venezuela) et la banlieue de Charallave (valle del Tuy).

La ville nouvelle de Charallave, construite dans les années 1960 dans le cadre de l'extension planifiée de l'aire métropolitaine, est aujourd'hui devenue banlieue dortoir de la 2^e ou 3^e couronne urbanisée, car la ligne de train qui devait être construite dès l'origine n'a été mise en service qu'en 2006. Cette ligne de train se présente comme un système de transport très moderne dans son aménagement : grandes gares, espaces très vastes, matériaux luxueux

Pour autant, les habitants de Charallave, salariés issus des classes moyennes ou populaires travaillant dans le centre-ville de Caracas, sont soumis à une mobilité pendulaire particulièrement éprouvante : contraints, par l'éloignement de leur domicile, de se lever à 4 ou 5h du matin, ces pendulaires vivent en particulier chaque jour les aléas du métro de Caracas. Et bien que récente, la ligne de train est déjà elle-même soumise à des dysfonctionnements, notamment liée à une saturation aux heures de pointe. Ainsi les retards et les files d'attente font aujourd'hui partie du quotidien des usagers qui doivent souvent faire près d'une heure de queue pour acheter leurs titres de transport. La réalité de cette ligne est aussi celle des wagons bondés, des cohues de passagers et, à l'automne 2011, une collision de trains sur cette ligne a fait des morts³⁸.

L'éditorial ci-dessous, titré « Le Train de l'humiliation » et extrait du quotidien *Tal Cual* en octobre 2012 à propos du train Caracas-Charallave, illustre à ce titre les défaillances de l'action publique en matière de transport :

38

MUD-Charallave: «Accidente del tren fue una crónica anunciada», *El Universal*, 29.09.2011

«Le train géré par l'Institut des Voies Ferrées (IFE) qui relie la ville de Caracas aux villes « dortoir » de la Vallée du Tuy est l'un des exemple emblématiques de la négligence de ce gouvernement. En raison des épreuves physiques, psychologiques et morales auxquelles sont soumis ses milliers d'usagers, cet important transport en commun (le seul chemin de fer existant reliant la banlieue) peut être qualifié, sans hésiter, comme « Le train de l'humiliation ».

Si dans les trois premières années ce train prêtait un service correct, il fonctionne aujourd'hui avec le minimum d'unités envisageables. Du train inauguré en 2006 ayant été conçu pour travailler avec 24 wagons, 8 ont été achetés et, après l'accident de 2011, seulement 6 restent en fonctionnement. L'aborder aux heures de pointe (le matin à partir de 4h40 et les après-midi à partir de 16h) est un supplice. Les queues sont interminables et il n'y a aucun suivi pour que les passagers puissent aborder les wagons en bonne et due forme. En se disputant une place, les passagers deviennent facilement violents. Bousculades, coups et blessés sont à l'ordre du jour. Cela fait déjà longtemps que ce train ne dispose plus d'une capacité et d'un accueil acceptables. Comme des sardines en boîte voyagent ceux qui prennent le risque de partir debout. Les rames n'arrivent presque jamais aux terminus en temps et en heure et dans des longues files d'attente éprouvées par des nombreux resquilleurs, l'attente peut se prolonger pendant plus d'une heure. Peut-être le pire arrive-t-il dans la rame spéciale consacrée aux passagers handicapés, aux personnes âgées et aux femmes enceintes. Dans cette rame, qui est aussi la seule où les surveillants se rendent présents pour contrôler, les petits vieux, les femmes et les enfants sont malmenés quotidiennement par des personnes, par des jeunes et des pas si jeunes qui, parfois avec des cannes à la main, simulent être handicapés et occupent la place avec violence, devant le regard de marbre des surveillants qui n'exercent non plus aucune autorité.»

De plus, la gare de Charallave n'est encore souvent pour beaucoup d'usagers qu'une étape, ceux-ci devant emprunter des minibus particulièrement inconfortables pour rejoindre leur domicile à partir d'une gare routière vétuste qui jouxte celle, rutilante, des trains.

C'est en prenant un minibus de cette gare routière que nous avons fait l'expérience d'un contrôle apparemment encore rare mais qui pourrait se généraliser au titre de la lutte contre l'insécurité : passage au détecteur à métaux des usagers, flimage vidéo d'identification. Cette situation fait écho à la grève nationale qui fut organisée le 11 août 2011 par les transporteurs en protestation contre le retard de paiement des billets étudiants et, plus largement, contre l'insécurité qui règne dans les transports. Cette grève paralysa une partie du centre de la capitale, donna lieu à l'arrestation de sept membres de Federación Nacional de Transporte et, dès le lendemain à un projet de décret interdisant le port d'armes dans les bus et leur application par le contrôle aux accès dans les véhicules³⁹.

39 voir «Emitiran decreto que prohibe porte de armas en autobuses», *El Universal*, 12.08.2011.

La création d'un réseau social d'usagers pour faire face aux dysfonctionnements du métro

Les dysfonctionnements du métro sont à l'origine de la création, en avril 2010, d'un réseau Twitter d'usagers : @CaracasMetro (<http://twitter.com/#!/caracasmetro>). Ses plus de 300 000 abonnés forment une communauté de veille puissante, qui informe en temps réel des pannes, incidents, coupures, vols... survenant sur le réseau de transport. Les messages, mais aussi les photos publiées par les usagers et les manifestations virtuelles de @CaracasMetro jouent un rôle de dénonciation : défaillances de l'institution, incivilités... @CaracasMetro est rapidement devenu une force de pression qui a contraint l'entreprise publique de transport C.A. Metro de Caracas à ouvrir quelques mois plus tard son propre réseau social : @Metro_Caracas. Comptant lui-même plus de 300 000 abonnés, les messages y sont davantage centrés sur les bonnes pratiques.



A 40km du centre-ville, la ville nouvelle de Charallave devenue banlieue dortoir



Gare de Charallave, sur la ligne de train Caracas-El Tuy inaugurée en 2006



Les files d'attente et la cohue font partie du quotidien des pendulaires de Charallave



Gare routière de Charallave : de nombreux habitants de Charallave doivent emprunter des minibus pour rejoindre leur domicile depuis la gare



A la gare routière de Charallave, détection de port d'armes et identification à la montée dans le minibus



Station de métro «plaza Venezuela»

Metro de Caracas @CaracasMetro

TWEETS 190 k PHOTOS/VIDÉOS 10,3 k ABONNEMENTS 220 k ABONNÉS 316 k FAVORIS 431 LISTES 1

[Suivre](#)

Metro de Caracas ... · Il y a 4 h

via @SlyQuintana: @CaracasMetro sabrán que sucedió en #losjardines #L3 que había GN y cerrada una salida???

2 3 1

Metro de Caracas @CaracasMetro · Il y a 5 h

#ATENCIÓN Ruta #Metrobús suspendidas HOY #28M: 315 Plaza Venezuela-Bello Monte

2 44 1

Metro de Caracas @CaracasMetro · Il y a 5 h

7:33 am RT @yesua27 @CaracasMetro L1 lenta tren se detiene en túneles y se queda en las estaciones mas de 5min

1 10

Metro de Caracas ... · Il y a 5 h

via @karol_1205 @CaracasMetro trenes hacia las zona rental si hay, los que no pasan es vía el silencio

2 5 1

Metro de Caracas ... · Il y a 6 h

7:32am RT @yesua27 @CaracasMetro L1 lenta tren se detiene en túneles y se queda en las

Metro de Caracas @CaracasMetro · Il y a 6 h

via @Yop_Vivas 728am @CaracasMetro Estación de Metro Los Teques a REVENTAR aprox 18min esperando

Metro de Caracas @metro_caracas

TWEETS 131 k PHOTOS/VIDÉOS 30,8 k ABONNEMENTS 5 ABONNÉS 339 k FAVORIS 4 LISTES 1

[Suivre](#)

Metro de Caracas @metro_caracas

CUENTA OFICIAL del Metro de Caracas Empresa pública de transporte masivo prestadora de servicio incluyente y solidario a millones de usuarios y usuarias

Caracas, Venezuela
metrodecaracas.gob.ve
 Inscrit en août 2010

30,8 k Photos and videos

Suivre Metro de Caracas

Nom complet
 Email
 Mot de passe
[S'inscrire](#)

Tendances : Monde · Modifier
[#youtubeblockedinturkey](#)

Metro de Caracas @metro_caracas · Il y a 30 s

En la #MetroEscuela se dictarán charlas sobre la importancia de no contribuir con la mendicidad y la economía informal

1

Metro de Caracas ... · Il y a 3 min

En la #MetroEscuela se dictarán charlas sobre el respeto y cumplimiento de las normas del buen usuario @metro_caracas

2 1

Metro de Caracas @metro_caracas · Il y a 8 min

#MetroNoticias Los infractores que se detecten practicando la mendicidad o la buhonería serán conducidos a la #MetroEscuela

2 1

Metro de Caracas @metro_caracas · Il y a 13 min

#MetroNoticias Los infractores que se detecten colaborando con la mendicidad o la buhonería serán conducidos a la #MetroEscuela

Metro de Caracas @metro_caracas · Il y a 18 min

#MetroNoticias Incurrirán en igual falta quienes colaboren como quienes practiquen la mendicidad y la economía informal #MetroEscuela

Copies d'écran respectivement extraites du site d'utilisateurs @Caracas.Metro (28.03.2014) et du site «officiel» @Metro_Caracas de l'opérateur C.A. Metro de Caracas

INSEGURIDAD | Desde las 8 de la mañana

Transportistas de Caricuao se paralizaron por la inseguridad

Exigen presencia policial en medio de una protesta que mantienen en la redoma de Ruiz Pineda, frente a la carpa del Dibise

EL UNIVERSAL

lunes 8 de agosto de 2011 10:07 AM

Caracas.- Un nutrido grupo de transportistas de 50 organizaciones se apostó en la redoma de Ruiz Pineda, desde las 8 de la mañana, para exigir presencia policial pues la inseguridad los agobia. Raimundo Arraiz, representante de los choferes indicó que a diario son víctimas de al menos 20 asaltos y que no hay presencia policial.

"Nos vinimos a protestar porque estamos cansados de los robos. El jueves hicimos una asamblea con el director de la Policía Nacional y él nos dijo que no mandará funcionarios para esta zona hasta el año que viene", denunció Arraiz.

Los manifestantes estacionaron las unidades frente a la carpa del Dibise que hay en el sector y dijeron que no se irán hasta que una autoridad con poder firme un acuerdo donde se implementen operativos policiales.

Con información de Deivis Ramírez Miranda

Resolución prohíbe porte de armas en transporte público

EL UNIVERSAL

jueves 25 de agosto de 2011 12:00 AM

La Comisión Presidencial para el Control de Armas, Municiones y Desarme aprobó una resolución que prohíbe el porte de armas de fuego y de municiones en todos los transportes públicos de Venezuela.

El ministro del Poder Popular para Interior y Justicia, Tareck El Aissami, explicó que los terminales de pasajeros tendrán 90 días para tomar las medidas necesarias para evitar el porte de armas de fuego y municiones en las instalaciones y en los buses. "Es la primera medida estratégica y especial dentro del esfuerzo que estamos haciendo", indicó.

La resolución que entrará en vigencia una vez se publique en Gaceta Oficial dispone la "prohibición del porte de armas y municiones en los terminales de pasajeros, unidades de transporte urbano, suburbano e interurbano. En los sistemas de metro y en los ferrocarriles".

Insécurité dans les minibus : un motif de la grève nationale décrétée par les transporteurs en août 2011, donnant immédiatement lieu à un décret interdisant le port d'armes dans les transports - coupures de presse

LEYES DE MURPHY DEL METRO DE CARACAS



**Cuando por fin te sientas...
aparecen ancianos**



**Cuando algo malo sucede...
no hay ningún policía**



**Cuando estas apurado...
hay retraso**



**Sí estas en los pisos de abajo,
la única escalera mecánica...
está de bajada**



**Sí el tren viene lleno...
el aire no sirve**

f "LA PATULECA"



**Cuando llevas rato esperando
el tren... en el andén contrario
llegan a cada rato**

Les messages, mais aussi les photos publiées par les usagers @CaracasMetro jouent aussi un rôle de dénonciation : défaillances de l'institution, incivilités... (DR, source <https://www.facebook.com/caracasmetro/photos>)

Mobilités très contraintes des barrios escarpés

Faisant partie de la municipalité de Sucre, Petare est considéré comme l'un des plus grands barrios d'Amérique latine, s'étendant sur un territoire de collines très vaste qui dépasse la zone urbaine agglomérée proprement dite. Dans la réalité de son fonctionnement, Petare est composé d'un ensemble d'assez nombreux quartiers et de secteurs.

C'est l'un de ces secteurs, au sein du quartier Jose Felix Ribas, que nous avons d'abord pu visiter, à pied, en accompagnant plusieurs collègues sociologues et urbanistes employées de la municipalité de Sucre (services de la planification et de la gestion urbaine) lors d'une de leurs visites de terrain portant sur le diagnostic de gestion de l'espace public (état des rues, de la voirie, ramassage des ordures...). A ce titre, la visite s'est également faite avec le représentant des habitants pour le quartier (coordinador) et interlocuteur de la mairie, dont la fonction était à la fois de veiller à notre sécurité (à tous), de faire état des problèmes aux agents de la ville et de les renseigner. En nous permettant de pénétrer dans un barrio, cette matinée nous en a fait apercevoir l'organisation interne.

Elle a été suivie, avec les mêmes accompagnateurs, d'une visite commentée embarquée informelle en jeep sur le territoire plus vaste des barrios de Petare. Nous avons en ce sens pu bénéficier de la connaissance très fine de ces territoires par notre chauffeur, nous rendre compte de l'étendue du barrio, de sa topographie très accidentée, de l'exiguïté de certaines rues et des problèmes d'accessibilité aigue, les habitants étant parfois obligés de prendre 3 ou 4 moyens de transports différents pour parvenir jusqu'à chez eux. Il existe ainsi en particulier un réseau de transports quasi-interne au quartier et en certains endroits, les taxis-jeeps représentent l'unique moyen de desserte.

Par contraste avec ces conditions de mobilité très difficiles, le MetroCable offre de nouvelles conditions d'accessibilité et d'urbanité aux habitants du barrio de San Augustin.

C'est accompagnés de deux habitants du quartier, ayant toujours vécu là et engagés dans la vie communautaire et politique du barrio, que nous avons visité cette nouvelle ligne de transport en commun. En ce sens, cette visite a dépassé la seule description du système de transport et s'est avérée riche en informations concernant à la fois l'histoire du lieu et les usages d'une mobilité jusque là très contrainte.

Le *MetroCable* est un système de transport par téléphérique. Sur le modèle de réalisations similaires en Amérique Latine (Medellin en Colombie), la première ligne mise en service à Caracas en 2009 permet de desservir le barrio de San Augustin qui, comme la grande majorité des barrios de Caracas, est implanté sur des collines abruptes mais a pour particularité d'être situé à proximité immédiate du centre-ville. San Augustin en restait jusque là coupé par une autoroute et la seule manière de le rejoindre était un unique pont enjambant l'autoroute. Le manque d'accessibilité du barrio était aussi interne : uniquement accessible en voiture par le versant Nord, ce quartier s'organise à partir d'un double système de rues suivant les courbes de niveau et d'escaliers coupant la pente qui rendent difficile sa traversée.

La réalisation du MetroCable représente donc un progrès incontestable : ce système de transport, composé de 5 stations, permet non seulement de relier le barrio au centre (pour le prix d'un ticket de métro) mais aussi (gratuitement) différentes parties du barrio entre elles. Les stations présentent une architecture contemporaine de qualité, luxueuse et très confortable (ventilation naturelle) et les liaisons entre les espaces du *MetroCable* et le barrio sont traitées avec soin dans leur aménagement.

Utilisé comme vitrine gouvernementale, cette réalisation se trouve depuis prolongée par de nouvelles lignes dans d'autres quartiers de la capitale vénézuélienne, dont celle inaugurée fin 2012 pour desservir les barrios de Petare⁴⁰.

40 http://www.metrodecaraacas.gob.ve/obrasyproy/fichatec_mcablemar.html



Vues du quartier Jose Felix Ribas (barrios de Petare)



Quartier Jose Felix Ribas : dans certaines zones particulièrement escarpées ou étroites, les seuls modes de transport collectifs sont des petits taxis ou des jeeps



Station du MetroCable San Augustín, inaugurée en 2009



Ce pont était jusqu'à la mise en service du MetroCable le seul moyen piéton de rejoindre le centre-ville depuis le barrio de San Augustín



Le traitement des limites entre l'espace du MetroCable et le quartier San Augustín : sécurisation et aménagement de l'espace public



Le quartier San Augustin vu de haut : en mettant à distance le barrio, le dispositif du MetroCable en change la perception

Una realidad del Gobierno Bolivariano

Para la construcción de las cinco estaciones se vaciaron más de 15 mil metros cúbicos de concreto y se utilizaron 1 millón 800 mil kilos de acero.

MetroCable
consérvalo y cuidalo.

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Ministerio del Poder Popular para los Asesores Políticos y Miranda | Venezuela

El MetroCable es inclusión social

Más de 20 consejos comunales participaron en la consolidación del proyecto

MetroCable
consérvalo y cuidalo.

Gobierno Bolivariano de Venezuela | Ministerio del Poder Popular para los Asesores Políticos y Miranda | Venezuela

Le metroCable, vitrine gouvernementale

Eléments d'analyse transversaux

Les « espaces-temps de la mobilité labile » à Caracas varient en termes de situations aussi bien que de contextes

Si nous avons pu ainsi identifier une pluralité de scènes renvoyant chacune à des modalités *normatives*, à des *pratiques* précises et à des *centralités* afférentes, il nous semble nécessaire de souligner l'importance du *cadre situationnel* dans la définition des « espaces-temps » propres à cette mobilité. Au-delà des facteurs plus conventionnels qui conditionnent la mobilité (l'offre de service et son volume, les capacités des infrastructures, l'oscillation entre les heures creuses et les heures de pointe liés aux rythmes scolaire et de travail, la composition disparate des densités véhiculaire et piétonnière, les modifications « saisonnières » dans la demande de service, etc.), il semble que la capacité des acteurs à (re)définir les situations de mobilité soit au cœur de la labilité.

Ces situations se définissent (ou se redéfinissent) en fonction des attentes plus ou moins réalisées, des attentes plus ou moins satisfaites, des formes d'accords interactionnels plus ou moins réussis ou encore des anicroches trouvant des issues plus ou moins apaisantes.

Ainsi, au sein d'un même contexte, plusieurs situations peuvent se mettre en place et se succéder, coexister, se chevaucher ou se pourchasser, de telle manière que la mobilité s'accomplisse avec plus ou moins d'entraves. L'espace-temps de la mobilité labile se construira donc au gré des *conventions* mobilisées, des *contraintes* sauvées ou amalgamées avec leurs pendants, ainsi que par la mise à profit des *ressources capacitaires* de la situation et de son évolution.

Ce que la mobilité labile rend possible et compréhensible

Cette mobilité éprouvée par les difficultés quotidiennes amène les participants à *composer sans cesse et (souvent) rapidement avec l'environnement* normatif, pratique et sensible, tout en en disposant de *repères* situationnels et contextuels *précaires* et/ou *instables*. Le citoyen éprouvé par la mobilité labile peut ainsi devenir particulièrement compétent pour évoluer dans des milieux (humains et non humains) marqués par des rationalités incertaines, des interactions surchargées, des sensibilités entropiques et des cadres d'action confus et/ou défailants.

Identifier et enquêter auprès de ces registres permet de reconstituer la façon dont la mobilité labile :

- engage des formes d'action-réaction dont les citoyens se servent pour surmonter les épreuves ;
- façonne des modes de perception, d'attention, de sensibilisation et d'accommodement qui servent à configurer les « rapports de trafic » (Hannerz, 1982), ainsi que les ambiances qui, de gré ou de force, lui sont envisageables.

De ce point de vue, un entretien informel réalisé avec un chauffeur de taxi a pris pour nous valeur d'analyseur des possibilités d'être *citadin-citoyen ordinaire et malgré tout*.

Lucio n'a pas quarante ans et a commencé à travailler comme chauffeur de taxi en 2000. Après l'obtention d'un diplôme d'informaticien, avoir vécu quelques années à l'étranger et avoir travaillé pour le gouvernement d'Hugo Chavez, il fait le taxi à Caracas avec son chevrolet d'occasion. Il dit lui-même préférer ce métier car il est « *son propre chef* » et, surtout pour les recettes que cela lui procure : avec une moyenne de 7000 Bolivars Forts (BsF), il peut gagner jusqu'à 10 000 BsF lors d'« *une bonne journée* » et 4000 BsF lors d'une « *mauvaise* »⁴¹. Pendant ces douze années, il a eu le temps de (presque) tout voir, tout éprouver : depuis les agissements des passagers arnaqueurs jusqu'au kidnapping, en passant par plusieurs vols à main armée et une agression où il a failli mourir. Malgré ses plaintes à propos du fait que

« l'insécurité est à l'origine d'une diminution sans précédents du volume de travail », il continue à faire le taxi : « Combien des personnes peuvent dire qu'ils peuvent gagner jusqu'à 15 ou 20 mille BsF par mois, tout en étant sa propre ressource humaine, en faisant les « publics relations » et en ayant l'emploi de temps de son choix ? ».

Lucio est donc loin d'être dupe ou de méconnaître les menaces qui cernent le métier de taxi, notamment dans un contexte où les malfaiteurs ont appris à privilégier les situations de mobilité urbaine pour commettre leurs délits et leurs crimes et où l'impunité règne. Pourtant, il préfère continuer à exercer ce métier à haut risque. Lucio est, comme d'autres caraquéniens, un être de contradictions qui cependant les assume (ou fait semblant) ne cessant d'affirmer en même temps « *l'importance de la confiance pour travailler* ». Voire plus : il affirme « *aimer son métier* » parce qu'il remplit ainsi le quota qui lui correspond de collaborations pour « *habiter dans une meilleure ville* ».

En manifestant son attachement à une culture et à une « *relation de service* »⁴², Lucio est un citadin ordinaire « *éprouvé par l'insécurité* » qui, malgré tout, tient à vivre l'expérience d'une citoyenneté urbaine :

« Lorsque tu m'engages, tu peux compter sur le fait que, si tu veux, je te ferai la conversation et mettrai une petite musique pour ton confort. Sans doute cela servira à améliorer l'ambiance. Car l'idée n'est pas seulement de te transporter d'un point à un autre, mais de te traiter comme passager aussi bien que possible. Je te donneras alors des garanties que tu arriveras à ta destination dans le temps, que tu seras en sécurité tant que tu es dans mon taxi et qu'on arrivera tranquillement à la bonne destination car je connais tous les chemins et les raccourcis. Je crois que je contribue ainsi à t'offrir une meilleure qualité de vie. Voilà mon idée du service ».

41 Le « salaire minimal » au Venezuela (équivalent lointain du RMI en France) était de 1547 Bolivars en 2011.

42 A propos de cette catégorie développée par Isaac Joseph et Gilles Jeannot, cf. *Les métiers du public. Les compétences de l'agent et l'espace de l'utilisateur*, CNRS, 1995.

Taxista (T): Yo empecé esto en el año 2.000 y había trabajo para tirar hasta el techo, pero ¿Qué ha hecho la inseguridad? Que la gente no salga. La inseguridad ha hecho que ya el trabajo no sea... Yo trabajo hasta las doce de la noche, hasta ahí hay vida, de resto, solo uno que otro que tiene que ir a un sitio específico, donde están las rumbas: el San Ignacio (centro comercial), las Mercedes, porque más nada.

Investigador (I): ¿Y eso es después de las doce? Y antes, si puedes andar ruleteando por cualquier lado?

T: Consigues trabajo, pero después de las doce, muy difícil, ya Caracas no es lo que era, la gente rumbeaba hasta los lunes. Ahora la gente se va pa' la casa de un pana, y se toma los tragos ahí. Pero eso de discoteca? Ahora las discotecas son contadas, aparte del costo para entrar, ahorita te cobran por ver, por entrar, una botella de whisky te vale mil bolos, la entrada 50 bolos...

I: Y eso, tú dices que cambió, que en el 2.000 era de otro modo y a partir de aquel momento empezó a cambiar? ¿En qué momento tú crees que eso empezó a cambiar?

T: No, eso se ha ido degenerando... Poco a poco. Y de hecho sólo ves, que los centros comerciales, es muy poco lo que tienen de rumba; el único es el San Ignacio, que tiene todos los lugares de rumba que cierran a las 4, pero antes era muy diferente...

I: ¿Es el único?

T: Es el único que puedes ir con seguridad de que vas a rumbear y no estás preocupado por los malandros. El único sitio. Porque tú estás en Las Mercedes y entonces andas "chorreao" porque te pueden secuestrar, porque te puede pasar algo.

B: ¿Y qué es lo que hace que no sea así en el San Ignacio? Porque estás en Chacao?

T: Bueno, porque en las cuatro esquinas ponen alcabalas y por lo menos los ves, entonces si los ves te da seguridad. Ahhh "que en el estacionamiento pasa alguna cosa o pasa otra?" En Caracas no hay ningún lugar seguro ya, pero de ahí a que te digan que te van a meter un tiro, hasta allá no llega. Y al final lo que importa es preservar la vida.

I: Y en tus once años de trabajo como taxista ¿te han pasado vainas?

T: Todas : secuestro, atraco, se han llevando el carro, me han caído a golpes... Me han salido todas las barajitas (...) Lo del secuestro es lo más grave porque es la impotencia que te da, un poco de carajitos (porque no puedes decirlo de otra manera), que cuando quieren matar a un tipo, te secuestran y bueno... Lo más grave no es el hecho como tal sino que cuando tú vas a las autoridades...

(...) O cuando me atracaron y se llevaron el carro... Eran dos chamos, y uno me pone un pico 'e botella en la garganta y entonces me pongo a forcejear pa' que no me vaya a cortar, entonces me empiezo a caer a golpes con el tipo y entonces el de atrás me pega, siento que me está cortando, entonces me pongo a forcejear y me pregunto, ¿qué estoy haciendo aquí vale? Total el carro tiene satelital.

I: ¿El carro tenía satelital?

T: Sí, el que está delante se viene pa' acá pa' manejar el carro...

I: Ah porque tú dejaste el... ah ok.

T: Claro, pero con mocha, porque el hace el paro de que va a vomitar de que se siente mal, entonces, yo me paro con el croche metido y con la velocidad puesta, cuando el tipo me jala el carro se apaga, claro cuando yo me voy pa' atrás el carro se apaga, cuando me pongo a

discutir con el chamo, entonces de repente... “¿Y yo qué estoy haciendo aquí buscando que me maten?” Entonces... me bajo del carro y yo estoy aquí a las doce de la noche llamando a la operadora para que me apaguen el carro...

como a las 3 horas me llaman, de hecho me llama un agente de la Policía Metropolitana y me dice:

“Policia metropolitano: Señor Rojas, buenas noches, encontramos su carro. Hicimos un buen trabajo y usted sabe que pa’ entregarlo es un proceso, y si usted quiere bueno, puede pasar por aquí y podemos hablar y broma... véngase, nos da una colaboracioncita porque hicimos un buen trabajo...”

¿Sabes cuánto me estaban pidiendo? Un millón de bolívares! Pa’ entregarme mi carro!

I: ¿Hizo denuncia en PTJ (policía judicial)?

T: No, no hice denuncia en PTJ

I: Porque si hubieras hecho la denuncia en PTJ te hubieran ladillado más...

T: Hubieran tenido que trasladar el carro hasta la PTJ y hubiera sido un rollo, pero como en PTJ, tienes que hacer la denuncia personalmente y con los papeles en la mano, sino no te meten en el sistema. Por ejemplo a ti te roban el carro y tú llamas a la PTJ y te dicen: No sí, tranquilo, nosotros lo radiamos. Hasta ahí... pero como tal, no hacen nada, hasta que tú vas con los papeles, mira aquí está el documento de propiedad y entonces ahí es cuando te dicen: Ah bueno entonces vamos a formalizar la denuncia. Pa’ que sepas.

I: Qué arrecho!

T: Sí, entonces imagínate si hasta la policía te martilla, ¿qué queda pa’ los demás?

I: ¿Y qué hiciste por fin?

T: Bueno lo que pasa es que ellos no contaban con que mi prima es Fiscal Nacional entonces llamé a mi prima y me dice: No, habla con el comisario tal. Y después los tipos se arrecharon.

Le rôle des défaillances de l’action publique dans la disparition du bien commun citoyen

Rien ne semble aller de plus aujourd’hui dans l’action publique territoriale et, plus largement, la gouvernamentalité à Caracas. La déstructuration institutionnelle de l’action publique (et, en particulier, celle qui concerne la mobilité et la sécurité) ainsi que la conflictualité permanente entre les administrations urbaines et l’Etat se soldent par la disparition *in act* du *bien commun citoyen*

Prise aux pièges de la *destructuration institutionnelle* et de la *polarisation politique*, l’action publique n’arrive que rarement à s’occuper du *bien commun citoyen*. Les dispositifs réglementaires, normatifs et pratiques sur lesquels se développe et se projette la mobilité urbaine restent alors captifs de cette logique polarisée et de ses conséquences administratives, sociopolitiques et socio-spatiales.

De ce point de vue, nos trajets en minibus nous ont permis d’observer la constitution d’un ordre public *par défaut*, montrant dans le même temps les défaillances de l’Etat et la négligence des transporteurs. Un exemple nous est en particulier offert à la Redoma de Petare où, le long de l’avenue Francisco de Miranda (l’une des artères

principales débouchant sur la Redoma de Petare), se concentrent une multitude de lignes et de terminus de minibus improvisés, en même temps que la municipalité voit ses projets de construction d'une gare routière sciemment retardé par l'État. C'est autour des stations de métro (en particulier celles de Petare et La California) que, quelle que soit l'heure, cette occupation sauvage de l'espace public urbain se fait plus critique : *« Ils ont pris la zone comme parking. On ne peut plus marcher par les trottoirs ni circuler par la voirie tant ils sont encombrés. La municipalité allait mettre en place un canal de contre-flux pour éviter le stationnement, mais l'Institut National du Transit par Terre (INTT) l'a empêché »* signale la porte-parole du Conseil Communal de La California Norte. Voire plus, *« un canal de la rue Paris est utilisé par l'INTT comme garage de leurs motocyclettes »*. Selon le directeur des transports de la municipalité, au trafic causé par ces arrêts se rajoutent la congestion, l'insécurité, l'encouragement à la vente à la sauvette et les accidents *« car les piétons ne marchent plus par les trottoirs »*. La municipalité de Miranda avait mis en place en 2010 une convention avec l'église évangélique « Arretez de souffrir », propriétaires d'un lotissement sous-utilisé situé dans une station d'essence, de sorte à y aménager une gare routière. Quelques mois plus tard, le gouvernement exproprie ces terrains pour construire des logements. En 2011 la municipalité relance ce projet, cette fois-ci dans un terrain vague qui sera également exproprié. *« Aucune autorité n'articule les initiatives contre le trafic »* était l'intitulé d'un reportage apparu dans le quotidien El Universal le 27/04/2012. La présidente de la Société Vénézuélienne pour le Transport et la Voirie (SOTRAVIAL) y souligne *« qu'il est urgent de créer une instance dédiée exclusivement au trafic à Caracas »*. Un problème de fond est que le parc automoteur a été multiplié par 100 depuis que la dernière voie a été construite il y a trente ans. De même que, parmi les vingt sept objectifs attribués à l'INTT, aucun ne concerne explicitement le problème du trafic routier . Ainsi *« les gens savent qu'ils peuvent aller dans la rue et désobéir à une norme de la circulation sans qu'il ne se passe rien »*.

En tout cas, le processus politico-administratif en cours depuis une décennie à Caracas (date correspondant à la perte des élections municipales à Caracas) fait le lit des leurres de cette action publique. Entre l'usurpation des identités et des compétences administratives, la multiplication des autorités, les découpages partisans, la normalisation de pratiques ségrégatives, ainsi que la confusion d'échelles et des périmètres de compétences, on est loin du compte permettant de définir un bien commun citoyen. Une sorte d'État défaillant impose ses conditions et l'ordre public se fabrique par défaut. La fragilité institutionnelle qui s'en dégage participe aux épreuves servant de cadre à la mobilité labile.

III. LA REDOMA DE PETARE À L'ÉPREUVE DE LA MARCHE

La Redoma de Petare, un «espace-carrefour saturé»

Située au Nord-Est de Caracas, dans la municipalité de Sucre, la Redoma de Petare doit son nom au rond-point autour duquel se développe un secteur d'intense activité urbaine.

Jouxtant le très circonscrit noyau historique de Sucre installé dans une boucle du Rio Guaire, le secteur de la Redoma de Petare est également proche de plusieurs quartiers résidentiels -"urbanisaciones"- comme El Marques, Vuena Vista Campo Rico, La Urbina ou Palo Verde. Mais il est surtout marqué, à l'Est, par la proximité des *barrios* de Petare, considérés comme la plus grande zone auto-construite d'Amérique Latine avec plus de 650 000 habitants.

De manière générale, ce secteur représente à la fois une zone de contact et une frontière entre les *barrios* de Petare et les quartiers résidentiels de classes moyennes plutôt situés à l'ouest. Il constitue de plus la porte d'entrée Est de Caracas à l'échelle métropolitaine, régionale voire nationale. En ce sens, initialement conçue pour distribuer le trafic routier dans cette partie de la capitale, la Redoma de Petare est un point de convergence entre plusieurs des grandes avenues qui forment la trame urbaine de Caracas.⁴³

Entre lieu du transport et immense marché

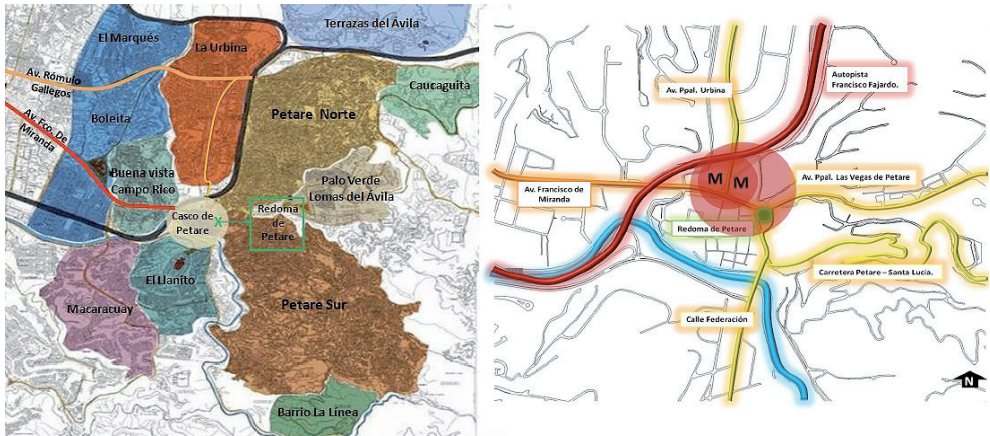
L'importance du secteur du point de vue des mobilités est aussi liée à sa fonction d'intermodalité et d'interconnexion pour les transports collectifs : desservi par une station de métro (Petare) et par plusieurs dizaines de lignes de transports publics de surface, on y trouve de très nombreux arrêts et terminaux de bus (terminal de Guaicoco, Julián Blanco), de minibus, de taxis et de mototaxis, tant formels qu'informels. En ce sens, la Redoma⁴⁴ bénéficie de nouveaux projets de transports par câble pour relier plusieurs *barrios* implantés sur le relief des *cerros* : elle devient un terminus de la ligne de train-cable à destination de Petare nord (ligne partiellement ouverte en août 2013) et, à proximité de la Redoma fut inaugurée fin 2012 la ligne de *Metrocable* Palo Verde - Mariche.

43 Au sud, l'av. Río de Janeiro prolongée jusqu'à la Redoma par la calle Federación ; au nord, l'av. La Urbina ; l'av. Francisco de Miranda qui, depuis le quartier de Chacao traverse la ville d'ouest en est et enjambe la Redoma par une section surélevée en direction de Palo Verde ; enfin, l'autoroute Francisco Farjado -autoroute n°9, desserte de la côte est du pays- qui borde le secteur de la Redoma à l'ouest et au nord en une section elle aussi surélevée.

44 Dans la suite du texte, nous emploierons le simple terme «la Redoma» pour désigner la Redoma de Petare.



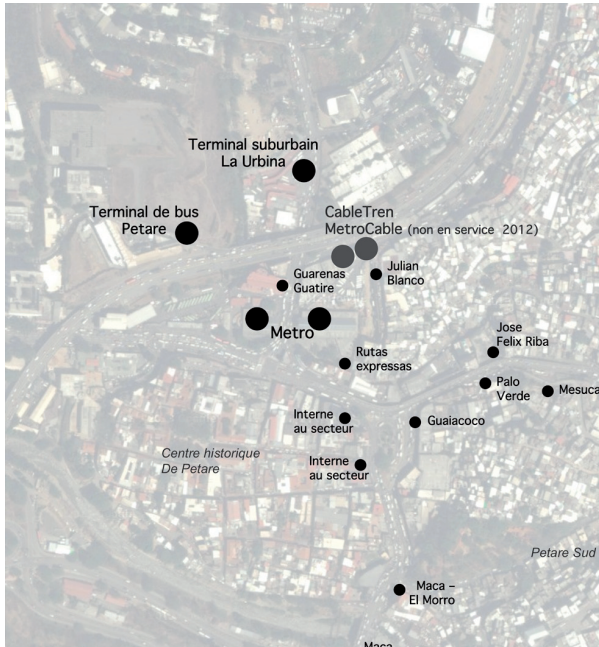
Vue d'ensemble de la Redoma de Petare. (Source : Alcaldia de Sucre)



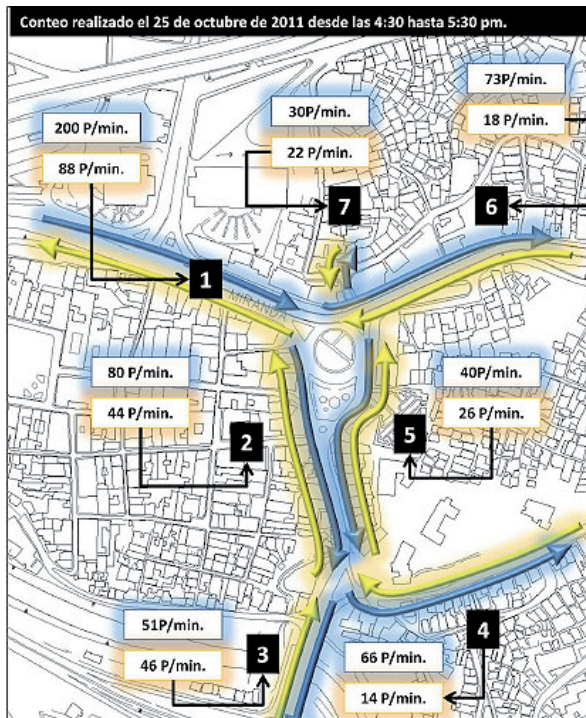
Quartiers alentours à la Redoma de Petare et axes urbains principaux. (Source : Dos Santos R. Isaura, Heredia S, Aury, Hoffmann M. Sara)



La circulation routière à l'arrivée sur la Redoma. (Source : Alcaldia de Sucre)



Principaux arrêts de transports publics
 d'après : Dos Santos R. Isaura, Heredia S, Aury, Hoffmann M. Sara, 2011



Densité des flux piétons, comptages. (Source : Dos Santos R. Isaura, Heredia S, Aury, Hoffmann M. Sara, 2011)

La Redoma fonctionne ainsi comme un lieu par lequel transitent quotidiennement des dizaines de milliers d'usagers des transports de l'agglomération⁴⁵ et au-delà. Elle est pratiquement la seule manière, pour les plus de 600 000 habitants des *barrios* de Petare implantés sur des hauteurs peu accessibles, de relier le reste de la ville, formant donc une sorte de passage obligé pour ces citoyens. Si l'on estime que plus de 500 000 personnes fréquentent chaque jour la Redoma, ce sont (selon la municipalité de Sucre) 20 000 personnes par heure qui y transiteraient en heures de pointe.⁴⁶

De par sa position de carrefour, la Redoma de Petare représente également une très importante zone commerçante : lieu de chalandise privilégié pour les habitants de Petare -les produits y sont moins chers qu'à l'intérieur des *barrios* peu accessibles aux véhicules motorisés-, elle offre plus largement un « commerce de correspondance » à l'ensemble des citoyens qui transitent par ce secteur au cours de leurs trajets quotidiens.

La physionomie du secteur est celle d'un marché se déployant sur plusieurs centaines de mètres de part et d'autre des principales artères. Outre quelques petits centres commerciaux (dont un très moderne appelé «sambilito»), plusieurs grands marchés couverts, construits en dur, souvent très peu ouverts sur la rue et organisés en petits boîtes implantés le long d'étroites allées, offrent en différents endroits une gamme très large de produits (alimentation, vêtements).⁴⁷

Des boutiques en tous genres, ouvertes de 7h à 20h et exposant largement leurs marchandises, sont implantées le long des avenues à proximité du rond-point et de la station de métro : «panaderias» proposant une restauration rapide, pharmacies, drogueries, quincailleries, magasins de chaussures, de vêtements, de jouets, d'électroménager, d'articles religieux. Si les plus anciennes boutiques, situées à proximité immédiate du rond-point, ont été créées il y a 40 ans, l'attractivité de la Redoma ne cesse depuis (notamment à partir des années 1990 suite à la création de la station de métro), de favoriser l'intensification du commerce, en particulier informel.

On estime ainsi que les vendeurs de rue -*buhoneros*- seraient aujourd'hui entre 1 500 et 3 000⁴⁸ : les formes les plus visibles de ce commerce sont des stands («puestos»), composés d'une table et d'un parasol ou d'un auvent de fortune. Mais il existe

45 Notamment des «urbanizaciones» proches telles que La Urbina, El Llanito, Macaracuay Buena Vista.

46 Dos Santos R. Isaura, Heredia S, Aury, Hoffmann M. Sara. Movilidad peatonal en la Redoma de Petare y su contexto inmediato: Informe final. Universidad Simón Bolívar, Departamento De Planificación Urbana, cours «Dinámica social urbana», ss dir. Silverio González Téllez, décembre 2011, 68 p

47 Le marché «gloria al bravo pueblo» construit sur plusieurs niveaux le long de l'avenue Miranda avec 800 stands, le marché municipal de Petare sur l'avenue Urbina entre la station de métro et l'autoroute, le marché Terminal La Urbina tout juste inauguré en février 2014, en chantier au moment de notre enquête. D'autres marchés sont en projet : marché Marna Margarita (208 stands), Baloa (264 stands).

48 <http://www.eluniversal.com/caracas/120201/el-olvido-le-gano-al-mercado-de-buhoneros-de-petare-imp>

aussi toute une gamme d'ambulants («manteleros») : vente ambulante de « produits d'opportunité » (café le matin, glaces aux heures chaudes, parapluies lors des averses), vente à la sauvette proposant pour quelques heures, sur un carton, un tout petit coin de table ou de bâche, des fruits, des cd piratés, des articles de mercerie, points de vente roulants qui, selon l'équipement (du chariot de supermarché à la cuisine-comptoir de rue), s'avèrent réellement mobiles ou au contraire sont installés de manière semi-permanente, Toutes les formes de vente de rue y sont donc représentées sans qu'une typologie claire puisse être établie tant les situations hybrides sont nombreuses. De manière générale, les *buhoneros* profitent de la proximité des commerces formels -en proposant souvent les mêmes types de produits à un prix moindre- tout autant qu'ils tirent parti de la densité et de la concentration de flux que génèrent les transports et leurs interconnexions.

La situation de la Redoma de Petare se rapproche en cela de beaucoup d'espaces-carrefours d'autres grandes villes du monde, qui «finissent par devenir de véritables centres commerçants en soi» (Steck, 2006 et Monnet Giglia Capron, 2007). Et si le commerce informel y évoque un paysage familier des villes d'Amérique Latine, sa concentration prend ici un caractère exceptionnel, rendant les limites particulièrement floues entre les multiples espaces complexes et imbriqués qui composent la Redoma. En un mot, pratiques de mobilité et activité de commerce y sont tellement indissociables qu'il est difficile de savoir si celle-ci est avant tout un espace-temps du transport ou un immense marché.

Les problèmes d'un espace public "envahi"

L'intensité du trafic motorisé, la densité des flux piétons et la concentration de commerces en font un lieu où se cristallisent de manière liée d'importants problèmes de gestion urbaine. A tel point qu'une des représentations les plus courantes de la Redoma de Petare pour les Caraquéniens est d'être «le lieu où se matérialise la théorie du Chaos»⁴⁹. En ce sens, la Redoma reste fortement associée à l'insécurité qui, pour être ici une réalité particulièrement difficile à quantifier et à qualifier dans ses formes, n'en constitue pas moins une représentation dominante alimentant sa mauvaise réputation.

La congestion de la circulation est liée à la quantité des flux mais aussi à la configuration des lieux : si le dimensionnement des voies qui convergent vers la Redoma correspond à leur fonction hiérarchique, l'aménagement du rond-point proprement dit n'est pas à l'échelle de ces flux et fonctionne comme un goulot d'étranglement ; de même, l'accessibilité piétonne est rendue compliquée par la présence de l'autopont qui forme une importante barrière physique au centre du secteur.

49 «El lugar donde para muchos se materializa la Teoría del Caos». In «Recuperar la redoma de Petare pasa por alejar las terminales», quotidien *El Universal*, lunes 19 de octubre de 2009. http://noticias.eluniversal.com/2009/10/19/ccs_art_recuperar-la-redoma_1616578.shtml

L'existence de nombreux arrêts de transports informels – minibus, taxis, mototaxis – improvisés le long des voies, sans coordination, ne font alors que renforcer ce manque d'accessibilité et la saturation récurrente des lieux au cours de la journée, créant par ailleurs des situations constantes d'insécurité : arrêts ou dépassements intempestifs, stationnement en double file, passages piétons et feux non respectés.

Un des principaux problèmes reste celui du commerce de rue qui, transformant la Redoma en un véritable dédale, investit le moindre interstice laissé vacant, déborde sur la chaussée et colonise les trottoirs sous des formes d'installation précaire mais semi-permanentes (tout autour du métro et le long des avenues, les stands sont emballés chaque soir sans être démontés)⁵⁰.

Face à ce qui est perçu comme un « envahissement de l'espace public », la problématique posée par les autorités et les professionnels de l'aménagement est : « récupérer » l'espace public, en tentant de maîtriser la prolifération du commerce de rue, considéré comme une source de congestion et d'entrave à la mobilité, d'insalubrité et d'insécurité.

La réalité de la Redoma est aussi celle des quantités d'ordures produites, de la difficulté de leur collecte⁵¹, de l'absence de points d'eau et de conditions d'hygiène pour les vendeurs installés à même la rue (en particulier pour les commerces alimentaires) ; accentué par les chargements et déchargements des marchandises, l'encombrement permanent de l'espace par les stands et ventes ambulantes y génère un climat d'insécurité⁵². Une insécurité protéiforme, tout autant viaire qu'associée aux vols, aux règlements de compte ou encore à la précarité des conditions d'exercice de leur activité pour les vendeurs eux-mêmes : manque de confiance envers l'institution publique (municipalité, police), concurrence entre *buhoneros* pour obtenir ou conserver un emplacement, conflits entre commerçants formels et commerçants informels⁵³.

Portés à leur paroxysme, ces problèmes révèlent les apories d'un espace urbain conçu pour répondre aux besoins de mobilité mais largement régi par une activité

50 « Es importante recalcar que la decisión de dejar su mercancía en las calles es debido a que se establecieron las llamadas "Cuadrillas de cuidado" que se encargan de rondar durante toda la noche por la redoma de Petare y vigilar la mercancía puesta bajo su jurisdicción. » Quaranta Kariluz, Rostyn Rivero, Soler Wini. Dinámica comercial Redoma de Petare. Universidad Simón Bolívar, Departamento De Planificación Urbana, cours « Dinámica social urbana », ss dir. Silverio González Téllez, décembre 2011, p.29.

51 2.500 toneladas de basura generadas entre el 31 de diciembre y el primero de enero, « Limpian la redoma de Petare », quotidien EL UNIVERSAL, viernes 2 de enero de 2009, http://noticias.eluniversal.com/2009/01/02/ccs_art_limpian-la-redoma-de_1210379.shtml

52 Evoqué par la presse, par la municipalité ou par des usagers de la Redoma interviewés par les étudiants de l'Université Simon Bolivar.

53 Les premiers reprochant aux seconds de pratiquer des prix plus bas que les leurs, d'entraver l'accessibilité et la visibilité de leurs boutiques, et d'être plus généralement responsables de la dégradation du secteur. Cf. Quaranta Kariluz, Rostyn Rivero, Soler Wini. Dinámica comercial Redoma de Petare. Universidad Simón Bolívar, Departamento De Planificación Urbana, cours « Dinámica social urbana », ss dir. Silverio González Téllez, décembre 2011, en particulier p. 28.

commerçante envahissante. En effet, la Redoma ne semble cesser d'être mise en échec dans sa vocation. Constattement mis à l'épreuve, l'usager y est soumis à une offre de services saturée et à un environnement tellement "adhérent"⁵⁴ qu'il semble impossible de s'en déprendre. Et l'horizon normatif de l'accessibilité, de «l'hospitalité universelle» et du «droit de regard» au principe de l'espace public⁵⁵ semble s'y dissoudre tant elle est appropriée, disputée et décrite comme un espace où s'ignorent les règles de civilité élémentaires.

En février 2014 fut inauguré un nouveau marché municipal de 800 places connecté au terminal de bus de l'avenue Urbina. Le Gran Mercado Municipal Terminal de la Urbina fait partie des projets engagés par la municipalité de Sucre et son maire Carlos Ocariz (réélu en 2013) pour «remettre en ordre» le secteur de la Redoma et réinstaller une partie des buhorenos. A plus de 3 ans d'intervalle, les deux coupures de presse suivantes, extraites du quotidien *El Universal*, mettent l'accent sur les difficultés qui persistent à la Redoma de Petare. Avec pour titre «l'ordre apparaît toujours lointain à la redoma» et pour sous titre «on lutte dans cette zone contre plus d'un demi-siècle d'anarchie et d'informalité», l'article daté du 12 mars 2014 se montre pessimiste, évoquant notamment comme une sorte de fatalité la perspective d'une réinstallation progressive de nouveaux vendeurs de rue à la place de ceux ayant obtenu un stand dans le marché municipal.

54 Amar, 1993.

55 Isaac Joseph, 1993, p. 212.



Ventes de rue et opportunités de l'espace (photo équipe Muse)



Transports et commerces intriqués



Recuperar la redoma de Petare pasa por alejar las terminales

El plan es reducir la inseguridad mejorando vialidad e iluminación



Trasladar paradas ayudará a mejorar el caos (Gustavo Blandrés)

DELIA MENESES | EL UNIVERSAL

lunes 19 de octubre de 2009 12:00 AM

El lugar donde para muchos se materializa la Teoría del Caos está siendo objeto de un nuevo plan de rehabilitación. Los intentos de transformar la redoma de Petare han sido muchos, pero su intervención exitosa sigue siendo un asunto pendiente.

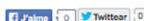
ESPACIO PUEBLICITARIO

Acceso rápido a:

- RSS
- Obituarios
- Correo Diario
- Gaceta Oficial
- Movil
- Carteles y Edictos

Ver Jornada completa >>

La cruzada de recuperar el corazón de Petare, espacio por el que circulan diariamente 500 mil almas está ahora a cargo del arquitecto Franco Micucci, para quien el proyecto es una empresa difícil de acometer por los múltiples actores que hacen vida en la zona. "Comerciantes informales, una terminal al aire libre, tránsito fuente de vehículos y flujos peatonales mal organizados confluyen en el lugar. Alterar los modos operativos implica un trauma en la manera que están utilizando ese sitio y de allí la complejidad". En una primera fase, que durará cuatro meses, las obras incluyen la recuperación de todas las alcantarillas, brocales, bocas de visita y aceras, así como la restitución del alumbrado eléctrico. El vuelco que prometen darle al espacio implicará, además, según Raúl Prieto, director de Infraestructura de la Alcaldía Metropolitana, la instalación de mil metros de baranda en la isla central desde la redoma hasta la altura del Unicentro El Marqués, cien postes con pipotes de basura, seis mil toneladas de asfalto y demarcación de flechado. De los BsF 9 millones que se destinarán a la redoma, 7 millones provienen de la Alcaldía Metropolitana y 2,5 millones de la Alcaldía de Sucre, que se encargará específicamente de la intervención de El Playón de Petare. Entre las primeras acciones a acometer antes de reformar el espacio público se encuentra, según Micucci, la reubicación de los informales. "Son unos 2.700 buhoneros con los que se ha estado negociando, pero cuyo proceso de traslado no será tan rápido y puede tardar un par de años". Mientras tanto se está adelantando el anteproyecto para una nueva terminal de transferencia de Petare. "Será una infraestructura de transporte moderna que implica locales comerciales y área de alimentos", explica Micucci. María Isabel Peña, directora del Instituto de Urbanismo de la UCV, respalda la importancia de esta acción. "La redoma es la puerta este de la ciudad y lo ideal sería caminar de Petare hasta Catia y eso acentúa un trabajo muy arduo". A su juicio hay que plantearse hacer varios anillos para desconcentrar la redoma trasladando las paradas de autobuses y el comercio informal. Después vendría el trabajo de los diseñadores urbanos para ordenarlo todo. Las reformas están pensadas para disminuir la inseguridad. "Al tener mejor vialidad e iluminación vamos a tener más seguridad", explicó Prieto. Micucci dice que el trabajo ya comenzó, pero podría demorar más de una gestión para que Petare sea del peatón.



EL UNIVERSAL

Caracas
miércoles 12 de marzo, 2014

El orden todavía luce lejano en la redoma de Petare

En esta zona se lucha contra más de medio siglo de anarquía e informalidad

Ni las aceras convertidas en escombros (la alcaldía comenzó su demolición a principios de enero para rehacerlas), ni la reubicación de 800 buhoneros a un mercado, ni el hecho de que ya estemos sobre el primer trimestre del año, ni el asedio de guardias y policías han logrado erradicar la presencia de buhoneros en la redoma de Petare y sus alrededores. Este es uno de los lugares más caóticos de la ciudad y por donde diariamente circulan medio millón de personas.

Si bien es cierto que la presencia buhonera ha disminuido luego de que 800 comerciantes fueran trasladados a un mercado en La Urbina (la inauguración tuvo lugar el pasado 16 de febrero), el orden es algo que todavía luce muy lejano, como lejana luce la promesa del alcalde de Sucre, Carlos Ocaiz, de reordenar esta convulsión zona, en donde, según estudios de la alcaldía, la presencia de comerciantes informales se remonta a principios de los 60.

Una simple cuenta matemática atenta contra esta promesa: el mercado Terminal La Urbina tiene 803 puestos, pero según los censos de la alcaldía toda esta zona concentra a unos dos mil buhoneros (los propios buhoneros afirman que son tres mil).

Los que quedaron fuera están dependiendo de que el Gobierno central apruebe un proyecto de 120 millones para la construcción de tres mercados, el cual la alcaldía de Sucre le presentó el pasado 18 de diciembre. "Cuánto pueden tardar en hacer esos mercados, nosotros seguiremos en la calle, de algo debemos vivir", dice Joel Monterola.

Y explica Nancy Villalobos, quien ocupa un puesto en el nuevo mercado, en un contexto de economía deprimida y falta de empleos, cada vez habrá más gente que intentará salir a vender en la calle.

El mercado de La Urbina, además, solo acogió a una parte de quienes venden "mercancía seca", por lo que todos los que venden comida, frutas o verduras, siguen en la calle.

Algunos informales se quejan de que existieron irregularidades en la asignación de puestos. Pedro Herrera afirma que él salió seleccionado en el sorteo pero que luego le quitaron el puesto. Mientras tanto, sigue vendiendo forros de celular al pie del muro de Petare, sobre los escombros y al lado de Omayra Sánchez y Antonio Quevedo, quienes tienen quince años vendiendo en esta zona pero no fueron favorecidos con un espacio en el mercado.

Entre escombros y policías

Esos escombros, que abarcan dos cuadras de la avenida Francisco Miranda y dos de la principal de La Urbina, son una queja constante: "A cada rato vemos que los motorizados atropellan a los peatones", dice Quevedo.

Los trabajos de rehabilitación de aceras que lleva adelante la alcaldía han sufrido retrasos, pues la contratista confronta problemas para conseguir ciertos repuestos para la maquinaria que allí utiliza.

Esperan que se pueda comenzar la construcción en sí de estas nuevas aceras, que tienen un diseño que favorece el tránsito peatonal.

La policía de Sucre y la Guardia Nacional, viven mientras tanto lo que Yunier Bastardo, director del Centro de Coordinación Policial de la alcaldía, denomina "una guerra campal, un pulso constante".

Cuenta que incluso ha habido agresiones contra la policía por parte de los informales, que les han lanzado objetos contundentes.

Él explica que solo están tratando de hacer que se cumpla una ordenanza que prohíbe la ocupación de aceras para actividades comerciales: "Son decenas de personas que reclaman el derecho al trabajo contra cientos de miles que diariamente transitan por allí".

Además la policía municipal está limitada, pues la Ley de Policía Nacional le quitó la posibilidad de actuar cuando existen alteraciones del orden público. Y la Guardia Nacional solo lo hace si recibe instrucciones del Alto Mando.

Tarea muy complicada la que tiene por delante el alcalde si quiere cumplir su promesa de poner orden en lo que ha sido por excelencia el territorio sin ley de la ciudad.

Expérimenter la Redoma en marchant

L'adaptation du protocole d'enquête au contexte local

Le protocole mis en œuvre en juillet 2012 à la Redoma s'appuie sur les protocoles d'enquête testés à l'échelle de la ville en 2011, en même temps qu'il résulte de compromis avec les contraintes du terrain et du contexte local.

De manière générale, la complexité de la redoma de Petare en fait un terrain difficile à étudier : complexité de l'espace, multitude des activités et des flux, arrière-plan politique et social⁵⁶. La durée limitée à une semaine sur place et la réputation d'insécurité nous ont aussi imposé deux contraintes préalables importantes : nous immerger dans le travail de terrain sans autres repérages que ceux effectués l'année précédente ; nous rendre in-situ accompagnés (d'au moins un collègue ou d'un employé de la mairie de Sucre)⁵⁷.

Nous avons en outre intégré la question de l'insécurité dans le protocole initialement imaginé, à savoir des parcours auto-commentés et des observations : les premiers, tout en étant mobilisés comme protocole d'appréhension privilégié des ambiances liées à l'expérience de la marche, devaient aussi dans ce contexte précis nous permettre d'éviter, par une mise en mouvement permanente, de nous rendre vulnérables dans l'espace public ; en complément, les secondes étaient conçues comme un moyen de pouvoir décrire plus finement le contexte, l'espace, l'environnement sensible, les situations d'interaction sociales ; elles devaient pour cela être réalisées à partir de lieux fixes à la fois moins immersifs et protégés du regard des passants.

Outre que de tels lieux d'observation n'ont pu être trouvés dans le temps imparti, les parcours commentés se sont tout de suite révélés être un protocole peu opérant pour ce site : la multitude des éléments de tous ordres perçus au fil du parcours s'avéraient impossibles à décrire instantanément - dit autrement, le pas et la perception se faisaient plus rapides que la parole - ; et, à ce titre, les comptes-rendus en mouvement, enregistrés dans le temps de la marche, ne permettaient pas simultanément d'exprimer des perceptions et de décrire l'environnement⁵⁸.

Cette expérience, tout en pouvant être considérée comme un premier indice de labilité -au sens d'une rapidité d'émergence des phénomènes sensibles et des micro-événements liés à l'activité de la rue-, nous a ainsi conduits à adapter notre protocole.

56 Les travaux réalisés par les étudiants du département de planification urbaine de l'Université Simón Bolívar durant l'hiver 2011-2012 nous ont fourni un panorama général riche d'informations et de données, en particulier sur les mobilités piétonnes et sur les dynamiques commerçantes. Dans le même temps, dans un contexte politique d'élection présidentielle vénézuélienne, nos interlocuteurs de la municipalité de Petare n'ont pas été disponibles pour nous aider à préparer notre mission de juillet 2012.

57 La nécessité de cet accompagnement a fait l'objet d'une injonction de la part de la municipalité de Sucre.

58 Sur la difficulté à observer l'activité de la rue liée à la vente ambulante, voir Monnet, Giglia et Capron, 2013.

Si le principe du parcours a été conservé⁵⁹, contrairement à la technique des parcours commentés qui mobilise simultanément les trois activités de marcher, percevoir et décrire (Thibaud, 2001), nos « comptes rendus de perception en mouvement » n'ont pas été faits en marchant mais a posteriori ; sur la base du souvenir, chaque parcours a été consigné le jour même en un récit individuel. De manière complémentaire, permettant de qualifier l'environnement et d'en garder trace, les parcours ont donné lieu à des photographies (prises « à la volée » voire à la sauvette) et à des prises de sons.

Trois corpus de matériaux sont donc issus de chaque parcours : compte-rendu écrits, photographies de rue et bande-son.

Les *comptes-rendus écrits* prennent la forme de récits factuels des parcours, filtrés par notre perception et notre souvenir. Ils croisent la description d'éléments de contexte sur le déroulement de chaque parcours et celle des manières dont nous avons nous-mêmes été affectés par le lieu.

Au-delà de la description des odeurs, des sons, des sensations tactiles et kinesthésiques, ces récits permettent de qualifier les ambiances éprouvées en marchant à travers la description de :

- différentes séquences de parcours (temporelles, spatiales, d'ambiances) ;
- nos actions dans les espaces traversés (longer, traverser, s'engouffrer) ;
- ce qui se passe, émerge (événements, moments critiques), revient d'un parcours à l'autre, nous arrive, échappe à notre compréhension ;
- la circulation, de la foule, des commerces et des étals, de la conduite des passants, du comportement des commerçants, des interactions sociales ;
- nos impressions, sentiments, états d'âme, humeurs ;
- notre attitude (individuelle et au sein du groupe de chercheurs en marche), de nos formes d'attention et d'engagement dans les situations.

Les *photographies* de rue jouent d'abord le rôle d'un bloc-notes qui documente nos parcours ; pour la plupart prises à la sauvette, quand nous l'estimions possible, elles n'offrent pas un panorama complet des parcours. Elles fournissent toutefois des repères auxquels pouvoir se référer a posteriori, lors de l'analyse (pour mieux identifier une séquence, se remémorer un événement). Bien que figeant un instant précis, elles peuvent aussi être analysées en elles-mêmes, en particulier pour décrire des scènes d'interactions sociales. Enfin, sélectionnées, elles expriment assez explicitement les ambiances hyperesthésiques des lieux.

Les *bandes sons* sont d'abord la trace des ambiances sonores de chaque parcours; elles

59 Parcours en boucle, effectué en différents moments de la semaine (heures de pointe du matin et de l'après-midi, milieu de journée, jour de repos des buhoneros...) et défini de manière à cheminer chaque fois à travers les mêmes espaces de la Redoma en transitant par différents lieux de transports (station de métro, terminaux de bus), en longeant les principales artères le long desquelles s'implantent le commerce et en pénétrant à l'intérieur de certains marchés couverts. En ce sens, le parcours retenu met en jeu une diversité de lieux et compose d'emblée avec les continuités et les contrastes (spatiales, d'ambiances) à l'intérieur du site.

peuvent jouer le même rôle ponctuel de documentation que les photographies. Pour autant, ce qui fait sens dans leur écoute a posteriori apparaît parfois différent de ce qui a été perçu sur le moment, en situation, à partir d'autres modalités sensorielles (perception visuelle, olfactive) ; tout en pouvant être mises en dialogue avec les récits écrits, elles présentent l'intérêt de décentrer le vécu exprimé dans ces récits. Ces enregistrements tendent ainsi à constituer une matière autonome par rapport aux deux autres corpus, dont l'analyse spécifique a permis de contribuer à qualifier les ambiances labiles du point de vue sonore : en termes de variations par rapport aux configurations spatiales traversées ; en termes d'effets (hyperesthésie liée à la superposition ou au mixage des sources - circulation, voix, musique -, effets de métabole et de reconfiguration parfois très rapides entre les différents «plans» sonores).

Le terrain comme expérience

Le protocole mis en œuvre à la Redoma de Petare relève d'une approche ethnographique en ce sens qu'il mobilise l'immersion et une posture engagée du chercheur sur le terrain ; il s'en distingue toutefois dans la mesure où l'enquête ethnographique s'inscrit dans une longue durée et implique une socialisation minimale avec le milieu d'enquête, la participation et les interactions avec le groupe étudié étant considérées comme un des éléments fondamentaux d'accès à la connaissance de ce milieu.

Dans notre cas, l'immersion sur le terrain s'apparente davantage à une expérience, à savoir se faire, une semaine durant, passants récurrents d'un lieu inconnu. Des passants usagers de la rue et des transports d'une grande ville aux mobilités particulièrement complexes et éprouvantes ; des passants ni flâneurs ni habitants pressés, engagés corporellement et perceptivement mais n'ayant pas d'autre raison d'être là que pour une enquête ; des citadins paradoxalement au travail donc, sans pourtant être pris dans les contraintes de la vie quotidienne et des déplacements pendulaires ; des chercheurs-marcheurs se déplaçant à plusieurs, accompagnés ; des piétons vulnérables enfin, aux aguêts et inquiets de devoir pratiquer un lieu réputé dangereux sans en connaître la réalité ni les codes.

De par le protocole utilisé sur le terrain, notre usage de la Redoma de Petare représente ainsi une sorte d'expérience extra-ordinaire de la mobilité ordinaire. L'hypothèse que nous faisons est celle de la fonction heuristique du rapport d'étrangeté aux lieux. Dit autrement, l'expérience du dépaysement est prise ici comme un mode de connaissance particulier en ce sens qu'il met à l'épreuve notre rapport à l'ordinaire. Prédissant à un déplacement (qui n'est pas forcément géographique), à un changement de point de vue sur «ce qui va de soi», le dépaysement engage des formes spécifiques de présence aux autres, une capacité à se montrer plus attentif aussi bien aux moments critiques qu'indéterminés et, de manière plus générale, à

rendre plus prégnants des phénomènes et des perceptions devenues routinières pour des usagers plus familiers (Fiori, Simmonot, 2009). En l'occurrence, une des questions que convoque le protocole utilisé est : dans quelle mesure notre posture d'étranger permet-elle de faire émerger ou d'exacerber les ambiances de la mobilité labile ?

Les ambiances de la Redoma en marchant : hyperesthésie et labilité

Expressions multisensorielles du «trop»

«La avenida es un torbellino de buses y carros y motos que tocan corneta con mucha frecuencia. Al atravesar las esquinas hay grupos de personas con conversaciones. Para caminar por esa acera y luego por las bocacalles que bajan del centro de Petare hay que estar muy atento al piso ya que hay muchos huecos, obstáculos, agua marrón en pozos, además de la mención a toda clase de vehículo que salen de cualquier lado y se mueven en cualquier dirección inesperada para el peatón. El aire es denso de polvo y olor a agua evaporada con sucio.»⁶⁰ [récit de terrain, SG, 25.07.12, matin]

Nos récits de terrain confirment le caractère éprouvant de la Redoma de Petare. Ces récits sont émaillés d'expressions d'intensité, de profusion, de débordement liées à la multitude des activités, des flux et des micro-événements qui s'y déroulent simultanément. La Redoma se dessine comme une figure du « trop », un lieu où on ne sait régulièrement plus où donner de la tête, immergés dans un mouvement permanent « *de gens, de boutiques, de vendeurs et de véhicules qui se mélangent au son des klaxons, de la musique colombienne, des cris des vendeurs et des conversations* ».

Dans ce contexte général d'hyperdensité des flux, des activités et des sollicitations de tous ordres, la multisensorialité se fait prégnante, donnant souvent lieu à des perceptions ambivalentes, telles la vue et l'odeur des étals de nourriture tantôt perçues avec dégoût tantôt avec appétit. Une multisensorialité qui semble exacerbée par l'activité de marcher elle-même. La marche met les perceptions en relation les unes avec les autres, souvent de manière simultanée, renforce la proximité des corps et, en conjuguant la dynamique de l'espace et du temps, fait éprouver les ambiances de la Redoma sur le mode du contraste, du mélange ou encore de la friction.

La frénésie générale et l'hyperesthésie qu'elle génère s'incarnent en particulier à travers une circulation omniprésente à tous les sens, prégnante par son intensité sonore aussi bien que par les odeurs d'échappement et la poussière qu'elle dégage. Perçue comme agressive, elle est tour à tour décrite sous les images du tourbillon,

60 «L'avenue est un tourbillon de bus, de voitures et de motos qui klaxonnent très fréquemment. Aux intersections, des groupes de personnes discutent. Marcher sur ce trottoir puis au débouché des rues qui descendent du centre de Petare demande d'être très attentif au sol car il y a de nombreux trous, obstacles, eaux usées stagnantes, en plus de toutes sortes de véhicules qui débouchent de tous les côtés et circulent dans n'importe quelle direction, inattendue pour le piéton. L'air est dense en poussière et odeurs d'eau sale.»

du brouhaha, du tumulte, du rugissement, de la jungle, du « n'importe comment ». Evocations de la confusion, du désordre voire de l'univers du sauvage donc, où les klaxons apparaissent comme un mode de communication auquel on ne comprend pas grand-chose, où les piétons ne sont pas respectés, où en permanence s'évitent de peu accidents, accrochages ou collisions et où, régulièrement, se cristallisent des moments de congestion entre véhicules, entre véhicules et passants (rue trop étroite pour que deux véhicules se croisent, encombrement de la chaussée par des ordures).

Ambiances sonores métaboliques

«Envahissantes», les ambiances sonores sont souvent perçues comme saturées. L'hyperesthésie y tient à l'intensité sonore ambiante, au mixage entre les principales sources que constituent les bruits de la circulation et les sons du marché (voix, musiques, outils et objets), ainsi qu'aux nombreux effets d'irruption, tels le klaxon d'un bus ou le volume d'une musique commerciale poussé à fond

Le long des trottoirs, l'hyperesthésie naît en particulier de la juxtaposition de la circulation et du commerce.

Les *bruits mécaniques* de la circulation (accélération, décélération ou ronronnements de moteurs, crissements de freins, soufflets des portières de bus, klaxons de bus, motos, camions), *les voix* des passants et des vendeurs (amplifiées ou non), *les musiques* diffusées par les commerces (toujours amplifiées) et *les sons d'outils ou d'objets* liés à l'activité de la rue (frottements, chocs) se distribuent en *trois plans sonores* perceptibles sur les enregistrements sonores de nos parcours :

- au premier plan, les émergences qui se détachent nettement, par leur intensité et/ou leur proximité ;
- en fond sonore, la rumeur, le brouhaha qui colorent l'ambiance ;
- au deuxième plan, des émergences plus distantes (par exemple un klaxon au loin) qui, comme des « bulles » se distinguent du fond sonore sans parvenir à « percer » le premier plan. Selon les moments et les séquences de parcours, alternent ainsi les ambiances sonores dominées par les bruits de la circulation et celles dominées par le marché.

Les images du rugissement ou du tumulte par lesquelles nos récits évoquent la circulation se retrouvent dans les enregistrements sonores lorsque celle-ci constitue un premier plan très prégnant, où les bruits mécaniques, les klaxons et les effets de masque créés par certains véhicules sur leur passage ne laissent échapper les sons du marché, en arrière-plan, que dans les moments d'accalmie. Ces sons de la circulation sont assez bien latéralisés, sauf lorsqu'ils se conjuguent simultanément : l'espace semble alors perdre sa forme.

Les ambiances «à dominante marché» se caractérisent quant à elle notamment par les surgissements de voix liés à la grande proximité des corps (bribes de conversations témoignant de scènes d'interactions focalisées) ; l'ambiance sonore typique du marché

est également présente au second plan et en fond sonore, où se mêlent une rumeur de voix et de bruits de la circulation. Si dans certains cas, la circulation reste perceptible en arrière-plan (klaxons, changements de régimes moteurs), dans d'autres, elle s'efface sans pouvoir percer le monde du marché. Les musiques ont tendance à s'enchaîner et ou s'arrêter brusquement ; on passe donc selon les moments d'ambiances colorées par les musiques à des ambiances dominées par les voix.

Les basculements d'une ambiance sonore à une autre se retrouvent aussi à l'écart de la rue, ou plutôt à son approche, comme par exemple en arrivant par la station de métro. Dans nos enregistrements sonores, l'ambiance hyperesthésique de la Redoma à la surface se devine en arrière-plan dès le souterrain ; la remontée de la trémie, pendant laquelle l'effet de réverbération du souterrain s'atténue, donne d'abord la sensation qu'on se rapproche progressivement du marché, pour basculer très rapidement dans son ambiance sonore, dès lors que les voix de vendeurs et les musiques passent au premier plan. De même, dans la suite immédiate du parcours, la traversée du hall couvert de la station de métro, empli de la rumeur réverbérée des voix, laisse rapidement place au bruit de la circulation sur l'avenue.

Caractéristique de l'expérience de la Redoma et participant des sensations d'hyperesthésie, la reconfiguration parfois très rapide de l'environnement sonore exprime aussi plus précisément le caractère *labile* des ambiances de la Redoma.

Chaque type de source sonore tend à basculer sans cesse entre premier plan et arrière-plan, à osciller entre émergence et rumeur, figure et fond ; nombreux sont aussi les événements sonores brefs qui, comme le passage d'un camion ou le cri d'un vendeur, se succèdent très rapidement et contribuent à l'instabilité de l'environnement sonore. Une telle ambiance est particulièrement perceptible lorsque l'activité de la Redoma est à son intensité maximum (c'est-à-dire le vendredi après-midi, début de week-end), et où les voix de commerçants, les musiques sur les stands et les klaxons s'enchaînent très rapidement dans une sorte de concurrence sonore.

Cette labilité peut en particulier se décrire par l'*effet de métabole* (Augoyard, Torgue, 1995, p. 86 et suiv.), comme incapacité à désigner de manière stable ce qui est figure et ce qui est fond. Dans certains fragments sonores issus du terrain, les sources sonores finissent par se confondre, se fondre entre elles, et rendent difficile la sélection «par l'oreille» de ce qui fait sens au sein de l'environnement. Cet effet perceptif renvoie aussi parfois dans nos récits de terrain à un *effet d'ubiquité* (idem, p. 141) : on ne sait plus d'où vient le son, qui semble venir de partout et de nulle part.

Source de désorientation spatiale et temporelle, cette situation a aussi pu être renforcée, au cours de nos parcours, par la saturation des autres sens (intensité de l'environnement visuel, olfactif). Très éphémère et très labile, elle participe des épreuves auxquelles le citoyen est couramment soumis dans les rues de Caracas.



La Redoma : ambiances du «trop»



Arriver à la Redoma par le métro



Se frayer un chemin, proximité des corps



Traverser, au risque de la circulation



Marcher en groupe dans des espaces très encombrés

L'épreuve de l'accessibilité

De manière générale, les séances de terrain à la Redoma ont d'emblée été vécues comme des «plongées». Chaque jour, en arrivant par le métro, le contraste entre l'expérience relativement codifiée du voyage dans le réseau souterrain et l'étourdissement ressenti au sortir de la station a signifié un choc, que nous avons d'ailleurs fini par anticiper au fil de la semaine, un peu à la manière de la surprise attendue que provoque le vertige d'un manège de fête foraine.

En ce sens, marcher ne serait-ce qu'une heure à la Redoma demande de faire des efforts, implique de «tenir bon», de faire face à l'accablement lié à la chaleur, à l'impression de ne rien comprendre, d'être perdu. Face à l'imbrication des espaces traversés et à la quantité de sollicitations visuelles, sonores, olfactives, tactiles, les trous de mémoire sont récurrents dans nos récits. Et au cours du parcours, rares sont ainsi les séquences «en creux» où l'espace se dégage, où le bruit du trafic s'estompe et où les sens sont au repos : moments fugaces d'entre-deux, ni dans la circulation ni dans le marché, évoqués sous les termes d'accalmies, de bouffées d'oxygène, d'ambiances plus tempérées.

La marche se trouve également très contrainte par l'encombrement des trottoirs qui réduit le plus souvent le cheminement à des passages très étroits entre les étals, les tables ou les charriots de vente ambulante et impose parfois de marcher sur la chaussée, au risque de la circulation. Cette adaptation permanente aux variations de l'espace est aussi liée à la densité de flux piétons qui toujours entretient une grande proximité des corps, un coude à coude, et qui par moments prend la forme d'une foule tellement compacte qu'elle empêche d'avancer ou de voir quelques mètres au devant. A cela s'ajoutent les trous, déchets ou flaques qui, au sol, obligent à regarder constamment où l'on met les pieds. Se faire piéton de la Redoma c'est enjamber, contourner, se faufiler, esquiver, piétiner, accélérer et ainsi entretenir une relation à l'environnement largement conditionnée par le rythme du pas et ses ajustements.

Traverser une rue ou une avenue représente un moment particulier, sous pression, qui nécessite une forme de vigilance paradoxale : s'agissant de couper un flux quasi continu de véhicules ou de forcer le passager en un point de congestion, il s'avère à la fois nécessaire de marquer un temps d'arrêt et impossible d'anticiper. Autrement dit, traverser a toujours pour nous été vécu comme risqué et soumis à une très grande réactivité : accélérer, ralentir, courir et en particulier faire attention aux voitures et motos qui débouchent de manière impromptue, sans visibilité.

Marcher en groupe dans des espaces très encombrés nous a aussi contraints à cheminer plutôt les uns derrière les autres ; à certains moments, le groupe se distend : l'un se retrouve à la traîne de quelques mètres et doit remonter le flot des passants ou forcer le passage pour rejoindre ceux qui sont devant ; au contraire, celui qui ouvre

la marche doit régulièrement jeter un coup d'œil en arrière et parfois trouver une brèche où se loger pour attendre quelques instants. La consigne étant de ne pas se séparer, l'attention est ainsi en partie focalisée sur le fait d'essayer de ne pas se perdre de vue, de maintenir le rythme, de continuer à serrer les rangs, ce qui accentue la difficulté à se caler sur le pas des autres passants.

La marche à plusieurs permet aussi de s'en remettre au groupe, de se laisser porter par le mouvement ; selon les moments, cette délégation de l'attention génère une perte de repères ou permet d'observer ce qui se passe autour – y compris les conduites des autres membres du groupe. A ce titre, l'expérience – brève – de la distance au groupe s'avère tantôt plaisante, qui permet d'éprouver le sentiment de se fondre dans la foule ou de se caler sur le rythme général, tantôt très déstabilisante, source d'inquiétude.

Dans l'ordre de la marche, les rôles se sont implicitement distribués au fil des jours : en avant un vénézuélien, plus familier des codes de conduite et plus « compétent » en terme de vigilance au contexte ; en arrière, le plus grand, dépassant toutes les têtes et disposant ainsi d'un « horizon » panoramique ; au milieu, au contraire la plus petite, toujours immergée, encadrée et ainsi protégée.

L'épreuve de l'étrangeté

Parcourir la Redoma à pied donne le sentiment de pénétrer dans un monde en soi et ce sentiment est à la fois lié au peu de perspectives offertes au regard, à l'immersion dans la foule, au dédale des marchés, au cheminement serré entre les parasols, au mélange des odeurs et des sons. Le lieu offre en cela plus qu'une atmosphère (dont le sens courant évoque la légèreté et l'évanescence), il se présente comme un véritable climat, structurellement présent.

En ce sens, à travers nos récits, la Redoma se décrit aussi comme autant de micro-univers et de micro-situations que notre condition de piétons en mouvement, étrangers au lieu évitant de s'arrêter, saisit de manière très fugitive.

Il en va en particulier de la variété de boutiques à l'intérieur desquelles notre regard n'ose s'attarder mais aussi de la multitude des scènes de rue perçues sous forme de « vignettes » : des moments de chargement et déchargement de marchandises, les balayeurs d'une ruelle en conversation, des femmes faisant leurs courses avec leurs enfants et de lourds sacs au bras, un couple de jeunes vendeurs ambulants enlacé derrière son stand, des commerçants assis à côté de leur étal en train de pianoter sur leur téléphone en attendant le client, un jeune homme installant méticuleusement ses sachets de fraises sur une bâche à même le sol, des files d'attente patientes à l'attente du départ de leur bus, des chiens couchés au milieu du chemin, un nouveau-né endormi sur un stand de vêtements, des ananas tombés de leur étal qu'on ramasse et pour lequel on nous remercie, quelques mots échangés entre nos accompagnateurs et des personnes croisées en chemin.



Scènes de rue



A proximité de l'autopont



La Redoma : labilité de la foule

Cette perception superficielle des activités et des interactions sociales auxquelles elle donne lieu fait partie intégrante de notre expérience. Frustrante, elle renvoie à la fois à notre étrangeté assumée au terrain et au choix du mouvement auquel nous avons soumis notre protocole.

Conséquence du protocole et/ou effet du terrain, nos récits parlent beaucoup de la modalisation de notre engagement⁶¹ et de nos formes d'attention : se concentrer, essayer de comprendre, ou au contraire se laisser porter, s'abstraire du contexte, penser à autre chose chaque parcours amène ainsi constamment à passer d'un registre d'attention à l'autre, à basculer d'une posture d'observation -et d'extériorité à l'action- à une immersion sensorielle, à être dedans et dehors, au sens propre comme au figuré.

Les positions que chacun de nous adopte au fil des parcours varie : dans les moments où nous nous sentons simples piétons accablés par le soleil ou la foule, le registre des sensations et des émotions domine ; à d'autres, le regard de l'enquêteur -et donc de l'observateur- reprend le dessus, engageant un rapport davantage cognitif à ce qui nous entoure ; entre les deux, nous nous décrivons aussi sous la figure du passant sensible aux interactions aperçues en marchant, ou sous celle de l'utilisateur des transports mi-engagé mi-observateur.

Mobilisant une attention exacerbée en même temps qu'une disponibilité à se laisser surprendre ou à se laisser destabiliser, notre expérience de la Redoma en marchant renvoie ainsi, plus qu'à la connaissance des ambiances ou des usages du lieu en soi, aux manières dont nous avons été nous-mêmes affectés par le terrain.

Le fait d'avoir des difficultés à se repérer dans un espace peu familier, de ne pas parler la langue ou de ne pas toujours la comprendre, d'être accompagnés, de marcher en groupe, d'apparaître d'emblée comme étrangers (par notre couleur de peau, notre façon de nous habiller ou de marcher) et d'être ainsi surexposés au regard d'autrui, éprouver l'"exotisme" de la découverte d'un lieu populaire aux ambiances intenses par tous ces facteurs, notre étrangeté a en effet créé des conditions particulières à l'appréhension de la Redoma, tant corporelles qu'attentionnelles, cognitives ou émotionnelles

De ce point de vue, pour éprouvantes qu'elles aient été, les ambiances de la Redoma ont aussi par moments été vécues comme une source de plaisir. La foule, la sensation de dédale, la réverbération sonore sous un autopont, les vibrations d'une musique assourdissante ou encore la circulation ont aussi pu être perçues de manière esthétique, comme en rend compte l'extrait de récit suivant :

« [à proximité de l'autopont] Le son d'un blaster installé à même le trottoir, « à fond les gamelles », une musique commerciale et entraînante remplie de basses. Je pense à l'enregistrement de Julien, me demande si ça va saturer, me dis aussi que cet instant a

61 «Le déterminisme à l'œuvre est un déterminisme situationnel qui tient à la capacité à moduler ou « modaliser » ses engagements (distraction, évitement, indifférence civile, « réserves sûres », conversation), autrement dit à les focaliser en jouant des prises et des plis du milieu de visibilité et d'observabilité réciproque.» (Joseph, 1996).

quelque chose d'incroyable, qui se mélange aux klaxons, mais je n'ose pas me retourner pour regarder Julien de crainte d'attirer l'attention sur nous.» [SF, 25.07]

L'écoute du fragment sonore correspondant à ce moment (2 mn) peut se décrire comme un enchaînement d'événements sonores intenses qui, par un effet de fondu et de crescendo-decrescendo, crée une composition pouvant être perçue d'une manière quasi-musicale⁶². Ce fragment et la perception à laquelle il a donné lieu in-situ renvoient à un *effet Sharawadji*⁶³, qui exprime un sentiment esthétique proche du sublime – source de vertige, de confusion des sens. Cet effet subjectif «survient contre toute attente, transporte dans un ailleurs» et contraste avec la banalité dont il est issu ; il naît en particulier, comme ici, d'un désordre apparent, de la beauté imprévisible créée par un environnement sonore ordinaire où les sons de la ville se font entendre comme une musique.

De même, bien que n'ayant pas construit de familiarité au terrain dans le temps d'une semaine, nos parcours témoignent aussi d'une certaine forme d'appropriation à travers l'évocation de notre rapport aux produits vendus dans les marchés ou sur les stands de rue : envie de ramener un souvenir, regarder le prix des chaussures, imaginer de faire ses courses pour cuisiner, se demander à quoi sert tel article, acheter des fruits ou de quoi grignoter, penser à revenir acheter un article dont on a besoin dans une boutique

L'épreuve du trouble

Notre expérience et notre perception du terrain ont également été modelées par l'arrière-plan insécuritaire. Comme nous l'avons évoqué, le fait de choisir le mode du parcours et de ne pas passer deux fois au même endroit pendant chaque trajet était une manière de se protéger, de se rendre moins vulnérable a priori.

Durant la semaine passée à la Redoma, implicitement, nous nous sommes autorisés à nous arrêter sur le parcours en de rares circonstances : en profitant de l'occasion de nous abriter offerte par une averse et plus généralement en tirant parti de quelques brèches spatiales ou temporelles (acheter quelque chose, tirer parti de l'attente pour traverser) ; de même, nous avons plutôt évité les interactions au sein du groupe

62 Alors que nous marchons sur le trottoir le long de l'autopont, dans un fond sonore d'où n'émergent que quelques grincements de portières et voix proches, se fait entendre une musique extrêmement rythmée qui progressivement, à mesure que l'on s'approche de sa source (un appareil portatif installé par un vendeur sur son stand), envahit tout l'espace et secoue le corps de ses fréquences basses ; dans le même temps cette musique se mélange au son du klaxon saccadé et agressif d'un bus. L'effet ne dure qu'un instant, mais marque par son intensité ; nous traversons l'avenue sous l'autopont, la musique assourdissante s'éloigne, puis disparaît presque derrière les bruits de la circulation et leurs émergences ; elle «réapparaît» alors que nous atteignons le trottoir d'en face, ou cette fois en second plan, elle se mélange au son d'un vendeur en train de piler de la glace à côté duquel nous passons ; le rythme de son marteau fait écho à celui de la musique au loin, de l'autre côté.

63 «Sensation de plénitude qui se crée parfois lors de la contemplation d'un motif sonore ou d'un paysage sonore complexe dont la beauté est inexplicable». (Augoyard et Torgue, 1995, p.126 et suivantes).

(pour ne pas ralentir, pour ne pas se faire remarquer), hésitant à nous parler et communiquant plutôt par signes brefs et discrets (coup d'œil, geste de la main).

Même si notre appréhension s'est estompée, la vigilance est restée un élément présent. Nos récits décrivent ainsi parfois l'impression par endroits d'être surveillé, le sentiment de malaise plus diffus d'être soumis à des regards masculins, ou encore la prise de conscience de sa propre vulnérabilité en se voyant dans un miroir.

« Au niveau des gens et de leurs regards, je remarque quelque chose de curieux. Comme je suis derrière et que Sa. est juste devant moi, prenant parfois des photos, j'ai tendance à regarder avec insistance les gens autour de moi afin d'attirer leur attention (ce qui détourne leur attention de Sa. qui prend des photos). Comme on ne fait que passer, je me dis que ça peut potentiellement désamorcer des situations potentiellement problématiques. Du coup, très souvent quelqu'un remarque Sa., mais très vite cette personne sent que je la regarde. Il pose le regard sur moi, puis a tendance à fuir mon regard. Je m'attendais à ce que les gens me dévisagent, mais en fait, ils vont plutôt détourner le regard (inattention polie ?), ou même éviter de croiser le regard de l'autre. Il se passe alors la même chose que dans le métro. Entre la foule qui marche et se croise, il y a très peu de face à face. Chacun suit son chemin sans trop se préoccuper d'autrui. Par contre ce n'est pas du tout pareil avec certains marchands. Ce sont généralement des hommes qui ont au moins une cinquantaine d'années. Ils soutiennent mon regard mais sans animosité ni forme de dévisagement. Ce n'est pas non plus de la bienveillance. On dirait presque un regard blasé.» [JD, 25.07.12]

Deux autres extraits de récits de terrain apparaissent à ce titre particulièrement intéressants.

Le premier relate l'expérience vécue par l'un d'entre nous où, en quelques instants à peine au moment de traverser une avenue, perdre de vue le groupe, de trouble, se transforme en "frayeur" :

«On est revenu un peu sur le dédale de commerces, mais on a très vite retrouvé la route où j'ai eu un bref moment de frayeur. J'avais perdu de vue le groupe juste avant la route. Il m'a semblé qu'ils étaient en train de traverser, donc j'accélère pour les rejoindre et m'apprête à traverser. Je pile au passage d'un bus et de motos. Là, je ne les vois plus. Je me dis qu'ils n'ont pas pu aller plus loin que jusque là où peut porter mon regard, face à moi. Je me dis qu'ils sont peut être partis sur la droite en longeant la route. Mais je ne les vois pas. J'ai une rapide montée d'adrénaline qui s'accompagne d'une sensation forte du corps. Je ne saurais pas dire si c'est de la frayeur, de la peur ou de l'angoisse. Aucun de ces mots n'est ici approprié. Ma préoccupation, c'est comment je vais les retrouver. Et là je remarque qu'ils sont juste à côté de moi. En fait, quand j'ai pilé pour laisser passer le bus, Si. était à un mètre de moi sur ma droite avec M., Sa. et A. Ce bout d'expérience n'a peut être duré que quelques secondes, pourtant il a laissé une trace plus importante dans mon champ de conscience. À la fois sur le moment par rapport à l'intensité de mon expérience vécue. Et après, dans le fait que je revois avec exactitude ce que je ressentais à ce moment là, et ce

que je voyais aussi. Mais le souvenir des autres sensations est absent. Sûrement est ce dû à la perspective d'action qui accompagnait ce moment. Je cherchais à les retrouver. Donc je balayais du regard l'espace autour de moi. Je me demande pourquoi j'ai vécu cette expérience et pourquoi je n'ai pas tout de suite remarqué qu'ils étaient juste à côté de moi. Est ce que le changement d'ambiance y est pour quelque chose ? Parce qu'on se retrouve en bord de route, les commerces dans le dos, il faut refaire attention à la circulation (notamment aux motos qui sont toujours associées à l'agression potentielle). On est encore ici dans une configuration où domine la route avec sa circulation infernale.» [JD, 25.07.12]

«L'enchaînement des faits» est décrit lui-même comme très rapide : le trouble initial lié au fait de perdre une première fois le groupe de vue, l'accélération du pas pour le rejoindre, empêchée par le passage brusque de véhicules qui, du même coup, bouchent la vue et confirment le fait de se retrouver seul et se sentir subitement perdu. Du point de vue perceptif, le trouble initial naît d'un instant de distraction, d'une perte de vigilance ; il se transforme en «angoisse» sous l'effet d'un décalage entre perception visuelle et évaluation rationnelle de la situation, une angoisse mêlée de la «frayeur» -exprimée par le verbe «piler»-, d'avoir frôlé l'accident. Le sentiment de perte de contrôle et l'intensité des émotions ressenties – difficilement caractérisables – semblent aussi provoqués par la simultanéité de sensations à la fois motrices et visuelles. Enfin, le souvenir de ce cours d'action et son récit engagent simultanément plusieurs formes de vigilance : une vigilance directement liée à une consigne d'enquête (rester groupé pendant le parcours, ne pas se séparer), une vigilance liée à la réputation d'insécurité du lieu dont la consigne d'enquête est elle-même issue (le risque ou plutôt le présupposé qu'il nous arrive « quelque chose » comme être volé, agressé) ; une vigilance «viaire» (l'obligation de rester particulièrement vigilant à l'égard de la circulation).

Cet épisode témoigne ainsi de l'enchevêtrement de différents registres de labilité en situation (labilité du contexte, labilité du cours d'action), et de leurs effets en termes d'imbrication entre ambiances et arrières-plan insécuritaire.

Le second extrait rapporte un autre type de trouble :

« [parcourant une ruelle qui redescend du quartier historique de Petare vers la Redoma] La misère se dévoile, surgit, même. A moitié allongé par terre et adossé au mur, un jeune homme est en train de préparer sa dose de drogue ; je fixe la scène un moment pour être sûr tandis qu'A. se retourne vers moi avec l'air de me dire de faire attention, comme un peu inquiet. Il me voit regarder le jeune homme en train de se droguer, sentiment de gêne partagé mais je souris (en partie pour montrer que je ne suis pas choquée), et Andoni me montre un trou à éviter au sol ; moment et sentiments ambigus donc.» [SE, 25.07.12]

Provoqué par une forme de « spectacle de la *déréliction* » (Bordreuil, 1995) qu'offre la vue d'un jeune homme en train de se droguer, couché par terre à proximité d'un tas d'ordures, le trouble naît aussi de l'échange de regards entre enquêteur caraquénien

et enquêteur étranger, et plus précisément de la pluralité de significations possibles de cet échange, de sa difficulté d'interprétation. Les implicites ambivalents portés par cet échange de regard expriment tout autant l'étrangéité que la possible réciprocité de perspectives.

Contraste, mélange et friction constituent trois modalités différentes d'émergence des ambiances de la Redoma de Petare. Sorte de figure paroxystique du mouvement, du débordement, de l'excès, la Redoma de Petare se décrit ainsi à travers notre pratique de la marche comme un univers où tout va trop vite (« même les odeurs »), où le même espace peut changer de physionomie d'un jour à l'autre mais aussi presque d'un instant à l'autre (sous l'effet de la congestion du trafic notamment).

Décrit par l'un d'entre nous sous l'expression de «proximité des extrêmes», le lieu engage des perceptions ambivalentes, qui peuvent varier rapidement au cours d'un même parcours. Cette ambivalence de perceptions ou de sensations, souvent directement liée à la multiplicité des sollicitations offertes par l'environnement (voire à leur saturation), renvoie en particulier à des ambiances métaboliques : difficulté éprouvée à percevoir ce qui, à un moment donné dans l'environnement, prédomine, se rend plus présent à nos sens et à notre attention ; mais aussi capacité des phénomènes (le bruit de la circulation, les cris des vendeurs, le parfum des passants qui nous frôlent) à basculer très rapidement dans notre perception de l'arrière-plan à l'avant-plan et inversement. Qu'il s'agisse de la vue, des odeurs ou des sons, nos parcours sont émaillés d'effets de surprise, de surgissement, évoquant régulièrement le fait d'être saisi, de se sentir assailli. Et sans doute est-ce donc dans ces changements parfois très brusques que le labile se joue de la façon la plus prégnante.

On retiendra aussi la mise à l'épreuve de notre capacité d'anticipation et d'évaluation de certaines situations. Exacerbée par notre situation d'étranger, elle se traduit par l'obligation et la difficulté à interpréter, prendre des décisions et/ou agir très rapidement dans certaines situations. Ces mises à l'épreuve et leur description dans nos récits soulignent en creux le rôle des compétences d'accomodement aux circonstances, en même temps qu'ils mettent en évidence d'autres formes ou processus de baculement caractéristiques du labile, à savoir les situations critiques et les moments de trouble.

Enfin, si c'est au moins en partie à notre étrangéité – et à l'exotisme du terrain – que l'on peut attribuer les émotions et les sentiments esthétiques parfois éprouvés à la Redoma, il n'en reste pas moins que ces perceptions réinterrogent l'hospitalité possible du lieu.

CONCLUSION

L'adjectif *labile* désigne ce qui est peu stable, ce qui est soumis au changement.

A Caracas, «tout» semble soumis au conjoncturel, au provisoire, à l'éphémère, à l'accident, au changement brusque : l'économie, les dispositifs techniques, les lieux et leurs ambiances, les perceptions...

C'est parce qu'elle engage l'interaction entre ces différents éléments que la mobilité s'y trouve particulièrement mise à l'épreuve. Le circonstanciel, l'aléatoire, le précaire, en touchant le contexte général de fonctionnement de la ville (les pannes, les pénuries, les manifestations...), se répercutent en effet directement sur le cours d'action ordinaire des individus (la perturbation du trajet pour se rendre au travail...).

En ce sens, le labile s'inscrit ici dans une écologie de l'incertain plus qu'il ne s'identifie à un objet particulier. Mobilisé comme un registre qui touche à la fois le macro-contextuel et le micro-localisé, le labile trouve sa consistance dans la description des situations et des épreuves par lesquels il s'immisce dans les différents niveaux de l'expérience. Il permet en cela de rendre compte des équilibres fragiles qui se négocient entre la *ville* – comme acteur institutionnel – et *l'urbain* – dans ses pratiques usagères.

Atteindre sa destination dans des conditions prévisibles, emprunter des «chemins balisés» est ce que tout citoyen attend de ses trajets quotidiens. La routine, bien que parfois connotée négativement, possède en cela une dimension structurante, qui repose sur la possibilité de s'en remettre, de manière fiable, à la régularité des horaires et à la ponctualité, aux possibilités de correspondances et d'interconnexions, à la continuité de service, au confort... Cette routine est d'autant plus grande que la gestion des transports est normalisée et leur usage codifié, que ce soit par l'intermédiaire de dispositifs techniques (automatisation) ou par les règles de conduite implicites entre usagers.

A Caracas, la prévisibilité et la régularité sont des caractéristiques sur lesquelles il est difficile de compter ; nécessitant des adaptations quotidiennes aux circonstances, se déplacer se présente souvent comme une succession d'épreuves et échappe a priori à la routine.

Pour reprendre les termes de M. Breviglieri⁶⁴, si la routine comme «utilisation normalisée et répétitive», comme «application d'un savoir formel de règles» ne semble pas ici correspondre, les citoyens caraquéniens mettent pour autant en place une autre forme de routine, décrite par la sociologie de l'action comme «compétence dynamique» d'ajustement à la situation faisant notamment appel à des «capacités perceptives». A la routine comme réponse à des usages déterminés se substitue ici une routine d'accommodement.

Les situations que nous avons nous-mêmes vécues sur le terrain nous ont amené à identifier et à qualifier, sous l'expression de *réactivité avisée*, plusieurs registres de

64

Breviglieri (2004)

compétence : cognitif (gérer l'information), pratique (être capable de réagir), temporel (être capable de réagir immédiatement, sur l'instant) et émotionnel (capacité à se saisir de l'ambiance, réagir en fonction de son humeur).

BIBLIOGRAPHIE ALPHABÉTIQUE (AXE 2)

Agier, Michel, (2009). *Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, situations, mouvements*. Paris, Academia-Bruylant., 158 p.

Amar, Georges (1993). « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, p. 140-151.

Amphoux Pascal, Thibaud Jean Paul, Chelkoff Grégoire (dirs.) (2004). *Ambiances en débats*. Grenoble, Editions A la Croisée, 309 p.

Augoyard Jean-François. & Torgue Henry (1995). *A l'écoute de l'environnement : répertoire des effets sonores*. Marseille, Parenthèses, p. 86 et suivantes.

Baby-Collin, V. (2000). *Marginaux et citadins. Construire une urbanité métisse en Amérique Latine*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse-Le Mirail.

Breviglieri, Marc (2004). « Habiter l'espace de travail. Perspectives sur la routine », *Histoire & Société*. Revue européenne d'histoire sociale, n° 9, p. 18-29. <http://gspm.ehess.fr/document.php?id=387>

Bolivar, T. (comp.) (1995). *Estudio sobre los problemas de la densificación de los barrios caraquenos y sus consecuencias*, document de travail, Caracas.

Bordreuil, Samuel (2005). « Cultures, attentions visuelles et orchestrations des mobilités », In Allemand Sylvain, Asher François & Levy Jacques, *Le sens du mouvement*, Paris, Belin.

Bordreuil, Samuel (1995). « Le spectacle de la déréliction » In : Joseph, Isaac (ed.). *Prendre place. Espace urbain et culture dramatique*. Paris, Editions Recherches, Plan Urbain. pp.137-147.

Breviglieri M. & Trom D. (2003). « Troubles et tensions en milieu urbain, Les épreuves citadines et habitantes de la ville », in Cefai, D. & Pasquier, D. (eds.), *Le sens du public*, Paris, PUF.

Cabral Marque Gomes Maria de Fátima *et al.* (2008) « Les commerçants ambulants et leurs clients à Rio de Janeiro », *Espaces et sociétés* 4 (n° 135), pp.79-97. URL : www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2008-4-page-79.htm.

Capron Guénola, Cortès Geneviève, Guétat-Bernard Hélène (eds.) (2005). *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris, Belin, 352 p.

Caraballo, C. (1991). « Los ultimos dias de aquella de los techos rojos, o los 'planes' antes del 'plan' », in Vallmitjana M. et alii. (comps.) *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*, Caracas, IU-UCV, p. 49-72.

Delgado, Manuel. (1999). *Ciudad líquida, ciudad interrumpida*. Medellín, Universidad de Medellín.

Delgado, Manuel (1999). *El animal público*. Barcelone, Anagrama, 224 p.

Delgado, Manuel (2006). «Tránsitos. Espacio público, masas corpóreas». In Ortiz Osés A. & Laceros P. (eds.), *La interpretación del mundo. Cuestiones para el tercer milenio*. Barcelone, Anthropos, pp.113-132.

Delgado, Manuel (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelone, Anagrama, 280 p.

Fiori Sandra & Simonnot Nathalie (2009). « Esthétique ordinaire et formes de vie urbaine ». Synthèse de la 2eme journée du séminaire « Ambiances urbaines en partage : expériences du dépaysement », Grenoble, 30 avril 2009. En ligne : <http://www.ambiances.net/seminars/lyon-grenoble-paris-2009-experience-du-depaysement.html>

Fourchard, Laurent (2006). «Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés», *Flux*, dossier : « La rue, entre réseaux et territoires », n° 66-67 2006/4-2007/1, p. 62 à 72.

García Sánchez, Pedro. (2004a). « La forme privative de l'urbanité : emprise sécuritaire et homogénéisation socio-spatiale à Caracas », in *L'Espace Géographique*, dossier « Ensembles résidentiels fermés », n° 2, pp. 114-130.

García Sánchez, Pedro. (2006a). « Ressources et dilemmes de la vigilance. Des épreuves du trouble ordinaire à la sociabilité de surveillance », in *Etre vigilant : l'opérativité discrète de la société du risque*, J. Roux (ed.), Editions de l'Université de Saint Etienne, Saint-Etienne, pp. 237 - 254.

García Sánchez, Pedro. (2006b). « Urbanité et ordre public. Une écologie de l'usage des places à Caracas », in *Espaces et sociétés*, dossier « Les lieux des liens sociaux », n° 124, pp. 103-118.

García Sánchez, Pedro. (2007a). « Caracas : (habiter la) ville 'fragilisée' , (se rendre compétent dans la) cité vulnérable », in *Villes internationales : tensions et réactions*, L. Roulleau-Berger, I. Berry-Chikhaoui & A. Deboulet (eds.), La Découverte, Paris, p. 169-188.

García Sánchez, Pedro. (2007b). « L'engagement à l'épreuve de la vulnérabilité chez 'l'animal borné des villes' », in *Hommage à Isaac Joseph*, Cefai D. & Saturno C. (eds.), Economica, Paris, pp. 261-275.

García Sánchez, Pedro. et Gonzalez Tellez S. (2008). « Ségrégation, communauté et mitoyenneté : les épreuves de la contiguïté à Caracas », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 105, Paris, pp. 7-15.

Garcia Sanchez, Pedro. (2008b). « De ville en cité. La (re)connaissance de la vulnérabilité », in *La reconnaissance à l'épreuve. Explorations socio-anthropologiques*, Lille, Presses universitaires Septentrion, 2008, pp. 277-284.

Goffman, Erving (1973). *La Mise en scène de la vie quotidienne*. Paris, Minuit.

Grosjean Michèle & Thibaud Jean-Paul (2001). *L'espace urbain en méthodes*. Marseille, Editions Parenthèses, 219 p.

Hannerz, U. (1983). *Explorer la ville*. Paris, Minuit, [1980].

Joseph, Isaac, (1992). « L'espace public comme lieu de l'action », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, déc. 1992-mars 1993.

Joseph, Isaac (1996). « Les compétences de rassemblement », *Enquête*, La ville des sciences sociales, [En ligne], mis en ligne le 6 novembre 2008. URL : <http://enquete.revues.org/document773.html>. Consulté le 17 mai 2011.

Ledezma Antonio, Bolívar Zulma, Tarhan Ariana, Negrón Marco (dir.). «Avances del plan estratégico - Caracas metropolitana 2020», juillet 2012. Disponible en ligne : <http://www.plancaracas2020.com>

Lepetit, Bernard, « Histoire des pratiques, pratiques de l'Histoire », Histoire des pratiques, pratiques de l'Histoire », Introduction à *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*, Paris, Albin Michel, 1995, p. 9-22.

Lizarraga, Carmen. (2012). «Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas». *EURE (Santiago)*, vol. 38, n°113, p. 99-125. Consulté le 21.03.2014 : http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612012000100005&lng=es&tlng=es.10.4067/S0250-71612012000100005.

Lombard Jérôme & Steck Benjamin (2004). «Quand le transport est d'abord un lieu !». *Autrepart*, dossier «Transports aux suds - Pouvoirs, lieux et liens», n° 32, pp. 3-19.

Milliot Virginie & Tonnelat Stéphane (2013). «Contentious Policing in Paris. The street as space for emotional public solidarity», In Lippert, Randy K. & Walby, Kevin, *Policing Cities: Urban Securitization and Regulation in a 21st Century World*. Routledge.

Milliot, Virginie (2013). « Pluralistic ambiance and urban socialisation », *Ambiances* [En ligne], Perception - In situ - Ecologie sociale, mis en ligne le 08 février 2013, consulté le 23 mai 2013. URL : <http://ambiances.revues.org/223>

Monnet Jérôme, Giglia Angela et Capron Guenola (2007) . « Ambulantage et services à la mobilité : les carrefours commerciaux à Mexico », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Dossiers, Ambulantage et métropolisation, document 371, mis en ligne le 06 avril 2007, consulté le 04 mai 2013. URL : <http://cybergeo.revues.org/5574>.

Monnet Jérôme & Staszak Jean-François. (2008). « Éditorial », *Espaces et sociétés* 4, n° 135, p. 19-24. URL : www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2008-4-page-19.htm.

Monnet, Jérôme (2006). « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation », *Autrepart* 3 (n° 39), pp. 93-109. URL : www.cairn.info/revue-autrepart-2006-3-page-93.htm.

Regards en action. Ethnométhodologie de l'espace public. (2002) Textes choisis et présentés par Jean-Paul Thibaud, Grenoble, Editions A la Croisée, 262 p.

Simmel, Georg (1992). *Le conflit*. Saulxures, Circé.

Steck, Jean-Fabien (2006). « La rue africaine, territoire de l'informel ? », *Flux* 4 (n° 66-67), pp.73-86.

Thibaud, Jean-Paul (2007). «La fabrique de la rue en marche. Essai sur l'altération des ambiances urbaines». *Flux*. Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, n° 66/67, pp. 111-119.

Thibaud, Jean-Paul (2004). «De la qualité diffuse aux ambiances urbaines». *Raisons Pratiques. La croyance et l'enquête*. sous la direction Bruno Karsenti et Louis Quéré, EHESS, Paris, p. 227-253.

Thibaud Jean-Paul & Thomas Rachel (2004). «L'ambiance comme expression de la vie urbaine». *Cosmopolitiques*. n°7, pp. 102-113

Thibaud, Jean-Paul (2001). «Frames of visibility in Public Places». *Places. A Forum of Environmental Design*. Vol. 14, n°1, p. 42-47.

Thibaud, Jean-Paul (2002). «L'horizon des ambiances urbaines». *Communications*. n° 73, p. 185-201.

Thibaud, Jean-Paul. (2001). «La méthode des parcours commentés». In Grosjean Michèle & Thibaud Jean-Paul. *L'espace urbain en méthodes*. Marseille : Parenthèses.

Tixier, Nicolas (dir.), Assefa I., Cifuentes C., Fiori S., McOisans juL., Rouchy C. (2011). "The recuperation of Public Space, A closer Look at Bogotá, Colombia" in *Pressures and Distortions: City Dwellers as Viewers and Critics*. Editado por Ned Kaufman, New York, Rafael Viñoly Architects PC.

Tran Van Troi. « Vers une écologie des foules », *Conserveries mémorielles* [En ligne], #8 | 2010, mis en ligne le 25 septembre 2010, Consulté le 23 mai 2013. URL : <http://cm.revues.org/759>

VALORISATION LIÉE À L'AXE 2

Fiori Sandra & Thomas Rachel (2014). « Immersion par corps à Salvador de Bahia et Caracas » in *colloque Chercheurs in-situ : immersion par corps, normes et déviances*, Montpellier, 21-23 mai 2014.

Fiori Sandra & Thomas Rachel (2014). «Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ?», *Géo-regards*, dossier spécial «Les modes de vie de proximité dans les villes contemporaines», (sous presse)

Fiori Sandra & Brayer Laure (2014). « Partager les ambiances de la mobilité : atelier Participatif », colloque international *L'espace en partage*, UMR ESO, Rennes, 10 avril 2014.

Fiori, Sandra (2013). «Perspectives on contemporary forms of cityness», 11th Summer School in *Urban Anthropology "new cultural practices and the balkan city"*, 01-13 Sept 2013, Varna (Bulgaria).

Fiori, Sandra (2014). «*Portrait de ville : Caracas*». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, cours de licence, mai 2014.

Fiori, Sandra (2013). «*L'urbanisation du monde*». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, cours de licence, novembre 2013.

Fiori, Sandra (2012). «*Villes-monde*». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, cours de master, avril 2012.

García Sánchez, Pedro José (2014). « Ambiances et entre-deux », *Ambiances* [En ligne], Comptes-rendus, mis en ligne le 10 février 2014, consulté le 20 mai 2014. URL : <http://ambiances.revues.org/413>

García Sánchez, Pedro José (2014). Introduction de la table-ronde “incierto, extraña, peligrosa... ¿asi es la sensación de la redoma o hay algo más?”, Workshop internacional “*la movilidad en la redoma de petare: conflictos de uso, atmósferas sensibles y labilidad. La diversa y compleja experiencia de la movilidad lábil en Caracas*”, Caracas, Fondation Bigott, 28 avril 2014.

González Téllez, Silverio (2011). Travaux dirigés sur la redoma de Petare, Caracas, Universidad Simón Bolívar, Departamento de planificación urbana, cours «*Dinámica social urbana*», niveau licence, décembre 2011.

Fiori Sandra & González Téllez Silverio (2014). Introduction et animation de la table-ronde “urbanismo, atmosfera y redoma de Petare”, Workshop internacional “*la movilidad en la redoma de petare: conflictos de uso, atmósferas sensibles y labilidad. La diversa y compleja experiencia de la movilidad lábil en Caracas*”, Caracas, Fondation Bigott, 28 avril 2014.



- Presse
- Livres
- Boissons

isir du vo



Alarme

Surveillance(s) en public
(Axe 3)

10x moins de
Des cheveux
NOUVEAU. Rejoins la commun

Départs
Départures · Abfahrt

Lignes
Fernverkehr

DEPART DEPART

re rai
échange

SNCF SNCF

2€
10€

Arrivées

Surveillance(s) en public (Axe 3)⁶⁵

*Coordination : Damien MASSON
Maître de conférences en Urbanisme, Université de Cergy-Pontoise*

Avec : Laure BRAYER (architecte, doctorante au Cresson), Nicolas TIXIER (architecte, Maître assistant ENSA de Grenoble, chercheur au Cresson)

Collaborations : Peter ADEY (Professeur de Géographie, Royal Holloway University of London), Patrick MURPHY (chercheur post-doctoral à Goldsmiths, University of London), Paul SIMPSON (Lecturer en géographie, Plymouth University)

I. AMBIANCES, ATMOSPHÈRES / SÉCURITÉ ET SURVEILLANCE

Introductive, cette partie vise à la fois à rendre compte de la progression de la problématique de l'axe 3, qui au cours de l'action de recherche est progressivement passée d'un questionnement relatif à un type d'espace et de pratiques à un questionnement sur les notions mobilisées et les outils déployés (et « déployables ») pour y répondre.

Ambiance et surveillance des espaces de mobilité

Les espaces publics urbains, supports de réalisation du mouvement des individus, et plus encore, les « lieux-mouvements » : espaces désirés, pensés et conçus en fonction d'impératifs de fluidité liés aux situations complexes de mobilité desquelles ils procèdent, rendent nécessaires des dispositifs d'« assurance » de la bonne réalisation

⁶⁵ Ce chapitre du rapport de recherche fait l'objet d'une écriture collective. Aussi, l'équipe de l'axe 3 étant pour sa moitié composée de membres anglophones, et les textes que nous avons écrits l'ont été en français, en anglais, parfois un peu entre les deux langues. Nous avons pris le parti pour ce chapitre de conserver les textes dans la langue dans laquelle ils ont été écrits, en particulier au sens où ce choix semble cohérent vis-à-vis du dispositif d'investigation et de restitution des résultats adopté (voir parties 3 et 4).

du mouvement des personnes. Illustrons ce propos par un exemple hors cadre : si l'on considère l'autoroute, il apparaît que la bonne marche de ce système écologique (constitué *a minima* par la route et ses conducteurs) dépend en même temps :

- de l'existence d'un contexte matériel spécifique (surfaces lisses, voies clairement définies, topographie et géographie du tracé sans surprise etc.),
- et de l'incorporation – suivie nécessairement de sa co-création – par les conducteurs d'une situation nécessitant une attention permanente à la fois sur leurs propres actions et sur celles des autres en présence.

Il en va de même pour les lieux de mobilité de l'espace urbain où la réalisation du mouvement sans accrocs des individus doit certainement peu à une « évidence des conduites situées » et présuppose un juste couplage du contexte et de la situation. Autrement dit, ce qui participe à faciliter le partage de l'espace commun dans les lieux de mouvement tient à la fois à un certain « modelage » du contexte physique et à un ajustement de la situation constituée au croisement de l'interaction et du cadre construit.

Aussi, suivant un enjeu maximal de fluidité dans les espaces urbains de mouvement, se multiplient les techniques de surveillance. Ces dernières, visent alors essentiellement une logique de régulation, facilitant la concrétisation d'une chaîne de contrôle au sein d'un système écologique à l'instar d'un organisme sous « monitoring ». Néanmoins, dans un monde instable où les peurs et les préoccupations sécuritaires augmentent, l'enjeu initial de régulation associé aux techniques de surveillance dévie du quantitatif au qualitatif, et se déplace ainsi d'un contrôle des flux, à celui des conduites, et il est peu d'affirmer que les espaces du mouvement sont de fait des espaces sécuritaires, où contrôle des flux et celui des conduites coexistent et procèdent de logiques de surveillance intégrées.

Alors en focalisant l'attention sur la production de l'espace et des conduites, et en essayant d'interroger les modalités pratiques de partage de l'espace du mouvement en situation de surveillance, se pose le problème de la mise en relation des termes en jeu (espace physique, conduites humaines, logiques de surveillance) et les questions suivantes peuvent être posées :

- Comment l'espace sécuritaire est-il produit ?
- De quelle manière les logiques de surveillance sont-elles orchestrées ?
- Quelles formes les conduites individuelles peuvent-elles prendre ?

Au croisement de ces trois questionnements apparaît l'une des « énigmes » du troisième axe, que l'on pourra résumer de la manière suivante : les dispositifs de sécurités et de surveillance affectent-ils l'espace et les conduites ?

Une des hypothèses transversales aux quatre axes de cette recherche est que la notion d'ambiance est une clef de compréhension des modes de fonctionnement et d'organisation des énigmes sur lesquelles se focalise l'attention de chacun des axes.

Au plan méthodologique, on peut comprendre cette hypothèse comme la proposition de mobilisation d'un ensemble de techniques d'investigation et de modalités d'analyses issus de la recherche sur le thème des ambiances. Cette hypothèse est également opératoire au plan théorique, et permet de mettre en question la relation entre surveillance et ambiance. Au moment présent, nous proposons d'aborder ce problème par les questions suivantes – peu précises, mais délimitant bien les contours de nos interrogations :

- Qu'est-ce que la surveillance *fait* aux ambiances ?
- Qu'est-ce que les logiques de surveillance nous apprennent des ambiances ?

À travers ces questions, trois catégories d'enjeux peuvent être visés :

- théorique : en proposant d'établir des relations entre un paradigme de la surveillance et un de l'ambiance, tout en tâchant de clarifier les « énigmes » spatiales et sociales liées aux situations de mobilité (nécessairement) sous contrôle ;
- « politique » : en renversant le questionnement initial, l'ambiance (à la fois comme proposition méthodologique et paradigme compréhensif des situations socio-spatiales) peut prétendre à contribuer à la formalisation d'un discours critique sur la production, la gestion et l'usage de l'espace sous surveillance ;
- pratique : en dépassant certaines logiques formelles « pures » de l'architecture et de l'urbanisme sécuritaires, l'on peut être en mesure de comprendre quel(s) type(s) d'ambiance un (divers) type(s) de surveillance(s) essaie de produire.

Comment articuler surveillance et ambiance ?

Se pose alors la question de l'articulation des logiques de régulation des espaces de mobilités aux usages des corps en situation de surveillance. L'efficacité des espaces de mobilité procède de la mobilisation de techniques et d'outils, déployées autant aux échelles politiques, spatiales et sociales (Sheller & Urry, 2006) et par l'ensemble des acteurs qu'elles suscitent – lesquels assurent les conditions idéales de ce partage. Ces outils, comme les technologies utiles à la production et à l'usage de l'espace, et politiques ont fortement évolué au cours des dernières décennies allant jusqu'à remettre en cause les distinctions historiques public/privé sur lesquelles on peut d'ordinaire s'appuyer. À ce titre, l'impact de l'évolution des formes de sécurisation des échanges mobiles est remarquable. La multiplication des dispositifs techniques de surveillance en ville met ainsi en question l'idéal contemporain de la libre circulation des personnes et de la réduction des distances. En effet, ces développements – caractéristiques des pays où le contrôle social est prioritairement exercé par les forces publiques, et de plus en plus technicisé – influent fortement sur les rapports individuels aux espaces de partage des mobilités devenus, plus que jamais, espaces de mise en scène et d'exposition des comportements ordinaires.

Alors se pose précisément la question des formes prises par les usages et des modalités d'exposition individuelles en situation de surveillance, que nous interrogeons par une focalisation de l'attention sur les usages des corps dans les lieux de mouvement. Voilà, de fait, une proposition pour aborder le thème des relations entre ambiance

et surveillance. Sans définir par trop la notion d'ambiance, nous suivrons la caractérisation qu'en donne Jean-Paul Thibaud quand il indique qu'elle est « la qualité de la situation » (2002). Comme indiqué plus haut, les situations sociales et sensibles se créant et se renouvelant sans cesse dans les lieux de mouvement procèdent de l'interrelation entre ces types de contextes et les types de conduites qu'ils présupposent, d'où la mise en place de modes de régulation pour contrecarrer une éventuelle « a-normalité » des flux ou conduites, par exemple les tentatives « utopiques » avortées de reconnaissances des formes de mouvement (« gait recognition ») mises en place dans certains aéroports américains (Adey, 2004). Nous postulons par conséquent de l'infléchissement des ambiances des lieux aux formes de surveillances mises en œuvre, dans la mesure où celles-ci procèdent d'une hypothèse sur ce que serait la « normalité » de la situation – afin de pouvoir jouer leur rôle de détection de l'inattendu, voire de l'indésirable.

À l'articulation des logiques de surveillance et des conduites individuelles, nous pouvons formuler une première hypothèse : les relations entre surveillance et ambiance sont observables, descriptibles et compréhensibles par l'attention aux conduites corporelles, individuelles et collectives, spécifiques en situation de surveillance. Cette hypothèse met ainsi en jeu deux types (*a minima*) de relations : la première entre conduites corporelles et formes de surveillance de l'espace, la seconde entre conduites corporelles et création des ambiances du lieu. La seconde relation, présupposant d'un lien entre conduites corporelles et ambiances a pu être établie plus haut par l'usage du mode de compréhension de l'ambiance proposé par Thibaud. La première relation se comprend quant à elle aisément lorsque l'on porte attention aux pratiques récentes en matière de vidéosurveillance. Depuis une dizaine d'années, et surtout depuis les attentats de 2005 à Londres, se développent de manière massive les techniques informatiques (algorithmes) de reconnaissance des démarches dont nous traitons un peu plus haut. En effet, certains systèmes de vidéosurveillance sont en mesure de détecter les différents flux de personnes dans un espace et de lancer une alerte automatique en cas de réalisation d'une forme de mouvement non désiré par un individu. Les systèmes de reconnaissance de la démarche les plus récents visent même la reconnaissance des émotions et des intentions sur les visages filmés, et proposent de prévenir un agent de sécurité, de manière automatique, en cas d'« anormalité » détectée. L'existence et le développement massif de ces technologies témoignent à la fois :

- de l'usage de postulats en matière de « bonnes conduites corporelles » par les responsables de la sécurité qui orchestrent les dispositifs de surveillance situés ;
- de l'existence d'hypothèses utilisées par certains « experts » de la surveillance concernant des attitudes spécifiques attendues de la part des acteurs des situations sous contrôle pour éviter toute suspicion à leur égard.

Trois champs de questionnement pour une « phénoménologie » des espaces sous surveillance

Un enjeu de focalisation de l'attention sur les usages corporels en situation de surveillance émerge pour toucher les ambiances - toujours entendues comme qualité de la situation - dans la mesure où les postulats et hypothèses des certains acteurs de la sécurité procèdent peu ou prou de la même manière. De surcroît, en procédant de la sorte, une première pierre relative à la manière de répondre à la problématique qui est la notre est posée. À partir de cette question, trois niveaux d'application de la thématique ont pu être envisagés.

Premièrement, au plan individuel la question de la relation entre surveillance et ambiance peut-être posée en termes de la gestion du sentiment de contrôle. Apparaît alors une première hypothèse qui est celle de la prise au corps (incorporation) des logiques de surveillance. Cette prise au corps est particulièrement manifeste au travers des attitudes extrêmes que sont celle de l'accompagnement volontaire des logiques sécuritaires au service de la sûreté et de la fluidité - biométrie, human-tracking -, et de la résistance à toute forme d'intrusion de ces systèmes au motif de la protection de l'anonymat et de la vie privée (par exemples, les dispositifs cartographiques collaboratifs de dénonciation de la vidéosurveillance, comme <http://paris.sous-surveillance.net/>).

Entre ces comportements de marge, se déploie la palette des comportements ordinaires en situation de surveillance, des individus ni luttant contre, ni accompagnant complètement, mais agissant simplement « comme tout le monde », dans les contraintes déployées en contexte. Se pose ainsi la question de ces conduites ordinaires en situation surveillée.

Deuxièmement, en déplaçant la focale de la gestion du sentiment du contrôle à l'actualisation des comportements en situation de surveillance, se pose la question de la sensibilité à l'environnement. En effet, en faisant précédemment l'hypothèse de l'existence de conduites ordinaires « faisant avec » le contexte, on peut se demander de quelle manière fonctionne la relation entre surveillance, ambiance et conduites, en mettant l'accent sur la dimension sensorielle de ces dernières. Autrement dit, il s'agit de mettre en question l'hypothèse d'une sensorialité du contrôle ayant effet sur les pratiques. De quelle manière, les dispositifs et logiques de contrôle modèlent l'espace sensible pour en faire un espace d'action. Comment, d'un point de vue individuel et collectif, sommes-nous en prises avec cet environnement sensible et en fait-on usage pour agir ? Au plan pratique, cela conduit à enquêter l'automatisation des conduites, et la disponibilité attentionnelle et sensible à l'environnement : est-ce que les espaces de fluidité des corps engagent une réplique des actions ? quels champs sensoriels sont particulièrement mobilisés, du point de vue des individus, pour se conduire « normalement » en situation surveillée.

Troisièmement, en prenant appui sur l'hypothèse d'un effet sensible des logiques de surveillance et de sécurité, on peut retourner la proposition initiale pour se

demander s'il existe une relation directionnelle de l'ambiance à la surveillance. En effet, jusqu'ici est faite l'hypothèse que les logiques de surveillances ont un effet sur les ambiances et les conduites. Néanmoins, qu'en est-il de la relation réciproque ? Est-ce que l'ambiance, considérée ici comme qualité d'une situation sociale et sensible dans un contexte construit, joue un rôle dans les logiques de surveillance. Est alors posée l'hypothèse de l'intelligence ambiante, autrement dit, du medium atmosphérique comme véhicule d'informations. Est-ce que les individus seuls sont « monitorés » et surveillés, ou est-ce que l'ambiance peut également faire l'objet d'une attention (par exemple, les surveillants pourraient « sentir » que la situation va se dégrader, avant même que cela soit manifeste dans les conduites). On peut également considérer cette partie de la relation comme le retour d'une boucle initiale témoignant de l'effet de la surveillance sur l'ambiance et les conduites, lesquelles ayant été modifiées pourraient à leur tour influencer les logiques de surveillance. L'enjeu est alors de décoder les mécanismes actifs sur ces relations.

Ces trois champs de questionnement délimitent la portée pratique (empirique) du travail à mener. En effet, elles permettent de donner une orientation à la problématique de la relation entre surveillance et ambiances en se focalisant sur la question de leurs effets mutuels et de leurs manifestations sur les espaces sensibles et les conduites individuelles et collectives. Pour autant, la conduite des enquêtes de terrain (cf. *infra*) vont conduire le collectif de l'axe 3 à repositionner la problématique du travail. Ainsi, de manière pratique, des éléments de réponse aux trois questions posées plus haut (conduites, modelage des sensorialités, intelligence ambiante) seront apportées cependant qu'une réflexion de fond sur le potentiel opératoire de la notion d'ambiance pourra être avancée. La partie suivante décrit ce mouvement.

Mettre la notion d'ambiance à l'épreuve des situations sécuritaires : effets et enjeux

Maintenant la portée de l'axe 3 étant mieux ciblée, il convient d'entrer davantage dans le détail des espaces pris en considération. De fait, traiter des espaces urbains en général est trop large, et les investigations devront se dérouler dans des espaces conçus pour l'accueil des mobilités. La figure contemporaine du pôle d'échange, uni ou multimodal - selon les connections qu'il permet de réaliser - cristallise et concrétise le double impératif de support et d'organisation des flux en les concentrant un lieu unique. Dans la mesure où le pôle d'échange est un concentrateur, voire un « précipitateur » de mobilité, il rend nécessaire des logiques de sécurité et de surveillance, mettant en œuvre deux « traductions » opératoires :

- matérielle : la matérialité des lieux doit assurer un efficace sécuritaire (Landauer, 2009),
- humaine : les personnes mobiles sont surveillées et « sécurisées » par d'autres personnes, présentes (par exemple, officier de police ou agent de sécurité sur site) ou absentes (agent situé derrière un écran de contrôle).

Aussi, nous avons formulé l'hypothèse qu'à ces deux traductions opérationnelles de la sécurité une troisième vient s'ajouter, et concerne la question sensible : elle concerne les ambiances. De la même manière que la notion de sécurisation engage des effets pratiques (rendre plus sûr quelque chose) et psychologiques (rassurer), celle d'ambiance procède également d'une double composante, dans la mesure où elle désigne, selon Le Robert, « l'atmosphère matérielle et morale qui environne une personne ». Dans les deux, est désignée la covariation du matériel et du sensible, du construit et du perçu, du tangible et de l'émotionnel. En ajoutant, donc, la traduction « ambiante » aux traductions matérielle et humaine des logiques de sécurité et de surveillance des espaces de mobilité, et particulièrement des pôles d'échanges, nous formulons le postulat que les ambiances de ces lieux ne sont pas indifférentes aux logiques sécuritaires qui les animent.

En prenant en compte les dimensions matérielles, humaines et sensibles des espaces pour lesquels nous entendons comprendre les logiques sécuritaires, nous proposons une compréhension des composantes des espaces considérés (ici le pôle d'échange) d'une manière approchant ce que Michel Foucault nomme « milieu » (2004 : 22). Le philosophe indique ainsi cela :

« L'espace propre à la sécurité renvoie [...] à une série d'événements possibles, il renvoie au temporel et à l'aléatoire, un temporel et un aléatoire qu'il va falloir inscrire dans un espace donné. L'espace dans lequel se déroulent des séries d'éléments aléatoires, c'est, je crois, à peu près cela que l'on appelle le milieu. [...] Le milieu qu'est-ce que c'est ? C'est ce qui est nécessaire pour rendre compte de l'action à distance d'un corps sur un autre. C'est donc bien le support et l'élément de circulation d'une action. »

De fait, suivant Foucault, le milieu renvoie à un espace d'action, et tout le problème de la sécurité va être de délimiter les événements potentiels et leurs temporalités pour pouvoir les gérer au mieux. Un peu plus loin, il indique que les premiers urbanistes du XVIII^e siècle n'emploient pas cette notion de milieu en ce qui concerne les espaces aménagés mais, pour autant, ce à quoi cette notion renvoie serait présent dans les enjeux initiaux de leur action, et dans la définition de ces enjeux que délimite Foucault, les thématiques sensibles et « ambiantales » ne se trouvent pas isolées : « Les dispositifs de sécurité travaillent, fabriquent, organisent, aménagent le milieu avant même que la notion ait été formée et isolée. Le milieu, ça va être donc ce en quoi se fait la circulation. Le milieu, c'est un ensemble de données naturelles [...], c'est un ensemble de données artificielles [...], c'est un certain nombre d'effets qui sont des effets de masse portant sur tous ceux qui y résident. C'est un élément à l'intérieur duquel se fait un bouclage des causes, puisque ce qui est effet d'un côté va devenir cause de l'autre [...] C'est donc ce phénomène de circulation des causes et des effets qui est visé à travers le milieu. ». L'on retrouve à travers les trois composantes décrites par Foucault - données matérielles, données artificielles, effets - les trois champs d'investigation de la question sécuritaire que nous nous proposons d'explorer.

Un programme d'investigation se dessine, et les expérimentations de terrain vont agir rétroactivement sur la problématique. Présentons de quelles manières.

Des effets de l'induction : une évolution de la problématique issue de la première phase de terrain

Des enquêtes de terrain ont été conduites dans deux gares de chemin de fer internationales. Le détail des investigations et la présentation des terrains est réalisé dans la partie suivante. Sont présentés ici les effets du terrain sur la reformulation de la problématique de l'axe.

L'enjeu empirique des deux enquêtes de terrain vise ainsi la documentation des ambiances et des conduites dans les gares de St Pancras et de Paris Nord. Cette documentation vise à embrasser d'un seul mouvement les dimensions construites, sensibles et sociales des situations observées. Aussi, il est ressorti du premier temps d'investigation en gare de Londres St-Pancras une double inquiétude dans l'équipe de la recherche, à la fois au plan méthodologique et théorique, qui aura pour conséquence de déplacer légèrement la problématique de cet axe.

Au plan méthodologique nous ne sommes pas certains d'avoir déployé l'apparatus méthodologique adéquat pour enquêter les ambiances de la gare de St Pancras. En effet, les dispositifs de captation sensibles ont été multiples (vidéo uni et multi angles, time-lapse photographiques, prises de son, prises de notes) et n'avaient pas été précédés d'hypothèses théoriques ou méthodologiques fortes, mais dépendaient plutôt des initiatives individuelles de la part de chacun des membres de l'équipe, l'enjeu étant alors de permettre à chacun de se saisir de manière personnelle de la question des ambiances, avec ses propres outils. Aussi, ressortent de cette forme d'enquête trois questions :

- Nous n'avons pas collecté au cours de cette seconde phase d'investigation de données verbales in situ, et par conséquent avons produit des observations à la première personne du singulier (le chercheur parle pour lui-même), et à la troisième personne du singulier (le chercheur parle de ceux qu'il observe), mais n'avons pas collecté de paroles issues d'interlocuteurs, tiers de la démarche. Comment affirmer que l'enquête produit une documentation sensible d'un espace si elle ne se construit pas sur les paroles des personnes qui en font l'expérience ?
- Nous avons une collecte riche et diversifiée, mais qui a pour corollaire un risque de manque de cohérence interne. Comment en effet produire une analyse unifiée de dizaines de vidéos qui n'ont pour lien que le lieu et les pratiques (le « milieu ») qu'elles filment, des enregistrements sonores, des photographies en *time-lapse*, etc. ?
- Nos méthodes de constitution du corpus empirique concernent principalement l'ici et le maintenant, l'actuel des sites au moment de leur observation. Ce choix méthodologique découle d'une forme de compréhension des prémisses méthodologiques de la recherche francophone sur les ambiances telle que développée au cours des trente dernières années au sein du laboratoire Cresson,

laquelle a pour caractéristique particulière d'interroger les espaces et situations contemporaines par l'intermédiaire d'une focalisation sur des événements interrogés au moment de leur avènement. Ainsi, lors de la réalisation des premières enquêtes de terrain en Gare de Londres St Pancras, nous avons interrogé le site sans réaliser de documentation historique sur la gare, ni sur les diverses législations en cours, ce qui pourrait pourtant sembler fondamental pour la compréhension des logiques de sécurité à l'œuvre.

Le dernier point évoqué, pointe une forme « d'incapacité » des méthodes d'enquête issues de la recherche sur les ambiances à prendre en considération de manière satisfaisante des problématiques socio-politiques engage un déplacement de la problématique de la recherche. En effet, si au départ notre enjeu visait la compréhension des ambiances particulières des espaces de mobilité conçus et régis selon des logiques de sécurité et de surveillance, il apparaît qu'un tel problème ne peut faire l'économie de la compréhension

- des conditions de production de ces espaces,
- de leurs logiques « d'effectuation » par les acteurs qui les supervisent, et enfin
- de l'insertion de ces deux dimensions au sein d'un contexte élargi, social, culturel, historique et politique, du terrain concerné.

L'impossible oubli des problématiques socio-politiques

La problématique se déplace ainsi d'un ancrage phénoménologique vers une approche plutôt critique. En effet, en cherchant à comprendre les caractéristiques des ambiances de certains types d'espaces sécurisés et sous surveillance, on en vient d'une part à poser la question des effets matériels, sociaux et sensibles de certaines idéologies politiques. L'histoire urbaine témoigne d'une relation forte entre idéologies et mise en forme de l'espace. Par exemple, les politiques hygiénistes des XVII^e et XVIII^e siècles, concernant d'abord des modes de gouvernement des populations (Foucault, 2004) en vue d'éviter la propagation de certaines maladies véhiculées par l'air, l'eau, mais aussi favorisées par la densité de population en certains lieux des villes, ont eu des effets directs sur les modes de production, idéologiques, des « embellissements » urbains au XIX^e siècle, puis sur les préceptes fondateurs de la Charte d'Athènes. D'une idéologie politique, fondée sur un enjeu de santé publique, ont découlé des traductions sociales puis formelles.

D'autre part, les espaces habités ne sont jamais complètement « neutres », au sens où ils sont toujours le véhicule d'activités, de populations et d'imaginaires spécifiques. Certains terrains peuvent en particulier se voir qualifier de « sensibles », au sens où ce qu'il s'y passe n'est pas toujours « facile à vivre », au sens où les interactions n'y sont pas toujours pacifiées. Les gares font partie de ces terrains, en témoigne notamment les descriptions habiles et toujours actuelles de Pierre Sansot (2004), où ces paroles

issues d'un entretien avec un cadre de la SNCF⁶⁶ qui indique : « on a l'habitude de dire qu'un périmètre de 300m autour d'une gare est un lieu d'insécurité assez forte », en faisant notamment référence à tous les « services » spécifiques qui accompagnent souvent les gares (commerce du sexe, différents types de trafic etc.). De plus, sur le terrain des gares que nous étudions dans cette recherche, il est également question d'idéologies spécifiques liées à leur sécurisation⁶⁷, et il semble nécessaire de ne pas l'occulter. Aussi, faire ce constat implique un mouvement de fond, qui conduit à poser la question des possibles fondements sensibles d'une approche critique. En effet, il n'est pas aisé d'envisager une question socio-politique à l'aide des outils issus de la recherche sur les ambiances. Et l'enjeu devient alors d'avancer sur une piste permettant une telle mobilisation, et d'éviter par là même le risque de voir attribuée à chaque discipline un domaine de spécialité. Autrement dit, la critique doit pouvoir être mobilisable sur d'autres bases que celles uniques de l'approche socio, éco, politique. Et tout l'enjeu ici consiste à trouver les moyens de produire une remontée du sensible situé vers une critique des espaces étudiés et de leurs idéologies constitutives. Pour nous, l'enjeu est donc double :

- il concerne d'une part les ambiances, comme notion et comme champ d'étude, et sa capacité à aborder le terrain critique,
- et d'autre part la critique elle-même, comme enjeu des sciences sociales, à se laisser déborder de ses deux modalités instrumentales habituelles – sociologie critique, et sociologie de la critique – pour se laisser investir d'une approche sensible et phénoménologique.

Une telle entreprise n'a rien d'évident, mais n'a rien, non plus, d'impossible. En particulier, la piste de l'ethnographie comme moyen du dépassement de la bipartition classique des approches critiques dans les sciences sociales, développée par Didier Fassin (2008a, 2009, 2011, 2012) nous sera d'une aide très précieuse.

Trois motifs pour le développement d'une approche critique

À l'évidence, un tel déplacement de la problématique n'a rien de nécessaire. Trois raisons au minimum peuvent rendre ce cheminement compréhensible.

Premièrement, comme indiqué dans les paragraphes précédents, le terrain en appelle à un tel mouvement. Les investigations menées en gare de Londres St-Pancras ont montré très rapidement certaines limites de nos dispositifs d'investigations, lesquels sont essentiellement constitués en vue d'enquêter le sensible et les ambiances. Or, le « paradigme » des ambiances que nous suivons – au moins pour les membres francophones de l'équipe de recherche – procède d'une compréhension de

66 Entretien avec Jean-Michel Juy, SNCF, le 17 mars 2014.

67 Voir notamment le travail de Julie Kleinman (2011) en ce qui concerne la création de la Gare du Nord et les craintes qui l'ont accompagné. En ce qui concerne la gare de St Pancras, le travail de Newman et Papin (2010) montre bien comment le réaménagement des deux gares (King's Cross et St Pancras) accompagnaient un très large projet de fond de réaménagement et de sécurisation du quartier de King's Cross, historiquement problématique.

l'ambiance en tant que « qualité de la situation » (Thibaud 2004). Comme Jean-Paul Thibaud l'indique : « l'ambiance ne se réduit en aucun cas à une somme d'éléments distincts précisément circonscrits et localisés mais colore bien plutôt la globalité d'une situation en se propageant de proche en proche. Imprégnation, rayonnement et contamination constituent à cet égard des maîtres mots permettant de désigner ce phénomène de diffusion du sensible. Tout comme l'atmosphère ou le climat, l'ambiance fonctionne comme un médium qui relie les composantes les plus diverses d'une situation sous une même tonalité, lui conférant par là même son unité et sa physionomie d'ensemble. » (Thibaud, 2010)

Dans un tel modèle, l'ambiance est actuelle – en cours d'avènement –, convoque les interactions entre espace et corps, et caractérise les qualités de l'environnement sensible et sa perception par les individus en présence. Surtout, elle engage à une enquête phénoménologique, laquelle a été mise en œuvre sur le terrain de St-Pancras. Pour autant, il est nous est apparu très rapidement que les situations que nous cherchions alors à comprendre dans cette gare procédaient de logiques bien plus larges que ce qui était observable ici et maintenant. S'il est possible de documenter ici et maintenant telle ambiance, dès qu'il s'agit d'un terrain mobilisant une idéologie, ici sécuritaire, il devient nécessaire de comprendre le développement et le fonctionnement de celle-ci, pour interpréter justement ses conséquences sur l'environnement sensible étudié. Par exemple, une annonce sonore relayant un message ayant trait à la sécurité procède-t-elle d'un choix délibéré de mise en scène d'une politique sécuritaire par les gestionnaires d'un espace, ou bien répond-t-elle seulement à un impératif légal relatif à ce type de lieu ? Cet exemple illustre une première nécessité de déplacement de la problématique initiale, du phénoménologique au critique – c'est-à-dire se dotant d'un instrumentarium méthodologique susceptible de prendre en compte les contours historiques, culturels et sociopolitiques des situations observées – dans la mesure ou sans le second le premier ne peut donner lieu qu'à des interprétations, mais difficilement à de la compréhension.

Deuxièmement, l'équipe est composée pour une part de chercheurs français, architectes et urbanistes de formation, et mobilisant le « paradigme » des ambiances décrit précédemment, et pour l'autre part de chercheurs britanniques, géographes de formation, inscrivant en particulier leur travaux au sein de la géographie des affects – *geography of affective atmospheres* – champ qui convoque la question des relations entre corps et leurs environnements. Les références principales relatif à ce champ des affective atmospheres, se trouvent, pour les membres britanniques de l'équipe, dans les travaux de Ben Anderson (2009), David Bissell (2010) et Dereck McCormack (2008). Pour les membres britanniques de l'équipe, il n'existe pas vraiment d'équivalent de la notion d'ambiance, telle que mobilisée par les membres francophones de l'équipe. La notion d'atmosphère, se rapproche au plus près de la notion d'ambiance, lorsqu'il s'agit de désigner les phénomènes ou les situations. Par ailleurs, le champ des affective atmospheres insiste sur la dimension collective

des ambiances, et sur leur « diffusabilité », lesquelles ne sont pas uniquement des éléments de discours et le véhicule sensible et intelligible d'entités ou objets situés, mais procèdent bien d'assemblages « de corps humains, discursifs, non humains, et de tous les autres corps qui compose toutes les situations ordinaires » (Anderson 2009 : 80). En ce sens, l'approche des affective atmospheres recoupe largement celle des ambiances. En revanche, le champ de la géographie des affects renvoie également, et de manière importante, à la thématique large de la matérialité, telle qu'elle est développée dans les sciences sociales, au moins depuis les approches Marxistes. La compréhension des affective atmospheres ne fait, par conséquent, pas l'économie d'une grille d'interprétation issue des approches matérialistes lesquelles insistent sur la dimension socialement produite des espaces vécus. Par là même, la géographie britannique des affects comprend les situations et leurs ambiances, tant au niveau des phénomènes observables qu'à celui de leurs conditions sociales, historiques et culturelles de production, ce qui constitue une différence notable par rapport à la conception francophone de l'ambiance que nous mobilisons dans ce travail. Et cette conception des atmospheres, comprend de fait en soi à la fois l'instrumentarium pratique, mais aussi les enjeux théoriques et sociaux, de la pensée critique.

Troisièmement, en se posant la question des enjeux sociétaux de la recherche, émerge également la question critique. Didier Fassin remarque qu'historiquement, et de la manière la plus répandue dans les sciences sociales « exercer son sens critique, signifiait alors avant tout critiquer le pouvoir » (2012 : 269). Appliquée sur nos terrains, cette affirmation laisse entendre qu'un de nos enjeux, en travaillant sur des espaces animés par des logiques sécuritaires, serait de dénoncer ces dernières et ceux qui les instrumentent, en fondant cette critique sur les effets sensibles observables en situation. Suivons néanmoins plus loin la proposition de Fassin, lorsqu'il propose « que les sciences sociales ne sont jamais si nécessaires que lorsque des faits apparaissent incompréhensibles et si utiles que lorsqu'elles peuvent leur apporter une certaine intelligibilité. » (ibid.) La problématique de l'axe 3 de cette recherche procède de l'enjeu de compréhension d'un « fait incompréhensible » : l'ambiance sécuritaire et/ou celle de surveillance. Les espaces publics sont policés depuis des siècles, mais vidéosurveillés depuis peu – environ 3 décennies en Angleterre, et une décennie en France. Si la question de la surveillance des espaces public a pu faire – et fait encore – débat, il ne semble pas que l'on puisse observer de manière claire, du point de vue des usagers ou citoyens a minima, ses effets sur les pratiques et/ou les conduites. Or, si certaines idéologies politiques ont des effets particulièrement manifestes sur la production de l'espace, comme sur le gouvernement des corps et des pratiques situées, il paraît particulièrement surprenant que ceux de la sécurisation et de la surveillance des espaces soient si discrets, voire subtiles. Il y a donc ici un enjeu, qui ne consiste pas à mettre en défaut la production des espaces et leurs modes de gouvernement, mais qui consiste bien à dépasser la part manifeste et évidente des situations pour comprendre « dans ce qui nous est donné comme universel, nécessaire, obligatoire, [...] la part de ce qui est contingent et dû à des contraintes arbitraires » (Foucault,

cité par Fassin 2012). Et cet enjeu est de nature critique dans la mesure où cette compréhension des situations dans l'épaisseur de leurs dimensions constitutives et d'effectuation est susceptible d'être moteur de changement politique, sans pour autant viser quelque forme de dénonciation ou de dévoilement.

Par ces trois motifs, nous avons illustré à la fois les raisons de ce déplacement de la problématique initiale, mais aussi prédéfinis les contours de nos investigations. Au-delà de la thématique de la surveillance, se dessine un enjeu de fond lié à la notion d'ambiance. Nous mobilisons ici la notion d'ambiance au sein du paradigme des ambiances architecturales et urbaines, telle qu'elle a été développée et utilisée par les chercheurs du Laboratoire Cresson au cours des dernières décennies (Augoyard, 1995 ; Thibaud 2002 ; Amphoux, 1998). Aussi, les membres britanniques de l'axe 3 ne font pas usage de ces références théoriques, ni de la notion d'ambiance. En effet, leur approche issue du champ de la géographie des affects, au sein de laquelle, rend évidente la mobilisation des dimensions émotionnelles, critiques et culturelles des phénomènes sensibles. La collaboration scientifique vise ainsi deux chantiers complémentaires : le premier portant directement sur un partage et une mise en commun de modes d'approches du terrain pour répondre à la question de la relation entre ambiances et surveillance, le second pour comprendre les effets de nos champs respectifs sur nos modes d'appréhension de la notion d'ambiance.

La partie suivante présente les deux terrains d'enquêtes

II. PARIS NORD ET LONDRES ST PANCRAS : ANALYSE «CONTRASTIVE»⁶⁸

L'équipe de recherche étant située de part et d'autre de la Manche, il est apparu comme particulièrement opportun de prendre pour terrains d'observation les « gares-frontières » que sont St-Pancras à Londres et la Gare du Nord à Paris. Ces deux gares ont la particularité d'envoyer et de recevoir des voyageurs en dehors de leurs territoires nationaux et de rendre très manifeste la notion de frontière dans leurs architectures et services (voies Eurostar séparées des autres par des murs de verre à Londres comme à Paris, présence de douanes, contrôle des bagages et barrières de sécurité à l'embarquement, multilinguisme dans les annonces etc.), et rendent très manifeste la question du contrôle (forte présence sécuritaire, policière et militaire ; abondance des caméras de vidéosurveillance ; annonces sonores et visuelles de sécurité etc.). Au-delà de l'orchestration de ces logiques, ces terrains donnent également davantage l'occasion de focaliser l'investigation sur les logiques corporelles en situation inhabituelle (décalage culturel, situation d'action en présence manifeste d'acteurs de la surveillance).

⁶⁸ Ce terme a été proposé par Alain Battegay lors d'une communication au Workshop International « *pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité* », organisé par Pedro José Garcia Sanchez et Patricia Baquedano-Lopez, à l'Université Paris Ouest Nanterre-La Défense les 10 et 11 avril 2014.

Cette partie a pour vocation de présenter les deux terrains étudiés, et tente de séparer, de fait, artificiellement les sites étudiés des moments de « terrain », c'est-à-dire, ceux où les enquêtes se sont déroulées à proprement parler. Artificielle est cette séparation, car les deux sites étudiés n'ont pas fait, comme indiqué dans la partie précédente, l'objet d'une enquête à froid, distanciée, documentaire, sur leur conditions de production et de fonctionnement, notamment sur des modes historiques, urbanistiques, culturels ou légaux. En particulier, le travail dans ces deux gares a commencé par des « imprégnations » des sites, réalisées par les membres des de l'équipe de recherche de l'axe 3.

Deux terrains, français et étranger, ont été mobilisés. Néanmoins, l'analyse produite ne peut viser la production d'une comparaison raisonnée, laquelle ne saurait faire sens étant donné l'importance des différences entre ces deux contextes, tant en termes quantitatifs (dimensions, volumes, flux) que qualitatifs (modalités de gestion, variabilité des modes d'organisation et des types institutions, etc.). En revanche, ces contextes présentent des situations analogues. En l'occurrence dans les deux cas il y a à faire à des gares internationales de chemin de fer, et l'analyse peut davantage viser à faire ressortir des contrastes, entre les deux cas, susceptibles d'éclairer davantage les situations respectives.

La partie suivante décrit une expérience initiale (initiatique presque) de nos terrains.

Embarquer en Gare du Nord pour Londres

Concrètement, ce travail d'imprégnation commença dès le premier voyage, en vue de la première rencontre de l'équipe en vue de réaliser le premier workshop de terrain (cf. partie 3) en gare de St Pancras. En effet, pour se rendre à Londres il a fallu prendre l'Eurostar, depuis la Gare du Nord. Ce premier voyage constitue le premier moment où des carnets de notes se sont remplis et des enregistrements, et photographies ont été réalisés. Prendre l'Eurostar est une expérience singulière, tout ce qui fait habituellement la « facilité » du train semble s'évaporer face à la multitude de dispositifs légaux et sécuritaires liés au fait que le Royaume-Uni n'appartient pas à l'espace Schengen. On n'embarque pas depuis le quai, mais il faut traverser une succession d'espaces de manière séquentielle, chaque espace ouvrant le droit d'accès au suivant. De fait, le dispositif rappelle l'aéroport. Tout commence par la validation de son billet, sésame qui ouvre des portes automatiques permettant la desserte d'un hall d'attente dont la sortie est conditionnée par le contrôle des papiers d'identité par les officiers des douanes, française d'abord, britannique ensuite. Cette seconde étape réussie, à nouveau une attente, cette fois pour la sécurité, femmes et hommes passent sous des portiques détecteurs de métaux, leurs bagages emprunte le chemin du scan par rayons X. Si tout se passe bien, on est alors invité à rejoindre une salle d'attente, premier espace plus confortable que les autres, avec sièges, commerces (journaux, café, souvenirs), un confort qui semble avoir été gagné au prix des étapes précédentes.

Une quinzaine de minutes avant le départ du train, on invite les passagers de la salle d'attente à se diriger vers le quai.

Cette courte description cherche à rendre compte des dispositions des membres de l'équipe vis-à-vis du sujet de notre étude. L'enjeu n'est pas tant de décrypter les logiques d'orchestration des dispositions sécuritaires - autrement dit, les dispositifs qu'elles mettent à l'oeuvre - que de décrypter ce que cela « fait » aux espaces, à leur identité, et aux expériences des individus les pratiquants, ces derniers étant voyageurs ou non. Pourquoi ne pas chercher à « décrypter les logiques d'orchestration des dispositions sécuritaires » ? Peut-être parce que l'opportunité d'un tel décryptage ne permet pas de répondre aux questions qui sont les nôtres. De fait, les entretiens réalisés avec du personnel de la SNCF permet de mettre au jour les manières par laquelle les questions de sécurité, de sûreté (selon le vocabulaire de la SNCF) et de surveillance et sont appréhendées. Aussi, bien que l'enjeu de construction d'un appareillage critique fondé sur la compréhension de ces lieux et de leurs modes de fonctionnement constitue un point de départ (et d'arrivée) de ce travail, il ne vise pas pour autant - en tout cas pas de manière nécessaire - un enjeu de *dévoilement* ni de *justification*⁶⁹ - pour reprendre les enjeux classiques auto-attribués par la sociologie critique d'une part, et la sociologie de la critique d'autre part - des logiques à l'oeuvre et de leurs effets sociaux.

Ainsi, les descriptions des terrains cherchent à être factuelles et descriptives, et des renvois à la bibliographie sont proposés pour les informations plus factuelles relatives à la constitution de ces gares, leurs aménagements etc. Ne seront gardés dans ce texte que les éléments de la bibliographie utiles à la compréhension de la « vie » de ces gares, de leurs flux, de leurs ambiances etc. Fidèle à la logique de réalisation du terrain - par imprégnation - , sa présentation commence par une description à chaud de l'espace de la gare, réalisée lors du 1er workshop de terrain (cf. *infra*) par une des membres de l'équipe de recherche.

Londres St Pancras

*Gare de St Pancras International, Londres, Janvier 2012: De l'émotion à la motion, de l'espace policé à l'espace « polissé »*⁷⁰

« Trois jours passés à la gare St Pancras sans pouvoir relever aucun détail prégnant. J'étais arrivée à Londres pensant observer les moments où la surveillance de la gare

69 Nous construisons cette distinction en référence à Didier Fassin (2009, 2012) qui établit, de manière caricaturale, cette distinction entre deux modes possibles adoptés par la perspective critique existant dans les sciences sociales : d'une part engagée politiquement et visant le combat et la dénonciation par le dévoilement, d'autre part distanciée en gage d'assurance d'une meilleure neutralité scientifique.

70 Ce texte est illustré par les planches photographiques 1, 2 et 3.

se cristallise : la présence policière pendant le *rush-hour*, les observateurs des écrans de vidéosurveillance indiquant les lieux et moments spécifiques, les comportements supposés suspects, le contrôle des titres de transport et des bagages, la détection de valises abandonnées, l'énonciation des annonces sonores mettant en garde les usagers...

Je pensais aussi remarquer des étapes liées à la surveillance dans le trajet des passagers : les lieux et les dynamiques d'attente et de mobilité ne sont-ils pas orientés par la surveillance ou d'autres formes de contrôle ? Les différents dispositifs de surveillance créent-ils des transitions d'ambiance dans le trajet, et, le cas échéant, comment les corps des voyageurs s'ajustent-ils à celles-ci ?

Or, trois jours durant, je n'ai rien observé qui ait pu répondre à ces premières attentes. Ce temps d'immersion m'a cependant permis de remarquer certains éléments, mais uniquement des éléments absents : il n'y a pas de bruit, il n'y a pas d'odeur, il n'y a pas de patrouille d'individus en uniforme, il n'y a pas de sans abris, pas de mendicité, pas d'annonces sonores intempestives, pas de saleté, pas de déchet, peu de personnes qui courent, pas de foule énervée, pas de longue file d'attente à l'enregistrement des Eurostar, pas de groupe de jeunes aux cafés et restaurants...

Ces absences inattendues mises à part, aucune aspérité, aucun dysfonctionnement visible pour attirer notre regard : l'espace est lisse, beau, lumineux, assez silencieux et complètement fonctionnel. La signalétique est discrète mais claire. Les flux de piétons, bien que plus denses aux heures de pointe, s'écoulent sans difficulté vers les différentes sorties et connexions. Le plan de la gare est limpide : un axe principal, deux axes latéraux, deux niveaux. À chaque extrémité se trouvent des accès aux différents types de trains, une sortie, ou une connexion avec le réseau de transport en commun. La verrière diffuse une douce lumière qui glisse sur les couleurs pastel et les matières mates du mobilier (vert d'eau, bleu ciel, gris poli, brique). Les corps sont en mouvement et évoluent de façon continue sur le sol net du hall principal.

Il m'a fallu sortir de cette gare, traverser Pancras Road et entrer dans la gare voisine, King's Cross, pour commencer à comprendre certaines choses. Alors que St Pancras International a fait l'objet d'un agrandissement permettant l'accueil de l'Eurostar entre 2004 et 2005, King's Cross Station est actuellement en pleine restructuration. Un grand dôme de verre et d'acier est en construction. Il vient épouser la façade Ouest de la gare victorienne créant un nouveau hall principal et une place publique couverte. Ce nouvel élément est assez majestueux. La structure triangulée est parée d'ouvertures zénithales. À quelques mètres du sol serpente un large balcon qui accueillera bientôt les terrasses de cafés et restaurants, depuis lesquelles on observera la foule attendant l'affichage des trains. Les formes courbes viennent caresser la vieille gare. Lumière, blancheur, volume, hauteur, espace.

Un couloir de chantier conduit vers le centre de la gare. Il est orné de nombreuses affiches valorisant le projet de restructuration dans un discours prônant plus de confort, de sécurité et d'efficacité (« *Building a brighter station. The new King's Cross will be lighter, more spacious and much easier to get around. Helping Britain run better* »).



Planche 1 : St Pancras, gare claire, policée et polissée

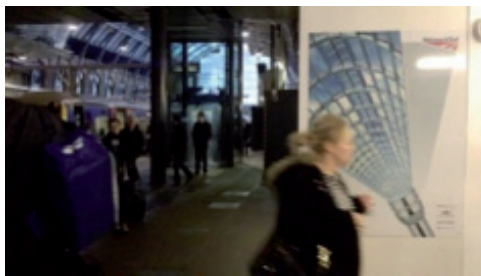
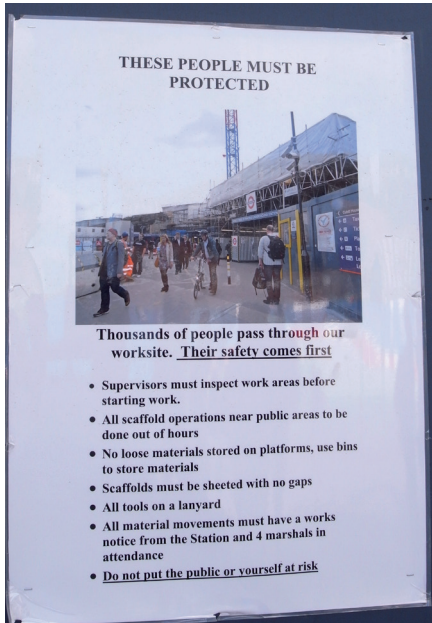


Planche 2 : King's Cross, avant et après réaménagement



Planche 3 : dispositifs de vidéosurveillance, St Pancras vs King's Cross

L'arrivée dans l'ancienne construction est vécue comme une franche coupure et provoque un net contraste : la pénombre, des gens, des trains colorés, une odeur de cigare, des valises, un bruit sourd. Contrairement à St Pancras, les quais sont accessibles. La proximité des wagons invite à entrer dans les compartiments, à venir tester les sièges mous et partir pour Aberdeen. Une annonce inaudible, des personnes empressées se frôlent, courent en tirant leur valise. Des pans de murs, des voies ferrées alignées, une ouverture laissant le regard attraper une perspective : succession de parois de briques. Des effluves sucrées provenant d'un petit stand où l'on vend des tourtes, spécialité d'une petite ville minière proche de Plymouth.

L'air est épais, le contexte stimulant, un sourire me vient et je réalise : cet endroit me plaît, il est vivant. J'ai l'impression que mes sens, anesthésiés après trois jours passés dans une ambiance doucement confortable, reprennent une certaine vigueur. Ici on est tiraillé, on court après son train, on se bouscule, se regarde et s'échappe un mot d'excuse. On s'inquiète d'éventuels pickpockets. On observe les regards côte à côte, pointés sur l'unique panneau d'affichage des trains.

Une étrange impression vient alors : serais-je témoin d'une ambiance en train de disparaître ? Je ne peux effectivement pas m'empêcher de penser que cette portion de gare, pas encore rénovée, fait partie des derniers résidus de la ville moderne de Simmel, Benjamin et Kracauer. La ville contemporaine n'est-elle plus à même d'éveiller nos sens, de jouer de nos émotions ? Alors que Simmel parlait d'intensification de la vie nerveuse comme processus engendré par la grande ville moderne, sommes-nous aujourd'hui en train d'assister à un mouvement de désintensification de la vie nerveuse ?

C'est donc à partir de l'expérience de ces deux gares londoniennes (et dans la comparaison entre la restructuration de l'une et la partie pas encore réaménagée de l'autre) que je me suis interrogée quant à l'évolution des espaces de mobilité que sont les gares. Serions-nous témoins d'un certain changement concernant la surveillance des lieux de mobilité ? Se pourrait-il que, dans la conception de ces espaces, la motion soit pensée aux dépens de l'émotion ? Un nouvel espace polissé est-il en train de venir remplacer l'ancien espace policé ?

Il semble que la restructuration de St Pancras témoigne d'une évolution des formes de surveillance, alors intégrées au sein de la conception. Dans St Pancras (que nous proposons ici de qualifier d'espace polissé) les caméras de vidéosurveillance sont intégrées au mobilier ou à la structure du bâtiment. Leur design reprend les formes et couleurs des lieux. Si les caméras de St Pancras se fondent harmonieusement dans leur environnement (sans pour autant être camouflées), celles présentes dans l'espace policé de King's Cross sont à l'inverse extrêmement visibles, par leur nombre et leur forme. Souvent regroupées en étoile, ces caméras unidirectionnelles sont ornées de pics métalliques pour les protéger des volatiles. De plus, de nombreuses affiches

annoncent l'emploi de la vidéosurveillance. Un écran diffuse à intervalles réguliers une animation dans laquelle le dessin stylisé d'une caméra observe de son unique œil les spectateurs et les informe : « CCTV operates in this area ». Puis l'écran se remplit d'une pluie de valises lorsqu'apparaît cette recommandation explicite : « Please keep your belongings with you ».

À St Pancras, une annonce sonore est diffusée dans un environnement calme. Une voix enregistrée articule distinctement ce message : « *This is a security announcement. Please ensure that your personal effects and your baggage are kept with you at all times. If you notice any suspicious items or behaviors, please report it immediately to a member of staff or to the British Transport Police* ». Ce message rappelle calmement aux usagers de porter attention à leurs effets personnels et les invite à prendre part à la surveillance générale de la gare en rapportant tout élément suspect aux agents de sécurité. Toujours identique, cette annonce est diffusée toutes les demi-heures, s'apparentant à une ponctuation sonore. À King's Cross, les annonces sont beaucoup plus fréquentes. Au cours d'une traversée de la gare d'environ 13 minutes on a pu compter 6 annonces de sécurité : deux annonces concernaient la vidéosurveillance (« *24 hours CCTV recording is in operation at this station for the purpose of security and safety management* »), trois autres mettaient en garde les voyageurs contre le risque de chute pour cause d'intempérie et de sol glissant, et une dernière les invitait à surveiller leurs bagages. Selon l'endroit de la gare dans lequel on se trouve, ces annonces sont plus ou moins audibles.

Une autre différence en terme de mise en visibilité des éléments de la surveillance concerne les agents de sécurité. À St Pancras, les personnes en uniforme (qu'elles soient rattachées à la *British Police Transport*, qu'elle fassent partie du *St Pancras Customer Service*, ou d'un autre service) sont souvent en petits groupes, et peu mobiles. Il n'y a pas de patrouille. Ces personnes sont visibles et semblent ouvertes au dialogue. De nombreux usagers vont se renseigner auprès d'elles. Tandis qu'à Kings Cross, les personnes en uniforme sont mobiles et les patrouilles plus fréquentes. D'autres agents de sécurité sont habillés en civil.

Il semble que l'une des différences notables entre ces deux types d'espace concerne la mise en visibilité des formes de surveillance et de contrôle. Dans ce que nous nommons l'espace policé, la surveillance est visible, présente et imposante. À travers la mise en évidence des caméras de vidéosurveillance, des agents de sécurité et la répétition fréquente des messages (visuels ou sonores) à but sécuritaire, il semblerait que la dissuasion, la restriction et le contrôle donnent lieu à une mise en vue explicite et imposante pour les passagers. Tandis que dans l'espace polissé, la surveillance et la sécurité semblent intégrées dans la conception de l'espace et dans les comportements attendus. La surveillance n'est pas surplombante mais partagée. Chacun, dans son comportement, ses déplacements, sa capacité d'observation et sa possibilité d'alerter les agents de sécurité, prend part au bon fonctionnement de l'espace.

Bien que ces deux types d'espaces convoquent et sollicitent de façons différentes les

perceptions visuelle et sonore, nous pourrions nous interroger quand à l'ensemble de l'expérience sensible qu'ils proposent. Existe-t-il une ambiance spécifique à l'espace polissé ? Se pourrait-il aussi que la sécurité d'un espace policé passe en premier lieu par la conception de cette ambiance spécifique ? »

Présentation factuelle et historique de St Pancras

Située dans le quartier de King's Cross - St Pancras, la gare internationale de St Pancras est le deuxième terminal Eurostar de Londres après la Gare de Waterloo, la première s'étant substituée à la seconde à partir de 2007. Historiquement, le quartier d'accueil de la gare est marqué par une mauvaise image, ce dernier souffrant d'un héritage industriel ayant pour effet de créer de grandes coupures dans le milieu urbain, comme le font remarquer Newman et Papin: « Il ne faut parcourir que quelques mètres en direction du sud, à l'arrière des deux gares, pour retrouver l'ambiance ouvrière des romans de Dickens. Les rues étroites et pavées, les anciennes fabriques et dépôts de briques, la halle aux poissons et le Regent Canal. Un peu plus loin, s'opposant aux lignes droites des voies ferrées et du canal, subsistent les larges cylindres cerclés de fer des sept usines à gaz échafaudées dans les années 1850. L'ensemble forme une friche industrielle de 54 hectares: le King's Cross Railway Land laissé à l'abandon par la British Rail propriétaire du terrain depuis le déclin de l'industrie dans le pays » (2010 : 95-96). Les auteurs font également remarquer que le quartier est resté intact jusqu'aux réaménagements urbains du début du XXI^e siècle. Ce territoire laissé en friche depuis trop longtemps, et probablement trop monofonctionnel, s'est considérablement dégradé au cours du XX^e siècle pour devenir à la fin des années 1990 un lieu remarquable pour son insécurité, les trafics multiples, la prostitution, et un taux de criminalité extrêmement important. De fait, ces problèmes mêlés à une opportunité foncière remarquable (une friche de plus de cinquante hectares située en plein coeur de Londres) va faire de ce quartier un enjeu d'aménagement prioritaire à partir des années 1980, qui trouvera son couronnement avec l'arrivée de l'Eurostar au cours de la première décennie du XXI^e siècle.

A l'origine des projets de réaménagements, un des enjeux consistait à voir le quartier de King's Cross - rebaptisé au cours de ses réaménagements, quartier de St Pancras, de manière à oublier le passé peu glorieux de ce territoire en focalisant l'attention sur le joyau architectural du territoire, la gare-cathédrale de St Pancras [voir planche n°4], qui deviendra de surcroît centre de l'attention du nouveau public du lieu, formé en particulier de cadres supérieurs avec l'arrivée de l'Eurostar - comme une extension, ou une île, de la City, en raison de sa situation urbaine, du faible coût du foncier, et de la proximité des gares de chemins de fer. De surcroît, la potentialité d'arrivée de l'Eurostar au coeur de ce quartier déjà bien desservi par les transports collectifs renforce le projet. Un concours est lancé, et le *MasterPlan* projeté par l'architecte Norman Foster est retenu. Ce plan prévoit notamment une arrivée de l'Eurostar en souterrain de la gare de King's Cross. Néanmoins, sous la pression des habitants et

des acteurs locaux, qui réunis en association pour faire la démonstration du surcoût inutile d'une telle opération, il est finalement décidé que le train arrive en gare de St Pancras, laquelle est alors « sous-utilisée et en déclin constant » (Newman et Papin, 2010 : 105), et de surcroît le projet est vu de positivement au sens où il permettra de « redonner vie à cet édifice classé » (id. : 107).

Gestions ferroviaires de la gare... et sentiment de « vie »

Cette gare est le lieu de gestions ferroviaires multiples :

- Internationales : *Eurostar* vers la France et la Belgique
- Nationales et Régionales : desservant plutôt les régions situées à l'Est de la capitale et gérées par deux compagnies ferroviaires, *East Midlands* (depuis fin 2007) et *South East Trains* (depuis 2009)
- Métropolitaines : *Thameslink - First Capital Connect* (depuis 2009), desserte ferroviaire de Londres et sa grande banlieue sur un axe Nord-Sud
- Urbaines : *Underground* avec desserte de la gare par 6 lignes de métro

Aussi, nous faisons référence précédemment à l'article de Newman et Papin (2010) qui font remarquer le « manque » de vie de cette gare, ce qui contraste à l'heure actuelle entre les gares de Paris Nord et de St Pancras se joue peut-être là. D'un côté, une gare un peu terne, grouillante de population, de bruits de trains qui vont et viennent, d'annonces, une population extrêmement métissée, des cadres sup' de la partie la plus à gauche des quais (Eurostar, Thalys) aux banlieusards des quartiers populaires du Nord et du Nord-Ouest de l'agglomération (RER, Transilien). De l'autre côté du channel, la gare polie et polissée [voir planche 1] dont il est fait mention dans la description précédente. Une sorte de centre commercial chic, qui offre de surcroît le luxe de prendre le train. La gare est calme - même si pour autant relativement sonore -, point de grouillement, une clarté à toute épreuve, des ouvertures de champ visuel dégagées, une « hypersécurisation » de tous les instants nous y accompagne, comme ces consignes déposées ça et là sur le bon usage des ascenseurs et escalators, ou encore ces plots déposés dans la minute à proximité de fientes de pigeon, en attendant que les préposés au nettoyage fassent leur office. De fait, les deux gares ont une histoire différente, et un présent qui l'est tout autant. L'Eurostar relie l'Angleterre au continent et crée, par contraste, l'illusion⁷¹ d'une gare londonienne d'un niveau de prestations largement supérieur - calme, luxe, propreté, tranquillité, sécurité - à son homologue française. L'on peut écrire « illusion » dans la mesure où ces gares ne sont en rien comparables. L'une est historiquement un *hub* majeur de transports, l'autre était en déshérence et s'est vue redynamiser il y a moins de dix ans par l'arrivée exceptionnelle d'une nouvelle liaison ferroviaire. En termes de fréquentation, les volumes de voyageurs vont du simple au quadruple. Enfin, en

71 Un article récent du journal *The Telegraph* (Barrett, 2013) indique que le Royaume-Uni compterait en 2013 entre 4,9 et 5,9 millions de caméras de vidéosurveillance, soit de une pour 14 habitants à 1 pour 11 habitants.

termes de coûts d'exploitation par voyageur, un cadre de la SNCF que nous avons interviewé estime que celui de St Pancras doit être de quatre à six fois supérieur à celui de la gare du Nord, autrement dit, quasiment le même coût brut d'exploitation pour deux gares recevant un volume de public extrêmement disparate. À la lumière de ces éléments, les différences perçues entre ces deux terrains se comprennent davantage.



Planche 4 : La majestueuse « gare-cathédrale » de St Pancras



Planche 5 : La Gare du Nord et ses niveaux multiples - Côté Gare régionale



Planche 6 : Gare du Nord, accès aux Eurostar, et quais protégés des Eurostar (source de l'image de gauche : <http://parisbytrain.com>)



Planche 7 : « Pour votre tranquillité » une affiche à propos des caméras de surveillance en Gare du Nord. A droite, un mat équipé de caméras de vidéosurveillance.

Dispositifs de sécurité et surveillance dans la gare de St Pancras

Lors de nos diverses investigations en gare de St Pancras, les membres francophones de l'équipe de recherche ont été frappés par la discrétion des dispositifs (humains comme techniques) de sécurités. Ils ne sont néanmoins pas absents, - l'Angleterre

étant en particulier un pays connu pour être le plus vidéosurveillé au monde⁷² - et les caméras de vidéosurveillance semblent omniprésentes, en tous lieux, de toutes formes et capacités (rotatives, directionnelles) à toutes hauteurs. Des messages sonores sécuritaires sont également diffusés, sur un mode liminal - une annonce légale précisant que l'espace est vidéosurveillé, toutes les 30 minutes, à heure fixe - comme indiqué dans le descriptif de la partie précédente. En ce qui concerne les présences de sécurité, nous avons pu observer des agents de la *Community Police*⁷³, en uniformes et vestes jaunes fluorescent, assumant un rôle manifeste - remarquable à travers leur démarche - de pacification, d'aide et d'orientation, plutôt que d'intimidation. Leur présence est renforcée par des écrans disposés à divers endroits de la gare rappelant aux voyageurs qu'ils peuvent faire appel à ces derniers en toute situation [Voir planche n°1]. Des agents de sécurité privés sont aussi présents et visibles dans la gare, en particulier à proximité des différentes lignes de validation - longues barrières de tripodes ou portes battantes, actionnables par les titres de transport des voyageurs ferroviaires - des différentes compagnies ferroviaires présentes dans la gare. Une autre catégories de dispositifs sécuritaires, déjà mentionnée plus haut, est également présente et concerne tout ce qui vise à éviter les heurts, chutes, et divers incidents de parcours qui pourraient se traduire, en cas de foule, par une réaction en chaîne entraînant une multiplication d'incidents et de potentielles blessures. Ces dispositifs, proches d'une logique de prévention situationnelle, se traduisent par l'apposition de panneaux et affiches [voir planche n°1], cônes posés à même le sol [voir planche n°1], et barrières mobiles, tous ayant la même vocation : canaliser ou détourner les flux, rappeler les règles de fonctionnement des appareillages d'assistance au mouvement des personnes, prévenir les glissements et les chutes. Maintenant la gare de St Pancras décrite, traversons le tunnel et visitons celle de Paris Nord.

Paris Gare du Nord

Premiers contacts / sensation d'étrangeté / une cristallisation de la tranquillité sur les dispositif de surveillance

« My first experience of Gare du Nord was arriving there from the airport a week or so before our field research was to start. This initial encounter can be best summed up as an experience of disorientation. Coming off the train I was struck by the sheer size of one of the lower levels where the RER trains arrive. At this time I wasn't clear which exit to use

72 Les Police Community Support Officers sont des civils rattachés à la Police Métropolitaine (MET Police) de Londres. Leur rôle est de pacifier les relations du public, en particulier par leur présence renforcée et visible sur un ensemble de sites identifiés a priori. Ils jouent de fait un rôle d'aide et de médiation. Plus d'informations sur le site Internet de la Police Métropolitaine : <http://www.met.police.uk/pcso/>

73 Extrait du premier article écrit collectivement dans le cadre de cette recherche (Adey et al., 2013), ce passage décrit le sentiment étrange vécu par les membres anglophones de l'équipe de recherche face à une affiche visant à rendre sympathique la vidéosurveillance en gare du Nord, au motif de la « tranquillité » des voyageurs, et le contraste de cette dernière avec l'impression de vétusté et de saleté se dégageant de la gare.

and so took a few wrong turns and had to double back on myself. There were also people everywhere, all heading in different directions, creating a swarm of bodies and baggage. »⁷⁴

« In Paris Gare du Nord we come across a poster stuck to a wall with strange drip-marks running down it [Voir planche n°7]. These turn out to be the smears of pigeon droppings which have run down the wall from where they perch and defecate. At odds with this scene, the poster contains an image of a smiling camera. The camera is a cartoon, expressive with curved edges. It points at an angle to the viewer. The smile makes its Cyclops eye less frightening. The camera is an almost friendly, welcoming face. Under the poster is printed: « Pour votre tranquillité », or « For Your tranquillity ». The space has been equipped with a system of video surveillance that the poster suggests is there for the travelling public's peace of mind, their tranquillity. The « tranquil » mood implied is to be made possible by the presence and exertion of a common surveillance technology spread throughout the station, and it is for the users of the station. At a right angle to the cartoon camera is the real camera the poster describes. It is held within a plastic moulded housing connected to the wall by curving wire and a harder wall-mounting made of metal. »⁷⁵

Présentation historique et factuelle de la gare du Nord

Bien que reliée par l'Eurostar à la gare de Londres St-Pancras, la gare du Nord à Paris en diffère tout autant que le Fish&Chips des cuisses de grenouille. Issue des travaux d'embellissement et d'extension de Paris entamés au XIXe siècle, cette gare, livrée en 1864, était alors une porte de la capitale desservant alors le Nord de la France, comme son nom l'indique. Avec l'agrandissement des limites de la capitale, comme l'expansion de l'agglomération francilienne, elle est devenue un point central de la métropole, passant ainsi de gare périphérique à gare centrale. Depuis l'arrivée du RER en 1970, un nœud de mobilité capital aux échelles métropolitaine, régionale et internationale. Enfin, avec un nombre de passagers supérieur à 550 000 par jour (un peu moins de $\frac{3}{4}$ des voyageurs proviennent, ou vont vers la banlieue, le reste voyageant sur des connexion nationales et internationales), soit plus de 180 millions de passagers par an⁷⁶. Cette gare est la seconde plus fréquentée au monde après Shinjuku au Japon, et est la première en Europe.

Cette gare est le lieu de gestions ferroviaires multiples :

- Internationales : Eurostar vers l'Angleterre et Thalys vers l'Europe du Nord
- Nationales : SNCF (TGV et Intercités) vers le nord de la France

74 Ces informations nous ont été confirmées lors des deux entretiens que nous avons eu avec des personnels de la SNCF.

75 id.

76 À titre de comparaison, les chiffres relatifs à la gare de St Pancras diffèrent fortement, puisque cette gare accueille environ 45 millions de voyageurs par an.

- Régionales : TER vers le nord de la France
- Métropolitaines : Transilien (SNCF), RER B (SNCF/RATP) et RER D (SNCF) vers la banlieue Nord et Nord Ouest Parisienne ; RER E (SNCF) vers la banlieue Est Parisienne.
- Urbaines : Métro (RATP)

L'espace de la gare [voir planche 5] est quand à lui propriété de Gares & Connexion, filiale de la SNCF gérant son patrimoine immobilier. Néanmoins, bien que la gestion immobilière de l'espace de la gare du Nord ressorte d'une seule compagnie (à l'exception du métro qui est géré par la RATP), des traductions matérielles de ces gestions multiples sont aisément repérables dans la gare. Ces traductions prennent d'abord forme dans l'organisation du faisceau ferroviaire et a pour conséquence une partition de la gare distinguant les connexions internationales, nationales, régionales et banlieusardes [Voir planche n°8]

Matérialités / Frontières / Seuils

Cette partition de l'espace est également génératrice de frontières matérielles et psychologiques. La plus visible est probablement celle qui concerne l'Eurostar. L'Angleterre ne faisant pas partie de la zone de Schengen, les passagers de l'Eurostar sont soumis à un passage en douane. De fait, l'accès à ce train s'opère par l'intermédiaire d'une plateforme situé au 1^{er} étage de la gare, et non depuis les quais, et les trains eux-mêmes ne sont pas accessibles physiquement depuis le hall central de la gare, bien qu'ils soient visibles, puisque placés derrière un mur de verre [voir planche n°6].

D'autres frontières, telles les séparations entre type de connexion sont plus discrètes, l'existence de frontières grillagées entre les voies par exemple - en deux lieux : le premier pour séparer les quais et rails des Eurostar du reste de la gare, une frontière géopolitique ; le second pour séparer les quais et rails des Transilien du reste des trains SNCF, une frontière économique, le système de tarification de ces trains n'étant pas le même que celui des autres. Ces frontières ont néanmoins peu d'incidence sur les conduites des passagers. En revanche, le placement des voies des trains de banlieue réalisant de fait un décroché par rapport au reste des voies de la gare, confère à ces trains et à ces passagers un statut très particulier, un peu exclus du reste de la vie de la gare, ne profitant pas de la grande salle d'attente et de son panneau d'affichage des destinations, et de son ambiance. Cette frontière opère même très subtilement dans la mesure où pour celui qui ne connaît pas très bien la gare, comme les membres britanniques de l'équipe, ou pour ceux qui n'ont utilisé que les trains internationaux ou nationaux, comme les membres français de l'équipe, l'existence de cette gare de trains de banlieue (exception faite des RER dont tous les membres de l'équipe savaient que leur gare est souterraine), située au même niveau que les autres trains, était tout simplement non soupçonnée. En effet, l'accès aux quais est

située très en arrière de l'espace de la gare, et surtout, là où les connexions nationales et internationales jouissent d'une mise en scène des trains, exposés directement sur l'avant de la salle d'attente, ceux desservant la banlieue sont au contraire masqués derrière un immense guichet central, surplombé d'un ensemble d'éléments visuels (affiches, panneaux, verrières), captant le regard dans d'autres directions.

Un autre type de frontière est également opérant au sein de la gare du nord et touche directement aux matérialités en présence. En effet, la gare du Nord est gérée par Gare et Connexions pour sa partie ferroviaire, et par la RATP pour le métro. Ce changement de gestions a des effets très visibles dans l'emploi des matériaux, lesquels expriment la primauté des identités des gestionnaires sur celles du lieu. La planche n°9 illustre cette matérialisation des identités : la SNCF est présente à travers l'usage du béton brut et le sol en lames de bois ; la RATP matérialise son existence par l'emploi de la faïence blanche typique du métro parisien, et les entrées de la station de métro sont balisées au sol par l'apposition d'une ligne noire, symbolisant le passage d'un monde à l'autre. Enfin, jusque dans les signalétiques, on voit à quelques mètres d'intervalle deux mondes cohabiter, entre les panneaux aux écritures blanches sur fond bleu de la SNCF, et ceux aux écritures bleues sur fond blanc de la RATP. Les annonces sonores d'un espace à l'autre diffèrent également, d'un côté (SNCF) la voix automatisée de *Simone*, identique dans toutes les grandes gares de France, de l'autre les voix des opératrices et opérateurs qui diffèrent d'un PC à un autre. Ce sont aussi

des jingle différents, entre le sonal commercial vif et coloré de la SNCF, créé par l'agence *Sixième son* en 2005, d'autre part, le sonal aux accents électroniques, oeuvre de Bernard Delage, semblant désormais appartenir aux vestiges des grandes heures du design sonore, celle de la modernité héritées des années 1970.

Dispositifs de sécurité et surveillance dans la Gare du Nord

Comme toutes les grandes gares françaises, la Gare du Nord fait l'objet d'une surveillance accrue en raison de l'application du plan Vigipirate. Le personnel de sécurité dans la gare du nord se compose de quatre grands types d'acteurs, aux missions et prérogatives différentes⁷⁷ :

- Agents de sociétés privées de sécurité, qui constituent le premier niveau de sureté, c'est-à-dire en assurant la gestion des choses les plus simples, comme la gestion des publics sensibles tels les SDF (un agent SNCF nous indique cela : « entre la ville et la gare, si la gare fait trop bien son métier les SDF sont dehors, si la ville fait trop bien le sien, les SDF squattent la gare » (sic)). Ce personnel peut aussi se situer derrière les écrans de vidéosurveillance. Dans des situations particulières, les agents de sécurité privés peuvent faire de la gestion de flux, mais l'essentiel de leur

⁷⁷ Ces informations nous ont été confirmées lors des deux entretiens que nous avons eu avec des personnels de la SNCF.

- travail est de faire de la surveillance sur le terrain.
- Officiers de la police ferroviaire (SUGE : *surveillance générale*, officiers de la direction de la sûreté), qui travaillent sur des opérations de prévention à des endroits et temps bien donnés pour éviter l'insécurité ou en appui de la police pour appréhender des suspects et pour aider au contrôle des personnes récalcitrantes au contrôle des billets de train.
 - Agents de police nationale en tenue et des policiers en civil qui agissent pour sur les comportements délictueux. Souvent les grandes gares sont équipées de commissariats. À la différence des agents privés de sécurité et des officiers de la SUGE, les agents de la police nationale ont la capacité à agir à l'extérieur du périmètre bâti de la gare.
 - Militaires armés marchants en patrouille, dont la présence est obligatoire en raison de l'application du plan Vigipirate.

La SNCF coordonne les deux premiers acteurs, travaille étroitement avec la police nationale, et n'a quasiment pas de liens avec les militaires, qui opèrent selon un schéma qui leur est propre. Dans le contrat que la SNCF passe avec tous ses clients (contrat tacite se concluant par l'achat d'un titre de transport), il y a une clause de sécurité existe. De fait, la SNCF doit assurer tant la ponctualité de ses trains (garantie horaire) autant que la sécurité des clients sur l'ensemble de leur déplacement. La question de la sécurité à la SNCF est appréhendée de deux manières,

- la lutte contre la délinquance et les actes délictueux : elle est assurée par la Direction de la Sûreté et son organe actif la Surveillance Générale (SUGE)
- la gestion de la sécurité des passagers en relation à la circulation ferroviaire et aux circulations / attentes en gare : elle est assurée à la fois par la SNCF (notamment l'établissement infra-circulations / EIC) et Gares et Connexions

La Direction de la Sûreté est un service d'appui à tous les autres services de la SNCF (et Gares et Connexions) et peuvent aussi être force de proposition. De fait, au quotidien, elle met à disposition un téléphone 24/24 pour tous les acteurs de la SNCF pour permettre l'action en cas de problème, en ayant la capacité de déclencher des interventions. Lors de projets (aménagement, réaménagement), ou en cas de difficultés rencontrées dans la gestion de certaines gares (lieux problématiques, agression de voyageurs, d'agents, sécurité des fonds etc.), Gare et Connexions consulte la Direction de la Sûreté qui assure la réalisation d'un diagnostic de la gare et va proposer des solutions. Par exemple, ces solutions peuvent être des propositions de cloisonnement de la gare (type recoins avec photomaton, photocopieurs, distributeurs de boisson) ou du repositionnement de certains équipements, ou enfin recommander le positionnement de la vidéosurveillance si une action par l'aménagement est difficile. Dans tout projet de réaménagement d'une gare, la Direction de la Sûreté est systématiquement sollicitée, de fait quelque soit le projet l'aspect sûreté est toujours intégré, cet aspect étant fondamental pour la SNCF tant au plan commercial qu'à celui de son image.

En gare du Nord, la vidéosurveillance est présente et visible [voir planche n°7], mais la présence des caméras nous a paru beaucoup moins importante et manifeste que celle observée à Londres St-Pancras. Nous avons essentiellement remarqué quelques mâts équipés de caméras, des caméras multidirectionnelles situées sous la plateforme d'accueil des Eurostar, et des caméras pointant sur chacun des quais de la gare, ces dernières étant probablement plutôt destinées à la gestion ferroviaire qu'au contrôle des passagers. Par ailleurs, des affiches réalisées par la SNCF, disposées en gare et représentant une caméra de surveillance tel un cyclope bienveillant, informent les voyageurs que l'espace de la gare est placé sous vidéosurveillance, ce afin d'assurer leur « tranquillité ».

Maintenant les deux terrains d'études présentés, passons aux investigations de terrain.

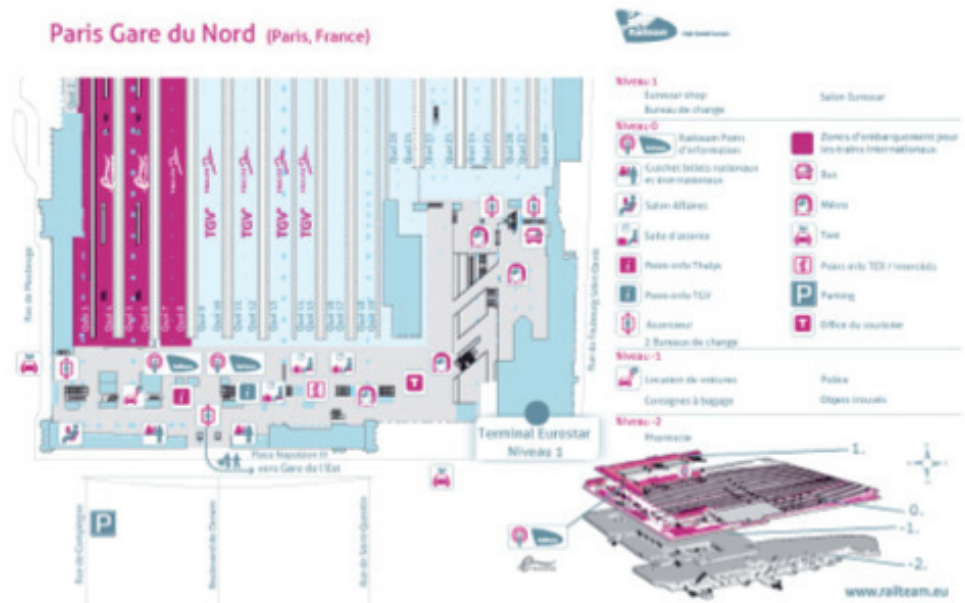


Planche 8 : Plan des quais de la gare du Nord. Les deux quais les plus à gauche (4 voies), correspondent aux liaisons internationales. Les trois quais suivant concernent des liaisons nationales, puis les deux suivants des connexions régionales. Les quatre quais situés sur le décroché dans la partie droite correspondent aux connexions de banlieue (transilien). Source de l'image : www.railteam.eu



Planche 9 : Matérialités et frontières en gare du Nord. Image du haut : La gare du nord côté trains franciliens
Le hall d'accueil de la gare du Nord. L'accès vers les trains nationaux et internationaux se fait de l'autre côté des colonnes situées sur le côté gauche de l'image. Les trains de banlieue sont quant à eux situés au-delà, et en dessous, de la verrière située sur la droite de l'image.



Planche 10 : Londres St-Pancras – Janvier 2012 : tests de prise de vue vidéo



Planche 11 : 6 photogrammes extrait d'un « time-lapse » (50 minutes de prise de vue)

III. « FAIRE DU TERRAIN EN GARE, FAIRE DE LA GARE UN TERRAIN »

Les lieux-mouvements urbains comme endroits de cristallisation des attentes en matière de pratiques normées

Les espaces de mobilité, sont – comme nous l’avons indiqué plus haut – particulièrement concernés par la thématique de la sécurité, nécessaire d’abord à des fins de bon fonctionnement et de régulation (November, 2004), l’objectif premier des opérateurs de mobilité étant l’efficacité du service rendu (Amar, 2004). Il apparaît ainsi qu’en Europe les réseaux de transport orchestrent une part non négligeable de l’ensemble des systèmes de surveillance urbains – considérés cette fois-ci en termes de sécurité. Les espaces de mobilité, ou encore lieux-mouvements, comptent parmi les lieux d’usage public les plus fréquentés des villes, se pose alors un ensemble de questions propres au rapport individuel à la sécurité :

- Où « commence » la sécurité pour un usager de l’espace ? Autrement dit, il s’agit de se demander, du point de vue de l’usager, comment ce dernier incorpore la sécurité et ses dispositifs (comme ceux de surveillance) et l’idée de normalité de la situation.
- Comment les passants font-ils corps (réactif, neutre ou collaborant) avec les dispositifs sécuritaires ?
- Se pose aussi tout un ensemble d’interrogations relatives au déploiement de la surveillance et de sa gestion (en maintenant l’hypothèse liant corps, norme et ambiance sous surveillance) :
- Quelles sont les implications de la sécurité et de la surveillance sur la production de la ville ?
- En quoi les manières (au-delà des techniques informatiques) de sécuriser, et les points de focalisation de l’attention surveillante nous renseignent sur l’ambiance ?

Ces questions visent à ne pas adresser le thème de la sécurité à partir d’une seule focale (individualiste, ou systémique, ou gestionnaire etc.). Au contraire, elles entendent, à travers la diversité des modes d’approches qu’elles suscitent éclairer de manière large la question des relations entre surveillance et ambiance, sans se limiter à la proposition d’un catalogage des modes de conduites situés, des manières de surveiller, ou encore des façons de produire l’espace du mouvement (et ses modes de surveillance). On présuppose par là même que c’est à la rencontre de ces focales que la chair des relations entre ambiance et surveillance sera à même de se constituer.

Aussi, quelles sont les conséquences du choix de ne pas limiter ainsi les angles d’attaque du problème abordé sur celui des terrains d’étude et sur les modes de surveillance à prendre en considération ? Concernant les terrains d’études, la question se pose relativement dans la mesure où nos hypothèses se construisent à partir des « lieux-mouvements » ou places majeures de mobilité en ville, où impératifs de surveillance,

de régulation et de sécurité sont maximums. Concernant les modes de surveillance à privilégier pour l'investigation, cela est un peu différent. En effet, les lieux-mouvements sont, parmi la diversité des lieux urbains, susceptibles d'appartenir à ceux qui orchestrent la plus grande diversité de modes de surveillance et de logiques de sécurité. Là, la notion de « surveillance » peut renvoyer à des formes plurielles d'observation et de régulation, telles que (du micro au macro) :

- les téléphones portables, appareils photos et autres caméras portables, présents dans les poches d'un nombre grandissant de personnes, utilisables comme outils individuels de captation sur des modes variés : voyeuriste, témoin, ou observateur et assurant un destin aux images indéterminable (Bordreuil, 2006) ;
- la vidéosurveillance institutionnelle, fixe, mobile ou embarquée, publique ou privée, faisant usage ou non de systèmes de reconnaissance des conduites ;
- la « méta-observation » : systèmes RFID embarqués (pass d'abonnement aux transports), suivi GPS des téléphones, Google Earth etc.

Mais également, au plan humain :

- les agents de surveillance : institutionnels ou non, visibles ou invisibles et leur formation à l'attention aux conduites ;
- les usagers : surveillants informels de plus en plus mobilisés par les forces publiques (par exemple, les appels à la vigilance de tout un chacun dans le cadre du plan *vigipirate*).

Comme on le comprend, les formes de surveillance sont multiples, procèdent de logiques différenciées et sont, chacune à leur manière, susceptibles d'intéresser notre problématique. Aussi, la logique présidant à la réalisation des enquêtes de terrain consiste à ne pas privilégier de focalisation sur un mode sécuritaire plus qu'un autre, l'attention se dirigera de fait essentiellement sur ce qui apparaîtra de manière manifeste - que ce « manifeste » soit sensible, c'est-à-dire phénoménalement clair et évident, visible ou audible par exemple, ou bien qu'il apparaisse à l'esprit « après coup ».

La pluralité comme principe méthodologique

Triangler

Un principe méthodologique a été rapidement adopté : celui de la mobilisation du collectif d'enquêteurs-chercheurs sur tous les terrains, lors de moments d'investigation condensés, plutôt que de diviser les tâches et temps d'investigation. Les raisons présidant ce choix tiennent en particulier à la volonté de croiser, au même moment et sur les mêmes lieux, une diversité de regards et d'approches individuelles sur les phénomènes observables. L'hypothèse sous-jacente est celle de la triangulation « du chercheur » (Apostolidis, 2006), utile pour « faire parler » son objet d'étude de multiples façons. Les membres de l'équipe étant d'origine disciplinaire différente – architecture et urbanisme côté français, géographie humaine côté britannique –, et

d'origine culturelle différente, il semblait essentiel de mobiliser la pluralité comme atout du dispositif d'investigation. Ainsi, les règles du jeu ont été posées : « tout le monde participe à toutes les phases d'investigation lors de moments d'enquête concentrés ». Aussi, une telle proposition implique une disponibilité limitée des membres de l'équipe, qui ne pourront pas individuellement enquêter sur le long terme les terrains choisis.

Une fois ces terrains décidés collectivement, un second principe méthodologique a été adopté. L'enjeu de présence de tous les membres de la recherche à tous les stages de l'investigation a pour corolaire un principe d'individualisation au moment de l'analyse. Poussant au bout la logique des effets heuristiques de la multiplication des modes d'approches lors de la collecte des données, il est apparu opportun de permettre à tous les chercheurs de l'équipe de pouvoir se saisir et analyser ces dernières de manière individuelle afin de permettre la mobilisation de référentiels théoriques distincts sans faire de compromis au préalable, mais également de permettre à chaque chercheur d'analyser les corpus au travers de questionnements les intéressants en propre. L'enjeu est ainsi de favoriser la collaboration sans pour autant viser le consensus. Pour cette raison, le travail empirique commença par des traversées pédestres des sites, comme mises en relations nécessaires de nos corps au terrain, mettant concrètement à l'oeuvre, et de manière prioritaire, l'enjeu d'une approche par imprégnation : chaque corps s'imprègne, chaque chercheur vit et produit une expérience particulière.

Enfin, l'usage d'un tel dispositif d'enquête, puis de restitution et de production des résultats (voir partie 4) constitue pour les membres francophones de l'équipe quelque chose d'assez naturel, l'enquête sur les ambiances ayant quitté depuis fort longtemps le giron de la métrologie des phénomènes d'ambiance pour être depuis plus d'une trentaine d'années toujours mobilisatrice d'approches diversifiées et multiples⁷⁸. En revanche, pour les membres anglophones de l'équipe, géographes de formation, et davantage rompus à techniques plus traditionnelles d'enquêtes qualitatives socio-spatiales, le sentiment n'était pas complètement le même, comme ils l'indiquent : « For the UK-based academics on our research team this led to both a feeling of liberation, but also a not-always comfortable feeling during the research process about where things may (or more so may not) get to, especially as we came to leaving the field and thinking about what we had ultimately 'produced' as well as 'collected'. » (Adey *et al.* : 303).

« Au plan pratique : enquêter Paris Nord et Londres St Pancras »

Tous les chercheurs participent ainsi collectivement aux travaux d'investigation et tous les corpus produits sont mis à disposition de l'ensemble de l'équipe de recherche.

⁷⁸ Les éléments relatifs à ce séminaire sont présentés en annexe.

Ce dispositif est mis à l'œuvre par la réalisation conjointe de deux workshops d'investigation et de travail en commun. Ces workshops, réalisés à l'échéance de un par année, ont été suivis de la réalisation, lors de la troisième année de travail, d'un séminaire / expérimentation.

Workshop 1 : Londres, Janvier 2012

Le premier workshop a eu lieu à Londres du 16 au 20 janvier 2012. Les six membres de l'équipe de recherche étaient présents lors de ce premier travail de terrain collectif. Les membres anglais de l'équipe ont eu à négocier avec les autorités responsables de la gare de St Pancras pour que nous obtenions des autorisations d'investigation. Nous avons obtenu une autorisation de « station », pour rester immobiles pour réaliser des photos ou de la vidéo, en huit points précis de la gare, soigneusement définis pour ne pas entraver les circulations de voyageurs au sein de cet espace. Ces points ont été utilisés pour la réalisation de prises de vue fixes, faisant notamment usage de trépieds. Aussi, un ensemble de prises de vues et de prises de son, plus informelles ont été réalisées à d'autres endroits de la gare de St Pancras, ainsi qu'à celle de King's Cross, située à quelques dizaines de mètres de la gare internationale de St Pancras. Comme indiqué précédemment, les captations ont essentiellement porté sur les pratiques individuelles au sein de ces espaces. L'enjeu a été de tester à la fois, la pertinence de tel ou tel mode de prise de vue ou de son pour documenter la relation entre ambiance, conduites et surveillance et de trouver des points clefs pour la réalisation de prises de vues de longue durée. Deux jours ont ainsi été consacrés à la réalisation de travaux individuels et complémentaires de la part des différents chercheurs de l'équipe [voir planche n°10].

Chaque chercheur a ainsi produit un grand nombre de prises de vues photographiques, et vidéographiques de durée variable, selon plusieurs principes majeurs :

- La documentation photographique d'éléments remarquables de la gare, ayant trait à la thématique d'observation. Un ensemble de photographies a ainsi porté sur la documentation du lien fort existant à St Pancras entre design de l'espace et intégration des caméras de surveillance, ayant pour conséquence le fait que ces dernières n'apparaissent jamais comme des prothèses ajoutées au lieu, mais bien en faisant partie de manière organique.
- Le test d'un angle de vue spécifique : vidéos de courte durée (env. 2 min).
- La captation de dynamiques spécifiques liées aux rythmes et « chorégraphies » usagères d'un lieu observé ainsi que des temporalités propres à la gare (apparition des annonces, passage des agents de sécurité etc.) : vidéos à temps moyen ou long (5 à 20 minutes).
- L'observation de la variation (sur des durées moyennes ou longues) des ambiances, lumineuses en particulier, et éventuellement la re-liaison de ces variations à des évolutions des usages ou occupations de l'espace : prises de vue en « time-lapse »
 - ensembles de photographies, ayant un cadre fixe, prises à intervalle temporel régulier [voir planche n°11]

Lors de la réalisation de ces différentes prises de vue, la question du type de document vidéographique capté par les dispositifs de vidéosurveillance s'est posée à tout moment. Qu'est-ce qu'une caméra de vidéosurveillance doit enregistrer ou permettre de voir ? L'une des hypothèses formulées sur le terrain est relative à la multiplication des caméras en certains lieux – qui semblent de fait abondamment couverts par les flux vidéos –, agissant alors tel un dispositif panoptique, censé permettre de tout voir à partir d'un point (ici le poste de contrôle). A partir du troisième jour d'investigation, nous avons choisi de construire un pseudo panoptique focalisé sur l'unique point d'entrée dans la gare pour les passagers arrivant de l'étranger par Eurostar. Ces derniers sont en effet canalisés dès la sortie du train dans plusieurs couloirs, les faisant notamment passer devant des officiers des douanes avant d'avoir accès aux espaces communs de la gare, auxquels ils ne peuvent accéder que par un endroit, une double porte automatique. Ainsi, ont été disposées 3 caméras filmant cette double porte et l'espace situé devant elle. Ces trois caméras, ont chacune un angle, une direction et, par conséquent, un cadre différent. La même scène – l'arrivée de passagers étrangers en gare – a donc été filmée selon trois angles différents, pendant un même temps. Dans ce cas, l'objectif de recherche visé concerne le dispositif. Alors que dans les cas précédents, l'attention portait sur la manière de filmer des conduites usagères, ici l'enjeu consiste à poser la question du type d'images que peuvent produire un tel dispositif, et par conséquent poser la question de ce qu'un pseudo-panoptique vidéographique peut montrer. En particulier, la scène filmée a duré environ 20 minutes et aucune conduite manifeste illustrant une relation particulière entre surveillance et ambiance n'est apparue de manière manifeste. Dans un tel cas, peut alors se poser la question suivante : qu'est-ce que ce dispositif permet de voir là où l'on ne voit a priori rien ? [Voir planche n° 12]

Suivant un principe complémentaire aux captations visuelles, des prises de son ont été réalisées. Ces dernières ont été faites en mouvement, l'enjeu visant la traversée des espaces en vue de « révéler » les ambiances se modifiant et/ou apparaissant au cours du parcours à travers la gare. Deux longues traversées (depuis l'espace du métro, jusqu'à la sortie opposée, et dans l'autre sens) ont été réalisées. Des prises de son ont également été réalisées à l'embarquement de l'Eurostar (côté Paris Nord) et au débarquement (à St Pancras), puis à l'embarquement (à St Pancras) pour le voyage retour. L'enjeu visait la captation de la traversée des zones de sécurité : contrôle des billets, contrôle de sécurité / bagages, douanes, salle d'attente, embarquement à bord, départ.

Enfin, une traversée multimédia (photo, audio, vidéo) entre les gares de St Pancras et de King's Cross a été réalisée. La gare de St Pancras, comme celle de Paris Nord, a la particularité d'héberger un trafic à la fois international, national et régional. Aussi, les trains nationaux et une partie des trains régionaux sont au départ de la gare de King's Cross située à quelques dizaines de mètres de St Pancras, accessible soit par la rue, ou en souterrain. À St Pancras, l'orchestration de la sécurité diffère radicalement de King's Cross, cette dernière rendant très manifeste une mise en œuvre « pro-

active », voire intrusive, de la sécurité et de la surveillance : pas d'incorporation « organique » du matériel, importance des agents de sécurité (des membres de l'équipe de recherche ont été conduits dans un poste de sécurité au motif qu'ils prenaient des photos), redondance des annonces de vigilance.

Workshop 2 : Paris Gare du Nord

Comme indiqué précédemment, nous avons de la même manière que lors des investigations à Londres St-Pancras, conservé un principe d'ouverture dans les protocoles d'enquête mobilisés. La seule règle que nous nous étions donnés avant de réaliser cette étape de terrain, comme la précédente, impose que :

- tous les membres de l'équipe de recherche soient présents en même temps pour la réalisation des enquêtes *in situ*,
- chacun des membres mobilise les techniques et l'appareillage méthodologique de son choix, à la fois en fonction de ses attentes et intuitions personnelles, mais aussi en fonction de sa maîtrise des protocoles en jeu,
- tous les corpus réalisés individuellement sont partagés avec l'ensemble des membres de l'équipe en vue de la réalisation des analyses.

En procédant de la sorte, l'enjeu est de ne pas taire les volontés et aptitudes individuelles au nom d'un investissement collectif, mais au contraire de permettre l'émergence de différences au moment de la production des données, comme au moment de leur analyse, puisque tous les chercheurs de l'équipe sont susceptibles de se ressaisir des documents.

Nous avons passé 3 jours à enquêter au sein de la gare, en étant seuls ou en petits groupes (3 personnes maximum), des photographies, vidéographies, prises de notes et prises de son ont été réalisées, de manière individuelle. Pour ce cas, chacun des chercheurs a eu pour mission de documenter ce qui lui semblait remarquable (par son absence ou sa présence), et intéressant, au regard de la thématique enquêtée : la relation entre logiques de sécurité et ambiances de la Gare. Ainsi un premier corpus protéiforme a été constitué. Deuxièmement, dans la mesure où nous étions équipés de quatre caméras vidéo, l'idée a été avancée de tourner simultanément quatre films de la gare, synchronisés entre-eux, afin de réaliser une sorte de panoptique de cet espace. Chacun des chercheurs munis d'une caméra reste en revanche responsable (au sens de la prise de choix) de ce qu'il filme, l'enjeu étant plus d'enregistrer du temps et de l'espace que de documenter une situation. Ainsi, par la réalisation de ces quatre films simultanés, l'enjeu est moins d'opérer une objectivation d'un contexte et de ce qui advient en multipliant les angles d'appréhension sur une chose unique, que de laisser opérer quatre subjectivités, en attendant de voir si a posteriori, c'est-à-dire après le montage, se constitue d'une part une intersubjectivité, et d'autre part un discours sur les ambiances de cet espace, et si les logiques de sécurité et de surveillance y trouvent un lieu d'existence. Dans les images produites, on remarque deux plans fixes (haut-droite et bas-gauche) et deux plans mouvants. Les quatre

films ne commencent et ne se terminent pas au même moment, cependant, pour conserver la cohérence narrative de chacune des bandes vidéo, il a été choisi de ne pas les couper. Ainsi, au début du montage, seule une vignette est affichée, les autres arrivant progressivement de manière à ce que les quatre films soient synchronisés par rapport au temps de référence où les films ont été réalisés [voir planche n°12].

Un second dispositif de mise en cohérence des corpus réalisés en Gare du Nord a été développé. Chaque journée de terrain a été suivie de moments de ressaisissements, mis en œuvre par la discussion. Ces moments de débat ont été l'occasion pour chaque membre de l'équipe de présenter ses productions aux autres, et a surtout été l'occasion d'échanger sur nos aperceptions et sentiments relatifs au terrain et à la thématique enquêtée. Un des enjeux sous-jacents à cette méthode faisant usage de la discussion au sein de l'équipe vise le dépassement d'une documentation phénoménale des ambiances observables pour atteindre ce qu'elles nous « faisaient », autrement dit, comment elles ont touchées les corps des chercheurs les éprouvant (cf. usage des *post-it* décrit plus haut). [voir planche n°13]

Workshop 3 : Parcours sonores en gare de St Pancras

Du 25 au 27 février 2013, le troisième séminaire de recherche de ce programme MUSE, a pris place à Londres, et a mis en discussion, par l'organisation d'une journée d'études puis d'une table ronde, la notion de *traduction*, en particulier appliquée au terrain des ambiances⁷⁹. Aussi, ce séminaire a donné l'occasion aux membres de l'axe 3 de tester un dispositif d'expérimentation, mis en œuvre dans la gare de St Pancras. Ce dispositif, avait pour vocation de plonger le public invité à y prendre part, au cœur de nos préoccupations de recherche : autour du lien entre surveillance/sécurité et ambiances. Pour cela, une focalisation sur des expérimentations sonores a été privilégiée, faisant l'hypothèse du son comme médium susceptible de nous « immerger » dans une ambiance (Thibaud, 2002). Les paragraphes suivants, décrivent dans le détail le dispositif adopté.

In an attempt to respond to our securitized station environments critically we decided to produce a range of soundscape recordings and an audio tour to be use in soundwalks that could be undertaken throughout St Pancras Station. Following Gallagher and Prior (2013) we did this because we felt that such audio recordings could produce distinctive modes of engaging with the station's spaces and so act as forms of 'conceptual filters' in amplifying the ambient characteristics of them. We wanted to engage in the sort of experimentation with affective states that McCormack (2010) suggests can have political potential and propensity.

79

Les éléments relatifs à ce séminaire sont présentés en annexe.

More specifically, we produced three different walks from the materials we collected. One took the form of a guided audio tour similar to those intended to be used by tourists exploring a tourist destination. This was chosen for two main reasons. Firstly, the familiarity of format was felt to be useful in the easy orientation of participants towards the exercise but that this familiarity would also provide the opportunity for a subversive tone within it. Secondly, given St Pancras pitches itself as a destination in and of itself as well as a transitory point of access into London, we wanted to play on this by treating it as such, but also given a different view of the station and its surveillance and security practices. Our audio tour, narrated in both French and English version and spoken by a professional tour guide, then directed participants to walk a designated route through the station and drew attention to features of the station's surveillance technologies/asked them to engage in certain activities. [voir planche n°14]

The second walk did not follow a specific route and was instead intended to encourage more general wandering throughout the site. This soundwalk blended audio recordings of background soundscapes from Gare du Nord and St Pancras to draw attention to the ambient sounds of the station that station inhabitants might not necessarily pay attention to without some kind of initiating cue. Here, the audio tracks were blended such that switches in the language of the announcements took place without an obvious change in background noise and so, it was at least hoped, this would help shift the attention of the listener to the relationship between these sounds and the space they were in. Finally, we produced an 'oppressive' audio track, again intended to be listened to during general wandering through the station, on which security announcements from both St Pancras and Gare du Nord were played at increasing frequency so that it eventually became a constant barrage of information and warnings.

These soundwalk recordings, in various ways they did seek to produce alternative 'affective fields' and to use MP3 players as 'counter-resonance machines' which might cultivate forms of awareness and alternative feelings about the site than those that might have occurred had the participants' senses not been engaged in this way (Amin and Thrift 2013).

Ce dispositif expérimental a donné lieu à la production de nombreuses paroles de la part des personnes qui en ont fait l'expérience. Elles sont commentées et analysées dans la partie suivante (*Listenings to St Pancras and Gare du Nord*). Il sera répliqué, sous une forme néanmoins adaptée, en Gare du Nord lors d'un second séminaire-expérimentation qui se tiendra le 30 avril 2014, après l'écriture de ces lignes.

Les trois temps de terrain ayant été présentés, la partie suivante détaille leurs analyses.

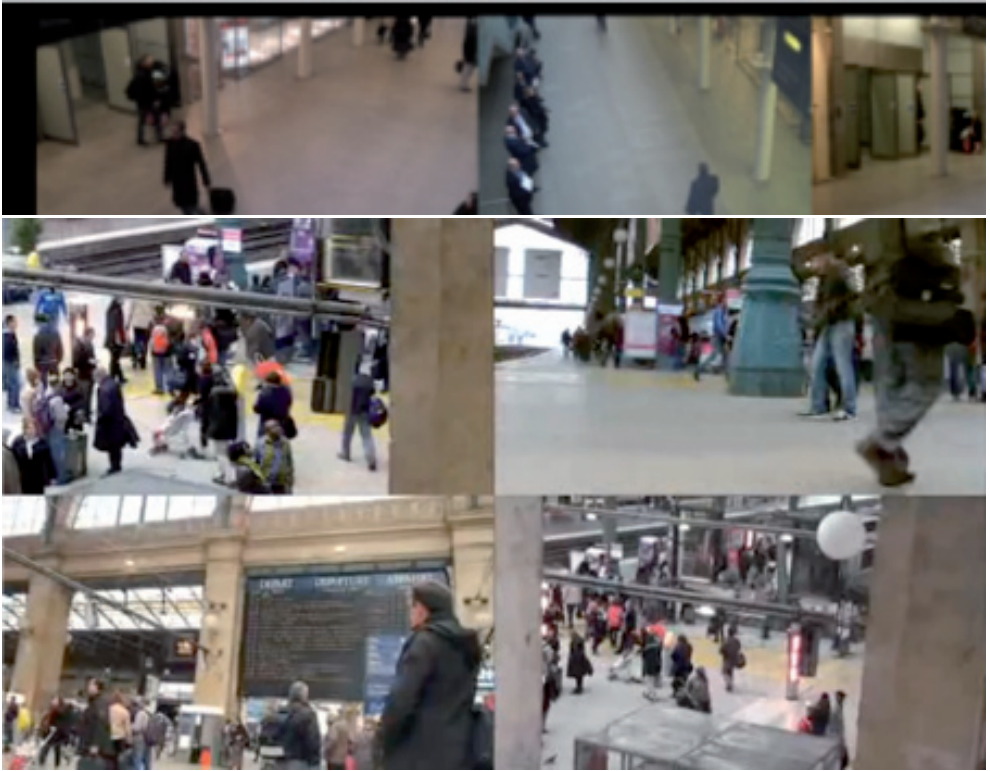


Planche 12 : Photogrammes, extraits des Pseudo Panoptiques, à St Pancras (en haut) et en Gare du Nord (en bas)

AUTO ETHNOGRAPHY

AME DU NOOD.

WELCOME TO THE
MUSEUM NAME DIRECTORS

My

WE CAN UNDERSTAND/READ the inner space of the station as a receptor of the "struggle for space"

TRANSITION	TRANSITION	TRANSITION	TRANSITION
PERIPHERAL	PERIPHERAL	PERIPHERAL	PERIPHERAL
PER CLASS	PER CLASS	PER CLASS	PER CLASS

Atmosphere/Ambiance & the subject-body

Vertical & Horizontal Hierarchy

Accession / Discussion

WE CAN FIGHT but we can't put our experience on the floor where we have interaction with the flow and the fluidity of the flow (interaction, papers...)

CCTV for tranquility vs. feeling under suspicion...

Manage and frequency of the announcement to induce people to the surveillance just watch after your own behavior

- Materiality representing the different managerial areas
- threshold
- space configuration

Barriers to mobility

- Materiality (thresholds) & barriers
- language/gest (transitions in ambience)

Theatre / staging

front stage - back stage

order chaos

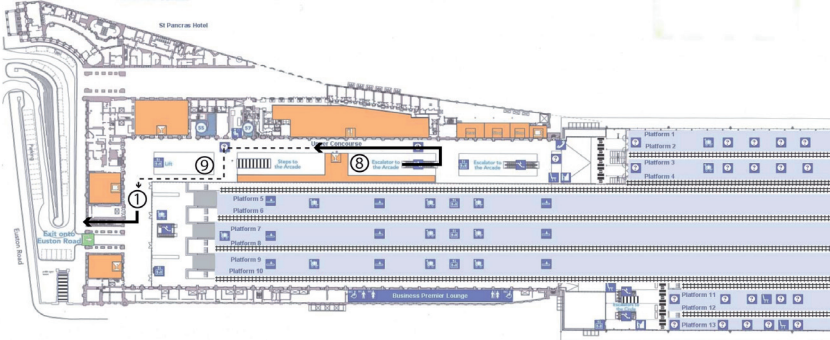
st. Peeters-kids?

Garde du Nord - open?



Planche 13 : Reconstructions du terrain - Post-its

St Pancras International Ground



St Pancras International First floor



Welcome to the St Pancras surveillance guided tour. The tour begins at 'the meeting point'. Please take a moment to look around and try to spot the different security cameras watching you - they are colour coded to the building materials.

Now, with the large statue to your right, walk down the narrow stairway in front of you.

As you descend, look over your left shoulder - you are still being watched.

At the bottom of the stairs turn to your left and walk along the passageway. Notice the cameras on the ceiling facing the road outside the station.

When you have reached the payphones on the wall to your left, turn right and walk towards the stairs that lead down into the underground station. Walk down them.

Notice the opening in front of you as you descend - this is Euston Road.

At the bottom of the stairs, turn to your left and walk into the underground station. Notice the three CCTV cameras in the ceiling all pointing in different directions - towards the stairs, the ticket machines, and the corridor.

Walk through the station, and keep to the right hand wall

Stop when you reach the help point. Spend a moment looking at the different maps, and the notices about CCTV cameras, fire alarms, and the advert concerning waste.

Continue through the station - around 10 meters further along the wall, look at the memorial plaque on the wall to your right

Now walk up the stairs and turn to your right at the top of them. Notice the CCTV cameras embedded into the ceiling there.

Walk through the red brick arches in front of you. This is a threshold between the underground and the train station. Take a moment to look at the CCTV in this threshold - it is of a different design to those you've seen so far.

Bienvenue à la visite guidée des modes de surveillance en gare de St Pancras. Cette visite commence dès à présent. Prenez le temps de regarder autour de vous et essayez de repérer les différentes caméras qui vous surveillent. Noter qu'elles se fondent dans leur environnement, reprenant parfois la même couleur que l'élément auquel elles sont fixées.

Maintenant, veuillez emprunter l'escalier descendant situé à gauche de la statue

Pendant la descente, regardez par dessus votre épaule gauche. Vous êtes toujours surveillés.

Au bas des escaliers, prenez à gauche et avancez dans le couloir. Vous pouvez remarquer la caméra fixée au plafond, placée à l'entrée de la station de métro. Elle est orientée en direction de la rue. (rajouter le nom de la rue)

Lorsque vous arrivez au niveau des téléphones publics placés contre le mur sur votre gauche, veuillez tourner à droite et emprunter les escaliers qui mènent à la station de métro.

Au cours de la descente, prenez attention à la fenêtre donnant sur Euston Road.

Au bas des escaliers tournez à gauche et marchez jusqu'à la station de métro. Trois caméras de vidéo-surveillance (ou vidéo-protections ?) sont orientées dans différentes directions : l'une est tournée vers les escaliers, l'autre vers les distributeurs de tickets et la dernière en direction du corridor.

Traversez la station en suivant le mur de droite.

Arrêtez-vous lorsque vous atteignez le point d'aide «help point». Passez un moment à regarder les différentes cartes, les affiches concernant l'équipement de l'espace en caméras de vidéo-surveillance, les alarmes incendie, ainsi que les recommandations concernant les déchets.

Continuez la traversée de la station dans la même direction. Une dizaine de mètres plus loin regardez la plaque du mémorielle sur le mur à votre droite.

(Nous pouvons lire : «En mémoire de ceux qui ont été tués lors de l'attentat à la bombe dans un train de la ligne Piccadilly, entre les stations King's Cross St Pancras et Russell Square, le 7 juillet 2005. Londres ne les oubliera pas ainsi que tous ceux qui ont souffert ce jour-là.»)

Maintenant montez les escaliers puis tournez à droite. Prenez attention aux caméras incorporées dans le plafond.

Passez à travers les arcades de briques rouges en face de vous. Ceci est le seuil marquant le passage de la station de métro à l'espace de la gare. Prenez un moment pour regarder les différentes caméras présentes dans ce hall. Le design de ces caméras est différent de ce que vous avez vu jusqu'à présent.

Continue walking through the arches

You will reach an information panel - take a moment to look at this and what it advertises. Also, notice the 'information button' on the left hand side of it.

With the 'Accessorize' shop on your right, continue down the shopping concourse. As you go, you should see many more CCTV cameras, especially at the Eurostar Arrivals gate which you will pass on your right. Walk until you reach the M&S shop on your right hand side

When you reach M&S and the junction between the shopping concourse and the Eurostar check-in desks, stop for a minute and observe what people are doing here.

With 'Le Pain Quotidien' to your back, walk through the Eurostar departure concourse. The check-in gates should be on your left.

Carry on through to the end and out of the red brick arches. Smile, you're still being watched.

Now you should be standing outside. Turn left and walk on the footpath. From now on, keep trying to find a garbage bin on your path

St Pancras station is now on your left and King's Cross Station is to your right, on the other side of the road.

Walk towards to the blue-purple St Pancras sign on the Glass wall in front of you, and re-enter the station.

Once inside, turn left and look up to the directional cameras pointing in all directions

Now, cross the hall keeping the 'sourced market' on your left. Walk until you reach the National Rail Enquires desk and ticket gates for domestic trains (first capital connect). This should all be on your right.

Stop in front of the ticket barrier. Try to count all the CCTV cameras.

Turn around and walk away from the ticket gates and into the shopping concourse. There should be a flower shop on your right hand side.

Walk until you reach the first escalator that allows you to go up to the top level. Stop by the information panel in front of it giving

Continuez à marcher jusqu'à la fin du hall.

Vous atteignez maintenant un panneau informatif. Regardez les différentes informations et publicités accessibles sur ce support. Vous pouvez remarquer le 'bouton d'information' sur le bord gauche du panneau.

Marchez le long du magasin 'Accessorize' et entamez la traversée du hall commerçant. Pendant cette traversée vous allez croiser de nombreuses caméras de vidéo-surveillance, particulièrement au niveau de la porte d'arrivée des Eurostar que vous allez croiser à votre droite. Avancez jusqu'à ce que vous atteignez le magasin M&S sur votre droite.

Quand vous atteignez le magasin M&S puis l'intersection entre le hall commerçant et l'allée d'enregistrement des Eurostar, arrêtez vous une minute et regardez ce que les gens autour de vous sont en train de faire.

Dans votre dos se trouve 'Le pain quotidien'. Empruntez l'allée d'enregistrement des Eurostar. Les accès contrôlés se trouvent à votre gauche.

Continuez tout droit et empruntez la sortie en traversant les arcades de briques rouges. Souriez, vous êtes toujours surveillés.

Maintenant vous devriez normalement être dehors. Allez à gauche et marchez le long du trottoir. A partir de ce moment, essayer de trouver une poubelle sur votre parcours.

La gare de St Pancras est maintenant sur votre gauche. La gare de King's Cross se situe de l'autre côté de la rue, à votre droite.

Marchez en direction du signe 'St Pancras' bleu clair fixé à la paroi de verre en face de vous, et entrer à nouveau dans la gare.

Une fois à l'intérieur, prenez à gauche, et regardez immédiatement les multiples caméras directionnelles pointant dans différentes directions.

Maintenant, traversez le hall en passant le long du 'sourced market'. Avancez jusqu'au bureau du National Rail Enquires et l'entrée des trains domestiques (first capital connect). Ces différents éléments devraient se trouver à votre droite.

Arrêtez vous en face des barrières automatiques. Essayez de compter toutes les caméras de vidéo-surveillance présentes.

Faites demi-tour et marchez en direction du hall commerçant. Un fleuriste devrait être à votre droite.

Avancez jusqu'au premier escalator vous permettant d'accéder au niveau supérieur. Arrêtez-vous pour lire le panneau

instructions on how to use an escalator. Read this very carefully so you know how to use the escalator!

Now that you are suitably trained, go up the escalator.

At the top of the escalator, turn to your left and notice the blue CCTV cameras hung onto the building's structure.

Look around and walk to the champagne bar

Walk past the bar(!) and stand by the glass barrier on your left. Now, talk out your notebook and note down everything you see happening below that seems important to you. Imagine you are a CCTV operator

The tape will end shortly. Once you've taken your notes for a few minutes, please walk back to the statue of the giant couple, under the large clock, where we began.

Finally, have found a way to dispose your garbage?

d'information en face des escalators. Celui-ci vous donnera toutes les instructions nécessaires afin d'emprunter les escalators en toute sécurité. Lisez-les avec attention.

Maintenant que vous êtes bien informé, veuillez emprunter les escalators.

A l'arrivée des escalators, prenez à gauche et remarquez la caméra peinte en bleu fixée à la structure du bâtiment.

Regardez autour de vous et marchez en direction du bar à Champagne.

Après le bar, accoudez vous un instant au garde-corps en verre sur votre gauche. Maintenant, sortez le carnet de note que nous vous avons donné au début de la visite et notez tout ce que vous pouvez voir en dessous de vous et qui vous semble important. Imaginez que vous êtes un agent de sécurité.

Cet enregistrement va bientôt s'arrêter. Après avoir pris des notes pendant quelques minutes, merci de revenir à la statue, c'est-à-dire au point de départ de notre visite.

Finalement, avez vous trouvé une poubelle?

Planche 14 : Parcours sonores en Gare de St Pancras

IV. LA « CONSTELLATION » DE TEXTES ET MÉDIAS, COMME EXPRESSION DES EXPÉRIENCES DE TERRAIN

Produire un mode d'écriture « atmosphérique »

Le résultat de ce mode d'investigation décrit dans la partie 3 consiste en la production d'un corpus varié, qui produira en fin de compte une « constellation » d'éléments disparates, ayant pour vocation de prendre sens par leur rapprochement. On se décale par là même de l'emploi de méthodologie balisées et rassurantes, aux protocoles clairement définis dans la littérature, et aux résultats a priori maîtrisés, pour rechercher davantage l'expression d'un sentiment individuel puis collectif. De fait, on s'éloigne également des modes « totalisateurs » d'analyse de l'espace, procédant par stratification, tels ceux mis en oeuvre dans des approches métrologiques, ou ceux présents dans les dispositifs de *diagnostic territorial* chers aux géographes, pour procéder par choix et par focalisations, lesquels ne cherchent pas à être raisonnés ou raisonnables, mais sensibles et expressifs.

De fait, une telle démarche s'inscrit dans les logiques de Perec et ses « tentatives d'épuisement » de certains lieux. Au plan scientifique, cette démarche s'inscrit au sein de dispositifs à la stabilité éprouvée par ailleurs. D'une part dans les « monographies polyvoques » que nous avons mis en oeuvre dans un travail de recherche précédent (Melemis, Masson, Aït-Sidhoum, 2008), lesquelles visaient l'écriture collective autour d'un lieu, en respectant les « positions » respectives de chacun des acteurs /auteurs concernés par le site étudié, ne cherchant de fait pas à stabiliser ou à lisser les « composantes » de ce dernier mais au contraire en visant l'objectivation de ces « composantes » par la mobilisation de l'intersubjectivité. D'autre part, un tel dispositif théorique est déployé depuis fort longtemps par les architectes et urbanistes, par l'usage du dispositif graphique du transect (Tixier et Melemis 2010, Tixier *et al.* 2012). De tels dispositifs d'enquêtes, comme celui que nous mettons en place dans cette recherche ne produisent de fait pas de lissage ou d'aplatissement des données collectées, mais produit plutôt une forme de « pensée collective atmosphérique », au sens où les données collectées, les médias produits, sont en permanence discutés et représentés collectivement. Ainsi, les « collectes » de terrain conduisent certainement plus à la productions de résultats par les chercheurs qu'à la « découverte » de ceux-ci comme propriétés mêmes des terrains étudiés. De fait, chaque workshop de terrain (voir descriptions suivantes) ont donné lieu à la production de multiples discussions et mises en débat de nos observations, lesquelles ont reçu le support de la représentation graphique. Nous avons en effet utilisé parfois des post-its, comme éléments de reconstitution de nos données de terrain, lesquels disposés sur une table, thématiqués par l'emploi de couleurs différentes - surveillance, auto-ethnographie, récurrence/réactivation, ces trois thèmes ayant émergé comme étant centraux dans le terrain que nous étions entrain d'observer, qu'ils concernent la

démarche de l'équipe ou les qualités du site - ont été positionnés et repositionnés, afin de trouver des correspondances, des pistes inexplorées, des thèmes à développer, au plan bibliographique comme à celui du terrain ; aussi pour catalyser nos discussions ; enfin pour servir de support à la génération d'une pensée collective en train de se faire. L'ensemble de cette construction a été conservée (l'image page suivante illustre à l'échelle d'une seule feuille A4 l'étendue du dispositif – qui lui, en couvre une dizaine). [voir planche n°13] De fait, ce dispositif n'a pas de vocation à produire, en soi, un résultat.

Enfin, pour faire un usage pragmatique de cette méthode d'analyse, l'enjeu tient en la multiplication des productions tout en évitant une trop grande dispersion. Pour cela, chaque chercheur de l'équipe a eu pour tâche de produire quelques textes analytiques, plus ou moins courts, distingués par leurs thèmes ou leurs focales d'analyse. Chacun de ces textes sont ensuite mis en commun dans une « constellation », lequel est déployé ci-dessous. Elle est organisée en trois « groupes de lignes » (lesquelles lient les différentes étoiles de la constellation) :

- des textes issus de la production de dispositifs vidéographiques d'enquête de nos terrains,
- des textes relatifs aux expériences sensibles vécues sur site,
- des textes réflexifs sur le dispositif méthodologique.

Premier groupe de lignes : vidéographies

Ambiances sous surveillance : deux points de vue

Ce texte revient sur la construction de la vidéo intitulée *Panoptique Gare Du Nord*, réalisée dans le contexte d'un questionnement sur l'ambiance d'un espace sous surveillance, et interroge particulièrement la question des points de vue choisis pour construire cette représentation vidéographique de la gare. Celle-ci a été fabriquée à partir de quatre enregistrements réalisés au même moment, mais selon des points de vue différents. Ces enregistrements ont été assemblés au montage afin de constituer un film multi-écran : le cadre de l'image est divisé en quatre sous-écrans d'égale proportion [voir planche n°12, image du bas]

Dans un film, le rapport à l'espace et aux corps filmés passe notamment par la construction de points de vue. Le point de vue est d'abord le point situé dans l'espace depuis lequel on décide de regarder et écouter le monde enregistré par la caméra. Mais la portée du point de vue ne s'arrête pas là : il exprime aussi un certain rapport au monde.

En mêlant deux points de vue surplombants (sous-écrans en haut à gauche et en bas à droite) et deux points de vue engagés au sol (en bas à gauche et en haut à

droite), nous souhaitions dans un même film combiner deux rapports au monde : celui de l'opérateur de la surveillance et celui de l'utilisateur ordinaire d'un espace sous surveillance.

D'un côté, la réalité filmée est tenue à distance et considérée comme un objet extérieur qu'il nous faut saisir, capter, appréhender par l'enregistrement filmique. De l'autre, la situation dans laquelle le filmant est engagé et l'enregistrement sont vus comme le moment d'une possible création collective, le film ne venant alors plus saisir, mais parfois faisant advenir – engendrant notamment des réactions profilmiques, comme, par exemple, des regards dirigés vers la caméra ou des personnes interpellant le filmant (De France, 2006).

Ce caractère duel du point de vue est exprimé chez Michel De Certeau dans un texte dédié aux pratiques d'espace. Dans un chapitre intitulé « Marches dans la ville » (De Certeau, 1980), Michel De Certeau distingue deux figures, celle du voyeur et celle du marcheur, qui perçoivent la ville à partir de points de vue différents et en développent des rapports spécifiques. Michel De Certeau appuie son propos sur la description de deux manières possibles de regarder Manhattan. La première consiste à regarder la ville depuis le sommet d'un gratte-ciel. Ce point de vue, celui d'un regard d'en haut, permet de « “voir l'ensemble”, de surplomber, de totaliser le plus démesuré des textes humains » (Ibid. 140). C'est dans ce déplacement au sommet de la ville que s'incarne la figure du voyeur : « Celui qui monte là-haut sort de la masse qui emporte et brasse en elle-même toute identité d'auteurs ou de spectateurs. Icare au-dessus de ces eaux, il peut ignorer les ruses de Dédale en des labyrinthes mobiles et sans fin. Son élévation le transfigure en voyeur. Elle le met à distance. Elle mue en un texte qu'on a devant soi, sous les yeux, le monde qui ensorcelait et dont on était “possédé”. Elle permet de le lire, d'être un Œil solaire, un regard de dieu. Exaltation d'une pulsion scopique et gnosique. N'être que ce point voyant, c'est la fiction du savoir » (Ibid. 140). Selon Michel De Certeau, ce point de vue surplombant – qui n'est pas récent, puisque les représentations de la ville vue d'en haut existent déjà dans les peintures médiévales et de la Renaissance – autorise un regard totalisant qui permet de penser et de planifier la ville, tout en se détachant dans le même temps des pratiques de l'espace urbain : « C'est l'analogie du fac-similé que produisent, par une projection qui est une sorte de mise à distance, l'aménageur de l'espace, l'urbaniste ou le cartographe. La ville-panorama est un simulacre “théorique” (c'est-à-dire visuel), en somme un tableau, qui a pour condition de possibilité un oubli et une méconnaissance des pratiques » (Ibid. 141).

À l'inverse de la figure du voyeur qui, en adoptant un point de vue surplombant, comprend, projette, et dans le contexte de notre recherche, surveille la ville et son bon fonctionnement (cf : la bonne gestion des flux de mobilité notamment) en la tenant à distance, c'est à même le sol que s'incarne la figure du marcheur. « C'est “en bas” au contraire (*down*), à partir des seuils où cesse la visibilité, que vivent les

pratiquants ordinaires de la ville. Forme élémentaire de cette expérience, ils sont des marcheurs, *Wandersmänner*, dont le corps obéit aux pleins et aux déliés d'un «texte» urbain qu'ils écrivent sans pouvoir le lire » (Ibid. 141). Le rapport à la ville et la connaissance qui découle de ce deuxième point de vue est tout autre. Il ne s'agit plus d'un savoir totalisant passant uniquement par le visible. Ici, au sol, c'est l'engagement du corps dans l'espace et dans la durée de la marche, qui permet de découvrir la ville, de s'en constituer une connaissance fondée sur le pathique. Michel De Certeau dit même des marcheurs que « ces praticiens jouent des espaces qui ne se voient pas ; ils en ont une connaissance aussi aveugle que dans le corps à corps amoureux » (Ibid. 141). Cette connaissance n'est peut-être pas complètement aveugle, mais elle ne met plus en jeu uniquement la vue. Elle est devenue polysensorielle et se compose à partir d'une perception à la fois fragmentée et plurielle.

Différentes localisations du point de vue, différentes échelles et modalités de la perception, mais aussi différents rapports à la ville comme objet théorique ou sujet de connaissance empirique. Selon Michel De Certeau, ces deux figures sont liées à deux conceptions différentes de la ville : au sol, la ville est « transhumante, ou métaphorique », alors que depuis le haut des tours, elle est « planifiée et visible » (Ibid. 142). On voit bien que le point de vue adopté par la figure du voyeur, lié à un regard surplombant, immobile, totalisant et à distance, tire du côté de l'objectivation, tandis que le point de vue du marcheur, détaillé mais fragmenté, polysensoriel, en mouvement et engagé dans la ville, s'approche de la subjectivation de l'existant.

Si Michel de Certeau associent ces deux points de vue à des modes de représentation particuliers – celui du voyeur s'exprimant dans la carte, le plan perspectif, le tableau ; celui du marcheur se rapprochant du langage –, nous pouvons les retrouver tous deux dans la captation filmique, et notamment de façon combinée dans le film *Panoptique Gare Du Nord*.

En mêlant ces deux points de vue – il faut néanmoins noter que les caméras au sol ne se déplacent pas et adoptent ainsi la posture de personnes à l'arrêt, debout, en position d'attente, plutôt qu'elles n'endossent le comportement de marcheurs – le film *Panoptique Gare Du Nord* met en exergue la complexité de l'ambiance de la gare : les prises sensibles et les événements sont appréhendés de différentes manières qu'ils soient vus d'en haut, à distance, ou au sol, au milieu des passants, qui selon leurs occupations et leurs déplacements réagissent ou non aux situations rencontrées.

Split-screen St-Pancras International

Nous avons filmé par trois plans fixes l'arrivée des voyageurs lorsqu'ils sortent de la zone de l'Eurostar pour se retrouver dans le hall, galerie commerciale principale, de la gare St Pancras International.

Deux caméras filmaient en surplomb (vue de $\frac{3}{4}$) à partir de deux situations symétriques en balcon permettant de voir l'ensemble de la scène. Une troisième caméra était au

niveau de la sortie, légèrement décalée par rapport à la porte et dans l'alignement des gens qui attendent les voyageurs.

Les trois images ont été montées en split-screen, écran découpé en plusieurs cadres accueillant un polyptique de cette scène vue donc selon plusieurs perspectives. Le film fait 25 minutes environs.

Cette scène est particulièrement intéressante pour qui observe l'organisation des flux, puisque nous avons principalement :

- des flux de personnes dans sont dans les deux sens de la galerie commerciale. Ce flux est relativement continu ;
- un flux intermittent en fonction des arrivés de train de personnes qui sortent de la zone Eurostar par des portes automatiques et qui se retrouvent directement dans l'espace de la galerie commerciale perpendiculairement aux flux de cette galerie ;
- un ensemble de personnes en situation d'attente aligné face aux portes de sortie des voyageurs, contre une rambarde qui permet de s'adosser et en même temps délimite l'escalator central et empêche de s'y cogner quand il s'élève.

Observons un peu attentivement les déplacements de personnes dans l'espace public. Que voit-on si on s'attache à leurs trajectoires, aux relations qui se jouent avec autrui, aux espaces investis ou délaissés et plus encore à la dimension dynamique de ces variations et des ajustements permanents ?

L'approche ici développée met en avant le rôle des ambiances architecturales et urbaines dans les dynamiques piétonnières, comme situations d'interactions sensibles dont on fait l'expérience selon une logique d'acteurs-réseau. Par acteurs-réseau nous acceptons la proposition que fait Bruno Latour (2006), c'est-à-dire qu'un acteur peut être une personne physique, un groupe de personnes, un dispositif construit fixe ou mobile, mais aussi, des éléments de sémantique présents dans l'espace, ou encore des éléments sensibles de l'environnement, une lumière particulière, une zone ou une source de chaleur ou de fraîcheur, un sonorité apaisante ou stressante, etc.

Lors d'une recherche précédente (Tixier 2001) concernant les conduites de cheminement nous avons établi un état de l'art problématisé, résumé et simplifié ici de quelques auteurs, que nous avons reformulées en hypothèses auxquelles nous adhérons⁸⁰ :

- Il n'y a pas une seule manière de cheminer un espace comme il n'y a pas non plus de bonnes ou de mauvaises manières de cheminer.
- Les conduites de cheminement sont des formes d'expression. Cheminer c'est communiquer.
- Il y a un lien de co-configuration entre des attitudes de cheminement, des types d'espaces et des modes de sociabilité.

80 Par ordre alphabétique : Jean-François Augoyard, Walter Benjamin, Dietrich Brezger, Erwing Goffman, Michèle Jolé, John R.E. Lee, Pierre Livet, Eric, Livingston, Louis Quéré, Jean-Paul Thibaud, Rachel Thomas, Rodney Watson, etc.

- Le cheminement met en jeu des interactions et des modes d'attention réciproque.
- Le cheminement en public relève de comportements collectifs par la mise en jeu de compétences ordinaires partagées.
- Ces comportements collectifs et les ajustements individuels sont en général visuellement identifiables comme des catégories signifiantes pour tous.
- Ces comportements collectifs ont des caractéristiques d'organisation remarquables et récurrentes.
- Les conduites de cheminement peuvent répondre à une économie de la locomotion, voire du principe de moindre action.

De fait la captation vidéographique et l'observation *in situ* puis l'observation vidéographique nous permettent dans ce fragment de vérifier que ces hypothèses ne semblent pas contredites tant les cheminements sont fluides et les trajectoires adaptées aux situations en permanence dynamiques. L'espace a été conçu pour accueillir des flux. Ceux-ci se déploient sans heurt (aucun sur 30 minutes d'observation en période de trafic), ni frictions entre les personnes, entre les flux ou avec les éléments d'espace fixe. Le sol est lisse, clair, l'espace lumineux, on s'y déplace avec douceur. On retrouve tout le panel qui fait la saveur des conduites de cheminement : des micro-gestes quand on passe les portes, aux processus coopératifs entre les personnes d'un groupe ou plus subtilement lorsque l'on se met à suivre quelqu'un qui sans le savoir « fait la trace », aux dynamiques d'ajustements corporels et de trajectoires à celles d'anticipation pour garder sa vitesse ou même accélérer. Le lieu permet même une des actions les plus fréquentes et à priori atypique (cf. les travaux de William H. Whyte), s'arrêter et rester au milieu des flux pour téléphoner, attendre et surtout échanger à deux ou à trois.

Les tracés des uns et des autres s'autoajustent en permanence tant en trajectoire que dans leur vitesse ou l'accélération/ralentissement ; ils s'anticipent par le regard. Ecologie permanente du jeu des trajectoires et des regards.

Il nous semble que ces vues vidéographiques sont de véritables « miniatures urbaines » comme l'envisage Siegfried Kracauer au début des années 20⁸¹. Elles ne séparent pas la dimension sensible, voire poétique d'un phénomène, de sa dimension sociale. Ces vignettes vidéos apparaissent tour à tour comme des morceaux d'atmosphère, des personnages devant des figures du lieu, des moments qui contiennent en puissance

81 Si le terme « miniatures urbaines » à une certaine fortune aujourd'hui tant en sociologie que dans les pratiques scientifiques, il semble difficile d'en retracer sa généalogie et d'en trouver une définition rigoureuse. Il s'agit en premier lieu de descriptions littéraires chez Siegfried Kracauer (cf. le recueil de ses textes paru généralement en feuilleton « Rues de Berlin et d'ailleurs », Ed. Le Promeneur, 1995 mais aussi dans *Le voyage et la danse. Figures de ville et vues de films*, texte réunis par Philippe Despoix, Ed. PUV, 1996). Cette appellation trouve aussi son application pour l'image animée en visant à représenter la vie collective de la ville dans sa dimension quotidienne et souvent non consciente entre analyse critique et représentation sensible. Cf. pour le passage de la miniature urbaine comme genre littéraire à son application au cinéma l'article de Philippe Despoix, « La "miniature urbaine" comme genre. Kracauer entre ethnographie urbaine et heuristique du cinéma », in Nia Perivolaropoulou et Philippe Despoix (sous la dir.) *Culture de masse et modernité. Siegfried Kracauer sociologue, critique, écrivain*, Paris : Editions de la maison des sciences de l'homme, 2001, pp. 162-177.

des mini-récits dont l'accumulation et les enchaînements parviennent à saisir quelque chose de la condition urbaine contemporaine.

La « camera-reality » disait Kracauer qui produit des fragments discontinus du réel (« Flow of life ») qui pour lui sont affectés d'un double indice « de présence et d'incomplétude » : de « présence » par ce qu'elle saisit, d'« incomplétude » par tout le hors-champ spatial, le hors-champ temporel mais aussi le hors-champ sensoriel, lié au médium utilisé (aucun enregistrement du son, des odeurs...). Mais pour Kracauer, ces fragments discontinus constituent justement l'expérience commune que nous pouvons avoir d'une situation. Ce travail de la subjectivité prépare les conditions d'une objectivité, permettant d'énoncer un discours de connaissance sur le monde de l'expérience sensible.



Planche 15 : St Pancras vu d'en haut

SNCF Culture CINÉMA

La SNCF aime les amateurs

Ce n'est pas parce qu'on est « seulement » photographe ou cinéaste amateur qu'on n'a pas le droit de donner libre cours à son talent dans les gares !

Parce que les gares et les trains peuvent également inspirer les photographes en herbe ou les amateurs éclairés, les prises de vue de matériels et d'installations ferroviaires réalisées par le grand public sont autorisées depuis le 1er janvier 1989*.

Mais si aucun document n'est demandé, les pieds d'appareils photos, les éclairages d'appont et les flashes ne sont pas autorisés afin que ces prises de vues n'entraînent aucune gêne. Attention, cette autorisation est valable dans les endroits accessibles au grand public. Pas question d'aller se promener pour "shootér" dans les espaces non autorisés.

* Cette tolérance peut être suspendue lors d'événements particuliers (travaux, manifestations...) ou de mesures renforcées de sécurité (vigipirate).

PHOTOGRAPHE AMATEUR 27/08/2015

Planche 17 : La SNCF aime les amateurs



Planche 16 : Gare du Nord

Que nous apporte le tryptique ici ? Rien d'évident en passant d'une image à une autre ou en les regardant toutes ensemble de saisir quelque chose de plus qu'en regardant qu'une. Il nous semble même que nous finissons par ne plus rien regarder en essayant de saisir les trois ensemble. Nous voyons des flux, mais nous ne les regardons plus. Sensation métabolique, où chaque moment tout en étant réellement différent du précédent est en même temps le même. Ce qui est au premier plan passe au fond ou sort de l'écran, et inversement, des choses apparaissent en arrière plan, viennent devant et disparaissent. Situation urbaine et de foule par nature : la métabole. Il n'y a que par moment, comme le punctum photographique de Barthes, que notre regard se fixe sur un élément : une valise rose, un couple qui s'embrasse, une personne qui s'arrête pour téléphoner, ou une petite fille immobile qui nous regarde. Quand un indice nous fait signe en quelque sorte.

Multiple angles onto arriving into and departing from St Pancras and Gare du Nord

In 'Discipline and Punish' Michel Foucault reflects on Jeremy Bentham's vision for the ideal penitentiary: the Panopticon. By way of circular architectural design this building was to force its inhabitants into a state of perpetual self-monitoring. Through backlighting and minimal furnishing the, cells allowed for the production of an absolutely transparent space with no hidden corners beyond the (potential) gaze of those in charge. The relation of the central observation tower to the cells meant that inmates perpetually saw themselves as being seen by others without knowing if they were in fact being watched. This, ideally, meant the surveillant gaze was internalized such that the inmates self-policed.

However, Foucault suggests that such a model for the automatic functioning of power through pervasive vision and the internalization of the surveillant gaze was not meant to be confined to the design of houses of correction alone. Rather, "[t]he Panopticon... must be understood as a generalizable model of functioning; a way of defining power relations in terms of the everyday life of men" (Foucault 1979: 205). In this sense, the panopticon represents a technology designed to solve the problem of surveillance, a problem that has been seen to pervade much of contemporary urban life (Koskela, 2003).

Such discussions around the intersection of architecture and forms of surveillance and security, alongside our related supposed contemporary immersion within an all encompassing panoptic urban environment, inspired our method of what we have called 'multi-angle filming' (also see Adey 2007). Like so many public and mobile spaces, our two stations are surveilled by a comprehensive network of CCTV cameras. Given debates over the loss of civil liberties in light of the proliferation of such technologies (see Lyon 2007) and debates over the negative atmospheres and ambiances the increasing presence of such technologies can create mentioned above, this seemed to us to be a particularly pertinent area of tension to consider

when thinking about and trying to research the atmospheres and ambiances of arrival into and departure from our sites. ‘Riffing’ on some of the key motifs of CCTV surveillance seemed to be an appropriate way to proceed; we wanted to turn the CCTV Panopticon and its product on itself in an attempt to apprehend the atmospheres they are purportedly there to create (tranquility as stated in Gare du Nord), or inadvertently bring about (fear, suspicion, paranoia) rather than to monitor, and induce the self-monitoring of, the conduct of passengers.

Orientation in arrival

One of the key things that our multi-angle video montage drew attention to in terms of the ambiances and atmospheres of arrival and departure into and out of our spaces was feelings of orientation and disorientation. Our station spaces each provide quite distinctive experiences of arrival and departure. In Gare du Nord the station is relatively traditional in layout (when focusing on the ground floor station). There are a series of parallel platforms that terminate into the station which presents a perpendicular concourse with information displays and shopping kiosks/cafes. Arriving into the station is therefore fairly straightforward - you get off the train, carry on along the line of its arrival, and then find an exit amongst these retail units. The main distinctive feature of this area of the station is the raised check-in and waiting area for the Eurostar service but from which a clear view of this layout is provided (two of our cameras were situated on this - see Image 2). In St Pancras, the arrival is a little more disorientating. While passengers again arrive onto platforms that run perpendicular to a concourse in front of them and access to the city beyond, passengers on Eurostar trains arrive on the upper level of the station before descending to a lower level on escalators. This results in the passengers turning a number of corners (and doubling back on themselves) before appearing on the lower level in a direction perpendicular to that of their arrival.

The area passengers arrive into is also quite confined and lacks the grandeur of the upper level’s period facade or Gare du Nord’s sense voluminous structure. Instead, passengers are faced by a relatively confined space that looks directly onto the side of a stairwell (see Image 1). There is little in the way of sight lines to either outside the station or the area the passengers initially arrived into. In fact, it looks more like they have arrived into a shopping mall (or airport, given the line up of drivers waiting) rather than a train station as there are no trains or platforms anywhere nearby. Other than the suspended signs facing them, there is relatively little for the arriving passengers to orientate themselves in relation to. Also, while in Gare du Nord it is possible to see the check-in area from where passengers arrive and the arrival area from the check-in desks and departure lounge, in St Pancras the two are not visible to each other [Planche n°18].

The respective layouts here appear to have implications for the sort of atmosphere/ambiance that starts to emerge from the combination of arriving and departing

passengers and physical/sonic architecture when a Eurostar train arrives. Focusing on St Pancras, while many passengers appeared visibly excited upon arriving - they used animated gestures or emotionally hugged awaiting friends and relatives as they appeared through the arrival doors out into the station - this was often quickly countered or contrasted by the confusion that emerged when tried to find their way through the public area of the station. The arrival doors are opaque and so the arriving passengers do not necessarily know what is awaiting on the other side, nor those waiting on the passengers arriving. This means that passengers walk out from the arrival gate and stand in the middle of the passageway. Sometimes passengers spin round on the spot in looking for something that would tell them which way to go or where to exit. Often, a number of passengers congregate and so block the flow of people through the space. The man to the right of Image 1 looking over his left shoulder, for example, had just arrived and stopped directly in the path of the hatted person carrying a coat with the back to the camera.

During an arrival, then, while arriving passengers come in a relatively steady flow, there can be quite heavy congestion. There is commonly a prominent and speedy flow of people going from the bottom of Image 1 to its top as both Euston Road and one exit from the underground station is located to the bottom and the check-in gates (as well as other train services) are located beyond the top of the image. This then risks turning the general atmosphere of disorientation into one more conflictual. We witnessed passengers walking through the space become visibly frustrated as they tried in vein to get passed the static/spinning arrivals and to their destination. These sentiments of excitement, confusion, disorientation, and urgency mixed in the specific situation that the space that arriving and departing passengers were presented with.

Multiple Atmospheres/Ambiances

This suggests a further feature of the ambiances and atmospheres of arrival and departure that emerged from our montage film: the way in which multiple atmospheres and ambiances can exist in relative to proximity to one another. Or rather, how the ambiances and atmospheres present in a space can be sensed and registered differently in and by different bodies within those same spaces.

This was best illustrated in one event that occurred during our filming in Gare du Nord (see Image 2). Here, following a station announcement, a number of station staff in orange fluorescent bibs and other security staff rushed to the platform of a boarding train. As this happened the departure board (visible as white in the top left and bottom right images) changed from a black background displaying the departure information in yellow to the white background with red writing that can be seen here. Significantly, the red writing reads 'Acces Interdit' (or, 'Access Forbidden'). It was not clear what actually occurred from the video but it appeared that there was some kind of security alert at the platform resulting in it being shut down and the train being held in the station. This effected a tangible change in the mood in this part of the

station. This can be seen in the increasing number of people who stopped and stood at the entrance to the platform and looked on/occasionally spoke to one another. From the busy bustle of a train boarding the atmosphere suddenly changed to one of confusion and concern [Voir planche n°19]

However, this shift in ambiance/atmosphere did not permeate throughout the entire station. It was not registered in all the bodies present. As can be seen in the bottom left image, people continued to walk through the station having passed the site of the emerging incident. In fact, the vast majority of station inhabitants that passed by it did so without paying much attention at all or they just glanced over with limited interest as they moved on to their own platform or wherever else their business was taking them. Their angle of their arrival, their specific disposition, was directed enough so that this event did not distract them from what it was they needed or wanted to do.

This limited scope of the security-event atmosphere can also be seen in the image at the top right of Image 2. As the announcement was made, the couple visible at the left of the image were in an embrace. Following this, they playfully circled each other, touched each other, and kissed. They took no notice of what was going on. Their own situation of amorous encounter was not impacted upon by the emerging feeling of concern spreading only 20 yards away from where they stood. While they cannot not have heard the precipitating announcement, this was not registered in any significant way in their corporeal disposition or their subjective mood. They just carried on as before in their own intersubjective bubble. Eventually, with the platform still closed and the event carrying on, the couple's train arrived at the platform they were waiting by and they walked off to board it, entirely oblivious to the nearby commotion and concern.

Through viewing these various angles onto the space it became very evident that bodies, therefore, do not arrive into or find themselves in an atmosphere/ambiance in an entirely passive or neutral way. Nor does such an atmosphere exist as an objective product of certain ambient parameters. The situation is not simply to be understood in terms of the objective outside acting in on the body (Dyson, 2009). Rather, the lively and affected nature of bodies means they bring with them a specific affective disposition which impacts upon the ways in which ambiances and atmospheres are registered (Ahmed 2010b); the same situation can be registered in multiple ways, or not at all. While we can walk into a room and 'feel the atmosphere' we also have to think about the body itself that arrives and each body's singular susceptibility to being affected at any given time (Bissell, 2010).

Sensing Ambiances and Atmospheres?

Having discussed these video montages in terms of the sense of the ambiances and atmospheres of arrival and departure they gave in these two spaces, it is also important to note a further function of this videoing and so a quite different key output in terms

of the more creative agenda in doing this filming. In doing this filming our interest was not only in the content of the video produced. It was also to gain an understanding of how it is we in fact sense the sorts of ambiances and atmospheres present in these spaces - with how we look, see, hear and listen - or potentially with how we fail to sense them. Looking at these videos draws attention to this tension in our (in)ability to attend to what is going on around us, to the partiality of our gaze and our comprehension. When so much of what happens in the world is missed and/or apprehended only through fleeting looks, glances, or fragments of things heard (Casey 2007), our understanding of the environments we inhabit, while often very practically sophisticated, nonetheless exceeds our capacity to exhaustively know it.

In this sense, our multi-angle video montage specifically highlights our partial perspective onto these spaces and the limited nature of our comprehension. While we started from the panoptic ideal of complete vision and all-encompassing monitoring, we have, in fact, ended up highlighting near opposite. Look at the video brought about a somewhat disorientating and even overwhelming sensation rather than a comprehensive view. And we did find ourselves primarily looking as opposed to listening, never mind smelling or touching. While looking at a single video clip presents us with an immense amount of detail and information, much more than we can pay attention to either through a single or a number of viewings, being faced with multiple clips increases this exponentially. It becomes impossible to exhaust this place (Perec, 2010).

This, in turn, presented us with a number very simply yet fundamental questions. Firstly, where to look? It did in fact take several viewings to simply apprehend where each camera was filming relative to each other. Finding common reference points was not easy and it was, at least initially, hard to re-place ourselves into the station spaces (especially with our Gare du Nord video) and make sense of what we were seeing. Further, we then have to ask: what should we look at or for? What is worth looking at? What counts as 'normal'? What counts as 'suspicious'? These are questions we never clearly found an answer for.

Ultimately, this returns us to the point that ambiances and atmospheres cannot be understood in any sort of objective and clearly measurable sense. Our attempts at using this videoining approach explicitly highlight that to apprehend such ambiances and atmospheres it is not simply a case of mapping out a space, of measuring the relative levels of light, noise, smell, or temperature that might contribute to the feel of the space. It is not simply a case of noting the specific movements made by individuals, recording their patterns and frequencies, or of noting who in fact those individuals are. Instead, such atmospheres and ambiances are to be experience in their midst, in the middle of these events and parameters. Our situation outside them as viewers only provides a partial and limited sense of what was in fact taking place. This is a sense nonetheless, but certainly not the final word.

Second groupe de lignes : expériences

Security soundscape: St Pancras

[Chime tune – three tones]

This is a security announcement [pause]

Please ensure that your personal affects and your baggage are kept with you at all times [pause]

*If you notice any suspicious items or behaviour please report it immediately to a member of staff or
to the British Transport Police*

The duration of the above security announcement transcribe from St Pancras International Railway Station is approximately twenty-four seconds from the first chime tone.

The security announcement is automated, set to be delivered regularly at 40 minute intervals (St Pancras International Railway Station is open 24 hours, seven days a week). The announcement is delivered by a male voice sounding out slowly enunciated words. It is steady, clear and precise, and echoes through the station, reverberating and filling the different levels. Other, more specific security announcements are used in response to, or preparation for, particular incidents and events. For example, in October and November 2013 in an effort to support the work of the charity Children in Need, the standard St Pancras security announcement was replaced by one read by Sir Terry Wogan. The wording of the security message remained the same, with an addition requesting donations for the charity in question.

The St Pancras International security announcement is clearly audible above the blend of other sounds in the station: people talking, walking, maintenance work, music from two street pianos, etcetera, and the various sounds that flood into St Pancras International from outside the station, and those that can be heard coming from the London Underground Station situated below. It is worth noting that the station is relatively quiet, even at busy periods. The security announcement sounds throughout the station and can be heard on platforms, the concourses on the ground and upper levels, and in the various shops and eateries. An exception to this comes with the commotion that arises when domestic trains and the Eurostar arrive and depart. The deep roar of engines as trains are prepared and then leave St Pancras, and the clamour of trains straining to a stop on arrival, overwhelm the oration and the security announcement is all but drowned. When an announcement coincides with the movement of a locomotive, it can still be heard but it becomes difficult to discern the message.

It is of course difficult to witness and to describe the many and different ways that the security announcements at St Pancras International Railway Station are attended to. It is also difficult to establish what effect these messages have on the experience of

passengers, visitors or staff at the station. The security announcements, in combination with a range of posters and signage, are examples of a security and safety strategy that attempts to enrol and to ‘responsibilise’ the public. The message of the security announcement is intended as an attempt at raising the vigilance and suspicion of members of the public. The aim of doing this is to achieve a state whereby the public can react to situations and make decisions. Whether this is successful or not is complicated to assess.

Whilst the security announcements in St Pancras International are for the most part clearly transmitted and although the message conveyed is well defined and most likely well rehearsed for those travelling on the railway in the United Kingdom, it is eminently possible that the security announcements sounding every 40 minutes in St Pancras are not intensely present to members of the public. Rather, it is more probable that the precisely enunciated and ponderously delivered oration becomes a part of the familiar humdrum, one of the many background sounds of the station.

The refrains of announcement

During our fieldwork we collected a range of aural material. This was not something that we specifically prescribed or delimited at the outset, but rather approached the sites with an open disposition which allowed us to be drawn towards features that, to use Thrift’s (2008) term, held some kind of allure for us. The technologies used here were employed in an attempt to “learn to be open” to the environments we encountered (Thrift, 2004: 70). This included static and mobile recording, but recording in key locations and undertaking specific walks through the station and recording that transect’s soundscape.

Our audio material allowed us to be affected by a range of important features each of the stations soundscape. For example, we could identify distinctive sounds of each station (such as the ‘clacking’ departure board in Gare du Nord (see Image 1). Equally, more pragmatically, these recordings also allowed us to listen in some detail to the various forms of announcement in each station and so consider their frequency, content, and other interesting features of them [voir planche n°20].

This latter aspect of the station soundscapes repeatedly caught our interest. For example, our French team members became aware of what appeared to be slightly quirky linguistic choices in the St Pancras announcements, such as the reference to ‘personal effects’ rather than the more straightforward ‘possessions’ or ‘bags’. In St Pancras also, we realized that there was a clear and consistent rhythm to standard announcements (every 30mins, offset within the hour) (Revill, 2013), and a near complete lack of specific departure announcements there was a clear and orderly structure to this. By contrast, in Gare du Nord we couldn’t help but notice the sheer frequency of announcements, both standardized and specific, with no apparent

pattern of occurrence at all. Something else did appear to us as key to the sonic ambiances of Gare du Nord in light of this latter frequency though.

The one orientating feature amongst this chaos of announcements, a chaos exacerbated by the station's echoing voluminousness, was the announcement tone used there. The UK-based academics in our research team were particularly drawn towards the announcement tone used in Gare du Nord (and throughout SNCF stations). This tone stood out against our usual experiences of hearing more generic 'bing bong' type tones in the stations we more regularly frequent. And at times it became near constant - being heard multiple times every minute. While that could seem annoying, in many ways, this tone acted as a sort of affective 'refrain', a 'territorial motif' which laid out a particular and voluminous aural milieu within the station, a quote «calming and stabilizing...center in the heart of chaos» (Deleuze and Guattari 2004: 343). It produced a certain atmospheric or ambient feel within the space for us that was quite endearing, though this was something that we did not necessarily think through consciously in these terms in the station at the time. While there are other forms of boundary marked out in the station - between platforms and waiting areas, or between different areas managed by different train providers - there was something more pervasive about the announcement tone. Even in other areas of the station, it bled across boundaries and pervaded throughout the space. As such, this announcement tone acted to situate us in an increasingly familiar space. We knew where we were in the world despite suggestions that these sorts of mobile sites are increasingly becoming generic and placeless.

Ultimately, this announcement tone acted as a sort of technologically mediated refrain that acted to produce a certain atmospheric or ambient feel within the space for us, though this was something that we did not necessarily think through consciously in the station at the time. Rather, when we left and started to listen to our soundscape recordings we came to realize the function that it performed.

Listenings from St Pancras and Gare du Nord

Based on our discussion with those who undertook the walks (cf. *Workshop 3. Marches sonores à St Pancras*), a number of themes emerged. These related to perception, freedom/choreography, and suspicion.



Planche 18 - Orientation in arriving in St Pancras. Passengers arrive to the right of the pillar on the far right of the image/beneath the sign that is partially visible here. To the top left of the image the staircase that partially obscures passengers' views can be seen.



Planche 19 - 'Accès Interdit'

The top left image shows the platform sign saying 'Accès Interdit' (Access Forbidden). The bottom right image shows a growing crowd of people who have stopped to see what is going on and/or waiting to access the platform. The top right image shows a young couple affectionately playing and occasionally embracing



Planche 20 - 'Clacking' Departure Board in Gare du Nord



Planche 21. Image 1 : Perception in the Stations ; Image 2 : Choreography of the Traveller ; Image 3 : Being Suspicious of Suspicion

Perception

Firstly, and perhaps most obviously, one immediate point that came up in discussion of the walk experience was a greater awareness of the extent to which the spaces with St Pancras are in fact monitored and the way this made participants feel increasingly less comfortable or relaxed in the space. While the participants acknowledged that they shouldn't be surprised about this and really should have known given the UK's reputation for CCTV, they became more specifically aware of surveillance technologies through the activities the walk encouraged and particularly the way in which its comments drew attention to variously disguised surveillance technologies.

In spite of being aware of the levels of CCTV and surveillance in the UK and within transit spaces in particular, the justification given for this forgetting and renewed awareness was related to how the particular activities they engage in in these sorts of spaces, and the actions the spaces require, act to distract them from the presence of surveillance - the cameras and so on fall into the background of their perception of the spaces [Voir planche 21 - Image 1]

One example of this came up in light of the audio tour directing participants to one of the domestic departure ticket barriers where there is a large number of cameras overlooking the ticket gates. Once there, we encouraged them to count the number of cameras - there are well over 20 in a fairly compact area.

Much of the feelings of surprise appeared to come as a result of the function of the ticket barriers and how they directed the traveller's gaze downward and away from the barrier. Also, even though there are information screens next to the cameras that draws the gaze upwards, the direction of attention towards the screens nonetheless pushed participants perception of the cameras into a more peripheral position.

The walk then gave them a renewed awareness of this and a resulting sense of discomfort and concern.

Freedom and Choreography

Building on this tension between being generally swept along in the space and how the walk acted to pull them out of that sort of auto-pilot approach to the space, there were actually some interesting discussions about how the guided walk in other ways acted to restrict the participants freedom. The guided walk stipulated a route, gave directions to follow this, flagged specific things to look at and didn't necessarily allow time to look at other things. Also, this was all set at a specific pace which would not necessarily meet everyone's habitual gait.

For some this was actually appreciated. It both gave a feel of engaging in 'role play' that captured their attention - of having their attention directed, of play a part of a tourist being guided - and ironically produced a feeling of security, of not having to

think, of not having to worry about getting lost, and a feeling of intrigue at what was coming next. It lulled them into a sense of security.

In this sense, it was realized this this feeling mirrored the way in which St Pancras presented their security practices - as being for the person's security (or for their tranquility, their peace of mind, as Gare du Nord state). Our soundwalk recording mirrored the way the various techniques the station uses act as what Thrift (2010) calls 'technologies of non-hesitation' in allowing participants to go about the station without thinking, without hesitating about what they were doing or should [voir planche 21 - Image 2].

More negatively, it was also discussed how this produced a sense of disengagement with the space, of not having to take responsibility for what was happening in the space, as there were others looking after that, and ultimately of letting themselves go in following what was 'normal'.

And for others this produced a more confrontational feeling - they didn't want to be shepherded around the space, they wanted to take more or less time in places, they wanted more freedom. It was also noted, though, that this did also drew attention to the ways in which their normal activities are too choreographed in these ways and that much of the management of these spaces was geared towards the production of conformity and following the cues the space presented them, however subtly, with.

Suspicion

Finally, tied to this last point, another key topic of discussion in terms of the way the soundwalk altered of the participant's perception of the feel of the station space related to feelings of suspicion.

Firstly, this was tied to an activity we asked them to complete near the end of their walk. We asked them to stop and take notes about what was going on in the space their end-point overlooked from the perspective of a CCTV operator, and so to watch out for things that could be deemed suspicious [Voir planche 21 - Image 3]

This led to a great deal of discussion over what that might mean, what constitutes suspicious behavior, what is normal and what is not, and ultimately how we can take note of that sort of thing. The closest to a resolution on this related to the relative balance between flow and stasis and how, in this sort of space, it was the static, or that which moved differently, that stood out. However, this nonetheless raised the point that what is normal and what is suspicious is really quite ambiguous.

Further, and particularly interesting for our aim of changing perceptions of the space, engaging in these activities, and the walks more generally, led to an increased feeling of acting suspiciously amongst the participants themselves and being viewed

as acting suspiciously by others in the station - many commented that they felt really quite conspicuous going around the space doing the things we asked them to.

This actually ties back to some debates we had in producing the guided walk and the sorts of activities we might ask participants to engage in. We had considered, for example, asking participants to do things deliberately unusual in the space or to do something deliberately provocative - walking up an escalator the wrong way, or sitting down in the middle of one of the thoroughfares so as to cause an obstruction in the flow of people through the space, and so on.

However, given the obvious negative implications this could have for our participants in terms of the station's response to this, we moved towards something much more subtle. We deliberately wanted participants to 'do' being ordinary in terms of the outward appearance of their behavior. We wanted them to try to be normal, or even more normal than normal.

To ensure this, we deliberately set them off in staggered, small groups so that their presence was more subtle. The tour was played on in ear headphones similar to any other MP3 players. In terms of actions, we wanted them to stop and read information signs and warning signs about CCTV and other things posted around the station; we wanted them to stop and linger at bench areas when they were provided; we wanted them to be on the look out for potentially suspicious behavior as some of the announcements and signs ask, and so on. We wanted them to do exactly what they were meant to do according to the various directions provided in the station. We wanted them to conform to this particular vision or model of being normal, the one the station itself presents.

This, it seemed, produced our hoped feeling amongst participants that they weren't being normal at all and somehow stood out from the background of activity taking place in the station. But actually, there was no reason that what they were doing should draw attention to them or constitute anything suspicious because they didn't do anything extraordinary. In this sense, it helped shape their perception of the mood of the space in a slightly unnerving way. And they did get quite animated about being frustrated by their feeling of being suspicious when there was really no good reason for them to feel so. We ended up with something like a productive, reflexive form of anxiety (Thrift 2010).

Orchestration des dispositifs de sécurité : de la monstration à l'incorporation organique

Chaque gare de l'enquête engage une matérialité spécifique. Côté français, le gris et le noir, la fermeture visuelle, la hiérarchie spatiale, la rugosité d'un espace aux traitements de sols très différenciés. Côté britannique, la clarté du jour, la canopée, l'espace lisse du marbre réfléchissant la lumière zénithale.

Pour les annonces sonores, les choses diffèrent tout autant. La SNCF indique qu'il y a trois grandes catégories de messages, ceux liés à la circulation (annonces de trains, travaux, retards, annonces commerciales), ceux liés à la sécurité (interdiction de traverser des voies, train sans arrêt, bordure du quai), et ceux liés à la sûreté (vigipirate, vols, pickpockets, interdiction de fumer). De tous ces messages, les seuls légaux sont ceux relatifs à la sécurité, et ceux relatifs au plan vigipirate. Un enregistrement sonore de 8 minutes 35 secondes, réalisé en fin de matinée en Gare du Nord, à un moment plutôt tranquille en termes de flux, nous donne à entendre 7 annonces sonores spécifiques : 3 annonces de trains, 2 annonces sécuritaires (interdiction de fumer ; prendre garde à ses bagages), 1 annonce commerciale, 1 annonce incompréhensible. Cet enregistrement, bien qu'isolé témoigne du même fait que tous les autres réalisés dans cette gare : elle est bavarde. De surcroît, la halle de la gare étant très haute sous plafond, un effet de réverbération très important y est présent. Elle est donc aussi sonore. À St Pancras, les choses sont différentes, comme indiqué plus haut, les annonces sont administrées avec la plus grande parcimonie, 2 messages sécuritaires par heure, informant de la présence de caméras de vidéosurveillance. Rien d'autre. De surcroît, en dépit d'un volume extrêmement conséquent, un effort considérable a été apporté au système de sonorisation qui, s'il administre tout de même ses messages sous formes de grandes douches sonores réverbérantes, a le mérite de rendre les messages clairs et intelligibles. Aussi, au plan perceptif, les messages sonores en gare de St Pancras semblent être atmosphériques, participer au tout ambiant, là où le mélange de sources sonores en gare du Nord produit plutôt du cafouillage et de la métabole, nombre d'annonces sonores sont d'ailleurs absolument incompréhensibles dans nos enregistrements.

En ce qui concerne les dispositifs de vidéosurveillance, le même paradoxe apparaît. Côté français comme côté britannique, les caméras sont présentes, et elles sont plus nombreuses du second côté d'ailleurs. Aussi, leur mode d'inscription dans les sites diffère tout aussi radicalement que les annonces sonores sont administrées, ou encore que la matérialité des lieux. En France, les caméras apparaissent comme des prothèses sécuritaires, greffées aux murs, poteaux, et pylônes disponibles et susceptible de les accueillir. Ces organes de surveillance sont de fait éminemment visibles, « montrés » pourrait-on dire. [insérer légende: image poteau surveillance]. À St Pancras, les caméras de vidéosurveillance endossent la peau du caméléon, et les formes, types et couleurs se déclinent à l'envi, tant qu'elles se fondent au mieux dans leur environnement au point parfois de devenir quasiment invisibles. D'un côté donc le paradigme de la tour d'observation face à celui du petit trou caché dans un ornement mural : la *monstration sécuritaire* vs *l'incorporation organique*.

Ces deux cas sont-ils paradigmatiques des pratiques respectives d'orchestration des logiques de sécurité et de surveillance de ces deux pays ? Il nous a suffi en 2012 de traverser la route séparant la gare de St Pancras de celle de King's Cross pour nous

rendre compte que d'une gare à l'autre, le traitement des sécurités pouvait varier considérablement (cf. partie 2. *Gare de St Pancras International, Londres, Janvier 2012: De l'émotion à la motion, de l'espace policé à l'espace « polissé »*). Et lors de nos investigations, le passage par la Gare de Euston, et la réalisation de plusieurs enregistrements sonores là-bas, confirme cette impression : espaces gris noirs, brouhaha ambiant, caméras de surveillance prosthétiques apparaissant dans tous les coins et recoins, annonces sonores nombreuses et pour tous types de motifs. Le paradigme de la *monstration* sécuritaire existe tout autant en Angleterre qu'en France.

Aussi, nous avons été témoins du réaménagement complet de la gare de King's Cross précédant l'avènement des Jeux Olympiques de Juillet 2012. Et quelle fût notre surprise de découvrir, une fois les travaux terminés, la gare de King's Cross être devenue la soeur jumelle de St Pancras. Finies les caméras de surveillances brandies dans toutes directions. Finies les annonces sonores redondantes. Finis les attroupements, les flux incohérents et le brouhaha. À l'issue de son réaménagement, cette gare s'inscrit à son tour dans le paradigme de l'incorporation organique des sécurités. La gare a perdu un peu de son âme d'antan, les murs noircis par la fumée des trains, le fouillis, l'invitation au voyage qui ne dévoile pas de suite la nature de sa destination. Au contraire, le réaménagement a, là aussi, produit un espace de consommation. Après les travaux l'on accède plus aux quais si l'on est pas muni d'un titre de transport. La salle des pas perdus est devenue un centre commercial. Le jour entre de toutes parts dans l'espace où la possibilité de rester à l'abris des regards n'est plus une option.

Une question demeure derrière ce réaménagement, éclairée par l'un des entretiens obtenus auprès de la SNCF. Ce mode d'incorporation des dispositifs sécuritaires vise quelle logique en premier lieu : celle de sûreté, ou celle de la consommation ?

Troisième groupe de lignes : réflexivités

Le passage d'un urbanisme de l'intervention à celui du renseignement

Paul Landauer est architecte. Il analyse depuis plusieurs années l'évolution des dispositifs de sécurité dans les espaces et bâtiments publics. Ses conclusions (Landauer, 2009) sont pour nous intéressantes. Il fait, avec d'autres, le constat que « la protection des lieux s'estompe au profit de la gestion des déplacements ». En d'autres termes, que les dispositifs de sécurité sont de plus en plus conçus pour pouvoir veiller et gérer en temps réel le bon écoulement des flux (place publique, stade, gare, aéroport, etc.) beaucoup plus que d'être un dispositif de surveillance pour la sécurité des individus ou pour contrôler ce qui viendrait de l'extérieur [Voir planche n°15] . Les dispositifs de sécurité ne cherchent plus forcément à former un *panoptique* (dispositif qui vise à la surveillance totale), mais plutôt selon l'expression de Bruno Latour (2006) un *oligoptique* : bien voir au bon moment ce qui doit être vu. « Il ne s'agit plus de tout voir

tout le temps mais de bien voir et, quand c'est nécessaire, quelques lieux stratégiques » (Landauer, 2009, p. 37). On comprend alors que ce qui devient indispensable, c'est la remontée sélective d'informations du terrain qui permet d'agir sans à avoir à tout observer, à tout contrôler. « Les postes centraux de commandement deviennent à la fois des centres d'information et des unités d'injonction. Ils contribuent tout à la fois à l'analyse des situations, à la définition des mesures préventives et à l'élaboration des modalités d'intervention » (Landauer, 2009, p.23). On serait passé d'un urbanisme de l'intervention à celui du renseignement.

Laurent Devisme dans un court article (2007) commentant le travail de Bruno Latour nous invite à regarder les *oligoptiques*, non pas comme des éléments de contrôle, mais bien comme une condition de possibilité pour penser l'urbain contemporain en cours, en ne cherchant plus à saisir le tout uniquement grâce à des panoramas organisateurs et explicatifs, mais par des focales, permettant la saisie vive d'un local qui nous renseigne et dialogue avec un global, en nous révélant les acteurs et les actants qui sont à l'œuvre et surtout en situation.

« *Le flux de la vie* » et les indices

Ces éléments de méthodes que nous mettons en place —captations *in situ* (photo, son, vidéo), observations, échanges et prises de notes, mini-entretiens— se réalisent à plusieurs, le plus souvent simultanément et sur plusieurs jours. Cela donne cette contradictoire impression, d'un épuisement quasi perecquien du lieu atteint par la somme importante même si elle reste raisonnée des enregistrements et des observations et paradoxalement, la sensation que nous ne voyons pas ce qu'il y aurait à voir. Sensation métabolique où la situation est à la fois toujours changeante et en même temps toujours la même, faisant alterner les rapports figures fonds, en fonction de notre position, en fonction des mouvements et en fonction de notre intérêt, passant tour à tour d'un regard ou d'une écoute flottante à une focalisation attentive sur un élément, une personne, une situation. Suivre un cours d'action, et se laisser attraper par un autre, c'est tout autant de potentielles fictions qui s'esquissent. Situation de regard paradoxale que l'on retrouve avec la vidéosurveillance : que voit-on quand on peut, en fait que l'on pense pouvoir tout voir ? [Voir planche n°16]

Cette technique d'observation et de collecte, on la retrouve dans les approches de Siegfried Kracauer, que Walter Benjamin, aimait à nommer le chiffonnier mélancolique. La photographie (comme le son ou la vidéo) est un médium « réaliste » si on le compare aux arts figuratifs, au sens où il produit un « reflet de la réalité » sans tomber dans l'illusion d'une restitution exhaustive de l'espace. La « camera-reality » disait Kracauer qui produit des fragments discontinus du réel (« Flow of life ») qui pour lui sont affectés d'un double indice « de présence et d'incomplétude ». De présence par ce qu'il reproduit, d'incomplétude, par tout le hors champ spatial, le hors champ temporel, la sélection de modalités sensorielles par le médium utilisé. Mais pour Kracauer, ces fragments discontinus constituent justement l'expérience

commune que nous pouvons avoir d'une situation. Et en prolongeant pour notre recherche sans doute l'expérience commune même que l'on peut avoir des dispositifs de surveillance.

Pour Kracauer, ce travail de la subjectivité prépare les conditions de l'objectivité, condition pour fonder un discours de connaissance sur le monde de l'expérience. Et il voit naturellement dans le matériaux filmique des possibilités de montage qui rendent comptent justement de cette variété des indices et promouvant une « rédemption de la réalité » témoignage matériel du quotidien.

Cet ensemble dessiné, vidéographie, photographié, écrit, etc. participe de cette constellation d'observations, qui une fois mise à plat, permet de construire tant par la pratique *in situ* reconduite que par la représentation des successions et des confrontations entre des choses, des personnes et des situations, là où il n'y a pas forcément de continuité naturelle si ce n'est peut-être par l'ambiance qui est tout à la fois ce qui unit et ce qui est produit.

Il y a dans cette méthode de collecte et de captation *in situ* avec différentes techniques et à plusieurs, quelque chose de la recherche d'indices telle qu'on le retrouve dans la micro-histoire (Ginzburg, 1980, puis, pour une application aux ambiances : Rodriguez, 2012) ou plus classiquement avec la question policière. Paradigmes des indices, permettant de reconstituer un ensemble, une histoire, où tout au moins des questions. Une façon de mettre en regard et en débat par tout un ensemble d'indices une question plus générique, qui ici est celle des relations entre ambiances et surveillance.

Devenir le « asshole » de la situation : négociations sécuritaires en Gare du Nord

Les investigations ne se sont pas déroulées de la même manière en France et en Angleterre. À St Pancras, nous avons obtenu : l'autorisation d'enquêter sur le site, des badges permettant de nous identifier facilement auprès du personnel de sécurité en cas de besoin, des lieux référencés où nous pouvions installer notre matériel de prise de vue. En Gare du Nord, malgré des demandes d'autorisation répétées, auprès de trois autorités différentes (département recherche de la SNCF, Gares et Connexions, RATP) nous n'avons eu que fins de non recevoir. Nous avons de fait réalisé les enquêtes de terrain sans y avoir été autorisés. Et les expériences que nous avons pu vivre, lors de la réalisation des enquêtes, découlent largement de ce paramètre, comme l'indique un des membres anglophones de l'équipe dans son carnet de notes personnelles :

« I think the biggest thing that coloured my perception of each station was the permission we had to be there. St Pancras seemed welcoming and with our formal permission it seemed their only concern was health and safety. We could do what we wanted assuming we kept out of the way and took adequate precautions. In Gare du Nord the very lack of response from the station to our requests made it all feel more ambiguous. This was made worse by them approaching me, and more so the response [the project PI] received – not just questions but out and out assertions that he wasn't allowed to take photos. »

De fait, la notion d'ambiance est indissociable de l'expérience que l'on en fait, en particulier de l'expérience émotionnelle et affective. Et dès le départ de nos terrains, nous ne pouvions, nécessairement, pas avoir le même rapport à ces derniers. En effet, dès le premier jour, et ce au bout d'environ une heure d'investigation, j'ai – alors en train de prendre des photographies – été interpellé par un agent SNCF en costume, m'invectivant d'arrêter immédiatement de prendre des photos au motif que cela est interdit. L'agent SNCF (peut-être le chef de la gare, ce dernier étant vêtu d'un costume, et ayant croisé plusieurs fois par la suite mon regard alors qu'il organisait des petites réunions avec des agents SNCF et de la SUGE en différents lieux de la gare, comme les quais, ou la salle des pas perdus) en question n'a pas cherché à savoir ce que je faisais et pourquoi, ni si je disposais, ou non, d'une autorisation. Ce dernier point permet d'éclairer l'absence de réponses à nos demandes répétées d'autorisation. De fait, à part à négocier directement avec le chef d'une gare, les autorisations sont quasiment inexistantes⁸². Cette expérience m'a placé dans le plus grand inconfort, je tente alors de masquer mon appareil et de continuer discrètement à filmer, jusqu'à ce que je remarque que l'agent m'ayant interpellé 10 minutes plus tôt, maintenant situé à quelques dizaines de mètres de moi, me regarde fixement, et que les autres agents autour de lui se retournent pour regarder également dans ma direction. Je coupe alors mon appareil et décide de rejoindre mes collègues. Mon pouls augmente, j'ai l'impression d'être suivi, ce dont j'obtiens plus tard la confirmation, un des membres anglophones de l'équipe m'indiquant un policier en civil muni d'une oreillette m'ayant suivi tout au long de mes cheminements. Je me rappelle les écrits de Sacks (Thibaud 2002), sur le juste comportement à adopter, le fameux « *doing being ordinary* », expression que je note sur le moment dans mon carnet. Comment dois-je faire pour ne pas paraître suspect ? Plus je songe à cette question, plus j'ai l'impression de devenir louche. Ma marche se termine et je retrouve enfin (nous étions dispersés) des collègues britanniques, auxquels je raconte la succession d'interactions précédentes et surprise, un des membres anglais me répond qu'il vient d'en vivre une similaire, ses notes personnelles indiquent :

« I was approached while filming on the upper level by the entrance to the Eurostar trains [...] After around 5 minutes a security guard came over and lingered a few feet from me, making his presence clear to me. I looked at him, making it clear that I knew he was there and to show I wasn't hiding the fact I was filming. He then left. However, after another 10 or so minutes he came back. Clearly the length of time I had been there was cause for suspicion. He said something to me in French. I replied with my stock: 'Je ne comprend pas. Je ne parle pas français.' He became a little agitated, speaking more forcefully in French and gestured to my camera. I showed him what I had filmed to try to appease him. He watched

82 Cela est confirmé d'ailleurs, avec une demande plus récente, en vue d'organiser des parcours sonores pour le séminaire-expérimentation du 30 avril. Grâce au tissage d'un réseau relationnel plus important, nous avons été en mesure aujourd'hui d'obtenir des réponses, auprès de la SNCF, en ce qui concerne les autorisations. Nous n'avons toujours pas obtenu ces dernières, mais l'assurance que si nous « agissions comme des usagers lambda » et à condition de ne pas prendre de photographies ou de vidéos, nous ne serons pas inquiétés.

the clip I had generated and still did not seem happy. He tilted his head side to side as though weighing up a decision but then said 'ok' in a slightly begrudging fashion. It was as though he had made a judgement call rather than applying a rule. »

A l'issue de ces deux expériences, nous décidons collectivement de nous retirer dans un café pour décider quelle stratégie adopter. Nous en profitons pour chercher des informations relatives au droit de produire des images dans les espaces de la SNCF et trouvons sur le site Internet de la compagnie ferroviaire une page intitulée « La SNCF aime les amateurs », laquelle enjoint tous les photographes et vidéastes amateurs à faire les images qu'ils souhaitent dans les espaces de la SNCF tant que deux conditions sont réunies : pas d'utilisation commerciale de ces images, et que les espaces ne soient pas concernés par l'application de mesures de sécurité exceptionnelles. [Voir Planche n°17] Nous ne savons toujours pas aujourd'hui si ces interactions sécuritaires tenaient plus à l'application du second principe énoncé sur le site Internet, ou s'il procède davantage d'une culture de la protection développée tacitement par les agents opérant dans les gares françaises.

Les deux expériences diffèrent néanmoins et la négociation se termine mieux dans un cas que dans l'autre. Pourquoi ?

Dans le second cas, la situation est gérée par un agent d'une société de sécurité privée, lequel ne travaillant pas pour la « maison SNCF » et potentiellement pourrait avoir moins d'intérêts personnels en la défense de celle-ci, de fait ce qu'il constate ne le choque pas outre-mesure. Surtout, l'interprétation de la situation laisse très peu de place à l'ambiguïté pour l'agent de sécurité. Il a à faire à un étranger coopérant dont il peut facilement se faire une idée du statut, ou du rôle, qu'il occupe dans la situation, ce dont le collègue est éminemment conscient lorsqu'il indique : « The language barrier made me nervous and self-conscious with not being able to easily respond to or understand any questions asked and so not being able fully explain what it was we were doing there. This was made worse given the ambiguity of what explanation to give – play the stupid and naïve tourist or be open about being a research as each could have different repercussions? ». De fait, il se trouva être identifié comme un touriste étranger, qui sont légion en gare du Nord en raison de son trafic international. Les images qu'il filme, et montre volontiers, montrent essentiellement des espaces de la gare, filmés en plans larges et en surplomb, et ne semblent être en rien incriminantes, Ces dernières ne semblant en particulier pas focaliser sur quelque chose de précis. Circulez !

Dans le premier cas, la situation est gérée par un agent, certainement relativement haut placé, de la SNCF. L'interprétation de la situation laisse aussi beaucoup plus de place à l'ambiguïté : un homme barbu d'une trentaine d'années placé à la lisière des quais et de la salle des pas perdus photographie de manière systématique tous les quais (j'étais en train de réaliser un panoramique). Je ne cherchais pas non plus à

masquer ce que j'étais en train de faire, et n'évitait pas de photographier les individus présents dans la gare, ni les agents. À l'évidence, mon activité n'était pas suspicieuse, et je n'ai pas été inquiété par les forces de sureté, quelque'elles soient. En revanche, ma présence et mon activité n'étaient clairement pas souhaitées, et l'on peut relier ceci au fait que le « rôle » que j'occupais dans la situation n'était définitivement pas clair. Ni touriste, ni passager, ni acteur appartenant à l'institution. De surcroît, je fais des photographies sans y être autorisé, et me permet de répondre à l'agent qui m'invective.

Dans un travail d'ethnographie des pratiques de la police de Los Angeles mené dans les années 1970, John Van Maanen (1978) observe que la police américaine catégorise les publics auxquelles elle est confrontée selon trois grands groupes :

- ceux qui ne savent rien à la situation (« *know nothings* »), et qui par défaut n'appartiennent pas aux deux groupes suivants ;
- les personnes suspectes, celles dont la police a des raisons de penser qu'elles ont commis un acte délictuel;
- les « assholes », que l'on peut traduire de manière littérale par *trous du cul*, expression à laquelle Fassin (2011) indique qu'elle renvoie davantage à *connards*. Ces derniers sont ceux qui, selon Van Maanen : « who do not accept the police definition of the situation » (Van Maanen : 309). Il s'agit d'une très large catégorie de population qui se caractérise par le fait qu'elle ne facilite pas le travail de la police, notamment parce qu'elle demande des explications sur le sort qui lui est réservé lors d'une interpellation, où fait connaître son opposition au jugement des policiers à propos d'une situation en train de se dérouler. Il peut s'agir enfin d'une population que la police aura identifié comme ne partageant pas les mêmes valeurs morales.

Didier Fassin dans son ethnographie de la BAC de nuit (2011) indique qu'une telle catégorie, n'existe pas en France, en tout cas pas aussi clairement identifiée et nommée. Pour autant, il a pu remarquer lors de ses investigations de terrain les manifestations de sa présence : « il s'agit généralement de personnes appartenant à la majorité blanche, en l'occurrence souvent des étudiants de l'université de la ville ou parfois des individus plus âgés des classes moyennes ou supérieures tels qu'instituteurs ou médecins qui, typiquement, vont protester contre les policiers qui arrêtent leur véhicule et leur demandent leurs papiers ou même, d'une manière qu'ils imaginent citoyenne, vont intervenir en assistant à une interpellation violente » (Fassin 2011 : 152).

De fait, ce jour là à la gare du Nord, j'ai été le « asshole » de la situation. Mon interprétation des faits diverge largement de celle du représentant de l'institution, et j'imagine de quelle manière mon comportement a pu me faire incarner la position du « récalcitrant » tel le journaliste, le militant ou encore l'intellectuel. Surtout, je n'appartenais pas à une catégorie facile à identifier, et l'on peut émettre l'hypothèse que dans de hauts lieux de circulation et de cosmopolitisme, il est rassurant pour les

acteurs de la sécurité de pouvoir « profiler » immédiatement leurs publics. De fait, n'appartenant à aucune catégorie claire, mais n'étant définitivement pas, étranger à la situation, ni suspect - pour reprendre les catégories de Van Maanen -, l'interprétation ne laissait probablement que peu de choix.

BIBLIOGRAPHIE ALPHABÉTIQUE (AXE 3)

Adey, Peter (2004). « Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport ». *Surveillance & Society*, vol. 1, n° 4, p. 500-519.

Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Simpson Paul, Tixier Nicolas, 'Pour votre tranquillité': ambiance, atmosphere, and surveillance, *Geoforum*, (article accepté en avril 2013)

Anderson, Ben (2009). « Affective Atmospheres ». *Emotion, Space and Society*. Vol. 2, pp. 77-81.

Barrett, David (2013). « One surveillance camera for every 11 people in Britain, says CCTV survey ». *Telegraph.co.uk*. 10 juillet. Adresse : <http://www.telegraph.co.uk/technology/10172298/One-surveillance-camera-for-every-11-people-in-Britain-says-CCTV-survey.html> [Consulté le : 5 avril 2014].

Bétin Christophe, Martinais Emmanuel et Renard Marie-Christine, 2003, « Sécurité, vidéosurveillance et construction de la déviance : l'exemple du centre-ville de Lyon », *Déviance et Société*, vol. 27, n° 1, pp.3-24.

Bianchini Samuel (éd.) (2009). « R & C: recherche & création art, technologie, pédagogie, innovation », Montrouge Nantes [i.e. Nancy], *Burozoïque* les Éd. du Parc-École nationale supérieure d'art de Nancy.

Bordreuil, Samuel (2006). « L'histoire de la « dog poop girl » revisitée. Usages et mésusages d'un médium hétérotopique ». *Réseaux*, vol. , n° 138, pp. 243-268.

Bissell, David (2010). « Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport ». *Environment and Planning D : Society and Space*, vol. 28, pp. 270-289.

De Certeau, Michel (1990). *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*. Paris : Editions Gallimard, [1^{ère} édition : 1980]. 349p. Collection Folio essais.

De France, Claudine (2006). « La profilmie, une forme permanente d'artifice en documentaire ». In Comolli Annie & De France Claudine (Eds.), *Corps filmé, corps filmant*. Paris, Université Paris X – FRC (Formation de Recherches Cinématographiques). pp. 117-142.

Despoix, Philippe (2001). « La “miniature urbaine” comme genre. Kracauer entre ethnographie urbaine et heuristique du cinéma », in Nia Perivolaropoulou et Philippe Despoix (sous la dir.) *Culture de masse et modernité. Siegfried Kracauer sociologue, critique, écrivain*, Paris : Editions de la maison des sciences de l’homme, pp. 162-177

Devisme, Laurent (2007). « Oligoptique (alias traceur) », *EspacesTemps.net, Dans l’air*, <http://www.espacestemp.net/articles/oligoptique-alias-traceur>

Didi-Huberman, Georges (2012). « Au pas léger de la servante. Savoir des images, savoir excentrique », in *Faire des sciences sociales : critiquer*, P. Haag et C. Lemieux éd., Paris, Ed. de l’EHESS, pp. 177-206.

Di Trani, Antonella (2008). « Travailler dans des lieux sensibles. Quand l’ethnographie devient suspecte », *Recherches*, A. Bensa et D. Fassin éd., Paris, La Découverte, pp. 245-260.

Domart, Quentin (2010). « St-Pancras contre gare du Nord » - *Lexpress.fr; Expansion.com*. Adresse : http://expansion.lexpress.fr/entreprises/St-pancras-contre-gare-du-nord_1363836.html [Consulté le : 4 avril 2014].

Ericson, Richard (2006). *The new politics of surveillance and visibility*. Toronto, Buffalo: University of Toronto Press.

Fassin, Didier (2008a). « Introduction. L’inquiétude ethnographique », in *Les politiques de l’enquête*, A. Bensa et D. Fassin éd., Paris, La Découverte, pp. 7-15.

Fassin, Didier (2008b). « Répondre de sa recherche. L’anthropologue face à ses “autres” », in *Les politiques de l’enquête*, A. Bensa et D. Fassin éd., Paris, La Découverte, pp. 299-320.

Fassin, Didier (2009). « Une science sociale critique peut-elle être utile ? ». *Tracés*, vol. n° HS-9, n° 3, pp. 199-211.

Fassin, Didier (2011). *La force de l’ordre : Une anthropologie de la police des quartiers*. Paris, Seuil.

Fassin, Didier (2012). « Le seuil de la caverne. L’anthropologie comme pratique critique », in *Faire des sciences sociales : critiquer*, P. Haag et C. Lemieux éd., Paris, Ed. de l’EHESS, pp. 263-287.

Füredi, Frank (2005). *Politics of fear*. London, Continuum.

Foucault, Michel (2004). *Sécurité, Territoire, Population : Cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Gallimard/Seuil.

Gehl, Jan (2006). *Life Between Buildings. Using Public Space*, Copenhague, Arkitektens Forlag. The Danish Architectural Press, (6^{ème} édition. 1^{ère} édition en 1987). 200 p.

- Gilliom, J. (2006). 'Struggling with Surveillance: Resistance, Consciousness, and Identity, in Haggerty, K. D. and Ericson, R. V. (eds.), *The New Politics of Surveillance and Visibility*, Toronto: University of Toronto Press.
- Ginzburg, Carlo (1980). Signes, traces, pistes. Racines d'un paradigme de l'indice, in revue « *Le débat* », novembre, pp. 3-44.
- Gray, Mitchell (2003). « *Urban Surveillance and Panopticism: will we recognize the facial recognition society?* ». *Surveillance & Society*, vol. 1, n° 3, pp. 314-330.
- Guéronnet, Jane (1987). *Le geste cinématographique*. Paris : Université Paris X – Formation de Recherches Cinématographiques, 1987. 157p.
- Grosjean Michèle & Thibaud Jean-Paul (2001). *L'espace urbain en Méthodes*. Marseille, Parenthèses.
- Helten F. & Fischer B. (2004). « *Reactive attention: video surveillance in Berlin shopping malls* » *Surveillance and Society* 2(2/3) pp.323 - 345, <http://www.surveillance-and-society.org/cctv.htm>
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Ile de France (2008). *Vidéosurveillance et espaces publics. État des lieux des évaluations menées en France et à l'étranger*. Rapport réalisé par Mathilde Fontenau sous la direction de Tanguy Le Goff, Étude n° 20.08.02, 57 p.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Ile de France (2010). *Surveiller à distance. Une ethnographie des opérateurs municipaux de vidéosurveillance*. Étude réalisée par Tanguy Le Goff avec la collaboration de Virginie Malochet et de Tiphaine Jagu. Étude n° 20.10.04, 62 p.
- Jacobs, Jane (1991). *Déclin et survie des grandes villes américaines* (titre original : *The Life and Death of Great American Cities*). Traduit de l'américain par Claire Parin-Senemaud. Liège : Pierre Mardaga éditeur, 435 p.
- Joseph Isaac (éd.) (1995). *Gare du Nord, mode d'emploi*, Paris, Éd. Recherches : RATP.
- Klauser, Francisco (2010). "Splintering Spheres of Security", *Environment and Planning D: Society and Space* 28(2), pp.326–340.
- Kleinman, Julie (2012). « The Gare du Nord: Parisian Topographies of Exchange », *Ethnologie française*, vol. 42, n° 3, pp. 567-576.
- Kracauer, Siegfried (2006). *L'histoire des avant-dernières choses*. Paris, Éd. Stock, 1ère édition 1969.
- Kracauer, Siegfried (2010). *Théorie du film. La rédemption de la réalité matérielle*. Paris, Flammarion, 1ère édition 1960.
- Landauer, Paul (2009). *L'architecte, la ville et la sécurité*. Paris, Presses universitaires de France.
- Latour, Bruno (2006) *Changer de société, refaire de la sociologie*. Paris, Éd. La Découverte.

Mauger, Léna (2007) « Gare du Nord: terminus France. Symbole du malaise urbain, social et policier ». *Le Nouvel Observateur*, 26 avril, pp. 10-18.

McCormack, Derek P. (2008). “Engineering affective atmospheres on the moving geographies of the 1897 Andree expedition.” *Cultural Geographies* 15(4), pp.413–430.

Melemis Steven, Masson Damien et Aït-Sidhoum Naïm (2008) « *Figures spatiales émergentes : la ville aux frontières de l’impensé* », *Lieux Communs*, vol. , n° 11, « Cultures Visuelles de l’urbain contemporain », pp. 59-76.

Murakami-Wood, David (2009). “Situating Surveillance Studies”, *Surveillance and Society*, 19, pp. 52-61

Newman, Oscar (1996). *Creating Defensible Space*, U.S. Department of Housing and Urban Development Office of Policy Development and Research, 123 p.

Newman Peter & Papin Delphine (2010). « *De King’s Cross à St. Pancras, le nouveau quartier de l’Eurostar : géopolitique de trente ans de conflits* ». *Hérodote*, vol. n° 137, n° 2, pp. 93-118.

Quessada, Dominique (2010) « *De la sousveillance* ». *Multitudes*, vol. n° 40, n° 1, pp. 54-59.

Reynaud-Maurupt Catherine, Amaouche Malika, Halfen Sandrine, et Rimbart Gérard (2009). *Conduites addictives, errance, prostitution à l’intérieur et aux abords des gares du Nord et de l’Est, Paris, 10e arrondissement. Etude ethnographique et qualitative. Etats des lieux, besoins et ressources en 2008*, Paris, Groupe de recherche sur la vulnérabilité sociale (GRVS), Observatoire régional de santé Île-de-France (ORS-IDF), 123 p.

Rodriguez Alcalá, Carolina (2012). « Unité et dispersion de l’espace urbain : la coupe comme dispositif de lecture de la ville », in Nicolas Tixier *et alii*. *L’ambiance est dans l’air*. rapport de recherche PIR VE, Grenoble : Cresson, pp. 110-123.

Sansot, Pierre (2004). *Poétique de la ville*. Paris, Payot.

Shove, Elizabeth (2003). *Comfort, Cleanliness and Convenience*, Oxford, Berg.

Simpson, Paul (2009). “Falling of Deaf Ears’: A post-phenomenology of sonorous presence”. *Environment and Planning A* 41(11): pp.2556-2575.

Stevens, Quentin (2007). *The Ludic City. Exploring the potential of public spaces*. Londres et New York, Routledge, 2007, 234 p.

Thibaud, Jean-Paul (2002). « L’horizon Des Ambiances Urbaines. », *Communication*, n°, 73, pp. 185-201.

Thibaud, Jean-Paul (2003). *La ville à l’épreuve des sens*. Rapport d’Habilitation à Diriger des Recherches, Grenoble, Institut d’Urbanisme de Grenoble.

- Thibaud, Jean-Paul (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*. Bernin, À la Croisée.
- Thibaud, Jean-Paul (2008). « La marche aux trois personnes ». *Urbanisme*, n° 359, pp. 63-65.
- Thibaud, Jean-Paul (2010). « La ville à l'épreuve des sens », *Ecologies urbaines : états des savoirs et perspectives*, O. Coutard & J.-P. Levy éd., pp. 198-213.
- Tixier, Nicolas (2001). *Morphodynamique des ambiances construites*. Thèse de doctorat en architecture, sous la direction de J.F.Augoyard, Grenoble, Université de Nantes, Cresson.
- Tixier Nicolas & Melemis Steven (2010). "Urban Transects." Working paper (www.aiaa.org/practicing/akr/AIAB087179).
- Tixier Nicolas, Damien Masson, and Cintia Okamura *et alii* (2012). *L'ambiance est dans l'air. La dimension atmosphérique des ambiances architecturales et urbaines dans les approches environnementalistes*. PIR Ville et Environnement Research Report, Grenoble : Cresson.
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge (UK) ; Malden (Mass.), Polity Press.
- Van Maanen, John (1978). « The Asshole » in *Policing: A View From the Street*, Peter K. Manning & John Van Maanen eds., Goodyear Publishing Company, pp. 221-237.
- Wekerlé, Gerda (1999). « De la coveillance à la ville sûre ». *Les annales de la recherche urbaine*, n° 83-84, pp. 164-169.

VALORISATION LIÉES À L'AXE 3

Communications orales

- Adey, Peter (2011). « 'Atmospheres of Arrival' », in *Centre for Migration Policy Research*, Swansea University, Septembre
- Adey, Peter (2012). « Atmosphere of Security: security, surveillance, mobility », in *Power Geographies of Surveillance*, University of Neuchatel, Janvier
- Adey, Peter (2012). « Atmospheres of Security », in *Association of American Geographers, Annual Meeting*, Février
- Adey, Peter (2012). « Air: atmospheres of security », in *Leicester University*, Mars
- Adey, Peter (2012). « Security atmospheres », in *International Studies Association, Annual Meeting*, Avril

Adey, Peter (2013). « 'Air Medium', Letting Atmospheres Speak » in *workshop, Berkeley College of Environmental Design*, UC Berkeley, CA.

Brayer Laure & Fiori Sandra (2014). « Partager les ambiances de la mobilité : atelier participatif ». Colloque International “*L’espace en partage : approche interdisciplinaire de la dimension spatiale des rapports sociaux*”, ESO, Rennes, 9-11 Avril.

Masson, Damien (2013). « Surveillance(s) en public », in *Séminaire « Appréhender la transformation de la ville »*, Laboratoires de recherche de l’ENSA Paris la Villette, 6-8 février 2013 (avec Rachel Thomas)

Masson Damien & Thomas Rachel (2013). « Towards an Ambiance-Grounded Critique? » in *RGS-IBG, Annual Meeting: New Geographical frontiers*, Août.

Masson, Damien (2014). « Devenir le “asshole” de la situation : négociations sécuritaires en Gare du Nord » in *Workshop International « Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité »*, Université Paris Ouest Nanterre – La Défense 10-11 Avril

Simpson, Paul (2013). Invited panellist on the roundtable « *Spatiality and Affect* » at ‘*Creating worlds: The affective spaces of experimental politics* », Royal Holloway, London, 14th January

Simpson, Paul (2013) Sound, ‘*Ambiance*’ and *Securing Tranquility in Gare du Nord and St Pancras*’ School of Environment, Education and Development (Geography), University of Manchester, November.

Simpson, Paul (2014) *Spacing politics and methods in ambiance and atmospheres research: Listeners from St Pancras and Gare du Nord*. HARC workshop, Royal Holloway, University of London. 17th January.

Articles

Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Simpson Paul, Tixier Nicolas (2013). « ‘Pour votre tranquillité’: ambiance, atmosphere, and surveillance », in *Geoforum*, volume 49, Octobre, pp. 299-309.

Simpson, Paul. (2014, à paraître). Atmospheres of arrival/departure and multi-angle video recording: reflections from St Pancras and Gare du Nord. In Bates, C. (ed) *Video Methods*. Sage, London.

Simpson, Paul, Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Tixier, Nicolas, (en cours de rédaction). « Spacing politics and method in ambiance and atmospheres research: Listeners from St Pancras and Gare du Nord ». Soumission prévue à la revue *Transactions of the Institute of British Geographers* (summer 2014).

Séminaires / Colloques

Organisation du séminaire « *Ambiances in Translation* », Royal Holloway University of London, Londres, 25 au 27 février 2013 (30 personnes)

Organisation de 3 sessions, « *Ambiance and Atmospheres: Encountering New Material Frontiers* », dans le cadre du Congrès International RGS-IBG 2013: New Geographical frontiers. Londres, 28 au 30 août 2013 (50 personnes)

Organisation d'une journée d'études / workshop « *Surveillance et ambiances en Gares* », Paris, Gare du Nord, 30 avril 2014 (20 personnes)





Les paradoxes de l'ambiance :
pratiques et dispositifs des seuils
au voisinage des cimetières.

(Axe 4)

Les paradoxes de l'ambiance : pratiques et dispositifs des seuils au voisinage des cimetières.

(Axe 4)

*Coordination : Grégoire CHELKOFF (Professeur, ENSA Grenoble)
avec Olivia GERMON, Pascaline THIOLLIÈRE*

Collaborations : GRECS/Grup de Recerca sobre Exclusió i Control Socials, Universitat de Barcelona

I. SEUILS CRITIQUES DANS LA VILLE FLUIDE

Quelle est la valeur de la notion de seuil pour saisir la mobilité urbaine dans l'espace contemporain caractérisé par une recherche maximum de fluidité et marqué par le paroxysme de la communication et des réseaux ?

L'interrogation de ce travail porte sur la mobilité vécue à travers ses suspensions ou ses ralentissements, ses articulations et ses pauses, ses rythmes et ses ancrages. Car, ainsi que le prédit Olivier Mongin (2013), soumise aux impératifs de la vitesse, la ville des flux perdrait progressivement son attache avec le territoire. Dans ce cadre critique, l'architecture se réduirait à un ensemble d'objets reliés par des flux en mouvement permanent. L'homogénéisation des ambiances par la fluidité oblitérerait les possibilités de choix et, de fait, démobilerait la mobilité, la rendant purement fonctionnelle, la figeant en termes de déplacement, alors qu'elle est aussi expression et ressenti. Comment peuvent alors se définir les attaches au lieu dans le mouvement de la marche et l'habitation des espaces de la ville ? Face à ces grandes critiques de la ville contemporaine, nous devons tenter de voir de plus près ce qu'il en est, essayer de saisir l'expérience des flux et des pauses au plus près de celle-ci. Il s'agit alors de sonder l'énigme des seuils qui structurent l'apparente continuité linéaire de la marche et du séjour urbain. Enigme car l'expérience perceptive est continue, inséparable en différents fragments. Pour qu'il y ait différence il faut que je sois modifié. Un seuil serait quelque chose qui me transforme. A ce niveau d'expérience, celui de l'homme en marche habitant la ville, nous interrogeons donc les capacités de transformation, de suspension, voire de pause, et plus globalement les variations et changements de régimes de mobilité qui caractérisent l'expérience urbaine d'un marcheur dont les intentions et caractéristiques sont fort diverses et dont les attentes sont bien différentes.

La notion de seuil a été largement décrite dans le cadre de l'accessibilité et de la relation à l'espace domestique, à la relation privé / public, « le seuil, ce par quoi les humains échangent les paroles d'hospitalité » (Gaudin, 2003) est vu alors comme espace de médiation, le seuil serait médiateur (Lévy et Segaud, 1983). Il aurait une fonction hiérarchisante en allongeant les distances entre couches sociales (Elias, 2008). Et précisément, « L'expérience urbaine se caractérise par sa capacité à produire des milieux sous tension des zones de friction. Cette expérience spécifique valorise les seuils et les espaces qui mettent en relation un intérieur et un extérieur. » (Mongin, 2005). Mais *intérieur* et *extérieur* ne sont peut être pas seulement des valeurs spatiales, elles sont aussi perceptives ; se sentir en prise ou détaché d'un milieu caractérise un type de relation vécue.

Le seuil serait dual, entre-deux états, « celui qui nous fait agir dans le monde public et celui qui nous fait agir dans la sphère privée. Mouvement d'aller et retour, le seuil se définit par son caractère indéfinissable, n'étant en effet ni du dehors, ni du dedans. C'est un passage, une limite poreuse et indécidable » (Massiani, 2011) qui, selon Salignon (1996), « ne cesse pas de s'ouvrir, et aussi de nous faire accéder à la fermeture ».

Dans le cadre d'une approche de l'espace urbain, l'idée de seuil permet d'interroger les espaces contemporains au regard des potentialités d'articulation sensible et de cohabitation qu'il ouvre ou referme de manière indécidable. Ces questions d'articulation et de cohabitation sont fortement sollicitées par la juxtaposition d'espaces hétérogènes et contrastés qui dans l'urbanisme fonctionnaliste sont reliés par des *circulations*. Alors que les circulations sont de plus en plus pensées et créées dans la perspective de la fluidité, déjà dès le XIX^{ème} siècle, en vue d'augmenter le degré réel et apparent d'accessibilité, se sont multipliés dans la ville du XX^{ème} siècle les « accessoires de la connexion » consacrant la cité hypermobile dédiée à la circulation mécanisée et validant la séparation du piéton comme entité mobile. La création d'espaces toujours plus fluides, voire fuyants, est un trait de l'urbanisme circulatoire. Un élément remarquable de la ville occidentale contemporaine tient alors dans un changement radical du langage morphologique : d'une part, elle est loin d'être toujours faite de rues et de trottoirs, de ces « plis dans la matière » (Gaudin, 2003) qui en ferait un espace strié, d'autre part, les discontinuités sont fréquentes entre ambiances. Le développement urbain porté par le découpage fonctionnaliste a créé de véritables situations de chocs, de confrontations, de juxtapositions qui participent sans doute aussi à la redéfinition d'une certaine esthétique de nature plus chaotique du cadre sensible urbain. Au regard des transformations urbaines récentes, on peut dire que la perte des « intervalles » (Gilo Dorfles, 1985) est une des critiques majeures de l'époque contemporaine, « les limites s'estompent » (Habermas, 1978) en matière d'espace urbain, la transparence crée des paradoxes sensibles (Sennett, 1992) en même temps qu'une neutralité de l'espace public. Un des effets notoires

de la mondialisation urbanistique serait la fluidité généralisée et sécurisée⁸³ pour une rapidité accrue de la mobilité, la perte de certains rituels de passage marqués par l'espace, l'uniformisation des ambiances due à un formatage économique voire touristique⁸⁴, la création de « non lieux » (Augé, 1992), de ville sans lieu ni bornes (Webber, 1996), de *junkspace* et de *bigness* (Koolhaas, 2011).

Ces constats bien connus interrogent le statut et la consistance des interfaces et des seuils qui articulent l'expérience mobile du piéton. Un régime de continuité généralisée, autant spatial qu'ambiantal, semble se profiler à l'horizon des villes tout en instaurant des ruptures majeures (piéton/voiture). La nature des seuils de la ville contemporaine aurait alors fortement changé du fait de l'émergence d'un espace d'apparence accessible où la fluidité est de mise, accompagné par un travail parfois soigné des sols et des topographies continues. Comme l'écrivait Rem Koolhaas (2011) « Les routes sont réservées aux voitures. Les gens (les piétons) sont conduits sur des pistes (comme dans un parc d'attraction), sur des « promenades », qui les élèvent au dessus du sol, puis les soumettent à tout un répertoire de conditions extrêmes) vent, chaleur, pente raide, froid, intérieur, extérieur, odeurs, fumées - autours d'une séquence qui caricature grossièrement la vie dans la ville historique ». Aux seuils marqués par des espaces de franchissement délimitant l'accessibilité à des propriétés privées ou publiques se substituent des portes fermées et des caméras de surveillance mais aussi des ruptures et des négations. Les « antichambres » articulant les moments de la vie urbaine disparaîtraient au profit d'interfaces sans épaisseur (la barrière) et de continuité temporelle, ou se déplacent vers d'autres enjeux. Bref, les *seuils urbains* à identifier, expression qui transporte cette notion d'origine plutôt domestique vers le domaine de la ville, changent de nature et de sens.

Moins qu'une pauvreté sensorielle, ces situations de juxtaposition d'entités urbaines séparées par des flux exacerbent les sollicitations sensorielles et en bousculent la hiérarchisation et les repères, elles demandent donc adaptation et invention. Créant autant de surprises et de richesses dans certains interstices⁸⁵, que de difficultés, de détournements et de déroutements, il est nécessaire de découvrir et mieux comprendre certaines faces cachées, et parfois paradoxales, de ces milieux urbains contemporains, sans aucun doute plus complexes, en tout cas sollicitant différemment les compétences du piéton et ses relations aux autres passants. Cette transformation pose la question des dynamiques de formation de seuils, compris à la fois comme limites et articulations, mis à l'épreuve par les mobilités et pratiques publiques qui se côtoient et se frottent.

83 Ce que le dispositif de la dalle piétonne de La Défense illustre littéralement.

84 Le cas de la promenade littorale de Barcelone le montre bien.

85 A ce propos voir notre recherche : *La nature au bord de la route*, Chelkoff G. et Paris M., CRESSON, 2012 (Rapport de Recherche).

Nous nous demandons comment en saisir certaines variations et qualités tout en vérifiant s'ils présentent une quelconque validité opératoire dans la vie urbaine de tous les jours, comme dans la conception, et à quelles échelles il serait judicieux de les appréhender.

Seuil matériel et spatial

Comme le dit l'architecte Henri Gaudin (2003) « Toute architecture est une réflexion sur les passages, et essentiellement sur le seuil, là où le mur fait défaut. La pensée a trait à la marche — les poètes le disent. » La notion de seuil, prise sous l'angle de l'espace et en termes d'aménagement, est essentiellement définie comme lieu de mise en relation entre deux entités spatiales. Au regard de l'expérience du citadin marchant, elle présente un intérêt particulier en ce qu'elle intéresse à la fois la mobilité (franchissement d'interfaces) et la stase (se tenir aux limites, entre deux milieux). Le terme de seuil désigne à la fois le passage et la séparation. Il est à aborder en ce double sens : pièce intermédiaire entre deux milieux au sens spatial et matériel, détection d'un changement quantitatif ou qualitatif dans la perception. Le seuil comme transition d'un espace à un autre se traduit spatialement par des portes, des porches, des marches, des traitements de sol...Mais on peut s'y tenir aussi, y élire momentanément domicile. L'architecte J. Ghel (1987) soulignait la valeur particulière des seuils pour s'installer et séjourner dans les espaces publics de la ville en désignant par l'idée «edge effect» le fait que les usages des bords de l'espace sont souvent déterminants. Les pourtours, appuis, offrent ainsi des potentiels de position, d'observatoire ou d'écoute permettant d'être à la fois en dedans et en dehors de la « scène » publique. La question du seuil est fortement liée, dans sa matérialité, au traitement du sol et de ses aspérités (bordures, reliefs, relevés, tramage, bornes, poteaux, assises, etc). Ce dernier participe à l'ambiance des espaces urbains parcourus comme objet pleinement constituant de nos villes et avec lequel nous entretenons une relation obligée puisqu'« on y marche » ou l'on s'y arrête. En déplacement, l'attention perceptive est orientée vers le sol, qui occupe alors environ les deux tiers du champ de vision. Un dialogue intime avec les lieux, à travers l'acte de marcher se met ainsi en place. Par son dessin, ses matériaux, son entretien, le sol s'imprime de manière plus ou moins consciente dans notre mémoire, formant une image de cité ordonnée ou plus chaotique, sombre ou lumineuse, terne ou poétique, propre ou sale, luxueuse ou miséreuse, accueillante ou refoulante, partagée ou en replis. Les seuils peuvent s'incarner par une différence de texture, de souplesse, de réactivité du sol sous nos pas, donner lieu à des changements de sonorité et de luminance brusques et demander ou inciter un type de posture et d'investissement corporels spécifiques. Comment, à travers le passage d'un milieu ambiantal à un autre, qui se matérialise par le sol, peut s'enclencher un mouvement ?

Dans quelle mesure les seuils sont-ils susceptibles de dessiner des territoires, de délimiter des franges d'intimité, d'initier des cheminements et des postures

particuliers ? Comment les usages s'adaptent-ils à ces situations, par quelles stratégies de déplacements, mais aussi de «placements» (lorsque le piéton s'arrête, ou suspend son déplacement) ? Comment différents régimes de mobilité cohabitent-ils grâce à ces seuils, la promenade et le trajet quotidien, le sport et le recueillement, le jeu et le repos ?

Identifier les dispositifs formant potentiellement des seuils entre des pratiques de mobilité différenciées paraît une voie intéressante pour l'aménageur comme l'habitant. Ceci nous amène à interroger particulièrement les dispositifs (aménagement et espaces construits) et les pratiques (mise en œuvre corporelle et sociale) des seuils, limites et articulations, entre les différentes fonctionnalités et espaces, mais aussi entre différents usages et modes de sociabilité urbaine. Il est possible aussi que la question de la «résistance» contenue par des seuils soit en balance : comment des ambiances résistent à certaines tendances de la ville générique dominante ? En quoi les zones de contact sont déterminantes et plus ou moins résistantes ? Dans les deux cas que nous étudions (La Défense et Poble Nou) la limite de résistance est atteinte : la progression de la «ville littorale» à Barcelone se heurte au cimetière sanctuarisé dans ses murs, la menace de la ville verticale pèse sur le vieux cimetière à La Défense masqué par ses arbres.

L'enjeu de notre investigation est de construire des connaissances concernant le rôle et la nature de ces seuils sensibles urbains, d'évaluer leur consistance, leur pertinence, et de tenter de les caractériser en croisant les dimensions impliquées par l'approche des ambiances de la mobilité, à la fois milieu physique construit, réseau sensible et tactiques d'usage.

Seuil sensible ambiant : basculement et suspension

En termes d'ambiance, et non plus uniquement spatial, on est amené à interroger alors les seuils de perception et d'action (lumineux, sonore, climatique, kinésique), à partir desquels des différenciations spatiales, temporelles et sociales sont établies et opèreraient dans des stratégies d'usage. C'est se demander alors de quelle manière les configurations de lumière, de son, de climat se distinguent et génèrent une « mise en seuil » à l'usage. Ces seuils différentiels ambiants profilent, accompagnent, l'expérience mobile de la ville, lui donne une texture et peut-être participent à la définition de hiérarchies et de distances sociales. La formation de ces seuils ambiants implique à la fois les dimensions environnementales (climat, lumière son), spatiales (dispositifs matériels, sols) et sociales (pratiques et modalités de partage de l'espace). Mais dans l'idée de *seuil sensible* il n'y a pas seulement la plus petite différence perceptible telle que l'ont étudiée Weber et Fechner vers 1860 avec la notion de seuil différentiel. Il y a aussi celle de suspension d'ambiance, l'arrêt, la réinitialisation du système perceptif et actif, pour déclencher une autre phase de la mobilité ou de l'immobilité. L'expérience sensible et sociale des espaces construits serait marquée ainsi par des

seuils et des moments de suspension qui articulent le vécu sensible et social d'une situation particulière. Les seuils seraient à ce titre des passeurs d'ambiance, voire des révélateurs dans la mesure où ils sédimentent des passages entre des sphères d'ambiance particularisées par des modalités de mobilité spécifiques. Dans cette perspective, ils ouvrent la possibilité au passant de se mettre dans une ambiance ou dans une autre, voire de l'investir et de la marquer d'une pratique mobile sédimentée par des paroles, des gestes, un rythme, une expression. Tenter de mieux comprendre ces phénomènes de basculement ou de suspension d'ambiance appelle une attention aux éléments et modalités du sentir. Comment s'opère ce basculement ? Qu'est ce qui fait passer d'une configuration ambiante à une autre et quelle signification cela induit-il ? Comment un seuil convoque-t-il un type de mouvement, de posture, le passage d'une fluidité mécanique à une viscosité (Delgado, 2007) humaine ?

Compte tenu de ces rapides considérations nous avons observé des fragments de la ville contemporaine afin de mieux cerner les enjeux et la consistance sensible de cette notion.

II. LES PARADOXES DE L'AMBIANCE À L'USAGE DES LIEUX

L'approche des ambiances permet de renouveler et de découvrir certaines faces cachées, énigmatiques, de la vie et des espaces construits. C'est en effet le sentir (lumière, chaleur, son, mouvement), associé aux caractéristiques spatiales et aux usages, qui est au centre de la problématique des ambiances (Augoyard, 1995) et qui, pour notre part, interroge l'architecture. Le passage d'une approche spatialiste, essentiellement basée sur les dimensions morphologiques et fonctionnelles à une approche des ambiances, essentiellement basée sur les phénomènes sensibles, peut opérer et influencer notre manière de tirer des leçons ou d'agir sur les situations (Chelkoff, 2005). En effet, « Le sentir n'est pas affaire d'espace - au sens de la perception comme au sens de la représentation mais bien de lieu. Lieu paradoxal : lieu pour éprouver en même temps le contact et la distance » (Didi-Huberman, 2001, p. 146). Ce serait dans cette perspective dynamique et jouant de paradoxes et de contraires que « l'expression habitante s'incorpore dans la tension entre proche et lointain, entre mouvement et pause, entre absence et présence » (Augoyard, 2010). Le sentir met en tension dynamique des paradoxes de perception et d'action. Ces paradoxes peuvent caractériser, c'est notre hypothèse, les espaces et temps de seuil actualisé dans la marche.

Les paradoxes d'ambiance qui nous intéressent portent sur des renversements de situations par lesquels un espace prend une autre valeur que celle qu'on lui assigne, ou que l'on croit devoir lui assigner habituellement. Littéralement, le « paradoxe » consiste à défier nos croyances habituelles, il déjoue ce que nous croyons, met en cause le code initial. Mais l'expérience est souvent plus déstabilisante car, précisément, elle

met en jeu les aléas et les circonstances de chaque moment. La notion de paradoxe renvoie à la fragilisation d'une croyance établie, elle concerne les renversements de ces croyances en déjouant l'opinion commune et en faisant interagir contradictions et contraires. Elle joue donc un rôle décisif concernant les représentations, l'imaginaire et la cognition des espaces et des milieux perçus, mais interpelle aussi le rôle du sentir dans l'installation ou la déstabilisation de ces croyances sur les lieux. L'exploration des vécus sensibles urbains, des pratiques et des morphologies construites surprend l'observateur en déjouant parfois représentations et stéréotypes. Ainsi, la critique des aménagements contemporains en même temps que leur conception, devraient être attentives aux aspects paradoxaux qui peuvent émailler l'expérience ordinaire. Trop couramment la *vision* du monde urbain et la pensée urbanistique, sont basées sur des valeurs ayant un caractère d'absolu, de définitif, alors que le sentir naît de ces tensions paradoxales. Elles peuvent devenir des foyers « poétiques » en interrogeant l'imagination, la perception et l'action tout aussi bien qu'elles peuvent être sources de conflits ou de contradictions. L'intérêt de cette approche est alors précisément d'ouvrir l'attention à l'émergence, à la richesse et au rôle de ces paradoxes dans l'appréhension de la ville en mouvement.

Trois registres de paradoxes apparaissent à travers l'approche empirique des espaces urbains et nous intéressent particulièrement au regard de la dynamique des milieux abordés.

Le mobile et l'immobile

Partant que l'homme n'habite pas des flux mais des lieux (Mongin, 2005), il paraît important de considérer les relations entre mouvement et repos, mobile et immobile, dans le cadre d'une investigation des espaces et des milieux contemporains. L'aménagement, la recherche de fluidité de la mobilité, la multiplication des accessoires de connexions, peuvent-ils être pensés, conçus dans la perspective de ces contradictions et paradoxes ? Telles sont les questions que nous interrogeons et dont nous n'avons pas établi toutes les réponses, mais dont on effleure quelques facettes en faisant du « seuil » un des dispositifs intéressant particulièrement ces positions intermédiaires et paradoxales, entre mobilité et stase dans l'expérience de la ville. Comment dans ces entrelacs mobiles complexes trouver sa place, son espace de distance et de contact, de pause, de retrait, de concentration, mais aussi son espace d'exploration, dynamique, mobile, utopique ? Comment des compatibilités se construisent-elles, parfois inattendues, qui ne sont pas seulement des énigmes cognitives mais des rencontres socio-poétiques ?

Paradoxes d'usage

Un autre niveau de paradoxe peut être distingué qui relève des modalités d'usage, des pratiques d'inscription dans la ville. C'est le degré d'*accord* avec l'ambiance qui

est ici mis en jeu avec toutes les variations sociales qui les modèrent. En explorant ces lieux entre La Défense et Barcelone (Poblenou), qui s'inscrivent l'un dans le quartier des affaires et des affaires pressés et l'autre entre un renouveau littoral touristique-balnéaire et un ancien quartier artisanal, on se demande comment se rencontrent, se frottent, se côtoient les différents régimes de mobilité, entendu à la fois comme mouvement et comme société, et comment les géographies parcourues se structurent les unes par rapport aux autres. Comment ces histoires variées – et non pas un mouvement linéaire et unique indiquant une seule fiction – sont en train de se jouer, hors d'un fonctionnalisme séparateur. Ceci indique les capacités d'adaptation voire d'invention du quotidien et peut ouvrir des horizons à l'imaginaire concepteur. Les paradoxes comportent alors une dimension d'inattendu et de surprise propres à faire de l'ambiance non pas un objet de maîtrise absolue et réglée mais précisément un mouvement de transformation et de tension.

Paradoxes sensibles

Du point de vue du vécu phénoménal des ambiances, l'articulation des différentes sensibilités (vue, ouïe, tactile et kinésique) dans l'expérience réelle fait vaciller les définitions spatio-visuelles. Reposant de manière trop exclusive sur le primat optique, ces représentations du milieu urbain font l'impasse sur d'autres données qui pourtant structurent aussi la mémoire et l'expérience du citadin et parfois, entrent en collision avec ces représentations ou les colorent. Ainsi l'intérêt de mettre à jour les paradoxes sensibles tels qu'ils émergent dans l'expérience est à la fois d'offrir un vecteur aux lectures parfois trop strictement monosensorielle et trop strictement descriptives, et d'autre part d'interroger certaines valeurs basées sur les représentations spatiales à partir de l'expérience et des pratiques d'ambiance. On sait que les paradoxes sensoriels jouent sur les relations entre sens qui peuvent être exacerbées par un dispositif spatial particulier. En transformant ce que l'on voit par ce que l'on «entend», les qualités de la propagation acoustique, mais aussi la nature des sons produits par l'usage, font que l'écoute configure le lieu. Ainsi, « Nous sommes constamment situés au bord de l'espace visuel que nous scrutons avec l'œil. Mais nous sommes en permanence au centre de l'espace auditif que nous captions avec l'oreille » (Murray Schafer, 1982) C'est avec ces décalages sensibles et pratiques importants que le citadin doit composer, ils sont donc susceptibles d'affecter les régimes sensibles de mobilité. Par « régime sensible de mobilité » nous postulons que la marche et le repos sont sensibilisés par un ensemble d'aspects qui entourent l'expérience située, ses « régimes », parmi lesquels les phénomènes liés au climat sont à préciser, la « prégnance des atmosphères dans les cheminements vécus » (Augoyard, 1979) mérite bien d'être révélée.

Ainsi, la constitution de *seuils sensibles* dans l'espace et les pratiques repose sur l'hypothèse que les paradoxes d'ambiance apparaissent notamment à des interfaces spatiales, au voisinage de fonctions différentes ou entre des temporalités de vie distinctes d'un espace. L'approche *in situ* valide cette hypothèse, on y reviendra. Ces

relations ou tensions offrent en tout cas un axe méthodologique et épistémologique intéressant la recherche architecturale et urbaine.

Cette approche des paradoxes d'ambiance soulève ainsi certaines énigmes spatiales de la vie en société et interroge aussi les représentations du sensible que se font les aménageurs. L'analyse de ces situations paradoxales peut nous faire comprendre la ville et l'architecture de manière moins univoque et ouvrir peut être des pistes de travail pour la réflexion et le projet architectural et urbain. Il serait ainsi judicieux d'approfondir cette hypothèse en observant des lieux qui sont susceptibles de l'exemplifier et d'en tirer les enseignements, des connaissances, mais aussi peut être des stratégies projectuelles à expérimenter. Cela nous amène aussi à entreprendre une démarche faite de curiosité, d'étonnement et de surprises, aidant ainsi les concepteurs et experts de l'espace à mieux utiliser encore ces dimensions dans l'analyse et le projet. Les «surprises» du lieu sont précisément souvent faites de ce que l'on n'attendait pas. Il faudrait que les espaces nous étonnent sans verser dans le spectaculaire, qu'ils nous étonnent de manière sensible par ce que l'on peut y faire.

A présent que les prémisses de la recherche sont précisés, comment expérimenter ces éléments sur un champ urbain défini ?

III. LA VILLE DE LA VIE ET DE LA MORT : AU SEUIL DES CIMETIÈRES

Entre flux, parc et cimetières

Au regard de ces considérations, les sites où sont juxtaposés des espaces publics de mobilité urbaine ordinaire à des espaces plus réservés à des pratiques particulières (parcs et jardins, bords de voiries, équipements, etc.), interrogent ainsi la formation de ces « seuils » dans les ambiances de la marche et la validité de ce descripteur. Le choix des sites étudiés a été fait au regard des paradoxes d'ambiances qu'ils sont susceptibles de porter du fait de la juxtaposition de fonctions et d'espaces très différents et des nécessaires articulations ou inarticulations entre eux. Outre leur relative complexité spatiale et fonctionnelle par rapport aux voiries, le fait qu'ils associent des fonctions urbaines contrastées, générant des « chocs d'ambiance » (Chelkoff, 2009), était une condition de choix ainsi que leur forte attractivité urbaine de sorte qu'ils soient associés à la « grande ville », métropolitaine voire cosmopolite. De plus nous souhaitons travailler sur des contextes renouvelés ou contemporains ou sur des sites ayant fait l'objet de transformations récentes ou en cours, accentuant ces caractéristiques attractives. Enfin nous souhaitons que les deux sites d'étude retenus intègrent un cimetière dans leur fonctionnement⁸⁶ dans la mesure où cela introduit

⁸⁶ Ce choix s'est aussi renforcé par la présence dans notre équipe de travail à trois d'une doctorante – Pascaline Thiollière – que nous suivons sur une thèse portant sur « l'ambiance d'une relation entre la mort et la ville ».

une tension forte entre tissu urbain quotidien et ce lieu hautement chargé, faisant ainsi culminer la question des relations entre des univers fortement marqués. Le traitement des cimetières et de leurs accès, leur position dans la ville, les pratiques qui les caractérisent, les enceintes qui les séparent, l'épreuve humaine qu'ils représentent, les questions que se posent aujourd'hui les élus à leur propos, font de ces lieux et de leur pratiques un domaine particulièrement porteur de situations parfois paradoxales en terme d'urbanisation et d'ambiance.

Le site de La Défense côté Nanterre et Puteaux et de Poblenu à Barcelone répondaient bien à ce type de situation comme on le verra plus bas. Cette particularité exacerbe en effet la question des relations avec les fonctions urbaines ordinaires et le rôle des seuils. Dans le cadre du rapport entre la ville et la mort, la question du seuil renvoie de manière évidente au passage de la vie à la mort, du mouvement à l'immobilité, du connu à l'inconnu. Comment se matérialise dans la ville ce passage entre ces deux mondes ? Ainsi nous tentons de comprendre ce qui, spatialement comme symboliquement, fait que des seuils d'ambiances se forment et comment, les abords de lieux qui accueillent physiquement la mort sont-ils pensés, conçus ? Comment sont-ils pratiqués et vécus, sachant qu'ils contribuent à articuler le mouvement qui autour d'eux se perpétue ? Le lieu de sépulture et ses abords ne sont pas seulement cet espace immobile, ce dernier est habité, parcouru, entouré, il est sensible et imaginé, le mouvement des vivants s'enlace aux alentours, les sols, les murs les espaces se rencontrent. La vie cohabite. Le réinvestissement de l'espace de la mort représente peut-être une voie salutaire pour repenser la dimension symbolique de l'espace public. Si la ville est pensée comme un système d'organes ayant différentes fonctions, leur agencement étant primordial, on peut se demander aujourd'hui si les espaces de la mort souvent en marge de la ville, sont encore considérés comme des organes vitaux de la ville. Trop souvent mis à l'écart et ayant peu de possibilité d'interaction avec son environnement proche (zones artisanales, voies ferrées, autoroutes), le cimetière contemporain se retrouve souvent sans apport extérieur, privé de la nourriture urbaine, donc définitivement mort. C'est alors justement la question de l'approche, du seuil, de l'accès, de la relation vivante à de tels lieux symboliques qui est en jeu ainsi que dans leurs alentours livrés à la vie urbaine ordinaire. Il semble en effet que les limites et relations entre ces espaces soient des points d'inflexion de situations parfois paradoxales. Les conduites de mouvement (cheminement, promenade, recueillement, procession, etc.) et de séjour qui leur sont liés, sont susceptibles de profiter des seuils de perception et d'action relatifs à des situations particulières. Comment le cheminement de la mort, la pratique de la ville qui sert les morts, peut-elle servir aussi les vivants dans leur quête de sens ?

Face aux évolutions soulevées ci dessus et souvent dénoncées, des lieux aussi fortement chargés que les espaces réservés au *repos éternel* forment ainsi une figure majeure de pièce spatiale énigmatique et résistante, de mise à distance et d'écart par rapport à la ville. Enigmatique car, le cimetière n'est pas un espace public comme les autres, il

semble se fermer plus encore aujourd'hui qu'hier alors que la ville vivante entoure et contourne les lieux de sépulture. Les cimetières ont longtemps été maintenus au seuil des villes mais la ville se tient à présent au seuil des cimetières.

La présence d'un cimetière dans le contexte d'observation a ainsi orienté particulièrement notre travail in situ, sans pour autant limiter ce travail à cette question, précisément parce que la ville alentour continue de « fonctionner » et de se faire, parfois en ignorant, ou en feignant d'ignorer cette présence. Notre observation s'appuie comme nous l'avons précisé sur ces terrains car ils présentent des proximités d'espaces de nature, d'usage et de symbolique assez éloignés voire contradictoires et que nous considérons qu'ils engendrent des paradoxes sensibles, des chocs d'ambiances, susceptibles de faire énigme ou de mettre en jeu les flux ordinaires urbains. Précisons à présent à grands traits la genèse de ces sites.

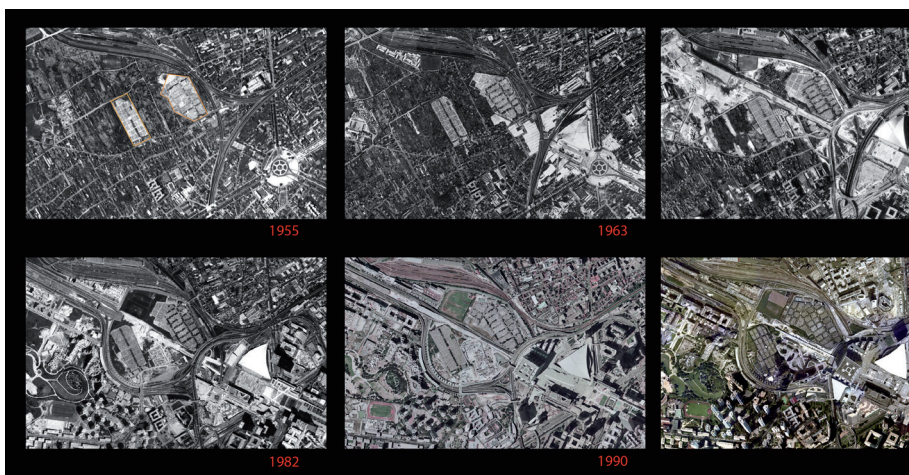
IV. POBLENOU ET LA DÉFENSE : UNE HISTOIRE URBAINE MOUVEMENTÉE

Pour aborder leur situation dans le réseau de la mobilité piétonne et les relations qu'ils entretiennent avec la ville, nous devons en saisir la genèse dans le tissu urbain, ce que nous avons fait au fur et à mesure de la recherche et des observations in situ. Il s'agit d'en mieux comprendre les dispositions actuelles à partir de leur constitution dans l'histoire récente. Les mutations de ces sites en termes urbains a en effet pour résultat de voir se côtoyer des vocabulaires morphologiques forts différents et de voir s'installer des pratiques sociales nouvelles et des régimes sensibles de mobilité contrastés (par exemple, le col blanc ou le passant, le touriste ou l'habitant). Les sites sont ainsi faits de vestiges du passé et de ferments avenir. On ne pouvait omettre la lecture historique des sites de travail et les enjeux qui aujourd'hui en trament l'évolution, que ce soit à La Défense ou à Poblenu, car il s'agit, en même temps que d'approcher l'état des expériences aujourd'hui, de révéler comment les stratégies de transformation urbaine en cours mettent en tension la formation et la signification de seuils et différentiels urbains. Les positionnements politiques, culturels ou découlant de la morphologie même du cimetière sont ainsi à étudier en parallèle des pratiques et des ambiances qui font ces lieux aujourd'hui.

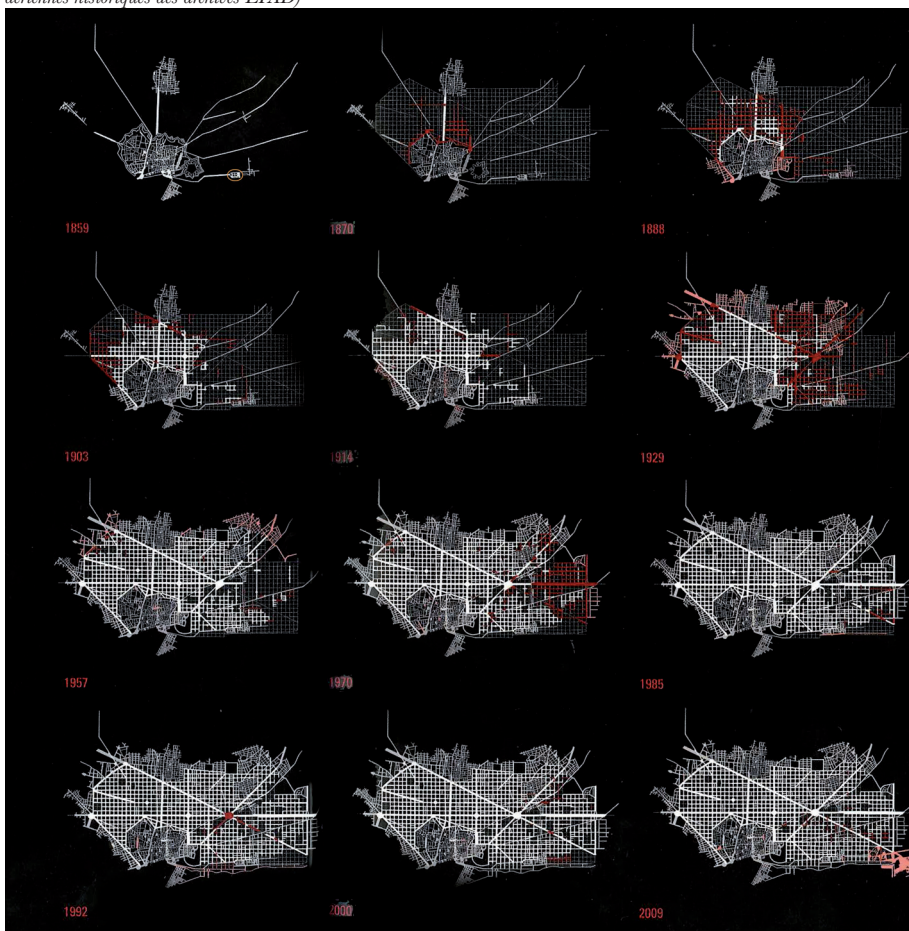
Dans les deux cas, un cimetière (ou deux cimetières très proches) construit en dehors de la ville dans les XVIIIème ou XIXème siècle se « retrouve » aux entrailles de quartiers nouveaux ou en pleine mutation. Dans le cas grand parisien, les cimetières de Neuilly et Puteaux construits fin du XIXème siècle sont aujourd'hui en plein quartier d'affaire, dominés par la dalle de la Défense et les hautes tours de bureaux. Dans le cas barcelonais, le cimetière dit « vieux » ou « de l'est », construit en bord de mer fin du XVIIIème siècle se retrouve un siècle plus tard tout contre le quartier industriel de *Poblenu* (« nouveau village »), reconstruit sous le modèle du plan de Cerdà pour loger les ouvriers de l'industrie textile. De plus, ce quartier s'est grandement

transformé depuis les années 2000 puisque la ville de Barcelone, avec le *projet 22@*, a voulu le promouvoir, avant d'être freinée par la crise économique, comme le quartier de l'innovation urbaine, économique et sociale. Voici un modèle de ville « compacte et dynamique » à vocation tertiaire qui depuis vingt ans seulement s'est ouvert sur la mer. La réhabilitation du quartier comprend aussi de nouveaux parcs (le jardin urbain de 5 hectares en bord de mer conçu par les ateliers de Jean Nouvel est inauguré en 2007) et le réaménagement d'espaces publics (la *rambla* de Poblenou).

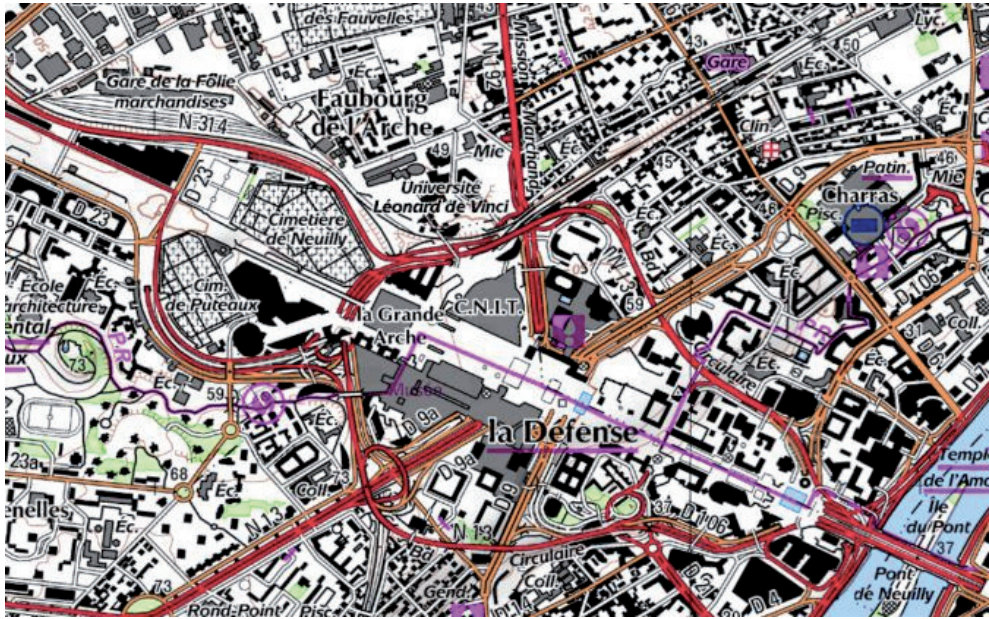
Les cimetières ont des superficies assez similaires (70 000m² pour 10 500 sépultures au cimetière de Neuilly, 53 632 m² pour 30 768 sépultures au cimetière de Poblenou) et ne proposent tous qu'un seul accès. Par contre, leur morphologie propre et celle de leur environnement sont très différentes. À La Défense, les cimetières sont comme dans un creux, dominés par l'urbanisme de dalle et de tours, s'imposant donc visuellement. À Barcelone, le cimetière forme lui-même une bosse avec ses hauts murs et enfeus, seule la percée de l'entrée laisse entrevoir son intérieur.



Les cimetières de Neuilly et Puteaux au cœur de l'urbanisation de la Défense (source : document des auteurs à partir de photographies aériennes historiques des archives EPAD)



Le cimetière de Poblenou pris dans le maillage du plan Cerdà (Cerdà i la Barcelona del futur. Joan Busquets, CCCB 2009)



Boulevards isolant les cimetières (source : archive EPAD)



Cimetière de Neuilly dominé par les tours de la Défense (source : photo des auteurs)

Le cimetière de Poblenu regroupe deux types de sépultures : à l'avant un secteur de murs d'enfeu organisés en rues et en îlots où les corps sont placés dans des niches superposées, une forme amenée d'Italie par l'architecte Antonio Ginesi en 1819 qui répondait aux exigences égalitaires découlant de la révolution française ; au fond du cimetière, un îlot pour les sépultures individuelles, mausolées et sculptures romantiques, réclamé par l'aristocratie pour affirmer sa différence et son pouvoir. À cette forme « d'inhumation » verticale correspondent des gestes et des placements particuliers. Lors de la mise en enfeu, les employés disposent d'un véhicule permettant de monter le cercueil et travailler en hauteur pour fixer les plaques et fermer la niche. La famille et les proches les regardent minutieusement travailler au son des truelles. Aussi le placement pour le recueillement devant une niche dépendra de sa hauteur, plus la niche est haute plus on se tient à distance du mur, pour les niches des 5^{ème} étage et plus, il faut se tenir contre le mur d'en face. Les gestes de soin de la plaque et de la vitre, souvent apposée quelques centimètres devant pour former un petit autel où poser des objets ou des fleurs, seront insistants et répétés, comme pour compenser la petitesse de l'interface (50cmx40cm). Le polissage des niches a une connotation domestique. Au cimetière de Neuilly, où les tombes sont juxtaposées et séparées par de petits chemins, celui qui vient se recueillir se place juste devant la concession et son regard est dirigé vers le bas. Les gestes de soin semblent plus amples et comportent fréquemment des actes de jardinage.

L'étude de ces deux terrains va nous amener à comparer deux manières différentes d'appréhender des surfaces intouchables de cimetières qui se retrouvent depuis plusieurs décennies au centre de quartiers en pleine mutation mais aussi les espaces qui les contournent et transforment au fur et à mesure leur contexte.

Au pied de l'Arche de la Défense

Les cimetières dits "nouveaux" de Neuilly et Puteaux se trouvent de part et d'autre de l'axe historique structurant l'ouest parisien des jardins des tuileries jusqu'aux nouvelles terrasses de Nanterre. Situés à cheval sur les territoires de Nanterre et Puteaux, en limites de différentes communes (Courbevoie, Puteaux, Nanterre) et du site La Défense appartenant à l'EPADESA, ces terrains sont très convoités. Les projets d'aménagements buttent contre leurs enceintes. Si à l'aube de la construction de la dalle, le cimetière a pu être menacé, la mairie de Neuilly a vite rappelé son caractère intouchable. Cependant, depuis sa création à la fin du XIX^{ème} siècle, son environnement et ses limites ont été métamorphosés : témoin du niveau du sol naturel, il a vu le sol voisin monter pour accueillir de nouvelles routes, se retrouvant ainsi dans une cuvette, son ancienne porte se situant au pied de l'Arche condamnée et son accès déplacé sur le boulevard extérieur, puis les tours sont venues lui faire de l'ombre⁸⁷. Cette proximité indésirable semble avoir été réglée tout d'abord par une

87 Cette année 2014 devrait voir le début des chantiers du stade de Rugby Arena 92 et d'un immeuble de quatre étages sur les parcelles limitrophes.

mise à distance de l'entrée. La Défense est une sorte d'île, « émergeant de l'océan suburbain et rattachée au continent urbain par le frêle isthme de l'axe historique »⁸⁸. Ce « cosmos moderne et mathématique »⁸⁹, cet univers minéral et de verre pourrait illustrer ce que R. Sennett décrit comme ce pouvoir d'isolement que recèlerait « une architecture visuellement ouverte et libre et qui explique en partie comment l'environnement construit se trouve finalement en contradiction avec la vie sociale de la ville. On peut expliquer cette utilisation du verre simplement en termes de puissance économique. Les panneaux de verre ainsi déployés, par exemple, sont les parfaits matériaux de construction d'une ville neutre, puisqu'ils dévaluent la réalité tactile de ce qu'on voit. » (Sennett, 1992)

La dalle de la Défense s'arrête net contre le cimetière de Neuilly, laissant juste la place au boulevard circulaire de la ceinturer, isolant et surplombant ainsi ce champs de repos qui apparaît selon l'état du feuillage comme une étendue végétale. Les accès aux cimetières sont uniques et se font sur les boulevards au nord pour le cimetière de Neuilly et au sud pour celui de Puteaux. La ville de Neuilly avoue sur son site officiel à la page sur son cimetière nouveau qu'il faut pour s'y rendre en transport en commun "descendre à La Grande Arche et suivre les indications" en précisant entre parenthèses: "moyen d'accès assez compliqué". C'est pourquoi elle propose des navettes toutes les heures les samedis ou dimanches de chaque semaine. En effet, si on aperçoit les cimetières sans mal du haut de l'escalier de l'arche, il faut entièrement les contourner pour y accéder et les trottoirs sont parfois très étroits et peu amènes. Au milieu des années 90, l'EPAD charge les architectes Paul Chemetov et Borja Huidobro ainsi que le paysagiste Gilles Clément de réaménager l'ensemble du site et ceux-ci voient dans ces cimetières la possibilité d'offrir une poche verte à l'univers de béton et de verre de La Défense. Ils imaginent relier les cimetières à la dalle par cette jetée et les relier entre eux par un passage perpendiculaire à la jetée au niveau inférieur des jardins de l'Arche. Pour offrir un ciel protecteur aux cimetières, -mais aussi pour ne pas trop gêner la vue depuis l'Arche- des rangées de charmes sont plantées le long des allées du cimetière nouveau de Neuilly formant une « cape d'invisibilité » dès le printemps. Des pergolas ornées de plantes grimpantes structurent le cimetière de Puteaux, trop dense pour des plantations d'arbres. Quelque chose cependant semble handicaper ce projet sûrement un peu trop idéaliste puisque les nouvelles entrées des cimetières accessibles depuis les jardins de l'arche seront presque immédiatement condamnées, les deux cimetières restent isolés et leurs entrées uniques sont rejetées sur le boulevard extérieur. Conflits de voisinage, tabou de la mort...

Pour nos observations, nous nous intéressons principalement aux espaces situés du côté opposé à l'esplanade de La Défense, c'est à dire dès que l'on passe du côté nord-

88 Claude Fischler (1977). *La Défense, perceptions et pratiques de l'espace*. Rapport de recherche, Publicis Conseil, Paris, juin, 112 p.

89 Expression du roman inspiré du quartier : Patrick Grainville (1982). *Les Forteresses noires*, Paris, Seuil.

ouest de l'Arche, par ses côtés ou par ses escaliers, la Jetée qui forme un promenoir au dessus du cimetière, les jardins situés en dessous, ainsi que l'accès (non aménagé) au cimetière. À noter que des équipements (tour des banques et leur place et université), drainent un public nombreux chaque jour se déversant à partir des bouches des transports souterrains en même temps que des groupes de touristes viennent pour visiter l'Arche et les alentours. Par ailleurs cette partie est en pleine transformation. D'ailleurs, nos observations et enregistrements vidéo et sonores constituent déjà des archives du lieu qui sera bientôt complètement modifié.

Poblenou, le *vieux* cimetière

Ce cimetière ouvert en 1775 est le premier construit hors des murs de Barcelone pour des raisons sanitaires. Il fût détruit par les troupes de Napoléon puis réouvert en 1819 selon les plans de l'architecte italien Antonio Ginesi dans un style néoclassique et monumental. Mal accepté au début car trop loin de la vie quotidienne des barcelonais, il s'imposa au fur et à mesure de la densification urbaine et de la croissance des préoccupations hygiénistes. Il est aujourd'hui considéré comme faisant partie de la ville – c'est ainsi qu'il est présenté sur le site internet des cimetières de Barcelone – et la manière dont il fait partie de la ville va particulièrement nous intéresser. La ville l'a en effet depuis rattrapé et le plan Cerdà est venu buter contre ces épaisses enceintes. Il est dédié en grande partie à l'inhumation dans des enfus qui permettent à Poblenou la superposition de jusqu'à 7 sépultures. Alors qu'il se présente sur le côté sud-ouest par une entrée monumentale, son unique accès, les autres faces semblent plutôt muettes et ne laissent en tous cas pas entrevoir ce qui se passe à l'intérieur.

Le retournement historique

Il faut rappeler que c'est à la fin du XVIII^e siècle que, pour la première fois à Barcelone, un cimetière s'installe de l'autre côté de la muraille, en secteur agricole. Son éloignement de la ville en fit d'abord un cimetière pour les pauvres et pestiférés, les plus riches préférant demeurer près des églises. Après une destruction lors des guerres napoléoniennes et une reconstruction monumentale en 1819, le cimetière se trouva bientôt pris dans un quartier artisanal et industriel qui se développait durant le XIX^e siècle. L'Eixample de l'urbaniste Cerdà butait contre cette pièce immuable. Le rivage, séparé du quartier par des voies ferrées, ne semblait intéresser personne, le quartier lui tournait le dos. Tout le littoral était alors occupé par le tissu industriel, le bord de mer n'était pas alors dédié au tourisme balnéaire mais constituait bien plutôt un espace de rebut séparé de la ville par les voies de chemins de fer. On allait s'y entraîner avant de passer le permis de conduire. Des baraques d'un ou deux niveaux se trouvaient entre le cimetière et les chemins de fer. Le linge était étendu contre le mur, l'ambiance qui se dégage sur les photos des années 70 est familière et officieuse. Les aménagements de Poble Nou s'inscrivent dans un mouvement général de reconquête urbaine qui démarre dès les années 80 en Espagne et se prolonge avec

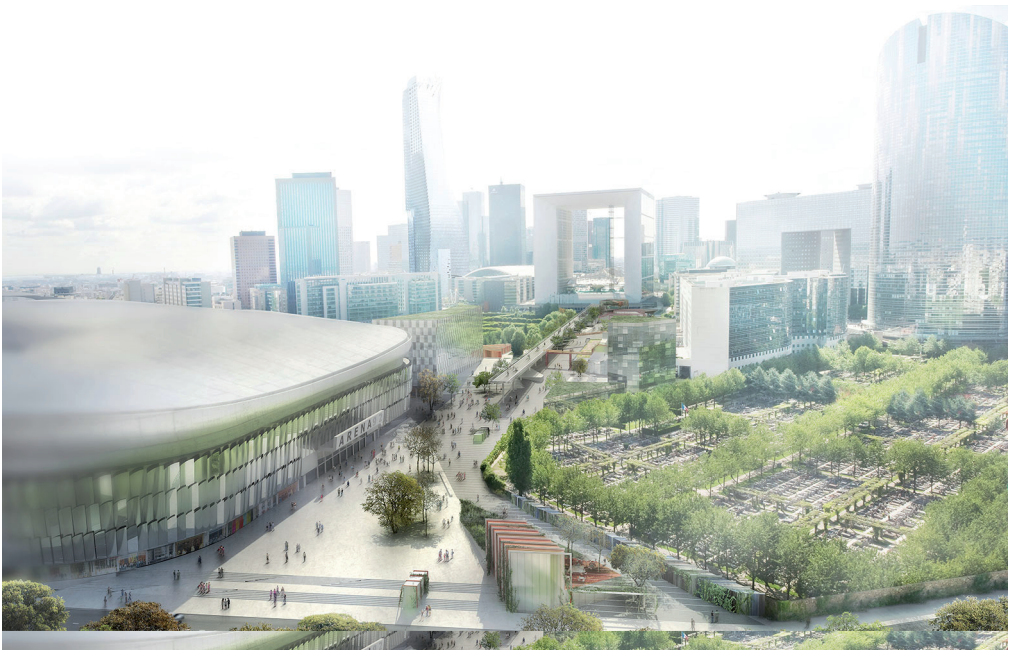
les jeux olympiques: “Partout en Espagne, les rues et les places, perçues durant le franquisme comme les endroits de la peur, deviennent la scène privilégiée de retrouvailles communautaires. Elles sont également les lieux où les villes peuvent réaffirmer leur identité en se démarquant de la politique centralisée précédente. Enfin, les élus comprennent vite que l’aménagement de tels espaces est électoralement payant. Dans un tel contexte, il s’agit bien évidemment d’espaces très formalisés, cherchant à s’opposer au caractère chaotique des sites qui les entourent et faisant appel à l’histoire et à la mémoire locale. On construit ainsi plaças majores et promenades avec l’illusion que le recours au passé devrait suffire pour conférer du sens à ces nouveaux espaces. Les villes vont profiter du moindre coin vide pour générer un nouvel espace dans les tissus urbains anciens et les espaces publics sont au cœur des nouveaux programmes.”⁹⁰ A Barcelone, l’espace public devient ainsi « un élément essentiel dans la conception des projets urbains, avec notamment l’aménagement de 200 hectares de nouveaux parcs et jardins entre 1982 et 1992, ainsi que nombre de promenades, particulièrement près du vieux port. »⁹¹

90 François Mancebo : Stratégies barcelonaises : reconfigurer la ville entre projets urbains partiels et urbanisme de grands événements : halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/05/.../Article_Mancebo_Quebec.docf

91 Ibid.



Projet des jardins de l'Arche (source : AWP, Sbda)



Projet du stade de Rugby Arena 92 (source : AWP, Sbda)



Superposition des sépultures dans le cimetière de Poblenou (source : photo des auteurs)



Le mur sud-est du cimetière (face côté littoral) en 1973 (à gauche ; source : Arxiu Històric del Pobleno) et en 2011 (à droite ; source : photo des auteurs)

Avec le projet Olympique d'aménagement du littoral et de nouvelle autoroute enterrée (*ronda littoral*), ces baraques se retrouvent sur le devant de la scène et gênent. Elles feront donc place à une nouvelle route, des parcs, une école, une école de foot et une église. Ces nouveaux établissements et infrastructures, et l'accessibilité à la plage ont renversé la situation, tournant la ville vers le littoral. Le mur sud-est du cimetière a perdu de sa présence devant les vastes étendues de routes, parcs et terrains de jeu qui s'alternent jusqu'à la plage. La haie de bougainvilliers à son pied en éloigne le passant. Le trottoir a été élargi pour répondre aux nouveaux flux de touristes. Dans cette nouvelle configuration, l'école et la présence de différentes générations, et les dispositifs invitant les enfants à jouer et les parents à échanger (muret, ombre, pelouse, espace restreint et visible, arrêts de bus) tiennent un rôle essentiel pour la vie de ces espaces voisinant le cimetière. Le petit parc entre l'école et le parvis du cimetière devient alors plein de cris et de rires, pour un moment, un seuil temporel, entre la sortie de l'école et le retour à la maison par les rues orthogonales. Pour certains, le terrain de jeu s'étire le long du muret et des grilles du parvis du cimetière, que l'on traverse pour raccourcir son chemin et profiter de la ligne d'ombre des platanes, avant de s'infiltrer dans l'orthogonalité du plan Cerdà. Ce parvis est ainsi un espace de jeu, de repos et de passage, où les plus jeunes générations côtoient les plus anciennes avec simplicité.

Les deux cas expérimentés présentent une situation urbaine particulièrement intéressante du point de vue du côtoiement des lieux : le site proche de Paris présente une traversée en surplomb visuel des cimetières (la « jetée ») alors que le site barcelonais présente une situation de contournement d'un haut mur faisant obstacle. Dans les deux cas, la forte présence d'axes routiers majeurs est un point commun ainsi que la présence de parties végétales. Au niveau de l'enjeu de la place des cimetières on peut dire que le site de la Défense est particulièrement sous tension. Les mutations urbaines aux alentours stigmatisent l'emprise foncière qu'il représente. De nombreux projets montrent en même temps les différents types d'intégration des deux cimetières de Puteaux et Neuilly dans le paysage urbain et les espaces publics⁹². A Poblenu, le caractère historique du cimetière fait qu'il est intégré derrière ses murs comme intouchable ; les aménagements de la promenade littorale et des infrastructures n'ont pas touché physiquement ses alentours, ils ont par contre modifié les fréquentations et notamment les pratiques piétonnes à son voisinage par les gens qui se rendent à la plage.

Nos observations se sont, dans ce site, étendues sur un secteur plus important qu'à La Défense, comprenant l'ancien quartier de Poblenu, la rambla, le cimetière, le parc et le littoral, afin de saisir des parcours existants traversant des configurations différenciées.

92 Consulter à ce propos notamment : (1991) *Mission Grand Axe. Consultation internationale sur l'axe historique à l'Ouest de la grande Arche de La Défense*. Éditions Pandora EPAD et le Musée de La Défense qui retrace l'histoire de cette urbanisation sur place.

Modalités d'échange avec l'équipe espagnole et continuation du travail

La lecture de l'ouvrage de Delgado (2007), portant sur une critique de l'évolution récente de Barcelone instruit notre connaissance du contexte barcelonais. De même, la notion de « viscosité » que développe Manuel Delgado, évoquant par là aussi une mobilité en même temps qu'une vie sociale, parle en termes d'ambiances. L'équipe correspondante sur le site de Barcelone avait pour rôle d'éclairer les enjeux de la rénovation urbaine récente (la ville littorale) qui vient bousculer les modalités du vivre ensemble de ce quartier de Poblenou. Il était convenu avec l'équipe menée par Manuel Delgado de faire un premier workshop in situ. Les éléments vidéographiques et sonores pouvaient constituer la base d'un échange sur « pièces à conviction », voire d'un retour critique ou commenté et de faire avec ces partenaires des séances de terrain en confrontant les termes de notre axe de recherche à leurs thèmes. Cependant des imprévus ont empêché cette collaboration et les échanges se sont déroulés plutôt sur un mode moins organisé. Un séminaire de travail (« fluxus ») s'est déroulé dans les locaux universitaires de Barcelone et a permis de prendre connaissance des travaux et méthodes de l'équipe d'anthropologie. Une membre de notre équipe a assisté à un colloque organisé à Tarragone sur la question des cimetières urbains, ce qui a permis de comprendre certains enjeux culturels spécifiques concernant cette question. Enfin, Delgado participe au workshop « Pragmatiques du cosmopolitisme urbain » organisé à l'Université de Nanterre par Pedro Garcia Sanchez et à l'occasion de laquelle une expérience in situ permet de mettre en discussion les résultats portant sur les sites de La Défense et de Barcelone (cf. notre conclusion à propos de l'expérience menée dans le cadre de ce workshop).

V. MÉTHODE D'APPROCHE IN SITU : UNE EXPÉRIENCE INSTRUMENTÉE

L'ensemble des considérations et hypothèses mises en avant dans la problématique a évidemment orienté la méthode d'approche qui devait toutefois se conformer aux limites en temps et en budget. Nous avons trois questions en arrière plan de l'approche empirique :

- comment se sensibilise un seuil ? Par quoi il se constitue dans l'ambiance et plus particulièrement dans le rapport ville / cimetière ?
- question de méthode in situ : comment identifier des modalités particulières de constitution et en tirer des critères ?
- question de représentation : comment montre-t-on ces phénomènes et leur rôle dans l'usage mobile urbain ?

L'objectif du travail sur le terrain est d'établir une typologie de situations (franchissements, articulations, limites, bordures,...) qui rendent compte de la mise en oeuvre des seuils spatiaux et ambiantaux dans l'usage ordinaire des sites : qu'est ce qui fait seuil ? En quoi des éléments d'ambiance sont-ils constitutifs de seuils ?

Quel rôle jouent-ils dans l'usage des lieux en marche ? Comment interagissent des dispositifs spatiaux de seuil et les flux ambiants ? L'essentiel des données recueillies porte sur l'organisation spatiale, les caractéristiques ambiantales et les conduites de mobilité ou de séjour observées. C'est en effet essentiellement sur l'observation faite par les chercheurs que se base ce travail, quelques échanges ont eu lieu à l'occasion de rencontres avec des habitants ou acteurs des lieux mais ne constituent pas un corpus de paroles ou de commentaires sur leurs pratiques et représentations.

Concernant la saisie des ambiances, nous appliquons les principes d'une attention plurisensorielle telle que nous la développons au laboratoire CRESSON en nous appuyant sur les outils mis en œuvre et en tentant d'articuler les sens dans les descriptions et analyses, sans oublier la dimension sonore trop souvent négligée alors qu'elle est une constante fondamentale de l'ambiance vécue.

« Nombre des qualités constitutives de l'atmosphère ne sont pas simplement perçues somatiquement, mais relèvent aussi de sens distinctivement corporels – nommément, nos sens proprioceptifs, kinesthésiques, vestibulaires et tactiles. Notre expérience sensorielle de l'architecture est bien plus profonde que les données visuelles changeantes perçues lorsque nous observons et parcourons un édifice. Certaines impressions de luminosité ou d'obscurité sont ressenties par notre chair, et non seulement par la vision. Nous ressentons les différentes températures et mouvements de l'air sur notre peau alors même que nous nous déplaçons au sein d'un espace architectural (aux côtés des odeurs que porte l'air et qui stimulent nos sens par nos narines et notre bouche). A cela s'ajoutent toutes les sensations tactiles et musculaires qu'induit le fait de se promener dans un espace – la sensation de la surface matérielle sous nos pieds, le rythme de nos pas, la sensation kinesthésique, l'équilibre proprioceptif, les efforts musculaires produits en traversant une cour intérieure, en montant ou en descendant un escalier, ou encore lorsque nous ajustons notre allure pour négocier un couloir étroit ou une porte basse. Le soma étant exercé et habitué à s'ajuster à différents types d'espace (à la fois physiques et sociaux), il réagit implicitement de façon proprioceptive aux mutations de kinesphère, sans qu'on ne s'en rende forcément compte ; et de telles réactions partagent souvent une dimension affective avec la réalité des significations esthétiques et sociopolitiques ». (Shusterman, 2010, p.43)

La réitération des observations afin de saisir les variations ou les invariants est le principe de base de l'investigation. Bien que limitée dans le temps, l'immersion sur plusieurs jours entiers permet de répéter les observations et aussi de tester des techniques de recueil de matériaux à partir des films vidéographiques, des photographies et des prises de sons, ou encore des relevés métrologiques. Le matériau recueilli représente une masse non négligeable de documents visuels et sonores. Le travail de réécoute, de visionnage et de retraitement de ces données représente un temps de ressaisissement extrêmement important. Répétons que moins que l'établissement de certitudes causales, ce type d'investigation vise à dégager des phénomènes et effets qui sont interrogés et sources d'interprétation ou de réinterprétation. Il faut aussi

dire que vue l'ampleur de la tâche, la limitation dans l'espace, dans le temps et dans la thématique du rôle des seuils dans l'usage mobile des lieux devait sans cesse être présente à l'esprit. De multiples « tentations » pouvaient faire dériver l'observation, certaines dérives ont été bénéfiques et à ce titre on ne peut diminuer le fait que ce type d'investigation repose aussi sur la curiosité et, de fait, l'étrangéité aux sites et aux cultures ouvre un certain type de rapport au lieu. Cette position d'étranger au lieu fait partie du processus de découverte et peut fonctionner à condition de tenir le récit. L'exploration et la mise en expérience d'un lieu en ces termes a bien sûr des limites mais permet, comme on l'a dit plus haut, de cerner des caractéristiques qui dépassent la situation de référence et visent une validité plus générale.

Le travail in situ s'est déployé sur deux temps correspondant à deux séances de travail de plusieurs jours par site (Barcelone : juin 2011 et juin 2012; Paris : novembre 2011, octobre-novembre 2012 et avril 2013). Le détail des opérations et les principes méthodologiques sont exposés plus bas afin de montrer l'évolution méthodologique au cours du travail.

Le premier temps est une découverte détaillée des sites, qu'on appelle observation intensive. Elle a fonctionné en premier lieu à Barcelone car c'était pour notre équipe le site le moins connu.

Deux points de vue ou d'écoute simultanés

Lors du premier temps sur le terrain de Poblenou, il a été tenté d'élaborer une cartographie sensible comme représentation graphique des ambiances et paradoxes d'ambiances, révélant les zones de tensions, de transition, les dispositifs de mise à distance, de clôture ou de seuil -matérialisation du passage qui peuvent s'expérimenter et s'exprimer par le corps en déplacement ou par l'occupation des lieux. Pour cela, des relevés de la nature des sols, des zones d'ombre et de lumière majeures, des relevés de sonorités, de tonalités et de mesures comparatives ont été effectués⁹³.

Cette première phase d'étude s'appuie sur des fiches de relevés informées in situ afin de noter les observations et mesures (son, lumière naturelle) établissant certaines caractéristiques de différenciations sensibles et de qualification de seuils d'ambiance à partir des dispositifs urbains existants. Un principe d'observation et d'écoute simultanés en deux points, de part et d'autre d'un dispositif qui nous semble jouer le rôle de limite, est expérimenté afin de repérer des phénomènes différentiant, avec ces fiches d'observation en support, le relevé sensible mêlant données qualitatives et quantitatives (enregistrements sonores, photographies, mesures de niveaux sonores, luminosité, éléments olfactifs, kinesthésiques, usages). Des écoutes et enregistrements simultanés nous révèlent certains phénomènes et effets sonores. Un corpus de dispositifs

⁹³ Cette observation s'est déroulée du 30.05.2011 au 06.06.2011 par deux chercheurs. Une seconde phase s'est déroulée à Barcelone à trois chercheurs l'année d'après.

a été constitué qui permettait d'alimenter un premier répertoire morphologique et ambiantal à réinvestir dans la seconde phase. Cette première investigation a surtout permis de prendre connaissance des situations physiques.

D'autres éléments moins « scientifiquement » construits informent le chercheur. Logeant en deux lieux opposés: l'une au nord du cimetière, non loin de la rambla très animée de Poblenou, dans un secteur réhabilité qui profite d'une mixité fine des usages, l'autre au sud, dans une ruelle donnant sur l'avenue Icaria, dans le secteur des aménagements des années 90, où les îlots ouverts sont fermés de clôtures et surveillés par des gardiens, et où l'animation éparse surgit au moment de la sortie en boîte de nuit ou au hasard de groupes de touristes égarés, nous abordions ainsi quotidiennement le cimetière et ses environs par deux parcours très différents.

Sur le site de la Défense, une première visite in situ a eu lieu le 19 mai 2012 avec une équipe d'étudiants en sociologie urbaine travaillant sur ce site sous la responsabilité de Pedro José Garcia Sanchez (Université de Nanterre) puis une reconnaissance des lieux à partir des principes établis dans le site barcelonnais mais adaptés aux configurations spatiales bien particulières de La Défense a été faite. Pour appréhender les usages autour et dans les cimetières, nous avons également privilégié des moments d'observation à la Toussaint, lorsque ceux-ci sont plus fréquentés.

La seconde phase sur les sites a testé plusieurs méthodes d'observations intensives sur plusieurs jours. Les deux sites n'ayant rien de comparable, l'axe d'interrogation portant sur les seuils demeure néanmoins pertinent mais se pose en termes différents.

L'inaperçu et l'inframince ⁹⁴

L'observation-analyse des deux sites de référence, que nous avons assez fortement instrumentée (caméra lunettes, vidéo, prise de son, appareils de mesure), amène à tester ces différents outils de saisie ou de capture (vidéo, son, images fixes) en vue de redoubler l'expérience ordinaire des lieux et d'en saisir l'inaperçu, en déceler des phénomènes éphémères ou insolites. En fait, c'est par notre observation que nous rendons aussi certaines de ces observables énigmatiques, en mettant entre parenthèses toute leur « naturalité », ce qui est un point de base de l'approche phénoménologique des ambiances. Ces opérations de saisie ont consisté, avec toutes les limites dont on a bien conscience, soit à se mettre dans la situation des marcheurs (suivis dynamiques des parcours), ce qu'on nomme les « marches empathiques » soit à se tenir à distance de situations préjugées comme « stratégiques » au plan de la mobilité (par exemple un angle ou une traversée précise, mais aussi un moment particulier).

⁹⁴ Le concept esthétique « inframince » désigne un phénomène imperceptible ou d'une différence si ténue qu'on ne peut que l'imaginer. Séparation inframince entre le bruit de la détonation d'un fusil (très proche) et l'apparition de la marque de la balle sur la cible. — (Marcel Duchamp cité par Manuela De Barros, Duchamp & Malevitch: Art & théories du langage, page 139)

Dans les cas des « suivis » vidéographiques ou sonores, l'objectif est d'éprouver les mêmes circonstances de marche et de se tenir à la même vitesse et aux mêmes trajectoires que les passants comme « exemple » à suivre. Ces suivis « empathiques » permettent de respecter des régulations qui semblent aller de soi. La récolte de ces indices foisonnants n'est pas sans difficulté, c'est là un point épineux de la recherche qui cependant a besoin de ces matériaux pour avancer. En même temps le statut donné à ce matériau d'observation appelle réflexion : quelle valeur a-t-il en dehors de notre système d'analyse ? Partant qu'il n'y a pas de point de vue neutre, nous pensons cette analyse pour construire des outils au plan de l'aménagement et de la conception qualitative, il est ainsi bien nécessaire de repérer les critères opératoires et évoluant avec la nature des situations rencontrées. Les observables sont évidemment sélectionnés par nos soins et seul le recoupement ou la répétition leur confèrent une quelconque pertinence pour décrire le monde contemporain et le transformer à partir de certaines qualités. Notons que les « observables » sont de plusieurs natures selon les orientations privilégiées par le chercheur. Les pratiques de marche (allure, suspension éventuelle, négociation des éléments climatiques, etc.) et de séjournement (arrêt provisoire, prise de repas, attente, ajustements), quoiqu'elles se fassent en des conditions différentes et par des agents définis, confrontées aux dispositifs spatiaux opèrent comme un révélateur des seuils sensibles qu'on cherche à identifier.

Observations intensives

Les mouvements et corps des passants ont été observés à différentes échelles (au niveau de la posture, du choix de trajectoire...), soit afin de mettre à jour différents régimes sensibles de mobilités, s'exprimant dans les gestes, postures, placements et déplacements, soit pour relever les cheminements privilégiés. L'usage de l'enregistrement vidéographique en suivant ou non les passants a été alors utilisé, outre les rythmes et mouvements, ils rendent compte notamment des milieux lumineux traversés, des obstacles et des interactions pouvant révéler la rythmique et les éventuels seuils sensibles dans les parcours. Les relevés photographiques ont servi à sédimenter notamment des postures et des usages ainsi que des lieux ou effets lumineux particuliers. Sur certains points particuliers du site, des prises de vue vidéo ou photo systématiques ou récurrentes ont été effectuées (par exemple le passage du portail ou d'un angle).

Les relevés sonores⁹⁵ (enregistrements lors de suivis de passants ou en point fixe) constitue un des éléments de méthode développé au laboratoire CRESSON. Ils

95 Les enregistrements in situ des ambiances sonores présentés pour Poble Nou et La Défense ont été réalisés avec le même microphone (RodeNT4) et appareil d'enregistrement (ZH4) et réglés au même niveau sonore d'entrée, les originaux sont au format Wav, 24 bit, 48 Khz. 3 cartes ont été réalisées qui permettent d'entendre ces enregistrements (réduits au format MP3 pour internet, ils sont donc de moins bonne qualité que les originaux au format Wav). Certains commentaires du preneur de son ont été laissés pour préciser les conditions d'enregistrement ou conserver des remarques sur le fait.

permettent de saisir les atmosphères accompagnant les parcours, imprégnant leur ambiance, et de relever les effets sonores (Augoyard, 1995) remarquables en mouvement susceptibles de caractériser des situations de seuil. Ils témoignent aussi d'éléments informatifs non négligeables concernant les pratiques de marche à deux ou en groupe. Ce sont des traces de la vie et des espaces qui sont représentées pour leur valeur remarquable dans le quotidien des quartiers abordés. Une centaine de fragments ont été relevés, une trentaine sont retenus. Ils sont sélectionnés, soit parce qu'ils permettent de saisir le régime sonore d'un lieu, soit parce qu'ils rendent compte d'une modification particulière dans le cheminement du passant, soit parce qu'il restitue une marque sonore remarquable (sonorité, action particulière, ...). Deux types de fragments sont effectués. En point fixe : il s'agit de saisir un lieu pour évaluer les équilibres sonores et les marqueurs notables. Une mesure du Leq (niveau sonore équivalent) a pu être effectuée en parallèle de l'enregistrement, ce qui permet de comparer des situations qualitativement et quantitativement. En dynamique : il s'agit de parcours ou de suivis de passants à distance afin d'expérimenter les phénomènes semblables. Cependant la longue durée de ces prises de sons et les conditions nous ont amené parfois à n'en extraire qu'une partie comme élément d'une *phénoménographie⁹⁶ sensible*.

Un important corpus de video, sons et photographies permet de faire ressortir les enjeux relatifs à l'espace et aux usages concernant les limites, les seuils et les articulations entre les différentes polarités et temporalités des sites. Les rencontres, souvent fortuites, avec certains passants ou acteurs du site ont aussi donné accès à des observations de leur part. Mais d'une manière générale, la position de recherche est d'adopter une posture de "découverte" qui est propre à celle que l'on ressent lorsqu'on est étranger à un site que l'on approche en novice et dont on cherche précisément à saisir les arcanes. Moins qu'expliquer et juger les phénomènes mis à jour il s'agit d'en rendre compte pour interroger, sans préconceptions, les qualités sensibles de la ville contemporaine en train de se faire. Il s'agit donc de saisir les traits d'ambiance caractérisant les mobilités et les stases propres aux pratiques individuelles et collectives de l'espace public.

Il faut aussi noter que le matériau récolté, surabondant, vaut aussi par le traitement de présentation qu'on lui apporte afin de révéler les éléments qui en émergent au regard de la démarche de recherche. Les limites de ces expériences, sont évidentes mais en même temps elles expriment bien le caractère énigmatique de tout site « étudié » tel un corps étranger avec la volonté de mise à distance et celle d'en saisir des phénomènes d'ambiance remarquables. Ainsi, ces matériaux visuels et sonores, une fois traités (montés, accélérés ou ralentis, répétés et comparés) constituent le

⁹⁶ Le terme de phénoménographie vient de Albert Piette qui l'emploie au sens d'une description allant vers le détail afin de regarder, noter, écrire ce qui apparaît, l'homme dans sa présence et ses actions, quand il est avec les autres. En toute logique, on y inclue le sonore qui trop souvent est une source d'approche ignorée de l'espace et des pratiques.

fond d'une révélation de l'inaperçu, de l'infime, de l'inframince. Alors, moins que la description « réaliste » de l'ambiance il s'agit de mettre en valeur ce qui habituellement passe inaperçu mais joue en fait le rôle énigmatique ou paradoxal de passeur d'ambiance.

Représentations-transmission : histoire et récits de seuils

Le visionnage et la réécoute des éléments (images et sons) permettant de traduire les observables, ces visionnages et réécoutes reconfigurent l'expérience in situ du chercheur, des éléments apparaissent ou prennent plus de force.

Les états intermédiaires de traitement des données ont été établies et des traitements vidéo testés pour rendre compte de phénomènes spécifiques qui ont été mis en ligne sur le carnet de recherche *Lambiophil - ambiances en mouvement* (Hypothèses.org) créé à l'occasion de cette recherche et ayant pour vocation de proposer des matériaux d'analyse des ambiances architecturales étudiées *in situ*. Ainsi la création d'un corpus d'exemples permettra de mettre en discussion des éléments concrets de l'aménagement urbain et de ses relations avec les pratiques.

Les bandes sons déposées sur le site *cartophonies.fr*⁹⁷ permettent à tout un chacun d'écouter les fragments enregistrés sur internet, d'en lire les descriptifs commentaires et d'en voir les illustrations. A travers ces mises en réseau, qui s'ajoutent au site web spécifique MUSE, les résultats et analyses sont communiquées à d'autres équipes, on espère traduire toutes les ambiguïtés de cette démarche mais aussi ses richesses ; moins qu'expliquer, il s'agit de donner à sentir pour débattre.

Cependant on touche ici aussi aux limites de cette recherche : le temps de traitement des matériaux est plus important que leur captation. Il devient un moment d'analyse qui réinterroge les hypothèses et met en doute les partis pris, qui ouvre encore le spectre d'une observation qui pourrait s'étendre sur un temps infini. Ainsi, plus que des résultats exprimés en termes de cause à effet, il nous paraît intéressant de rechercher des moyens spécifiques pour révéler ce que nous avons défini comme « inframince », à la limite de l'inaperçu, soit parce que cela ne se remarque pas ordinairement soit parce que le « temps » de perception ne permet pas de le saisir pleinement.

La dimension didactique de ces éléments (vis à vis des spécialistes de l'aménagement plus particulièrement) est à ce titre importante, en vue de constituer et de porter un

97 www.cartophonies.fr est un outil cartographique qui propose d'écouter des fragments sonores géolocalisés, datés, commentés et classés, issus de différentes recherches portant sur la ville et sur l'architecture existantes, l'interface est accessible depuis Internet et une version spécifique existe pour les smartphones. Le terme « cartophonies » a été adopté pour une recherche sur l'environnement sonore de l'île d'Abeau, sous la direction de Grégoire Chelkoff : *Cartophonie sensible d'une ville nouvelle*, Grenoble, Cresson, 2008

discours qualitatif et phénoménologique sur les ambiances qui identifie et réactualise les enjeux de l'aménagement spatial et urbain pour contrebalancer le discours et les pratiques formalistes et fonctionnalistes dominantes. Moins qu'une critique de type politique de manière générale des dérives de développement de la ville, il s'agit de contribuer à une pratique critique du projet à partir des types d'expérience contemporaine de la ville. Car il ne faudrait pas que la notion de seuil soit cantonnée au rôle un peu archaïque que lui a donné toute une lecture anthropologique de l'espace, regrettant presque les structures sociales du passé. C'est pourquoi la dimension historique qui anime notre lecture des territoires a permis d'élucider l'évolution des seuils, portes et passages (pour certains disparus) qui ont jalonné la hiérarchisation sociale des espaces.

Les éléments recueillis ont focalisé sur deux aspects ou échelle d'approche, le premier porte essentiellement sur le contexte élargi concernant les alentours du cimetière et correspondant à « l'emprise piétonne » des trajets qui le jouxtent, le second porte plus précisément sur les relations directes d'accès au cimetière dans les pratiques du lieu. Ces deux volets expriment la difficile délimitation d'un périmètre d'observation qui a été *grosso modo* établi à partir de l'envergure des parcours pratiqués par les piétons *in situ* et dont un fragment de ce parcours est en relation au cimetière.

Modalités d'analyse

Le travail empirique et terminologique s'appuie sur des outils d'analyse que nous portons sur l'approche pluridisciplinaire des ambiances et afin de faire émerger des critères susceptibles d'élucider les différentes manières de « faire seuil » dans la ville contemporaine. On observe ainsi trois niveaux d'analyse et de description : celui des dispositifs construits, des formants sensibles et des formalités d'usage :

- au niveau des morphologies construites (formes architecturales et urbaines, dispositifs construits) : les configurations spatiales créent des dispositifs particuliers : angle, relief, orée, ligne d'obstacle, pentes, etc. sont susceptibles de donner appui à des seuils dans la perception et l'action. Ces éléments constituent des matériaux de composition urbaine et architecturale et méritent qu'on les redéfinisse de manière moins formaliste en les confrontant à leurs aspects ambiantaux, les dimensions sensibles et sociales étant interrogées simultanément.

- au niveau des formalités des usages visibles et audibles : les pratiques individuelles et collectives peuvent être des marqueurs de seuil mettant en jeu des usages ordinaires qui ont été bien décrits en terme de mise à distance (proxémie), ou mode de retrait. Nous nous intéressons donc à ce niveau à la mise en oeuvre des seuils dans les usages de la mobilité et pouvons identifier des « formalités » propres à l'usage des seuils.

- au niveau de la perception sensible, la notion de seuil met en jeu les différenciations sensorielles et la perception des changements dans le continuum sensible espace

et temps⁹⁸. Dans l'expérience de marche les formants sensibles des seuils peuvent articuler un ou plusieurs registres sensibles et jouent un rôle dans la mémoire et l'anticipation des trajets, et le marquage rythmique du parcours.

Syntaxe et paradigme

D'autre part, deux manières d'approcher les sites se sont dégagées au cours de la recherche. Nous avons distingué une approche qu'on peut dire syntaxique et l'autre que l'on nommera paradigmatique. La première tend à suivre l'ordre successif des parcours (ordre et enchaînements des ambiances traversées et modalités des seuils de changement). La seconde cherche quant à elle à définir des entités ou unités d'ambiances formant une « pièce », à l'image des *pièces urbaines* (selon la définition de l'architecte L.I. Khan : la ville est une société de pièces), dotées d'une unité spatiale ou d'une identité d'ambiance définissable en donnant un sens ou une représentation commune, voire un code d'usage partagé du lieu, une manière commune de le comprendre et de le vivre qui s'incarne aussi dans le régime sensible de mobilité. Ces deux manières d'aborder la question des seuils amènent à différents résultats.

Seuils et rituels de passage

Du point de vue de la syntaxe des parcours et de la mobilité, on suit la logique du cheminement, celle de la succession et de l'enchaînement, qui peut procéder par asyndète et synecdoque (Augoyard, 1979) dans la mémoire habitante. Des étapes clés configureraient ces parcours, en traduiraient les seuils de progression, pourraient jouer un rôle essentiel dans la mémoire des trajets. On s'intéresse alors à savoir de quelle manière des phénomènes d'ambiances lumineux et sonores vont déclencher de tels seuils et mobiliser le passant, lui offrir des prises, définir des relations. On s'est tout d'abord posé la question de la valeur concernant la variation sensible de la mobilité, de seuils déterminés par des empreintes physiques, qu'elles soient visuelles (ligne d'ombre, différentiels altimétriques ou texturaux du sol) ou sonores (inclusions, limites, transitions). L'observation des usages de ces limites qui ont pour particularité d'être variables et virtuelles, au contraire des limites bâties, ou leur rôle dans la perception des qualités de mobilité, nous indique certaines énigmes et paradoxes. Comme on le supposait, mais sans avoir encore d'éléments d'observation concrets, les phénomènes d'ambiance suscitent dans les lieux que nous observons de multiples paradoxes et énigmes susceptibles d'affecter les repères et les situations vécues ainsi que les lieux d'emprise du citadin.

98 Dans le domaine de la luminosité et de la perception visuelle, comme dans le domaine sonore, les seuils de perception ont été définis par la psychologie expérimentale en laboratoire en fonction de la plus petite variation perçue possible entre stimulus. In situ et en contexte ces perceptions sont bien plus complexes.

Seuils de malléabilité de « lieux-paradigmes »

Sur le plan dit paradigmatique, la notion de seuil nous paraît opératoire pour approcher non plus le lieu, au sens d'une entité qui serait fixée, bornée, comme un territoire peut l'être, mais précisément pour décrire les dynamiques du milieu ambiant qui le constituent et en font varier les contours, voire le sens. Cette définition est plus délicate à saisir. Un milieu, si on le considère précisément sous l'angle des flux ambiants, par nature, se forme et se déforme en fonction de ses bords et de ses interfaces mouvantes qui le redéfinissent sans cesse, qui se font et se défont en fonction des pratiques et des usages que nous en avons, des événements et des expériences qui l'animent. L'espace, le lieu spatial, est donc formé d'interfaces qui le configurent progressivement en une ambiance aux limites plus instables, aux seuils plus mobiles et versatiles, plus flous et malléables dès lors qu'on considère le rôle des dimensions sonores, lumineuses ou climatiques. Les dilatations et rétrécissements vécus font donc varier la perception du seuil au-delà duquel prend forme un autre milieu. Ainsi l'ubiquité sonore, assez spécifique des grands espaces réverbérants (tels ceux de La Défense), ne rend pas seulement énigmatique la provenance d'un son, elle perturbe les limites et la relation du lieu où l'on se trouve par rapport au contexte qui l'environne. Les troubles de repérages du corps dans l'espace ne sont alors pas seulement d'ordre cognitif, pour le promeneur ils sont partie intégrante d'un milieu aux limites beaucoup plus floues et variables. Dans cette perspective on a distingué dans les deux sites trois genres de pièces urbaines comme paradigmes selon le degré d'ouverture qui en caractérise l'ambiance. Les *pièces ouvertes*, dans le sens où elles sont réceptrices de multiples influences externes et dont il est en définitive difficile de délimiter l'unité, les pièces *semi ouvertes* qui peuvent être alternativement ouvertes ou fermées, et les pièces *fermées*, qui sont repliées sur elles mêmes en terme d'ambiance, qui renvoient à elles mêmes (telle une cour intérieure).

La mobilité interagit avec les ambiances physiques et représentées. Le cheminement vers ou à côté du cimetière, les relations ente espace de vie et de mort sont, comme on le verra, mises en tension de manières spécifiques dans les deux configurations étudiées. C'est ce que nous avons voulu montrer en identifiant plusieurs modalités de seuil opératoires dans l'expérience urbaine de la mobilité en indiquant aussi les critères et processus historiques d'aménagement qui les ont fabriqués.

Les éléments de description et d'analyse qui ouvrent une typologie des seuils et certains processus formants ont été discutés par l'équipe au fur et à mesure de l'avancement et en échangeant les matériaux d'analyse notamment à travers le carnet de recherche lambiophil-ambiances en mouvement. Les éléments sont présentés selon une catégorisation qui a évolué au fur et à mesure des avancées, ceci à titre provisoire et sans aborder toutes les facettes repérées ou encore en friche. Nous avons ainsi réparti les observations selon les cinq catégories suivantes.

VI. MOUVANCE ET RÉGIMES SENSIBLES DE MOBILITÉ

Sous le terme de mouvance, nous interrogeons les continuités et les ruptures qui caractérisent l'expérience mobile de l'espace et des ambiances, les différents régimes sensibles de mobilité qui caractérisent les lieux. Les formes de mobilité tendent à paraître visuellement et sur le plan kinésique selon des régimes d'absence ou d'effacement, (glisse, continuité, flux) ou de présence et de ruptures (rythmicité, marques, pauses).

Comme nous l'avons dit plus haut, les suivis de personnes en vidéo (prise de vue de dos) avaient pour but d'expérimenter les traversées empruntées pour en saisir des fragments d'ambiances de mobilité selon les tracés probables des piétons. Par ces tentatives d'appropriation de la marche détendue des plagistes barcelonais ou pressées des travailleurs de La Défense, nous avons cherché dans une certaine mesure à faire nôtres certaines démarches, allures des piétons, sur ces deux terrains. Il en ressort une imprégnation corporelle relative, un essai de compréhension qui passe par notre corps que ne restitue pas la seule image animée. Les figures principales suivantes émergent de cette observation

Articulation douce

Glissements, sols, pentes et étagements

La principale différence d'avec la Défense, c'est qu'à Poblenu, le piéton semble avoir plus de choix dans son cheminement, dans ses déplacements, dans un tissu urbain transformé mais qui tente de conserver la trame de Cerda quadrillant l'espace à une échelle plus restreinte que celle de la Défense. Les glissements d'un milieu à un autre se font sans marches ou presque (à part pour remonter du terrain de basket au parc, et hormis les marches de trottoir). Il est intéressant de noter que, par rapport aux hypothèses de départ formulées sur la base du terrain pressenti de la Défense, l'étude du terrain de Barcelone nous révèle des subtilités dans les dispositifs spatiaux coordonnant les espaces publics aux alentours du cimetière qui minimisent les tensions et décalages qui nous ont interpellés autour des cimetières de la Défense. L'approche du littoral de Barcelone, pièce grande ouverte sur l'horizon linéaire et infinie, rendue possible par les aménagements des dernières décennies, est celle qui nous semblait pouvoir révéler au mieux les paradoxes d'ambiances dont il est question dans cette recherche : c'est ici que se confrontent le plein de la ville au vide des étendues d'asphaltes, de pelouses, de surfaces de glisse et de jeu, de promenade, d'activités sportives et touristiques. Les aménagements comme les pratiques expriment bien cette ville fluide du littoral. Pourtant nous ne pouvons parler de « choc » d'ambiances car la transition avec la ville dense se fait très graduellement, dans ce que nous appelons la « douceur des pentes » peuplée de marcheurs décontractés. Nous pouvons ainsi reconnaître des « seuils » sensibles qui se matérialisent de différentes manières: des

pententes en miroir, avec en points hauts les passages au-dessus de l'autoroute du littoral et des déclivités qui nous amènent vers les ambiances balnéaires ou urbaines, des chemins de traverses dans les parcs qui font le lien et qui aussi font seuil, le traitement du mur du cimetière camouflé par une haie de platanes et dont les bougainvilliers en son pied et les pierres laissées apparentes en amoindrissent la hauteur et l'imposition, un pincement ou «goulet» au nord-est qui matérialise un basculement d'échelle, enfin au sud-est une école et son parvis-parc qui introduisent les rythmes et les côtoiements de la quotidienneté, qui ne trouvent pas leur place dans une certaine artificialité de la ville littorale. Paradoxalement, ce « col » sépare et articule ces milieux dans lesquels la marche n'est pas seulement affaire de mécanique corporelle mais de participation au mouvement urbain général. Autrement dit, à la fluidité littorale qui fait glisser les corps indifféremment les uns aux autres s'oppose un corps à corps pacifique, qui, au fur et à mesure qu'on entre dans la rambla Poblenou devient plus prégnant, et ce du fait de changements qui se produisent dans l'espace, la luminosité et le son. De la fluidité neutre et distante, le passant accède à une viscosité souple très graduellement en s'enfonçant dans le tissu ombré des rues.

Sur le site de Barcelone, les milieux semblent vraiment glisser les uns dans les autres et s'imbriquer, alors qu'à la Défense ils se superposent en étages. Pourtant à Poblenou, des lignes de seuils franches existent et semblent déterminantes dans le choix de passer à tel ou tel endroit du trottoir : les murs du cimetière, ceux de l'école puis du stade de foot forment des masques solaires qui modifient les lignes d'ombre au cours de la journée. Les piétons (et rollers) se trouvent ainsi à longer de près le mur de l'école si le soleil est trop ardent, ou à traverser la rue latérale du cimetière côté ville, dont le trottoir long et monotone se trouve à l'ombre le matin et au soleil l'après-midi. La mobilité aux alentours du cimetière Poblenou semble en adéquation avec les pentes douces qui enjambent la ronda littoral, les larges trottoirs et l'intelligibilité du plan orthogonal de Cerdà. Pas de ruptures de niveau, pas d'impasses ; l'espace est propice à la glisse. On a affaire à une polyrythmie, aucun rythme ne semble dominer, les usages se mélangent : les travailleurs matinaux qui prennent leur premier café, l'ouverture du cimetière, l'arrivée des écoliers, les premiers convois funéraires, puis les premiers touristes, et les mouvements de plus en plus fréquents en direction de la plage si le temps et la saison est propice, les visiteurs du cimetière, la sonnerie de l'école, la pause déjeuner au café du coin, à nouveau quelques convois funéraires, puis la sortie de l'école, le temps de rassemblement des parents assis dans le parc, les enfants courant autour, puis le parc se vide, puis le cimetière se vide, l'école de foot se remplit, etc. Les moments se succèdent sur le registre de la glisse.

Les pentes douces qui s'organisent à Poblenou côté littoral ont ainsi semble-t-il favorisé certains types de mobilités très présentes sur les lieux : rollers, vélos, trottinettes..., aidés par des sols relativement lisses (enrobé, béton) côté sud du cimetière (alors que le côté nord se pave de dalles de ciment dessinant de petits pavés lisses). À l'inverse, dès que l'on pénètre dans le quartier des habitations du côté du plan urbain de Cerdà, les franchissements d'angle, de trottoir et les différentiels d'ambiance sonore produisent une structure plus scandée du parcours.

Elongation pariétale

Seule la rue qui longe le mur du cimetière fait un peu office d'entre deux, offrant sur une de ses faces cette longue paroi aveugle, énigmatique mais servant, parfois à des rebonds de ballon. L'obstacle du mur de 7 mètres entourant le cimetière est imperméable au regard, ce dernier forme un solide que l'on contourne avec son corps, un angle droit et nu marque les limites. S'ensuit la nécessité de longer ce mur toujours haut, nu et muet pendant 250 mètres afin d'atteindre l'entrée latérale secondaire sur le parvis. Cette expérience monocorde et disymétrique de la rue n'a pas de seuil ni de discontinuités. Elle ne peut être distraite que par les sons de l'outillage d'artisans à l'œuvre qui évoquent le passé de ce quartier industriel et ponctuent la linéarité de l'expérience. Les passages de véhicules émergent et se réverbèrent sur les parois proches, ils rompent le calme ambiant régulièrement, inondent le milieu tout à coup. Difficile cependant de dégager une tendance dans les pratiques de marche: il y a ceux que le mur du cimetière semble gêner et qui préfèrent changer de trottoir, ceux qui s'en tiennent à distance, quitte à contourner les lampadaires qui se trouvent sur leur trajectoire, ceux qui préfèrent prendre une rue au-dessus, et ceux qui marchent à côté du mur le frôlant presque. Nous n'avons pas remarqué dans cette rue de personnes se déplaçant en groupe (public balnéaire, touristique), mais plutôt des personnes seules, semblant habituées à ce chemin et avoir une destination déterminée (caddie pour les courses, retour de l'école avec poussettes, vélos à vive allure...). Le terme de «coulisses» aide ici à comprendre le dispositif: on est derrière le rideau (mur assez rude alors que de l'autre côté le trottoir est modéré par l'ombre des arbres), avant de retourner sur la scène urbaine. C'est un moment d'intériorité du quartier, certains sons provenant des façades situées du côté opposé au mur, notamment à l'heure de midi, domestiquent très modérément l'expérience d'une rue assez paradoxale.

Basculement et ruptures

La Défense est un mille feuilles qui empilent les couches et multiplient les ruptures, voire les énigmes. Paradoxalement, le milieu piéton doit enchaîner les épreuves. Il faut monter ou descendre de la dalle (certes où il n'y a plus de trottoir) par des accès difficiles à trouver, et qui sont pour certains précaires : un escalier en échafaudage dessert le bout de la Jetée, installé là depuis des années, un autre en colimaçon est fermé à certains moments et oblige à de longs détours, des bouches d'escaliers sortant sur la dalle sont rarement ouvertes, d'autres accès qui sont pratiqués par les habitués desservent en fait des lieux privés comme le parvis d'un hôtel, le chemin qui descend vers le cimetière ressemble à une glissière de voie rapide...

Les situations expérimentées aux alentours des cimetières de Neuilly et Puteaux à la Défense révèlent des basculements assez brutaux d'un milieu, d'une ambiance à une autre (sensations thermiques, acoustiques, visuelles, podotactiles, fréquentation

humaine, usages) et nombreux décalages sensibles et pratiques ont été observés durant les parcours. Les cimetières se trouvent dans un creux, encerclés par les flux routiers et dominés par la dalle et l'Arche de la Défense, ils représentent, littéralement visuellement, un véritable puits de fraîcheur (du fait de la végétalisation et de la moindre artificialisation des sols) et la réserve potentielle d'un silence relatif (le silence est associé à l'image du cimetière). La topographie complexe du lieu est un facteur majeur et la relation verticale entre les milieux-ambiances est prépondérante.

Tempo rythmique

Une monorhythmie implaquable peut cependant apparaître à La Défense avec le rythme dominant des horaires et jours de travail, pilotant les mobilités dans et hors des tours de bureaux, les arrivées et départ de RER régulant le flux, ou les temps de midi qui selon la météo voient les employés investir chaque espace offrant une assise et un climat confortable. Entre 8h30 et 9h30, le flux des travailleurs est intense et sans interruption, les tempos de marche sont soutenus et continus, déferlant par vague. Dans cette mécanique des fluides, aucune suspension ne paraît possible, la tension vers le travail est déjà là. L'avancée vers les portes des tours se fait dans le silence, aucun échange, aucune voix, et le lancinant monologue du martèlement des pas, chacun marchant plutôt en solitaire, le tempo semblant s'accorder entre ces centaines de battements de pas réverbérés sur les parois de verre. Cette ambiance sonore est quasiment irréaliste, filmique. À la pause déjeuner, les travailleurs sortent en petit groupes en bavardant et se dirigent vers les différents lieux de restauration ou, munis d'une collation fournie par l'entreprise, ils s'installent notamment sur les assises de la Jetée qui devient l'espace de pause, ou en dessous sur le banc qui borde toute la longueur du cimetière. Le soir, le flux se dirige vers les bouches du RER, le film se déroule à l'envers. Le week-end, les costumes et tailleurs laissent place à des tenues plus décontractées. Les jeunes, les familles et les touristes effectuent le rituel de la pose devant le monument, du tour dans le centre commercial, de l'entraînement de danse devant les parois miroir des buildings...

Passer en coulisse

En contraste de la vaste surface plane lumineuse qu'est le parvis de l'Arche, certains passages (sur les côtés de l'Arche ou vers les tours de la Société générale au sud-ouest, par exemple) fonctionnent comme des « coulisses » de la dalle. Elles s'avèrent plutôt « sombres », voire à certaines heures quasiment privés de soleil, hormis les rayons indirects qui viennent ricocher sur les parois de verre jusqu'à se refléter au sol et le zébrer de motifs géométriques plus lumineux. Même les travailleurs pressés du matin, à l'allure toute tendue vers leur but (aller au travail) ou penchés sur leur smartphone, comme indifférents à l'environnement, semblent rechercher les langues de soleil qui viennent lécher pour quelques mètres de marche ces couloirs sombres, et se serrent entre la paroi qui reçoit la lumière et les bouches d'escaliers, alors que vers

l'autre paroi l'espace pourtant plus dilaté est beaucoup moins emprunté. On s'arrête peu dans ces coulisses peu propices à cela, ce sont des espaces de pur flux.

Aller - retour

La jetée et le jardin de l'Arche construits dans les années 90 qui prolongent l'axe historique le long du cimetière sont des espaces privilégiés pour les usagers de la Défense qui contrastent avec la relative uniformité de la dalle. Il semble clair que le dispositif de la jetée « fabrique » et exprime un régime de mobilité et des usages de promenade et de pause particuliers (sur les côtés). En contrebas de l'espace circulé en planche de bois résonnantes et bombées au centre, les assises vibrent au gré des pas. Les assises au raz du sol font ressentir les vibrations. Le lieu fait réellement « promenade » et les marcheurs l'expérimentent jusqu'au bout. Les marcheurs vont au bout et reviennent dans la ritournelle du passage. La disponibilité de la longue passerelle en structure l'ambiance, le caractère de promenade sans but, puisque précisément la jetée ne mène nulle part (un escalier provisoire est cependant disponible pour descendre au niveau inférieur au moment de notre observation). Les vitesses de déplacement et les accessoires s'expriment beaucoup par le sonore du fait de la résonance du sol. Un plaisir du mouvement semble prendre racine.

VII. RETRAIT ET EXPOSITION, CONTACT ET DISTANCE

Les tensions entre les sentiments sensibles de retrait ou inversement, d'exposition, mettent en jeu l'idée de seuil et font jouer les éléments sonores et lumineux à plein. A l'écart des flux ou dans les flux, l'enjeu est de pouvoir trouver sa place dans les espaces de fluidité.

Se soustraire aux flux

Dans un site aussi soumis à la surveillance (notamment vidéo) que La Défense, il semble que se soustraire à la vue soit un défi et parfois une nécessité. L'escalier en spirale accroché à la « jetée », par exemple, qui est enveloppé d'une treille métallique, paraît être un lieu de prédilection pour des jeunes filles qui veulent fumer un narguilé discrètement. Là où certains verraient un éventuel lieu de menace et d'« insécurité », d'autres se servent de ces quelques marches protégées comme cache pour fumer à l'abri des regards et caméras indiscrets. De même, la volée de marches en contrebas de ce colimaçon, qui bute sur un cheminement ombragé et une palissade de bois – reste de chantier jamais terminé ? – permet de boire une bière entre amis mais ne semble pourtant pas très engageante. Paradoxalement, les marches permettent l'assise mais sont des lieux de connexion, pratiqués obligatoirement à un moment ou un autre. Cela suppose que les adolescents qui s'installent ici sont à la fois en position de retrait et en situation d'ostentation, de mise en visibilité de leur activité puisque les marches sont encombrées et qu'il faut bien leur passer à côté.

Se mettre à couvert

Dans le glissement généralisé qui nous semble caractériser les aménagements de Poblenu, il est possible de repérer comme stratégique en termes de seuil les franges d'arbres plantés qui génèrent une ligne d'ombre à géométrie variable, pondérée de plus par l'ambiance sonore dans laquelle sont mis à distance le fond et les variations circulatoires des véhicules. Cette prise de distance visuelle, lumineuse et sonore permet de donner au passant l'opportunité de se « mettre à couvert ». Un lieu d'installation possible (allongé ou assis sur l'herbe) et lui offrant l'occasion de se positionner ainsi en retrait du milieu qui l'environne. Le couvert végétal du parc de Poblenu créé au moment des installations olympiques découpe l'étendue recouvrant l'autoroute et reliant la ville au littoral. Les mobilités de la ligne littorale s'opposent à la staticité du premier plan. Au loin l'horizon, l'œil du spectateur ici abrité perçoit la fluidité continue des mouvements le long du littoral. La ligne d'ombre marque la frontière entre deux mondes. Les gens qui s'installent en limite, comme ces corps allongés dans l'herbe, confèrent au lieu un statut stratégique, en retrait des mondes mouvants : en même temps au soleil mais loin des flux, à l'écart des mobiles et en vue des autres, à portée d'ombre et à portée du vent littoral, dans le son atténué des flux routiers et dans la circulation auditive de l'air dans les arbres.

Dominer la situation

Au bout de la jetée à La Défense, cette espèce de couloir de connexion entre le bas et le haut, les quelques personnes venues là contempler non pas le paysage mais les « gens du dessous », qui circulent au pied du pilier, peuvent également être les acteurs d'une scène aérienne pour ces mêmes « gens du parterre »... Jeu de regards, de co-visibilités, la vue se perd à l'horizon et ricoche entre les tours, entre le haut et le bas... On observe ainsi, de premier abord, sur ce site, des modes de retrait qui sont aussi, paradoxalement, des modes de mise en visibilité : les arbres qui bordent le cimetière de Neuilly offrent tout à la fois des zones d'ombres et la possibilité de s'offrir en spectacle aux passants de la jetée qui les surplombent. De niveau en niveau, de marches en marches, l'observateur est pris dans une sorte de kaléidoscope : le regard surplombant de la jetée est lui-même surplombé par la dalle et ses « habitants », assis sur les marches de l'Arche, perchés sur les terrasses des bureaux attenants, ou encore cachés dans les tours de verre et de pierre.

A Poblenu, l'urbanisme n'est pas celui, monumental, de dalle et de tours de La Défense, mais la vague, qui a envahi tout le littoral et ses abords, semble également avoir connoté les pratiques des lieux nouvellement aménagés. Il est possible de retrouver, en écho au terrain de La Défense, bien que de façon moins explicite, ces jeux de vue surplombante et de mise en retrait ou en visibilité agrémenté d'une distance sonore par rapport au milieu urbain. Par exemple, le terrain de basket sur le côté sud du cimetière, nu, lisse, réverbérant, chaud, prolonge la plage les jours de

beau temps : quelques jeunes hommes viennent y bronzer, à moitié nus, et pourtant encore dans la ville. En surplomb, une langue du parc en espalier qui se déroule le long de la plage : il est possible de s'installer là, sous les arbres, pour transformer le terrain en contrebas en « scène » dont le fond serait le mur du cimetière. Les passerelles qui passent au-dessus de l'Avigunda del Littoral permettent un point de vue sur les quelques amoureux installés autour des semblants de lac artificiel en contrebas. La promenade qui surplombe la mer permet un point de vue sur les personnes qui profitent de la plage. Enfin, de façon plus troublante, le seul bâtiment qui donne réellement sur le cimetière est un hôtel aux vitres tournées vers le littoral, offrant une vue plongeante à ses clients sur le labyrinthe de pierre jusqu'ici protégé des regards par ses hauts murs.

Le dessous comme seuil de réserve

Les espaces « encastrés » peuvent offrir un lieu de réserve par rapport aux flux généralisés. C'est le cas du dessous de la jetée à La Défense qui constitue un des rares lieux d'échappement partiel à l'ambiance bien qu'il soit paradoxalement « animé » par les passages qui se font sur la passerelle qui le recouvre en partie. Le « jardin » linéaire, ayant plafond sur toute sa longueur médiane (la Jetée trace une ligne d'ombre permanente sur le jardin en dessous), planté, bordé sur ses côtés, reçoit une lumière filtrée. L'humidité se dégage des plantations basses et des arbres, ainsi que du sol, voulu « naturel » par G. Clément (cf. illustration document du projet). Sa calade de pierre se pique de mousse ou se tachète de rouille sur des lignes qui suivent la Jetée au-dessus (signes de ruissellement ou de non-enseulement permanent), ses « pierres aux oiseaux » (pierres planes au sol possédant un creux pour recueillir l'eau de pluie) et ses parterres de plantes à large feuilles laissés en pleine terre (dont à l'heure actuelle il ne reste à certains endroits que la terre et des moignons d'arbustes) suggèrent un milieu humide qui vient rafraîchir le piéton qui suffoquait peu avant sur la dalle. Espace de réserve, en retrait du rythme grouillant des bureaux, le banc qui borde le jardin est assez investi lorsqu'il fait beau, juste derrière lui s'étend le cimetière où l'on entend du coup à l'heure de midi les bavardages. Quelques mètres carrés de sol stabilisé accueillent les bouillistes des tours à la pause déjeuner lorsqu'il y a un rayon de soleil. Les rares parcelles engazonnées à la lisière du jardin, le long du cimetière, sont le lieu d'enlacements amoureux à même le sol. Il apparaît que ce « dessous » qui échappe un peu au dégageant du regard du dessus et aussi à l'environnement sonore globalisant, forme une pièce de retrait intermédiaire entre le cimetière et le monde de La Défense, heureuse mais peut-être précaire (au vu des aménagements qui vont prendre place dans les années qui viennent).

Recueillement intime : se fondre dans le décor

Le recueillement sur une tombe implique un mode de réserve, de retrait, de repli dans l'intime, qui suppose peut-être une soustraction à l'environnement visuel,

sonore. Le moins que l'on puisse dire c'est que cette gestion de l'intime se fait malgré le contexte dans le cimetière de Neuilly. Le fond sonore routier est permanent, des avions passent régulièrement au dessus des têtes, laissant une trace sonore assez persistante, les activités sur la dalle – notamment les voix, les cris d'enfants – sont réverbérées par les tours surplombantes. Le cimetière de Neuilly forme une sorte de cuvette à sons où l'impression d'ubiquité est forte. Malgré ces perturbations sonores et l'effet de sous-face du cimetière donné par la dalle au-dessus, un calme se dégage des allées rectilignes et assez fournies en terme de présence végétale. En effet, sapins et feuillus forment une frange végétale nette entre le haut – les tours et immeubles – et le bas – les tombes et stèles. Le plan horizontal relativement vaste du cimetière l'apparente à un parc paysagé et étendu, dans lequel les « corps en mouvement » se fondent (entre les verticales des troncs d'arbres et des stèles), les mobilités sont diffuses et les corps apparaissent et disparaissent sans qu'on sache très bien qui est là. Sortir du cimetière de Neuilly et retourner à pied au métro accessible depuis l'esplanade suppose le passage d'un éventuel « mode de retrait » à un mode que nous pourrions qualifier d' « extrasocialité ». D'une certaine façon, le site de La Défense « force » à s'extirper de ce « mode de retrait », en soumettant le corps à une certaine tension dès la sortie – un trottoir étroit entre une frange herbeuse mal entretenue et constellée d'ordures d'un côté et une voie routière longée d'un haut mur de l'autre côté. Obligé à remonter sur la dalle depuis le niveau le plus bas, celui du sol naturel, le corps – celui d'un homme âgé suivi par exemple – nécessite parfois impérieusement une pause sur un banc hasardeusement planté le long du parcours, une pause pour se remettre de cette violence subie par le piéton.

Recueillement intime : exposition et retardement

A l'inverse, dans le cimetière de Poblenu, chacun est visible et audible, dans un espace cadré et serré, étroit, labyrinthique et quasi-monochrome. Chaque geste peut être vu, l'intime est visible de tous. Le cimetière de Poblenu rappelle les rues régulièrement cadencées de Cerdà, et il reprend d'ailleurs le vocabulaire urbain : panonceaux, rampes d'escalier, poubelles en métal, bancs, jardinières, sans oublier le langage si particulier des empilements d'enfeus, fenêtres imaginaires d'une ville utopique régulière, ordonnancée et continue. Ainsi se côtoient de très près les « habitués », dont certains viennent tous les jours à la même heure se recueillir sur la tombe d'un proche ou entretenir celle du « Saint » du cimetière, et les « visiteurs » qui ne font parfois que passer, poussés par la curiosité, avec leurs short et baskets, voire leur vélo – qui s'introduit jusque dans le cimetière. (C'est qu'à la différence des cimetières de La Défense, celui de Poblenu est monumental, historique, et fait partie des guides touristiques de la ville.)

L'entrée vers ce mode de retrait qu'est le recueillement et la sortie de ce mode de retrait semblent donc très différentes sur les deux terrains. Les enfeus de Poblenu n'isolent qu'assez peu chacun des présences dans le cimetière même, mais l'entrée et

la sortie du cimetière sont accompagnées par le parvis, pièce urbaine en hémicycle dotée de portes. Celui-ci offre une pièce semi ouverte, ouverte le jour et fermée la nuit, clôturée par des grilles laissant voir le contexte, intermédiaire entre la ville circulée et le cimetière, traversée par les gens et enfants du quartier comme par les gens qui se rendent au cimetière. Cette antichambre bénéficie d'un milieu sonore marqué par quelques signaux discrets (écoulement, vent dans les feuillages, oiseaux) et constitue véritablement un seuil de passage entre des univers distincts retardant dans un sens comme un autre l'immersion dans le milieu vers lequel on va et permettant d'anticiper ce qui sera.

VIII. INTERACTIONS SENSIBLES ET ÉVEILS SENSORIELS

Les seuils sensoriels mettent en jeu les niveaux d'éveil de la sensibilité qu'elle soit visuelle, sonore ou vibratoire, kinésique ou aérothermique. On s'intéresse ici aux éléments susceptibles de marquer des différences parfois subtiles mais bien présentes (localisation, vibration). Ces éléments de "second plan" peuvent en même temps venir au premier plan et "réveiller" la perception et l'action ou encore former des énigmes ou des paradoxes sensibles (de localisation, de concordance). Cette mise en jeu des seuils de perception dans les aménagements et les matières contemporaines sont-ils le signe d'une sensibilité inframince faite d'indices ténus mais signifiants?

Climats en strates

On remarque un fort contraste climatique et plus largement, ambiantal entre les couches hautes et basses superposées qui stratifient la Défense. Sur la dalle, un peu paradoxalement, le piéton, que l'on a voulu protéger des méfaits de la circulation routière en le hissant sur une dalle, se trouve à la merci des éléments naturels. Des rafales de vent (dues à l'effet Venturi) viennent s'engouffrer entre les parois, notamment sur les côtés latéraux de l'Arche et sous l'Arche. Franchir un angle de bâtiment permet d'échapper tout d'un coup au couloir de vent et de se mettre à l'abri. Selon que le piéton va dans un sens ou dans l'autre, il sera aidé par le vent ou devra au contraire le contrer torse en avant et tête baissée. Par temps chaud et ensoleillé, la dalle plane et découverte sur des centaines de mètres carrés (rien que le parvis de l'Arche mesure 300 mètres de long sur 120 de large) s'apparente à un miroir minéral réverbérant (chaleur et lumière) voire éblouissant auquel l'œil et le corps doivent s'adapter, à moins de chercher les grandes étendues d'ombre offertes par les tours. Les bancs étant rarissimes sur cette partie haute de la dalle, au pied de l'Arche, les gens qui veulent s'installer et faire une pause le font en grande partie sur ses marches en marbre blanc (de Carrare) formant gradins. Les lieux à l'écart des flux sont difficiles à trouver, quelques marches en retrait d'un hôtel où de jeunes filles s'installent très furtivement pour fumer le narguilé, quelques redents un peu en retrait de façades miroirs qui servent de salle de danse en plein air le week-end... Un espace dérisoire mais qui offre d'échapper aux regards et aux mouvements.

Selon le climat, les marches de l'Arche, qui constituent une vaste assise d'où se contemple le contexte urbain sont plus clémentes d'un côté ou de l'autre du bâtiment, qui forme lui-même une gigantesque porte, voire un col à franchir, articulant les deux faces donnant soit sur la scène cadrée de tours côté Paris ou soit sur le lointain plus végétal côté Nanterre. La vue ne paraît que secondaire dans le choix d'installation (l'ensoleillement passe d'un côté à l'autre dans la journée, le vent venant côté cimetière). De haut en bas, à La Défense, le corps du piéton est donc soumis à de nets contrastes climatiques, passant d'un milieu à un autre, d'une « pièce » urbaine à l'autre et on peut imaginer que, soumis quotidiennement à ces ruptures, (entre intérieur et extérieur également, sous-face sans ciel sur des centaines de mètres carrés en sous-sol où débouchent les transports en communs et parkings, et surface, grande étendue lumineuse ouverte sur la voûte céleste de la dalle), il adopte des stratégies de cheminement et d'installation qui y sont en partie liées.

Au niveau inférieur, depuis le jardin de Clément, le piéton qui descend encore quelques marches le long de la voie routière qui ceinture la dalle se trouve d'un côté cerné par le trafic, la dalle qui le surplombe et dont il voit l'épaisseur et la sous-face, et de l'autre la nappe végétale des arbres du cimetière, qu'il surplombe. La calade de pierres des larges marches descendant du jardin s'est muée en petits pavés qui viennent encore accompagner son pas sur quelques dizaines de mètres, avec quelques arbres d'alignement plantés au milieu du trottoir et trois bancs en bout de parcours, dos aux tours et face à la frange végétale. Ils disparaissent finalement pour laisser place à un univers routier, les pavés tout de suite remplacés par de l'enrobé, le trottoir se rétrécissant au fur et à mesure de la descente vers le cimetière, les panneaux routiers de taille démesurée entravant la marche, le mur de soutènement d'en face blanc, lisse, réverbérant face au soleil tandis que de l'autre côté une bande herbeuse mal entretenue longe le mur du cimetière recouvert de lierre.

Situé au point le plus bas, au niveau du sol naturel, le cimetière forme une cuvette de fraîcheur où non seulement le sol est plus respirant (hormis les allées de béton dont les axes centraux sont en petits pavés de granit, les accès aux tombes sont en stabilisé, pleine terre, pelouse, les abords sont plantés), mais encore le ciel n'est plus aussi agressif que sur la dalle : une trame de feuillus court le long de toutes les allées, doublée de cèdres du Liban sur une de ses diagonales (qui menait directement aux jardins de Clément avant que cet accès soit condamné) et s'épaissit côté Jetée - pour mieux dissimuler le cimetière - , apparentant celui-ci à un vaste parc vaste abrité du vent et du soleil.

Ombres variables

A Poblenu les ombrages créés par les arbres du parc marquent des limites et des surfaces mouvantes. Sur le côté sud-est du cimetière, le terrain de basket, nu et réverbérant, le large trottoir qui le longe et l'ancienne piscine attenantes, plombés de

soleil et sans masque alentour, contrastent avec le parc du littoral aménagé juste en surplomb, dont la couverture végétale et le sol en légères pentes engazonnées créent une zone plus fraîche et sombre, et une barrière naturelle au vent du littoral. Passant ce tampon thermique pour aller à la mer, le piéton plagiste (repérable aux accessoires qu'il porte : serviette et tenues légères) remonte encore jusque sur la « ronda » semi-enterrée en contrebas qu'il peut enjamber par plusieurs accès (passerelles piétonnes venant s'insérer dans des petits bâtiments, croisement routier, ou encore prolongement de la rambla par une allée dans le parc filant directement vers la mer, la ronda étant totalement enterrée à cet endroit), avant de traverser les dernières voies puis franges d'arbres pour pouvoir balayer l'horizon du regard. Le piéton traverse ainsi dans ce secteur intermédiaire des alternances d'ombre et lumière, d'aplats lumineux francs et de zones couvertes, les vents littoraux et intérieurs venant balayer les rues sans trop de force, et les flux sonores réglés sur la circulation scandant le milieu auditif. Ces plages de luminosité réduites offrent des dessous propices aux pauses, à une échappée sombre par rapport à la clarté des espaces découverts le jour, c'en est autrement la nuit. Ils articulent en tout cas le littoral à la ville entre cimetièrre et l'urbanisation de Poblenu. D'ailleurs, le soir venu, le passage de ce « col » formé par le dénivelé fut marqué clairement par un changement thermique, la ville plus chaude devient sensible au marcheur, signifiant au passant qu'il échappe à la brise littorale et entre dans l'univers minéral.

Vibrations et oscillations

La marche est un contact au sol réactif. Des sensibilités infimes en traduisent la présence et le partage avec les autres marcheurs. A ce titre, la Jetée de bois de La défense intrigue. Suspendue au-dessus des Jardins situés en contrebas de l'Arche (nommés « les Jardins de l'Arche »), elle forme une pièce à part entière qui s'offre, nue, aux aléas climatiques, son sol vibrant (au sens propre du terme), chaud et lumineux par temps sec, devenant sombre lorsqu'il pleut. Le piéton qui la parcourt sur ses 450 mètres de long avance vers le vide, jusqu'à un cul-de-sac⁹⁹ suspendu, où plus aucun masque bâti (pour l'instant) n'arrête ni le vent, ni les rayons du soleil, ni la vue. La fin de ce ponton présente un aspect énigmatique : en même temps, point de vue ouvert sur la perspective, et butée kinésique. Ce « ponton », arrimé seulement à une extrémité à la dalle, soutenue par des piliers centraux, oscille sensiblement à son autre extrémité, et fonctionne comme un capteur-transmetteur vibratoire hypersensible qui réagit au vent comme aux pas et déstabilise. Ainsi, dans l'ordre de la perception inframince, cette Jetée devient un vibreur qui amplifie le pas par résonance dans tout le corps lorsqu'on s'y arrête ou s'assoie sur les marches-bancs ou même lorsque l'on tient la rampe avec la main...

99 Aux dires mêmes de Clément. Clément, Gilles, *Une école buissonnière*, Paris : Hazan, 1997, p62 : « Avec le temps, l'immense projet se réduisit aux six cents premiers mètres qui, au pied de l'Arche, séparent le cimetière de Neuilly de celui de Puteaux, avec en guise d'infini une jetée en cul-de-sac ouvert sur l'horizon de Saint-Germain au-dessus de jardins en promenade. »

IX. LABILITÉ DES SEUILS ET TEMPORALITÉ

Cette catégorie concerne les variations selon lesquelles certains dispositifs ou phénomènes apparaissent ou sont utilisés pour faire seuil. Certaines circonstances sont alors déterminantes : ombre, son, usages, stratégies par rapport aux variations ambiantales et climatiques, les enjeux temporels des usages y ont un rôle déterminant.

Variations ambiantales






Les dispositifs de seuils peuvent se reconfigurer en permanence suivant des variables ambiantales, climatiques, temporelles. A La Défense, univers du piéton, celui-ci n'est pas moins soumis à la prégnance du cadre physique et des conditions climatiques : grandes étendues à découvert et resserrement de hauts bâtiments donnent lieu à des mouvements aérauliques et ambiances thermiques peu contrôlables. A ces variables ambiantales et climatiques s'ajoutent les variations temporelles des usages socio-spatiaux pouvant faire apparaître, à l'extrême, des phénomènes de massification ou de désertification des espaces publics. Le corps s'adapte, adopte des stratégies de placement ou de déplacement suivant les affordances sensibles qu'il perçoit : tel abri pour se protéger du vent ou de la pluie, tel assise pour prendre son repas, etcetera. Certains objets urbains, les plus triviaux soient-ils, comme des poubelles, sont bien placés pour les usagers des marches de l'escalier de l'arche de la Défense mais, éloignés de quelques dizaines de centimètres du masque aéraulique formé par l'arête du bâtiment, sont problématiques pour l'agent d'entretien. Leur simple observation fait nettement apparaître le frottement entre ces milieux ambiantaux opposés (assises au soleil à l'abri du vent/ couloir de circulation à l'ombre et subissant l'effet Venturi) mais éventuellement réversibles suivant les conditions climatiques et l'heure du jour (le soleil passe d'un côté à l'autre de l'Arche durant la journée, les marches se vident après l'heure de déjeuner). Les variations d'exposition solaire ou au vent semblent ainsi modifier les affordances d'installation temporaire ou de repos au droit des seuils.

A Poblenu, les variations climatiques et ambiantales semblent moins prégnantes mais sont néanmoins sensibles, le vent pouvant s'engouffrer dans les larges avenues quadrillées, le passage des angles formé tous les 113 mètres permet d'y échapper. Les répartitions d'ombres et de soleil déterminent des lignes franches d'un côté à l'autre des rues suivant l'heure du jour, offrant des abris climatiques changeant et marquant des lignes de seuil nettes au sol bien plus prégnantes que sur le site à découvert de la Défense. Ainsi en est-il devant le porche de l'école où attendent les parents. Cette zone d'attractivité récurrente est ombrée en fin de matinée et les conversations s'y tiennent contre les murs.

Enfin, dans le cadre de ces changements circonstanciels mais récurrents, les variations de fréquentation à l'endroit de certains accès stratégiques sont susceptibles de modifier le passage des seuils et reconfigurent leur mode de sensibilisation. Ainsi, devant le

porche marquant l'entrée dans l'enceinte du cimetière Poblenu, l'ambiance est fortement teintée par ces attroupements qui se composent et se décomposent au gré des convois funéraires ou touristiques, formant de véritables obstacles corporels mouvants qui orientent l'expérience mobile du lieu et forment aussi des amas sonores. Des stratégies de contournement, de traversée, de mise à distance sont déployées selon l'intimité requise par la situation.

AXE 4 - Le rôle des pratiques et dispositifs de seuils dans les régimes sensibles de la mobilité

	Dispositif et environnement	Modalités d'ambiances	(dé)Placements	
<p>POBLE NOU</p> <p>Le goulet</p> 		<p>Double pincement: le premier stoppe l'univers fluide et ouvert du littoral, laissant sur les bas-côtés des mini-friches, repères sortie pipi canine, le second second renvoie le passant dans le plan Cerdà</p>	<p>«Envers du décor» Sauvage Chantier Déviation de trajectoire Entonnoir sonore et visuel Non réciprocité des points de vue Sol chaotique: rupture, rétrécissement, courbe, marquage, herbes folles, graffiti,</p>	<p>Y passer rapidement : propulsion Y amener son chien pour faire ses besoins Prendre garde au sol et ses irrégularités Dévier</p>
<p>Les coulisses</p>		<p>la rue étroite del Taulat, à droite des arrières boutiques artisanales, à gauche le mur nord, nu et muet du cimetière longueur mur cimetière=2blocks Cerdà</p> <p>changement d'échelle rupture avec les grandes perspectives du plan Cerdà plusieurs points d'entrée dans le quartier depuis les coulisses</p>	<p>nudité monotonie camalation visuelle étroitesse longueur, caractère inévitable lignes sol petit pavés 10x10 vibrations des poussettes, caddies proximité des parois</p> <p>homogénéité des teintes et de la lumière</p>	<p>se concentrer regarder le sol trouver le chemin long être seul être en soi s'ennuyer</p>
<p>La ligne d'obstacle</p>		<p>Muret surmonté de grilles qui entoure le demi-cercle du parvis du cimetière; 2 portes: dans l'axe et à l'angle sud-ouest</p>	<p>ligne de jeu qui accompagne un moment certains enfants entre la sortie de l'école et le retour à la maison</p>	<p>jouer, grimper, sauter faire résonner un objet contre les grilles imaginer ce qui se passe de l'autre côté longer jeter des coups d'oeil à l'intérieur</p>
<p>L'antichambre</p>		<p>La moitié droite du demi-cercle tient essentiellement lieu de parking et entrepôt pour le personnel du cimetière, l'axe de l'entrée est majoritairement emprunté par les visiteurs, la partie gauche sert souvent de raccourci par exemple aux parents et enfants de retour de l'école, qui coupent la courbe à l'intérieur du parvis et s'offre en même temps l'ombre d'une rangée de platanes</p>	<p>sol minéral nombreuses plantations lignes d'ombre sous platanes taches d'ombre et de lumière perruches dans les palmiers bancs</p>	<p>attendre, se retrouver se rencontrer échanger acheter des fleurs s'asseoir</p>

<p>Le sas équipé</p>		<p>Entre le parvis clôturé: chants de perruches qui ont élu domicile dans les palmiers et bruit de fond de la ville (leq:51dB)</p> <p>Et l'intérieur du cimetière: coupure sonore par rapport aux bruits de la ville, discussions éparées des visiteurs (leq:45dB)</p> <p>Accès à des services: accueil, documentation, distributeur de boissons, bouquets, toilettes</p>	<p>Assombrissement et réverbération (leq:62,3dB)</p> <p>Présence vocale (provenant de l'accueil et des passants) rassurant</p> <p>Contre jour</p> <p>Entrée frontale dans le sas, distribution plus étroite et latérale dans le cimetière: reconfiguration des modes de déplacements (éclatement des groupes, descente de vélo)</p> <p>Ronron du distributeur de bouquet</p>	<p>Se renseigner Se rafraîchir, se réchauffer Aller aux toilettes relever ses lunettes de soleil descendre de son vélo se préparer</p>
<p>La lisière</p>		<p>Le long du mur sud-est du cimetière, en bordure des étendues de la ville littorale</p>	<p>étendue visuelle exposition, éblouissement marqueurs sonores: propos de guides touristiques amplifiés qui passent avec les bus large trottoir</p>	<p>rentrer de la plage marcher en groupe retrouver la voiture</p>
<p>Le muret</p>		<p>bordure béton arrondie entre 20 et 50cm de hauteur selon niveau sol</p>	<p>ombre dynamique sonore: rythme passage clouté, feu routier sources en mouvement (enfants, autos) point haut, vue dans deux directions</p>	<p>s'asseoir chevaucher marcher sur tomber, sauter jouer goûter attendre le bus</p>
<p>Le tapis d'ombre et de jeu</p>		<p>Triangle végétal entre école, église et grilles du cimetière. Chemin en creux</p>	<p>Seuil thermique: ombre, herbe, fraîcheur liberté de mouvement Visibilité Protection Rythme de l'école (la sortie de l'école marque particulièrement l'ambiance)</p>	<p>S'asseoir dans l'herbe ou sur le muret jouer courir Se retrouver Faire une pause</p>
<p>Le col, déclivités miroir</p>		<p>ligne haute: ponts et parcs au-dessus de l'autoroute littoral, déclivités côté ville et côté plage</p>	<p>Franchissement Effet de surprise Alternance contrebas/surplomb</p> <p>Gravité sensible Horizon mouvant</p>	<p>Franchir, le nez sur l'horizon : découverte Glisser, l'oreille sur les roues sur le sol</p>
<p>Le creux</p>		<p>Marquage de la déclivité par les éléments discontinus situés à la gauche du marcheur</p>	<p>Interruption du mur : de son rayonnement thermique potentiel et de sa réflexivité acoustique Vision du sol mieux perceptible par le relèvement</p>	<p>Glisser en continu Anticipation de l'angle Double mouvement du sol et de l'angle</p>

Relevé de dispositifs de seuil à Poblenu (source : document des auteurs)

Détournements des dispositifs

Dépassement de normes d'usage, seuil de danger, corps extrême, pratiques insolites ; certaines pratiques de dispositifs spatiaux constituant des limites et des marqueurs de seuils, sont le support d'un détournement d'usage allant du défi jusqu'à la prise de risque. Cet aspect nous est apparu comme singulier notamment à partir des « accidents topographiques » ou de la présence de certains mobiliers urbains délimitant.

Le site de la défense, malgré tous ses aspects fonctionnalistes et ségrégatifs recèle une part d'étrange, qui semble échapper aux volontés de prévoir ce site et les comportements de ses « habitants » (dans le sens tous utilisateurs du lieu, qui l'habitent à un moment ou un autre) sous toutes leurs coutures. Ainsi ces amateurs sportifs qui viennent s'entraîner à la prise de risque en prenant le garde-corps de la Jetée pour une poutre de gymnaste ou une barre parallèle, ou les franchissements en skate de délimitations routières. Comme si le piéton de la dalle, que nous pouvons imaginer, dans une relative auto-censure, s'attachant à ne pas trop sortir d'une certaine normativité dans sa posture, dans son allure (car visible de toutes parts et ayant intériorisé les normes de ce lieu « voué au commerce et à la finance »), avait besoin d'un contrepied, d'espaces de repli, d'intimité, de liberté de mouvement et d'action. La notion de seuil d'expérience qui nous semble apparaître à travers ces types d'usages que l'on peut dire décalés ou « extrêmes » et que permettent ou incitent la prolifération d'accessoires de connexion dans la ville circulaire piétonne, de dénivelés et de ruptures dans les espaces étudiés, occasionnent des « prises de risques » et mettent en jeu une certaine idée de seuil d'usage et d'acceptation de la norme d'usage. La mise en danger par des épreuves de mobilité extrême pointe l'idée de seuil d'équilibre kinésique. Elle exprime un rapport au lieu pris comme « terrain d'exercice » voire comme outil de démonstration par rapport à une mobilité « normale ». Les affordances des dispositifs sont alors saisies aux limites de l'acceptable, de la sécurité. Là encore, le dispositif spatial est mis sous tension, il se transforme en champ de possibles frôlant l'impossible ou l'inattendu tel l'usage des parois vitrées des immeubles de bureau comme miroir pour exécuter des mouvements de danse par des jeunes filles. Ou encore l'utilisation comme porte voix de l'arche de la défense et de ses escaliers.

Mais on pourrait parler aussi de détournement au sujet de certains aménagements comme celui à Poblenu d'un porche formant seuil d'entrée d'une grande compagnie de hamburgers qui « capture » littéralement le public des passants sur l'un trajet reliant le littoral à la ville. Cette capture opère notamment en « internalisant » les voix et les pas des passants par le fait qu'elles se réverbèrent durant cette partie du trajet dans les plafonds du porche. Ainsi, le passant est « pris » dans l'ambiance du *fast food* qui en même temps lui offre une terrasse ombrée. L'enregistrement de ce passage montre très bien cette différence d'atmosphère de la marche à ce point précis.

X. ENIGMES D'ACCESSIBILITÉ ET COHABITATIONS :

LA RELATION AU CIMETIÈRE

Les énigmes d'accessibilité et les formes de cohabitations interrogent les franchissements, les relations à distance et les différents usages qui traversent les contextes urbains en maintenant des seuils ou des obstacles plus ou moins poreux entre eux. On les a observé particulièrement au regard de la relation entre ville et cimetière.

Dans des contextes d'urbanisation compétitive comme dans le cas du renouvellement innovant et touristique du littoral barcelonais ou du prolongement du grand axe parisien, comment se gère la bonne distance avec ces pièces « à part » que sont les cimetières ? Comment dans ces milieux qui mettent en avant la jeunesse, la forme, la vitalité physique et économique, faire de la place aux morts et à la mort, inacceptable et pourtant indispensable à la vie ? S'agit-il d'une mise « à part », comme le mot « sacré » que l'on associe aux cimetières le suggère, ou bien d'une mise à l'écart, d'un refoulement ?

« Ni le soleil ni la mort ne peuvent se regarder en face. »
(Héraclite)

Contournement

Les cimetières constituent des pièces de contournement. Dans les deux cas, le contournement du cimetière opère comme formant sensible majeur des trajets. « Faire le tour », « contourner », le lieu s'incarne dans la manière dont on l'évite car il est intraversable. Mais ce contournement présente de multiples modalités ambiantales selon les articulations ou seuils qui le configurent. A Poblenou, de la vaste avenue Icaria, le cimetière est à peine perceptible camouflé derrière les platanes du parvis, l'espace est lâche. Un carrefour aux allures de rond-point, où cinq routes bien fréquentées se rejoignent, fait opposition à l'arrondi du parvis formant l'antichambre du cimetière historique que les piétons longent ou traversent : aux angles de ce carrefour un peu bancal se font face les architectures du quartier ouvrier recadrés par le plan Cerdà, celles du Barcelone olympique des débuts des années 90, une église d'architecture contemporaine sur un îlot isolé entouré par les flux et le parvis du cimetière clôturé par des grilles. La frontière épaisse et reconnaissable du parvis joue un rôle d'articulation entre les différentes ambiances qui s'y accrochent. Les basculements sont plus doux, ainsi les régimes de mobilités s'adaptent plus facilement aux contextes. Une coexistence tacite est à l'œuvre, peut-être en ce point facilitée par le flux routier dense et le vide distanciant que représente ce croisement. En dehors de ce point de contact du parvis, la carapace murée est omniprésente sur les trois autres côtés et les passants la longent ou la contournent. Les cimetières à la

Défense sont un obstacle encastré dans la topographie que l'on contourne à grande vitesse (logique routière des voies adjacentes) ou survole du regard (comme une bulle éclatée), toujours à distance. C'est aussi la distance qui permet de contourner du regard la surface du cimetière qui s'étend lorsqu'on la voit de la Jetée qui le surplombe.

Accessibilité et cohabitation avec les cimetières urbains

En se penchant sur la relation entre cimetière et ville balnéaire à Barcelone, cimetière et centre d'affaires à La Défense, nous nous attendons à trouver de manière exacerbée des dispositifs pratiques qui permettent la gestion au quotidien de ces cohabitations énigmatiques.

L'accès au vieux cimetière de Poblenou est évident, marqué par une façade monumentale devancée d'un parvis en demi-cercle où aboutit l'Avenida Icaria. Plusieurs lignes de bus marquent un arrêt à proximité. Grâce à ses qualités patrimoniales, le cimetière a pu intégrer les parcours touristiques. Des dépliants pour aider le visiteur à repérer les sépultures remarquables sont mis à disposition, des visites guidées s'y déroulent les dimanches et des reconstitutions de cérémonies traditionnelles ont lieu en nocturne une fois par an. Pour autant, les mises en enfeu y sont fréquentes (5-6 par jour) et les touristes venant apprécier la photogénie du lieu se mêlent aux familles venant placer leur mort dans leur dernière demeure. Une école étant à proximité, nous avons aussi pu observer que le parvis, ayant deux portails, servait souvent de raccourci et terrain de jeu sur le chemin du retour à la maison. Ceci montre le caractère dual de cet espace que l'on peut dire semi-ouvert par rapport à d'autres espaces très ouverts ou au contraire, fermés. Ainsi cette pièce à part entière joue un rôle indispensable dans la mise en relation des moments et des acteurs de la vie urbaine. Comme une *antichambre* (c'est ainsi qu'on la nommera), elle fait seuil et permet une respiration non seulement entre l'intérieur et l'extérieur du cimetière mais aussi le long d'un cheminement. Nous avons ici à faire à une imbrication de seuils de différentes natures et épaisseurs. L'expérience mobile de l'entrée dans le cimetière se décompose en différents seuils de perception successifs : le passage du portail, la descente d'une marche (si l'entrée se fait par le côté), la ligne d'ombre des platanes, la sensation d'inclusion que procurent les chants des perruches dans les palmiers qui caractérisent l'ambiance sonore du lieu et qui masquent progressivement les bruits de la circulation, les voix des personnes rassemblées devant le porche, ce dernier marquant un dernier seuil où la pénombre et la réverbération marqueront le passage avant de trouver à l'intérieur la lumière éblouissante et le silence¹⁰⁰ du cimetière.

100 La sensation de silence (relatif car les mouettes très présentes dans le cimetière ou le vent sur les rubans de plastique des bouquets de fleurs placés sur les niches remplacent les bruits de la rue) est provoquée par une rupture du niveau sonore due à la grande capacité d'absorption des murs d'enfeu : nous avons pu mesurer une différence des niveaux sonores équivalents de 20dB(A) des deux côtés de l'enceinte.

Le nouveau cimetière de Neuilly au pied de l'Arche de la Défense n'a pas quant à lui vocation à attirer les touristes, pourtant nombreux sur la dalle. Le flux des visiteurs n'est pas comparable à celui de Poblenu. Les employés avouent passer des jours sans voir personne. Les inhumations y sont aussi moins fréquentes (4-5 par semaine en moyenne). Le contraste entre ce champ de repos de 7 hectares vide et immobile et la densité humaine grouillante que l'on trouve sur la dalle et la « jetée » qui surplombe le cimetière est saisissant. Cette proximité est réellement énigmatique. Pourtant lorsque l'on s'intéresse de plus près à ces terrains, il semble que l'on ait affaire à deux mondes qui s'ignorent. Un double phénomène caractérise la relation des espaces publics au cimetière : inaccessibilité et visibilité. L'accès au cimetière depuis la dalle (desserte par les transports en commun) n'ayant pas été aménagé, le piéton qui bénéficie pourtant d'une vue plongeante sur cet espace ne pourra l'atteindre qu'après un parcours chaotique, certains escaliers se trouvant imprévisiblement condamnés, et inconfortable sur un trottoir étroit le long d'une voie rapide. Rares sont d'ailleurs les piétons observés empruntant ce chemin, et même si la vue depuis la dalle interpelle, l'inintelligibilité de l'accès est dissuasive. D'autre part, les anciennes portes sont fermées, le passant les voit mais ne peut les ouvrir et y passer. Il faut dire que les énigmes d'accessibilité sont fréquentes à La Défense, pourtant suffisamment fournie en panneaux de signalisation : discontinuité des trottoirs, accès aux circulations verticales condamné, manque de connexion qui oblige aux détours... Ce n'est qu'à l'arrivée vers l'entrée du cimetière, en fin de parcours, que ce trottoir malingre dont même le nom est contestable (il constitue plutôt le bas-côté de la route) s'élargit un peu et se tapisse de quelques mètres carrés de pelouse de part et d'autre du piéton, et que des arbres et arbustes ourlent le bâtiment du conservateur du cimetière et en marquent l'entrée en recul. A l'entrée du cimetière, on retrouve alors des traces d'éléments urbains : le sol se pave de granit gris, des bancs abrités par des conifères formant paravents encadrent un parterre de fleurs, une statue et quelques arbres, une cloche sur un mur. De ce sas qui referme un peu le paysage partent les allées rayonnantes, soulignées de rangées d'arbres. Aussi la plupart des visiteurs viennent avec leur voiture. Pour ceux qui ne conduisent pas, la ville de Neuilly met à disposition un minibus qui tous les week-end, soit le samedi, soit le dimanche, effectue des aller-retours entre le pont de Neuilly à l'autre bout de la dalle et le cimetière toutes les heures. Vu de la jetée, le cimetière représente un « trou » vert (ou noir quand vient la nuit), et il semble aisé aux employés des bureaux qui passent leur pause déjeuner sur les bancs de la jetée de « profiter de la verdure »¹⁰¹ en faisant abstraction des tombes en contrebas. En observant les allers et venues des travailleurs du quartier sur la passerelle, nous nous rendons compte que les regards divaguent rarement sur le cimetière mais restent concentrés sur les pieds, l'objectif à atteindre, ou les téléphones et autres appareils numériques. Quelques promeneurs cependant observent à la dérobée parfois une inhumation en restant assis ou en se déplaçant de long en large, ils sont observateurs au seuil d'un regard indiscret. Les

101

Selon l'expression d'un employé de banque interrogé pendant sa pause déjeuner sur la jetée

feuillages des arbres jouent ici un rôle important de limite verticale entre le niveau des tombes et le niveau du quartier d'affaires.

Alors que des dispositifs spatiaux et ambiantaux donnent, à Poblenu, une épaisseur au seuil, le passage à l'intérieur du cimetière de Neuilly se réduit à une barrière et une porte métallique. Difficile dans ce cas de parler de seuil tel que nous l'entendons ordinairement. Ici le basculement de l'univers routier à celui du cimetière ne coïncide pas avec la porte, il se fait petit à petit, au fur et à mesure que l'on s'enfonce dans les allées, que le son du boulevard s'éloigne, le temps de s'imprégner de la tranquillité du lieu qui se substitue à l'expérience piétonne ou véhiculée qui a précédé.

Si la séparation entre le cimetière et la ville qui l'entoure est très clairement constituée à Poblenu par son enceinte épaisse, étanche au regard et haute de 7m, le dispositif de séparation entre le cimetière de Neuilly et le quartier d'affaires alentour est plus complexe. Le cimetière installé sur le sol naturel se trouve dominé par la dalle et la jetée d'environ 12 mètres, et ceux qui pratiquent ces espaces surélevés sont plus directement en relation avec la canopée des arbres du cimetière qu'avec les tombes.

Il ressort de ces observations que la mort ne perturbe plus le temps urbain, ni à Barcelone, ni à La Défense. Pas d'arrêt, pas de signal (uniquement une cloche de fermeture le soir à Poblenu, la cloche est disposée sur un mur à l'entrée à Neuilly mais ne sonne pas)... Elle passe sinon inaperçue, du moins comme une image muette. La population âgée étant quasi inexistante sur le site de la Défense, la vieillesse et la finitude ne semblent pas faire partie du paysage, alors qu'à Poblenu le mixage des âges est beaucoup plus équilibré. Le rythme lent du cimetière n'interfère pas avec le rythme de la dalle de la Défense, si ce n'est peut-être par le cycle des saisons qui dévoilera plus ou moins les tombes sous le feuillage des charmes aux vues des piétons marchant sur la jetée.

XI. CONCLUSION

L'ensemble des éléments de description et d'analyse ont été rapidement synthétisés ici (pour voir et entendre certains éléments vidéo et sonores explicitant ce que nous tentons d'exprimer par les mots voir à la fin de la conclusion les indications de sites web). La forme de restitution textuelle ne permet en effet pas de restituer de manière complète et sensible les notations d'ambiance qui nous intéressent dans une perspective descriptive et analytique. Ce point fait l'objet à part entière de la mise en œuvre du rendu des travaux qui utilise à cette fin les outils sur la toile permettant de valoriser et de partager les contenus et les observations.

Le choix des deux sites a fonctionné relativement bien malgré leur hétérogénéité, leurs différences précisément nous ont révélé des pistes enrichissantes. En prenant pour base empirique deux terrains urbains incluant des rythmes d'usage spécifiques

du fait qu'ils articulent un cimetière, des espaces publics ainsi que des infrastructures routières, on a pu mieux saisir cette présence / absence qui caractérise la place du cimetière en ville. Les dimensions historiques qui marquent l'origine et le devenir de ces sites nous ont été nécessaires pour comprendre les dispositifs d'aujourd'hui et les contextes de transformation. Le contexte de la Défense, comme quartier des *affaires* hypermobiles déversant les cols blancs qui y travaillent à l'heure de midi, ce quartier apparemment dévolu à la mobilité piétonne par sa dalle continue est sous pression immobilière, l'étrangeté des cimetières immobiles renforce le fait qu'ils semblent résister aux tours qui les surplombent. D'ailleurs, les observations et multiples données recueillies ont déjà valeur d'archives étant donné les amples travaux qui vont encore modifier le site dès 2014. Le second terrain situé à Barcelone aux alentours du cimetière ancien de Poblenou jouxtant l'extension littorale de la ville, ses développements touristiques, et routiers enterrés est lui aussi chargé d'histoire, de bouleversements récents et de mutations qui sont pour le moment gelées. C'est dans ces contextes que les ambiances se forment et que les seuils sociaux et spatiaux changent aussi, se déplacent, prennent un autre sens en s'incarnant dans les différents régimes et pratiques mobiles. L'ensemble de cette investigation commence à nous indiquer des voies intéressantes pour traduire les différents aspects concernant les interactions entre les dimensions d'ambiance et les pratiques de mobilité, comme les enjeux concernant la cohabitation des espaces publics avec les cimetières et des régimes sensibles de mobilité et de seuil. Les contextes spatiaux offrent des opportunités différenciées dont se saisissent de manière appropriée et spécifique les agents sociaux. La mise en miroir des sites d'étude paraît ainsi une manière valable pour faire apparaître les spécificités et points communs permettant d'esquisser un langage portant sur ces matières difficiles à faire sentir et percevoir, et à représenter sans entrer dans des relations de cause à effet, tout en faisant apparaître certains éléments de connaissance pour l'aménagement au regard de la définition des seuils dans ces contextes spécifiques.

Sur le fond, interroger les régimes sensibles de mobilité et d'usage public à partir de l'étude de la formation de seuils est une perspective intéressante tout autant la connaissance des expériences et pratiques citadines que la fabrication des espaces urbains et de leur ambiance. Ainsi, cette problématique s'est intéressée aussi bien aux espaces et aux éléments d'ambiances formateurs de ces seuils qu'aux formes de pause, de suspension, d'articulation et d'intervalle qui accompagne l'expérience pédestre d'ambiances urbaines qui semblent de plus en plus fluidifiée par l'aménagement. Il nous semble avoir pu indiquer que la formation de ces seuils est un enjeu dans l'usage mobile des lieux à différentes échelles de perception et d'action. Leur modulation fait interagir toutes les modalités sensibles (voir, entendre, sentir) et constitue un support de structuration de l'expérience des ambiances en mouvement ainsi qu'un horizon d'usage urbain créatif, autrement dit un début d'urbanité. En effet ce qui nous apparaît à travers cette lecture des mouvements urbains et de ses pauses, c'est, quelques soient les conditions, la recherche permanente des aménités d'ambiance

par le citoyen. C'est aussi l'importance des traces que laissent par leurs pratiques les corps dans l'espace visuel et sonore, suscitant une certaine tendresse de notre part avec cette multiplicité des destins et des attitudes humaines et une certaine empathie (Chekoff, 2012).

La notion de seuil doit être étendue au domaine des ambiances, c'est à dire en observant ce qui permet de distinguer des milieux faits de lumière, d'air et de son. La notion de seuil n'est en effet pas seulement interprétée en termes matériel et architectural, la réinvestir en l'examinant au regard des modalités d'ambiances souligne aussi sa malléabilité et la valeur temporelle que l'idée d'ambiance apporte à une notion d'origine spatiale.

Sur le plan d'une politique du sensible, nous avons été amenés à interroger particulièrement la règle de fluidité qui sous-tend la conception des espaces publics aujourd'hui et entraîne la prolifération des accessoires de connexion et la règle de continuité apparente des espaces (sols, limites, etc.). Or la question des flux ne peut se substituer à celle des lieux, l'espace technique du flux mobile ne peut écarter l'espace sensible du mouvement et des plaisirs qu'il suscite. Au cours de la recherche notre approche de la notion de seuil a beaucoup oscillé autour des limites. Mais il nous semble à présent que pour qu'une limite fasse seuil, elle doit être habitable, elle ne peut être un espace géométrique. Et pour être habitable, certaines valeurs d'ambiances doivent offrir des opportunités d'action. Alors se forme le seuil, cette notion si anthropophile qui pourrait aussi paraître déclassée, inutile, surannée dans l'espace contemporain. Or dans toute mobilité, des temps de pause sont nécessaires comme le sont, dans tout espace partagé, des lieux de réserve, de retrait, à l'écart du mobile. Les aspérités et rugosités de l'espace offrent alors des plis opportuns, mais les formations immatérielles de l'ambiance peuvent aussi en créer. Ce n'est pas d'un intervalle neutre dont il s'agit mais bien d'un lieu apte à former une ambiance hospitalière au mouvement.

Le partage de la ville qui vit avec la mémoire et le lieu des morts présente à ce titre le paroxysme de cette nécessité. L'organisation des seuils de contact et de distance intéresse aussi bien la vie ordinaire que ce lieu particulier qu'est le cimetière. On a vu à travers les deux sites, des manières très différentes de régler cette interférence aussi importante en termes qualitatifs pour les habitants et usagers de la ville que pour ceux qui se rendent en ces lieux exprimant des tonalités de conduites de marche. L'attention à ces espaces de contacts devrait porter aussi bien sur les espaces, les ambiances sonores que sur les côtoiements possibles entre usages. Une civilité de la mobilité est à construire en fonction de la mise en oeuvre des opportunités de pause en espace public.

Par rapport à l'espace contemporain, nous avons choisi d'interroger des situations présentant un caractère paradoxal de la ville actuelle du fait de la juxtaposition d'environnements contrastés et du voisinage de fonctions opposées, qui entraînent

des confrontations d'usages et des temporalités spécifiques. Zones de contact et de circulation entre milieux et pratiques hétérogènes, on a quelque peu montré comment les seuils constituent alors des enjeux importants d'aménagement, de perception et d'usage (marque de propriété éphémère, marges, frictions, potentiel de réserve, suspension) pour rééquilibrer la ville des flux et les contraintes de la fluidité généralisée et résister à une standardisation de l'aménagement.

Limites et difficultés

Les difficultés de cette recherche ont été multiples. L'une d'entre elle tient à la masse de matériau recueilli dû à l'approche multidimensionnelle que demande celle à partir des ambiances. La nécessité de croiser des données, physiques, sensibles et sociales, en plus des informations historiques, la volonté de ne pas abandonner de domaines sensoriels (sonore, climatique) et le refus d'une approche uniquement spatio-visuelle pour adopter une approche en terme de dispositif, occasionne un surplus d'information et de traitement qu'aucune exhaustivité ne peut épuiser. Cependant le croisement des données et observations peut s'avérer fructueux en termes d'analyse critique. C'est dans ces complexités urbaines dont on a pris conscience au fur et à mesure du travail que s'est déployée notre méthodologie basée sur l'observation et des tests expérimentaux visant à rendre compte de la formation, des variations et du rôle de seuils sensibles.

Nous avons conscience de la diversité des méthodes et pistes de travail mais cela nous paraît toutefois nécessaire de tester pour appréhender les contextes urbains. Nous avons conscience de la nécessité de devoir faire ainsi un tâtonnement exploratoire qui permet de faire bouger le sujet. D'autres pistes sont apparues, notamment dans l'idée de systématiser les observations temporelles pour saisir les variations de configurations.

Sur le plan méthodologique, nous devons aussi souligner la difficulté à arrêter un périmètre d'étude précis, un « site », car il pourrait s'agrandir à l'infini. La marche peut mener loin, mais cela n'est pas propre à cette approche. Remarquons à ce titre que les parcours observés ont été à ce titre un des éléments de limitation ou de détermination du périmètre d'observation, ainsi les « suivis » effectués in situ restituent dans une certaine mesure l'emprise des pratiques piétonnes du lieu. Lorsque ces dernières dépassaient un rayon et nous amenaient très loin du centre de gravité correspondant au cimetière, il convenait de s'arrêter. Malheureusement une carte synthétique de ces suivis n'a pas été réalisée.

La seconde difficulté est celle rencontrée avec le partenaire de Barcelone, les échanges ont été réduits non pour des motifs scientifiques mais pour des raisons de planning et de disponibilité. Cependant, un ou des représentants du laboratoire sont présents pour l'expérimentation et l'échange présenté plus bas.

La troisième difficulté tient à la problématique que nous avons développée et qui articule différents niveaux emboîtés : mobilité en marche, ville fluide, paradoxes

d’ambiances, seuils, cimetièrre et développement urbain ... Centrés sur la question des seuils nous avons tenté de la faire évoluer en développant la notion de suspension, suspension de la mobilité, supputant que le rapport au monde ne peut se faire dans la seule mobilité d’une ville qui serait entièrement fluide et que ces instants sont aussi importants dans la marche que la marche elle-même. Les paradoxes d’ambiances que nous avons évoqués (liés aux tensions entre mobilité, usage et sensibilité) indiquent aussi que c’est au droit de ces seuils qu’ils se jouent essentiellement. Ces tensions semblent en définir les contours et les formes, comme les occurrences et les durées. Petit à petit au cours de la recherche se sont ainsi noués des fils entre ces éléments, parfois ténus mais solides pour approcher plus finement les enjeux d’une marche qui ne serait pas seulement la consommation d’un espace toujours plus fluide mais créatrice de relations qualifiantes qui articulent le contexte ambiant et les multiples manières d’utiliser, voire de détourner ce contexte pour y faire un seuil d’hospitalité.

Valorisation de la recherche

L’abondance nécessaire de matériaux documentaires relevés in situ (photographique, vidéographiques, sonores et historiques) nous a poussé à créer un « carnet de recherche » sous la forme d’un blog hébergé par Hypothèses.org, intitulé « lambiophil – ambiances en mouvement » afin de mettre en commun des éléments d’analyse les plus intéressants et permettant de comprendre la formation de seuils sensibles urbains. L’avantage de cette mise en commun est que les documents sonores et visuels sont disponibles et associés aux textes qui se veulent plus courts et synthétiques. Ce blog *lambiophil*, créé dès mai 2013 vise à confronter différentes recherches de terrain architecturaux et urbains afin de décrire, représenter, analyser, transmettre et concevoir les dynamiques d’ambiances mises en jeu dans les espaces contemporains. Des documents graphiques, comme des matériaux vidéographiques et sonores prélevés in situ sont utilisés pour sensibiliser les situations et les pratiques observables ainsi que pour dégager des critères intéressants la fabrication des ambiances et des lieux. A terme, ce carnet issu de l’axe de recherche que nous avons démarré sur le thème des seuils urbains sera développé sur d’autres thèmes interrogeant de manière générale les relations entre formes construites, ambiances et pratiques habitantes.

Par ailleurs, portant plus spécifiquement sur les dimensions sonores et acoustiques, le corpus de sons relevés s’il est de qualité et s’il est explicité par des mesurages et l’analyse de l’espace, est rendu disponible sur le site web « cartophonics.fr » qui héberge ce type de documents issus de recherches menées depuis 1980 au laboratoire Cresson. La mise en forme et le temps consacré à ces traitements d’images et de sons associés à une analyse ou une mise en perspective n’est pas négligeable et devra être pris en charge.

C’est dans cette perspective enfin que « l’exposition » de la recherche MUSE, sa représentation, est pensée sur le site internet anr-muse.fr, en fonction toutefois des

moyens réduits accordés à cette partie et des limites de nos compétences techniques. Notre hypothèse est de mettre « en miroir » les deux sites de référence, qui, bien qu'ils n'aient rien à voir entre eux (mise à part la proximité du cimetière), renvoient toutefois nous semble-t-il, au modèle urbain occidental, à une mondialisation de l'aménagement à travers les traitements de l'espace public et les pratiques mobiles : le monde des affaires de La Défense et le monde littoral-touristique de Barcelone font cohabiter la ville économique avec la ville ordinaire du passant. Renvois mutuels, parallélisme, jeu, ... en tout cas elle mettra en tension la mobilité (réelle ou virtuelle) du destinataire par la manière d'exposer les éléments visuels et sonores concernant à la fois l'espace construit, les ambiances et les usages apparents. Revendiquant la posture d'une description critique, cette exposition des documents sur le web pose cependant clairement la question des techniques de représentation d'un propos portant sur l'ambiance apte à provoquer l'imaginaire sensible et la raison critique.

Vers une mise en *expérience réactive* du site

Pour finir, cette recherche nous a aussi fait penser une forme de *mise en expérience* in situ originale afin de tester et partager nos hypothèses au delà des conclusions de ce travail, à l'occasion de l'exposé de la recherche dans le cadre du workshop « Pragmatiques du cosmopolitisme urbain » organisé par Pedro Garcia Sanchez le 10 Avril 2014 à l'université Paris X Nanterre. Cette mise en expérience entend tester une version *réactivée* de la recherche. Elle consiste à la fois à initier à nos thématiques à partir du sentir en même temps que leur mise en discussion.

Cette forme d'expérience a été mise en œuvre sur le site de La Défense une après midi du workshop. Des éléments de mémoire de cette journée seront présentés sur le site anr-muse.fr

Il s'agira précisément lors de cette expérience in situ de faire explorer les situations au public participant, tel un piéton, usager quotidien ou occasionnel. Mais cette exploration se fait selon certaines règles de jeu établies à travers le «livret - guide» qui sera remis à chacun. Ce dernier propose 4 « missions » au cours du parcours et suggère des matières à expérience et à perception, comme des objets de pratiques et d'observations à chacune de ces 4 étapes.

Les parcours démarrent devant l'Arche de la Défense, puis s'orientent vers la «Jetée», le dessus et le dessous, le cimetière de Neuilly son intériorité et ses alentours. Les expérimentateurs sont invités à partir du même point (devant l'arche) au fur et à mesure par groupe de deux.

Le premier temps est première intitulé « passer de l'autre côté », consiste à franchir une limite et à faire éprouver le changement d'ambiance qui opère dans ce passage qui se fera selon les trois possibilités offertes par le site alternant pour chaque départ afin de les comparer.

La seconde étape consiste à trouver un lieu pour faire une pause et manger dehors. Pour mettre en œuvre cette « expérience *exacerbée* » collective du site dans des conditions d'usage ordinaires, l'expérience se déroule précisément à l'heure du repas, car c'est un climax de la ville des affaires et des bureaux.

La troisième phase consiste à explorer une partie du site autour du cimetière à partir des traces disparues (portes fermées, ancien tracé) et des projets d'aménagement en cours non encore réalisés ou avortés.

La quatrième phase enfin consiste à chercher et à trouver l'entrée du cimetière afin de cheminer dans celui-ci et d'y trouver un lieu qui permette de se sentir à l'écart du contexte environnant.

Conçu tel un jeu des sens à effectuer permettant de remonter dans le temps de ce site complexe, comme de mettre à l'épreuve nos propres habitudes et perceptions dans ses entrelacs, cette méthode réactive in situ alimentera dans un seconde phase un échange en salle suivi de l'exposition par l'équipe de recherche des éléments recueillis concernant plus particulièrement les cohabitations discrètes ou surprenantes de la ville et des cimetières (les sites de La Défense et de Barcelone - Poblenou s'éclaireront mutuellement). Une trentaine de personnes venant d'horizons divers (enseignants chercheurs, étudiants, association d'habitants) fera cette expérience.

Les résultats de la recherche mis au débat contribuent ainsi à une critique de la ville contemporaine à travers des outils et notions ancrés dans l'expérience pour en penser le devenir. *Mouvements, cohabitation, seuil, détournements*, synthétisent pour notre partie quelques énigmes sensibles des mobilités urbaines au regard de la ville en marche et des dispositifs construits de l'avenir urbain.

BIBLIOGRAPHIE ALPHABÉTIQUE (AXE 4)

Amagatsu, Ushio (2000). *Dialogue avec la gravité*, Arles, Actes Sud.

Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul, Chelkoff Grégoire (dir.) (2004). *Ambiances en débats*, Grenoble, A La Croisée.

Angenot, Marc (1998). « 'Seuils' : dialogue entre Marc Angenot et Henri Gaudin » in Coblence, Françoise, Eizykman, Boris (dir.), *L'esthétique de la rue*, actes du colloque d'Amiens (juin 1994), Paris, L'Harmattan, pp. 13-24.

Arendt, Hannah (1988). *Condition de l'homme moderne*, Paris, Presses Pocket.

Arxiu Històric del Pobleno (2001). *El Poblenou : 150 anys d'història*, Barcelone, Arxiu Històric del Pobleno.

Augé, Marc (1992). *Non-Lieux*, Paris, Seuil.

Augoyard, Jean-François (2010). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Grenoble, A la croisée (1^{ère} éd. 1979).

Augoyard, Jean-François (1995). « L'environnement sensible et les ambiances architecturales » in *L'espace géographique*, n° 4, pp. 302-318.

Auzelle, Robert (1965). *Dernières demeures : conception, composition, réalisation du cimetière contemporain*, Paris, Robert Auzelle.

Barazon, Tatjana (2010). « La «soglitude» : aperçu d'une méthode de la pensée des seuils » in *Conserveries mémorielles*, n°7, Seuils, Thresholds, Soglitudes.

Bataille, Georges (1991). *Le bleu du ciel*, Paris, Gallimard (1^{ère} éd. 1957).

Beauchard Jacques & Moncomble Françoise (2013). *L'architecture du vide. Espace public et lien civil*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

Berthoz, Alain (1997). *Le sens du mouvement*, Paris, Odile Jacob.

Boyer Annie & Rojat-Lefebvre Elisabeth (1994). *Aménager les espaces publics : le mobilier urbain*, Paris, Le Moniteur.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (2004). *Sols urbains : pour une approche sensible*, Lyon, CERTU.

Chabard Pierre & Picon-Lefebvre Virginie (dir.) (2012). *La Défense : un dictionnaire. Architecture/Politique* (Vol. 1), *La Défense : un atlas. Histoire/Territoire* (Vol 2), Marseille, Parenthèses.

Chelkoff Grégoire & Paris Magali (2012). *La nature au bord de la route*, CRESSON, Rapport de Recherche N°82

Chelkoff, Grégoire (2012). « L'Ambiance sensible à l'architecture : paradoxes et empathies contemporaines », in Thibaud, Jean-Paul, Siret, Daniel (dir.), *Ambiances in action/Ambiances en acte(s)*, actes du colloque de Montréal (sept. 2012), Réseau international Ambiances.

Chelkoff, Grégoire (2009). « The sound heritage of a new town : ambiance shocks in contemporary urbanism », actes du colloque ICSV, Cracovie (juillet 2009).

Chelkoff, Grégoire (2005). « Approche écologique de kinesthèses sonores : expérimentation d'un prototype d'abri public et ergonomie » in *Acoustique et techniques*, n° 41, pp. 24-32.

Chelkoff, Grégoire (2005). « Prototypes sonores architecturaux » in *Construire avec les sons*, actes du colloque organisé par le PUCA (mars 2005), pp. 24-31. URL : http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/actions_construire_sons.htm

- Chelkoff, Grégoire (2005). *De l'espace à l'ambiance : formes sensibles de l'architecture et transformations de l'environnement urbain*, thèse HDR, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble.
- Chelkoff, Grégoire (2003). *Prototypes sonores architecturaux*, Grenoble, Cresson.
- Chelkoff, Grégoire (1997). « Transitions sensibles en sous-sol », *Les villes intérieures de demain*, actes sur c.d. du Colloque ACUUS international de Montréal.
- Chelkoff, Grégoire, Thibaud, Jean-Paul (1993). « L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville » in *Les annales de la recherche urbaine, Espaces publics en ville*, n° 57-58, décembre, pp. 7-16.
- Chelkoff et al. (1992). *Entendre les espaces publics*, Grenoble, Cresson.
- Choay, Françoise (2004). *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Milan, Skira.
- Clément, Gilles (2004). Manifeste du Tiers Paysage, Gilles Clément. URL : http://www.gillesclément.com/fichiers/tierspaypublications_92045_manifeste_du_tiers_paysage.pdf
- Clément, Gilles (1997). *Une école buissonnière*, Paris, Hazan.
- Cohen Jean-Louis & Lortie André (1991). *Des Fortifs au Périph. Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard/ Pavillon de l' Arsenal.
- Damon, Julien (2011). « Quel avenir pour les cimetières urbains? » in *Urbanisme*, n°377, p. 12.
- De Barros, Manuela (2011). *Duchamp et Malevitch. Art et théories du langage*, Paris, L'Harmattan.
- De la Soudière, Martin (dir.) (2000). « Seuils, Passages », *Communications* n°70.
- Delgado, Manuel (2007). *La ciudad mentirosa*, Madrid, Los libros de la Catarata.
- Delgado, Manuel (2004). « Ethnographie des espaces publics » in *Arquitectonics*, n°10, pp.57-63.
- Didi-Huberman, Georges (2001). *Génie du non-lieu. Air, poussière, empreinte, hantise*. Paris, Minuit.
- Dorfles, Gillo (1985). *L'intervalle perdu*, Paris, Librairie des Méridiens.
- Etablissement public pour l'aménagement de la région dite de La Défense (1991). *Mission Grand Axe : consultation internationale sur l'axe historique à l'Ouest de la grande Arche de La Défense*, Paris, Pandora, EPAD.
- Fischler, Claude (1977). *La Défense, perceptions et pratiques de l'espace*, rapport de recherche, Paris, Publicis Conseil.

Gaudin, Henri (2003). *Seuil et d'ailleurs : texte, croquis, dessins*, Besançon, Ed. de l'imprimeur (1^{ère} éd. 1992).

Gehl, Jan (1987). *Life between buildings. Using Public Space*, New York, Van Nostrand Reinhold.

Germon, Olivia (2009). « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens, entre règles spatiales et règles sociales » in *Géographie et cultures*, n°70, pp. 57-78.

Ghorra-Gobin, Cynthia (dir.) (2001). *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, l'Harmattan.

Grainville, Patrick (1982). *Les forteresses noires*, Paris, Seuil.

Grosjean Michèle & Thibaud Jean-Paul (dir.) (2001). *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses.

Habermas, Jürgen (1978). *L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*, Paris, Payot.

Heidegger, Martin (1958). « Bâtir, habiter, penser », conférence du 5 août 1951 in *Essais et conférences*, Paris, Gallimard, pp. 170-193.

Kent, Conrad (2002). « From Pleasure Gardens to Places Dures: Continuity and Change in Barcelona's Public Spaces » in *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies*, n°6, pp. 221-244.

Koolhaas, Rem (2011). *Junkspace : repenser radicalement l'espace urbain*, Paris, Payot.

La Cecla, Franco (2010). *Contre l'architecture*, Paris, Arléa.

Leboucq, Brice (2002). « Entretien avec Henri Gaudin » in *Études* 4, Tome 396, pp. 509-520.
URL : www.cairn.info/revue-etudes-2002-4-page-509.htm.

Lévy Jacques & Lussault Michel (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie, et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin.

Mancebo, François (2006). « Stratégies barcelonaises : reconfigurer la ville entre projets urbains partiels et urbanisme de grands événements », Colloque L'urbanisme a-t-il une responsabilité à l'égard de la société ?, Institut de la ville, UNESCO, 2003. URL : http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/05/14/84/PDF/Article_Mancebo_Quebec.pdf

Massiani Léna (2011). « L'espace privé, lieu incarné de l'utopie » in *Agôn* [en ligne], Dossiers, n°3 : Utopies de la scène, scènes de l'utopie, Déborder les frontières, mis à jour le : 01/02/2011. URL : <http://agon.ens-lyon.fr/index.php?id=1332>

McNeill, Donald (2002). « Barcelona : Urban Identity 1992-2002 » in *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies*, vol. 6., pp. 245-261.

- Mongin, Olivier (2013). *La ville des flux : l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine*, Paris, Fayard.
- Mongin, Olivier (2005). *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil.
- Murray Schafer, Raymond (1982). « Je n'ai jamais vu un son » in *L'oreille oubliée*, catalogue d'exposition, Galerie du Centre de Création Industrielle (1982-1983), Paris, Centre Georges Pompidou.
- Paul-Lévy Françoise & Segaud, Marion (1983). *Anthropologie de l'espace*, Paris, Centre Georges Pompidou.
- Philifert, Pascale (2009). « «Demeurer» : une approche comparative de l'évolution des relations entre le cimetière et la ville, en France et au Maroc » in Vallat, Colette (dir.), *Pérennité urbaine ou la ville par-delà ses métamorphoses*. (Vol. 1 : Traces), actes du colloque international (mars 2007), Paris, L'Harmattan, pp. 21-34.
- Pousse, Jean-François (1995). « Jardins avec vue : les Jardins de l'Arche, La Défense » in *Techniques & Architectures*, n°421, pp.40-44.
- Ragon, Michel (1981). *L'espace de la mort : Essai sur l'architecture, la décoration et l'urbanisme funéraires*, Paris, Albin Michel.
- Rocca Alessandro (dir.) & Clément Gilles (2008). *Gilles Clément. Neuf jardins. Approche du jardin planétaire*, Arles, Actes Sud.
- Roncayolo, Marcel (2007). *Territoires en partage. Nanterre, Seine-Arche : en recherche d'identité(s)*, Marseille, Parenthèses.
- s.a. (1995). « Le cimetière nouveau de Neuilly : à l'ombre de la Grande Arche » in *Paysage actualités*, n°177, avril, pp.31-35.
- Salignon, Bernard, (1996). « Le seuil, un chiasme intime-dehors » in Mangematin, Michel, Nys, Philippe, Younès, Chris (dir.), *Le sens du lieu, actes du colloque organisé par l'École d'architecture de Clermont-Ferrand et le Collège international de philosophie (avril 1994), Bruxelles, Ousia, pp. 55-66.*
- Sansot, Pierre (1971). *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck.
- Sennett, Richard (2002). *La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, Paris, Editions de la Passion/Verdier.
- Sennett, Richard (1992). *La ville à vue d'œil : urbanisme et société*, Paris, Plon.
- Sennett, Richard (1979). *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.
- Shusterman, Richard (2010). *Soma-esthétique et architecture : une alternative critique*, Genève, Haute école d'art et de design.

Unwin, Simon (2007). *Doorway*, Londres, Routledge.

Urbain, Jean-Didier (1989). *L'archipel des morts : le sentiment de la mort et les dérivés de la mémoire dans les cimetières d'Occident*, Paris, Plon.

Vigano, Paola (2012). *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, Métispresses.

Vlès, Vincent (2010). « Le tourisme dans la ville : de nouveaux défis pour l'urbaniste » in Augustin, Jean-Pierre, Favory, Michel (dir.), *50 questions à la ville : comment penser et agir sur la ville (autour de Jean Dumas)*, Pessac, Maison des Sciences de l'homme d'Aquitaine, pp. 419-124.

Webber, Melvin M. (1996). *L'urbain sans lieu ni bornes*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube (1^{ère} éd. 1964).

Ziegler, Jean (1975). *Les vivants et la mort*, Paris, Seuil.

VALORISATIONS LIÉES À L'AXE 4

Chelkoff Grégoire, Germon Olivia et Thiollière Pascaline, « Seuils sensibles : des dispositifs d'accessibilité socio-spatiale aux paradoxes d'ambiances », in *Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité*, Workshop international, 10-11 avril 2014, Université Paris-Ouest Nanterre-La Défense (communication orale).

Chelkoff, Grégoire, « Seuils sensibles » in *Caracas : la movilidad en la redoma de Petare : conflictos de uso, atmosferas sensibles y labilidad*, Workshop international, Caracas, 28-29 avril 2014 (communication orale).

Germon Olivia & Thiollière Pascaline, « Lieux en mouvements », in *Faire lieu dans l'espace public*, Journée d'étude interdisciplinaire, 24 juin 2014, Institut d'Urbanisme de Paris, Créteil (communication orale).

Thiollière, Pascaline, « Le projet Muse » in *Caracas : la movilidad en la redoma de Petare : conflictos de uso, atmosferas sensibles y labilidad*, Workshop international, Caracas, 28-29 avril 2014 (communication orale).

Comité d'organisation du Workshop international Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité, 10-11 avril 2014, Université Paris-Ouest Nanterre-La Défense, Comité d'organisation : France-Berkeley Fund, Université de Californie – Berkeley, Université Paris Ouest Nanterre - La Défense, laboratoire CRESSON - UMR 1563 CNRS MCC, laboratoire Mosaïques – Lavue UMR 7218 CNRS.

CONCLUSION

L'ambition initiale de MUSE était donc de décrypter, à partir de la problématique des ambiances architecturales et urbaines, les modifications actuelles des logiques d'aménagement des espaces du mouvement et leurs effets sur l'expérience usagère ordinaire. Cette entrée par les conduites urbaines et les interactions sociales permettait d'interroger la place et l'opérativité du sensible dans la transformation des lieux et des expériences du mouvement, déplaçant ainsi les démarches focalisées sur la seule dimension spatiale ou sociale.

Cette ambition initiale est largement dépassée. En focalisant très tôt les questionnements de chacun de nos quatre axes de travail sur l'évolution actuelle des modes de partage de ces espaces, et en choisissant des terrains problématiques à cet endroit, MUSE ouvre une nouvelle voie de questionnement au sein même des travaux autour de l'ambiance : la voie politique.

Dit clairement, MUSE est une première tentative d'articulation du sensible et du politique (Thomas, 2012) au sein même de la problématique des ambiances architecturales et urbaines. Assumant une démarche phénoménologique fondatrice, le travail livré – bien que très descriptif – n'est pourtant pas acritique. Il engage, à certains égards, une réflexion sur le devenir sensible des espaces du mouvement, sans l'abstraire des fondements idéologiques qui sous-tendent certaines des situations aménagées analysées. Ce faisant, MUSE teste les potentialités critiques de la notion d'ambiance (Thomas, 2012).

Enfin, et il s'agit là du second glissement opéré par rapport au projet initial déposé en 2010, MUSE s'interroge sur les modalités de transcription des analyses et de restitution des expériences vécues.

Procédant systématiquement d'une « immersion par corps »¹⁰² au sein des terrains d'enquête, chacun des quatre axes d'étude s'est très tôt posé la question des formes de restitution possibles d'une recherche qui non seulement engage les chercheurs sur leur terrain mais aussi aborde de front des problématiques sociétales parfois sensibles. Trouver des dispositifs de transcription de ces expériences vécues pour permettre le dialogue entre chercheurs, comme traduire ces questionnements dans un langage susceptible de créer le débat, sont des préoccupations qui traversent MUSE.

Ces trois fils conducteurs de la recherche – Ambiances et Conduites urbaines, Ambiance et Critique, Ambiance et Traduction – ont animé trois séminaires de travail au cours de ces 42 mois (cf. annexes). C'est à partir d'eux que nous exposerons certains des verrous qui restent à lever dans la compréhension des énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines et que nous tirerons, non pas des éléments conclusifs, mais des pistes de réflexion nouvelles.

AMBIANCES ET CONDUITES URBAINES

MUSE aurait pu faire le choix d'appréhender la question des conduites urbaines au sein des espaces du mouvement – et de la manière dont elle s'articule aux ambiances – de manière unitaire, en privilégiant une seule posture et un seul ancrage théorique. De ce point de vue, la perspective phénoménologique, fondatrice des travaux du Cresson, aurait pu être la ligne directrice des réflexions. Elle aurait alors orienté la manière dont étaient posées les problématiques propres aux quatre axes de recherche et dont s'établissaient le rapport aux différentes équipes partenaires.

Au risque d'un éclatement des perspectives et d'une étanchéité des axes entre eux, MUSE a au contraire fait le choix d'appréhender la question des énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines à travers une diversité de postures de recherche. Cette prise de position initiale, qui transparaît dans le projet déposé en 2010, est contestable à deux endroits. Elle peut d'une part fragiliser la problématique des ambiances architecturales et urbaines en exacerbant, de l'intérieur, ses limites. Elle peut d'autre part être lue comme une absence de cohérence théorique de cette recherche, voire des divers axes entre eux.

102 Nous référons à l'expérience que nous avons menée (G Chelkoff, P. Thiollière et O. Germon) à La Défense dans le cadre du workshop Cosmopolitique organisé par Pedro Garcia Sanchez à l'université de Nanterre X les 10-11 et 12 avril 2014. Lors de la demi-journée consacrée à la thématique des seuils, une quarantaine de personnes ont suivi les consignes du livret que nous avons distribué invitant à expérimenter le site en quatre phases. Certains éléments du débat qui a suivi sont présentés dans le site <http://anr-muse.fr>, à la rubrique expérimenter.

L'intérêt d'une telle prise de risque est pourtant réel. Mais il est ailleurs. S'ouvrir à des orientations théoriques plurielles permet d'aborder l'objet de recherche sous ses multiples facettes et dans sa complexité. Comprendre la manière dont se pratiquent et se vivent les espaces du mouvement nécessitent en effet que l'on prenne en compte la dimension pratique des conduites urbaines ordinaires, leur arrière-plan affectif, le cadre physique et aménagé autant que ce que nous nommerons, avec beaucoup de précautions, le cadre idéologique des évolutions constatées. Une telle perspective met à jour les limites de la problématique des ambiances architecturales et urbaines au regard de cette complexité à saisir et interroge sur des articulations possibles avec d'autres champs.

Par ailleurs, la multiplicité des points de vue sur l'objet de la recherche permet le dialogue avec les équipes partenaires étrangères. Loin d'une position surplombante, elle met en débat la problématique des ambiances architecturales et urbaines au regard des divers champs disciplinaires dont ces équipes sont issues et à partir desquels elles appréhendent les mobilités urbaines : l'architecture et la danse (au Brésil), l'urbanisme (au Venezuela), la géographie des *affective atmospheres* (en Angleterre), la socio-anthropologie (en Espagne). Sur certains terrains, elle a permis en outre que la question des enjeux sociétaux directement liés aux évolutions actuelles des cadres des mobilités urbaines soit clairement questionnée et positionnée au sein même d'une réflexion sur l'ambiance.

Chacun des quatre axes de recherche aborde ainsi les conduites urbaines ordinaires dans les espaces du mouvement à travers diverses entrées et testent ainsi les atouts et les limites d'une approche par l'ambiance.

Dans l'axe 1 qui, rappelons-le, pose la question de la pacification des espaces publics urbains brésiliens, l'entrée phénoménologique est première. Rendre compte de l'expérience sensible ordinaire d'espaces soumis à des formes d'hygiénisme moral, à l'exacerbation d'un arrière-plan sécuritaire, à une hyperesthésie endogène conduit à proposer une typologie des « états de corps des piétons ». Le recours à cette notion d'« état des corps », issue du champ de la danse, n'est pas sans importance pour la problématique des ambiances architecturales et urbaines et les travaux qu'elle mène sur la marche en ville. Outre le fait qu'elle renforce l'intérêt porté aux modalités de compréhension des situations par corps, cette typologie participe des tentatives d'articulation des plans de l'affect et du pratique dans l'analyse des conduites urbaines ordinaires. Elle a aussi l'intérêt de penser les dynamiques à l'œuvre entre conduites urbaines et ambiances. Moins que l'« emprise » des ambiances sur les manières de marcher ou leur « efficace sensori-moteur », la typologie des états de corps du piéton révèle la prégnance d'une « empathie motrice » dans la marche et son rôle dans le sentiment d'« être-avec » et de « faire ensemble ». C'est donc le plan de la présence au monde et de l'engagement dans le monde (notamment le monde de l'Autre) qui est ici mis en avant. Ce sont aussi les divers degrés de fragilisation de la proximité dans ces espaces publics urbains qui sont révélés (Fiori et Thomas, 2014). Reste alors

un verrou à lever pour ne pas tomber dans l'écueil d'un naturalisme et pour articuler davantage le sensible au politique : tisser davantage le lien avec le cadre sociétal qui sous-tend ces évolutions des mobilités urbaines, à la fois d'un point de vue conceptuel et méthodologique.

Dans l'axe 2, nous avons contourné délibérément les discours « *mainstream* » sur la vulnérabilité urbaine et leurs grammaires binaires (« formel-informel », « sécurité-insécurité », « public-privé », etc.) pour esquisser une approche interactionniste / pragmatiste de la mobilité ordinaire, de son écologie urbaine sensible et de l'urbanité (avec ses formes et conflits) qui s'en dégage. C'est ainsi que l'idée d'une *labilité* inhérente à l'ajustement circonstancié que les caraquéniens produisent face aux épreuves citadines a pu être identifiée et problématisée. Faisant le lien entre des réflexes perceptifs, des arrière-plans cognitifs, des attitudes corporelles, des (pré)dispositions émotionnelles, des managements plus ou moins techniques, des élans interactionnels et des microenvironnements dissemblablement « équipés », cette labilité apparaît comme un moyen usuel pour affronter, manager ou « faire avec » les situations d'incertitude propres à la mobilité urbaine à Caracas. Cette ville fragilisée où, en même temps, les registres de la cité vulnérable ont été radicalisés dans le dernier quart de siècle (Garcia Sanchez, 2007), s'offre à travers notre enquête comme un contexte privilégié pour comprendre les richesses et les limites de l'approche capacitaire et de l'analyse des ambiances. Les difficultés exacerbées pour que les acteurs concernés fabriquent des « *biens communs citadins* » et les fassent tenir au-delà de la réponse à une « urgence », parlent autant des épreuves ordinaires de la citoyenneté urbaine que des insuffisances propres à la compréhension des défis (aussi) politiques que les enjeux sensibles devraient davantage pouvoir communiquer.

L'axe 3 se donne pour thématique initiale de comprendre les interactions des problématiques sécuritaires avec les ambiances situées des espaces majeurs de mouvement que sont les gares métropolitaines internationales. L'entrée privilégiée, pour l'investigation comme pour l'analyse, est également phénoménologique et devait conduire à la production d'un double recueil susceptible de rendre manifeste la part des effets des dispositions – et dispositifs – sécuritaires sur l'environnement sensible et les conduites, et en miroir celle des formes d'exploitation de ces deux paramètres dans les modalités de mise en œuvre concrète (notamment à l'endroit de l'aménagement de l'espace et à celui de l'orchestration des dispositifs sécuritaires) des politiques de sécurité urbaine. Aussi, ce recueil procède de la mobilisation de « brèches », non pas directement à entendre au sens que pourrait lui donner Garfinkel, mais à celui de la nécessité d'introduction de fragilités et de diversités au cœur de ses modalités mêmes de production. L'enjeu sous-jacent vise le dépassement d'un mode de compréhension des situations totalisateur et neutralisant.

Au contraire, les terrains parisiens et londoniens ont rendu manifeste qu'il n'y a pas de façon unique de mettre en application une politique sécuritaire sur un terrain ; qu'il n'y a pas de manière unique de percevoir ou de répondre à ces « orchestrations » ;

et que nous n'avons pu établir aucun lien clair, causal ni définitif entre ces deux paramètres. Pour ces raisons, deux voies ont été privilégiées pour restituer les résultats des investigations. La première concerne l'adoption d'une posture de l'« engagement affectif ». La thématique de la sécurité répond à celle de l'aléa et de la vulnérabilité, mais dès lors que la posture des chercheurs se réclame de l'ethnographie, il convient de traduire ces dernières notions en termes d'incertitude et de fragilité. Comprises ainsi, les situations observées ne cherchent alors plus à témoigner de l'effet mécanique de dispositions sécuritaires sur l'environnement sensible et sur les conduites, mais plutôt à rendre compte du poids des émotions sur l'appréhension des situations. A cet égard, le développement de la figure de l'asshole, rendant compte de la capacité des situations à mettre en péril les modalités mêmes de leur interprétation par celui ou celle qui en fait l'expérience, en constitue un témoignage.

En conséquence, il a été nécessaire d'exprimer une diversité des modes d'appréhension des questions sécuritaires situées, par la mobilisation de l'expression collective du groupe de chercheurs. Ainsi, la seconde voie de restitution des résultats procède de ce que nous avons nommé un « mode d'écriture atmosphérique », lequel vise moins à décrire l'exhaustivité des situations observables qu'à témoigner de la multiplicité des modes d'appréhension de situations partagées en visant, in fine, à rendre saillant un ensemble de points de connexion entre ceux-ci, ce que nous avons nommé la « constellation de textes ». C'est néanmoins à cet endroit que s'ouvrent des questions nouvelles, et en particulier une. Si les deux dispositions que nous venons de commenter nous paraissent aujourd'hui produire des résultats dignes d'intérêt, en particulier à l'aune du questionnement sur le potentiel critique de la notion d'ambiance, il pointe également une limite inhérente au dispositif qui, jusque là, procède de la mobilisation d'un corps (d'un groupe) de chercheurs. L'articulation du sensible au politique pose alors une question d'ordre méthodologique, transversale ici à l'ensemble des axes : celle de la mobilisation des individus composant le corps social dans la production d'ethnographies qui seraient de leur fait et non plus seulement de celui des chercheurs qui en rendent compte.

Révélatrice de différences ou moteur d'éveil, la notion de seuil a été choisie dans l'axe 4 comme vecteur de recherche car elle introduit d'emblée une position critique ou décalée par rapport au regard de l'espace urbain contemporain placé sous le prisme de la mobilité. En effet, alors qu'une tendance « fluidifiante » semble en effet à première vue unifier les aménagements, il s'agit précisément d'interroger les opportunités de modulation des mobilités (jusqu'à sa suspension momentanée) et des cohabitations de régimes d'usages différenciés entre mobilité et stase, en incluant les moments de retrait ou de séjour temporaires. Au plan méthodologique, l'articulation des dimensions physiques (dispositifs), sensibles (phénomènes) et sociales (pratiques) est clairement placée au centre de l'approche multidimensionnelle des ambiances. Elle a été déployée sur les terrains d'étude en explorant ce qui, à différents titres,

fait ressentir ces seuils, ainsi que par l'expérimentation¹⁰³. L'inscription dans une perspective d'essence phénoménologique caractérise l'ensemble des opérations d'enquête in situ. Elle vise à rendre manifeste ce que l'expérience quotidienne « naturalisante » fait oublier et à lever un regard non prédéfini sur le monde urbain. Il s'agit ainsi d'explorer le fond sensible commun – potentiellement empathique¹⁰⁴ dans l'usage urbain et non nécessairement conscient – sur lequel prend corps l'expérience en mouvement.

Mais à côté de cette nécessaire investigation des ambiances liées au moment présent, il convient de souligner la part prise par l'investigation historiographique de l'espace urbain et des évolutions de la pensée urbanistique qui, bien que modeste ici, permet de comprendre comment ces stratégies et conceptions des aménagements modifient les conditions sensibles de cohabitation, effaçant certaines traces, en valorisant d'autres. L'échelle des phénomènes de vécu immédiat que privilégie l'approche empirique des ambiances est alors à replacer dans la perspective temporelle de l'histoire urbaine et sociale locale et globale, c'est là une des leçons de cette recherche. A ce titre, en prenant acte d'une critique sociale et politique, qui fait de l'espace public un pur produit de reconquête de la ville par les classes dominantes tel que Manuel Delgado le développe à propos de Barcelone (Delgado, 2007), l'approche que nous avons menée interroge les dispositifs mis en œuvre et les marges permettant de faire cohabiter des usages parfois contradictoires. Au delà des cas explorés, l'enjeu est de former *des* ambiances dotées d'élasticité et dans lesquelles la mobilité trouve matière à manœuvrer, plutôt qu'*une* ambiance unifiée à caractère homogène. Ainsi, certains résultats obtenus grâce aux observations situées ont affirmé la pertinence des seuils comme vecteur d'analyse et de projet en privilégiant la dimension, à notre avis fort politique, de ce qu'on nomme les potentialités actives d'*échappement* en milieu urbain. De nouvelles perspectives se dégagent ainsi de ce travail permettant de croiser les données sensibles et les stratégies d'aménagement. Elles indiquent en quoi les ambiances architecturales et urbaines ne sont pas seulement matière à description et analyse mais support d'action transformatrice si on les articule aux autres forces de formation des espaces urbains.

103 A ce sujet voir, Chelkoff, Grégoire (2012). « L'ambiance sensible à l'architecture : paradoxes et empathies contemporaines », in Thibaud, Jean-Paul & Siret, Daniel (dir.). *Ambiances in action/Ambiances en acte(s)*, actes du colloque de Montréal (sept. 2012), Réseau international Ambiances.

104 Ce paragraphe est formulé à partir de deux textes : Thomas, Rachel (2012). « Les perspectives critiques de la notion d'ambiance » in Thibaud, Jean-Paul & Siret, Daniel (eds). *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s)*. Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances, Réseau International Ambiances, pp.45-50 ; Masson, Damien et Thomas, Rachel (2013). « Towards an 'ambiance-grounded' critique? » in Annual International Conference 2013, The Royal Geographical Society, Londres, 28-30 août 2013.

AMBIANCES ET CRITIQUE¹⁰⁵

Un second glissement notoire a été opéré au sein de MUSE, au regard du projet initial déposé en 2010 : d'une interrogation sur le rôle du sensible dans la fabrique des mobilités urbaines contemporaines, l'équipe – en posant comme problématique commune aux quatre axes celle du partage des espaces publics urbains – a dès lors rapidement orienté ses propos sur le devenir sensible des sociétés urbaines contemporaines : qu'en est-il des « modes d'habitations du monde » (Fruteau de Laclos, 2011) dès lors que l'on pacifie, surveille, homogénéise l'espace public, dès lors que l'on normalise ou institutionnalise les conduites de mobilité ? Quelles sont les valeurs véhiculées par les espaces contemporains du mouvement ? Quelles conceptions de la *polis* et du monde sensible développent-ils ?

De telles questions nous ont très vite amenés à nous interroger sur l'opportunité de formuler une critique de ces évolutions, et par là-même sur les potentialités de la notion d'ambiance à cet endroit (Thomas, 2012). Par critique, il ne s'agit en aucun cas de postuler naïvement la nécessité d'un engagement politique de l'équipe. Certains la refusent d'ailleurs ou nourrissent une méfiance à son égard, estimant qu'elle ne relève pas forcément de la posture du chercheur.

L'ambition est davantage de dévoiler (Fossier et Manicki, 2007) les processus à l'œuvre dans l'évolution de l'espace public urbain contemporain, de faire valoir le sensible comme une des modalités possibles et nécessaire de leur observation, de faire débat en reformulant – à partir de la problématique des ambiances architecturales et urbaines – des questionnements à son égard. Or, cette critique de l'urbain est-elle précisément possible à partir de la notion d'ambiance ? Si oui, à quelles conditions ? Quelles postures de recherche engage-t-elle, dès lors que les problématiques se déploient à partir d'un ancrage empirique et d'une attention aux arrangements humains ?

Commençons par dire que la recherche sur les ambiances architecturales et urbaines, telle que menée au Cresson, n'est pas dénuée de critique. Les positionnements à l'égard de la discipline architecturale selon lesquels celle-ci valoriserait un mode de pensée presque exclusivement fondé sur l'œil, et les tentatives faites dans divers travaux de penser une conception ménageant les sens, relève d'une forme de critique. Mais cette recherche n'a jamais produit une critique sociale (et de fait politique), bien que l'ensemble des travaux produits depuis une trentaine d'année pourraient s'inscrire dans l'entreprise de *critique de la vie quotidienne* initiée par Henri Lefèvre. Notons par ailleurs que la critique sociopolitique des géographes ou des sociologues n'a jamais produit de critique fondée sur le sensible. De fait, la recherche sur les ambiances architecturales et urbaines ne revendique a priori pas d'enjeu de dévoilement ou de dénonciation. Au contraire, elle procède davantage sur un mode phénoménologique,

¹⁰⁵ Nous pensons par exemple aux travaux sur la gêne sonore et la plainte, ou encore aux travaux sur l'accessibilité des espaces publics urbains

en mettant l'accent sur la compréhension des phénomènes observés, leur typification et l'explicitation de leurs modes de composition et de leurs effets, à des fins d'aide à la conception ou à la gestion des espaces vécus.

Une telle perspective ne pose aucun problème quand le terrain n'est pas miné sur le plan sociopolitique. Mais à partir du moment où il l'est, comme c'est le cas dans la plupart des terrains investigués dans MUSE, comment faire ? Jusqu'où est-il possible de prolonger une entreprise ne posant pas la question du politique alors que l'espace étudié est hautement problématique à l'endroit politique ?

Une premier moyen de lever ce verrou consiste à poser très tôt la dimension sociopolitique de l'ambiance et donc à s'interroger sur les enjeux sociétaux liés à l'instrumentation des ambiances dans les espaces de mobilité. En faisant cela, le chercheur – comme le sujet percevant – sort nécessairement de sa neutralité phénoménologique pour devenir un sujet engagé, c'est-à-dire, doté d'un corps, d'une histoire, d'une culture, de capitaux etc. Ce premier déplacement oblige à questionner la performativité des philosophies aménagistes contemporaines – et des idéologies qui les sous-tendent – en termes d'expérience urbaine, de redistribution des places des uns et des autres, de déploiement de pratiques communes.

De ce point de vue, l'approche des ambiances telle que développée au Cresson ne se suffit pas à elle-même. Elle nécessite des croisements avec d'autres approches du sensible. L'articulation au champ de la philosophie politique et notamment aux travaux de Rancière – telle que suggérée dans l'axe 1 – pourrait être une voie pertinente pour formaliser la question de la redistribution de la place des uns et des autres dans la société, sans pour autant l'abstraire de son ancrage sensible. Par ailleurs, l'articulation au champ de la géographie des *affective atmospheres*, développée dans l'axe 3, constitue une autre voie possible : cette géographie britannique comprend en effet les situations et leurs ambiances, tant au niveau des phénomènes observables qu'à celui de leurs conditions sociales, historiques et culturelles de production, ce qui constitue une différence notable par rapport à la conception francophone de l'ambiance.

Par ailleurs, l'invention méthodologique paraît toujours fondamentale. Parce qu'elles se focalisent sur l'actuel et le situé, les méthodologies d'enquêtes développées jusqu'à présent par le Cresson ne permettent pas que les problématiques sociopolitiques soient prises en compte de manière satisfaisante. Par ailleurs, aucune d'entre elles ne nous permet d'appréhender la manière dont ces idéologies s'incarnent dans le quotidien du citoyen. Outre leur caractère insidieux, certains sujets investigués (la pacification, la surveillance) sont parfois délicats à aborder avec nos autres collègues chercheurs. Certains terrains (ceux de Salvador de Bahia, ceux de Caracas) mettent en outre le corps du chercheur en situation de vulnérabilité, voire en situation de danger (Thomas & Fiori, 2014). Comment faire alors sur le terrain ? Comment dialoguer avec l'Autre sans heurter ? Avec quels outils méthodologiques et à quelle échelle ?

Si les techniques d'enquête ont été différentes, les démarches retenues *in situ* empruntent finalement toutes à l'ethnographie. Or, cette piste nous est d'une aide précieuse dans une tentative de mise en œuvre d'une critique sensible de l'urbain. Parce qu'elle s'affranchit d'une position surplombante et ancre le chercheur dans la réalité sociale et matérielle de son terrain, l'ethnographie oblige à sortir de postures critiques radicales qui soient postulent la nécessité d'un engagement pour mieux lutter et mieux dénoncer, soient obligent à une neutralité du chercheur par la distanciation (Fassin, 2009, 2012). Or, c'est à une position intermédiaire que nous convie Didier Fassin pour opérer une critique : l'articulation de l'ethnographie « qui place le chercheur dans un lien de proximité avec ses interlocuteurs – et d'une anthropologie – qui lui ouvre une perspective plus vaste » (2009). Ainsi, une double articulation est opérée : entre approches micro et macro, entre engagement et prise de surplomb.

AMBIANCE ET TRADUCTION

Traduire fut également au cœur de MUSE. Mais cette traduction a pris différents sens et différentes formes tout au long de la recherche.

Le partenariat avec des équipes étrangères, largement éprouvé sur le terrain et dans les divers séminaires, a bien sûr rendu nécessaire la traduction, dans la langue de l'Autre, des expériences vécues et des débats autour des notions et des manières d'appréhender le partage des espaces du mouvement. Traduire a donc ici une signification littérale : « formuler dans une autre langue ce qui l'était dans la langue de départ sans en changer le sens » (dictionnaire en ligne Lexicologos). Nous sommes ainsi passé réciproquement du français au portugais, du français à l'espagnol et du français à l'anglais, avec toutes les difficultés que l'on sait pour précisément respecter le sens initial des mots, des notions ou des expressions employées.

Mais plus que la langue, et parce que nous étions engagés sur un temps long dans une démarche de dialogue avec les diverses équipes, la traduction est également passée par une série de médias corporels ou techniques. Parce qu'il fallait à certains moments des investigations de terrain « rendre sensible et manifeste » un sentiment, une émotion, des impressions... , parce qu'il fallait s'en tenir à cet engagement de départ d'un dialogue toujours nécessaire malgré des sujets suscitant la controverse, traduire a alors pris la forme de mimes, de croquis, de photos, de superpositions de post-it, d'échange de vidéos... finalement d'une série de bricolages susceptibles de sous-tendre une attitude d'hospitalité à la pensée de l'Autre, de partage de questionnements communs.

Partager. Le terme n'est pas si éloigné de « traduire » si, comme Ricoeur (2004), on entend la traduction comme une voie de passage vers l'Autre. Ce terme a orienté notre problématique de recherche. Il a aussi coloré les modes de rendu de MUSE,

s'imposant comme une nécessité dès lors que nous nous sommes engagés dans la réflexion sur les possibilités d'une critique sensible de l'urbain. Comment, non pas exposer la recherche, mais rendre intelligible le cadre de MUSE, ses conditions de production, les processus qui peu à peu ont permis que des glissements s'opèrent entre les quatre axes de travail, entre différents champs disciplinaires, entre des manières de faire de la recherche ? Comment également « humaniser » une recherche qui a fait des questions sociétales un de ses enjeux ?

Deux voies ont été explorées dans MUSE, dépassant largement les attendus et la sphère académique. La première a consisté à créer un site internet – <http://anr-muse.fr> – susceptible de rendre accessible à un large public les modes de fabrication de MUSE. Organisée autour de quatre grandes rubriques – Interroger, Découvrir, Enquêter, Débattre et Expérimenter – ce site cherche à traduire ce qui fait la matière de MUSE. Il expose les différents temps du processus de recherche et donne à partager, par le biais de nombreux médias (textes, photographies, bandes sonores, vidéos) l'expérience des terrains brésiliens, caraquéens, londoniens, parisiens et barcelonais.

La seconde voie a consisté à mettre en œuvre courant avril 2014, plutôt qu'un colloque de clôture entre « experts », une série d'expérimentations sur chacun des terrains investigués. Leur objectif était tout autant de mettre en débat les analyses produites que d'ouvrir ces débats à une communauté plus large que celle initialement engagée dans MUSE. Du public étudiant, des institutionnels, des usagers, des habitants... ont ainsi marché à La Défense, au sein de la Gare du Nord, à Porto do Barra et à la Redoma de Petare. De ces marches, parfois éprouvantes, émergent d'autres manières de poser les questions, d'autres débats, mais à chaque fois le même leitmotiv : quid du vivre-ensemble dans les espaces publics urbains contemporains ? quid de la normalité des conduites dans ces mêmes espaces ? que dire du souhaité et du souhaitable, en tenant compte de la multiplicité des acteurs et des points de vue ? et en prolongement se pose la question de savoir jusqu'où le travail de recherche doit aller, tant l'adoption d'une démarche critique s'ensuit théoriquement de la formulation de propositions et d'alternatives ?

Bibliographie

Chelkoff, Grégoire (2012). « L'ambiance sensible à l'architecture : paradoxes et empathies contemporaines », in Thibaud, Jean-Paul, Siret, Daniel (dir.), *Ambiances in action/Ambiances en acte(s)*, actes du colloque de Montréal (sept. 2012), Réseau international Ambiances.

Delgado, Manuel (2007). *La ciudad mentirosa*. Madrid, Los libros de la Catarata.

Fassin, Didier (2012). « Le seuil de la caverne. L'anthropologie comme pratique critique » in Haag, P. et Lemieux, C. (éd.), *Faire des sciences sociales : critiquer*. Paris, Ed. de l'EHESS, pp. 263-287.

- Fassin, Didier (2009). « Une science sociale critique peut-elle être utile ? » in *Tracés*, vol. n° HS-9, n° 3, pp. 199-211.
- Fiori Sandra & Thomas Rachel (2014) (sous presse). « Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ? ». *Géoregards. Revue neuchâteloise de géographie*, Dossier spécial « Les modes de vie de proximité dans les villes contemporaines ».
- Fossier, A & et Manicki, A. (2007). Où en est la critique ? in *Tracés. Revue de sciences humaines* [en ligne], n°13. <http://traces.revue.org/306>
- Fruteau de Laclos, F. (2011). Les voies de l'instauration : Souriau chez les contemporains in *Critique* [en ligne], n°775, http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=CRITI_775_0931
- Garcia Sanchez, Pedro (2007). « Caracas : (habiter la) ville “ fragilisée ”, (se rendre compétent dans la) cité vulnérable », in *Villes internationales : tensions et réactions* (L. Roulleau-Berger, I. Berry-Chikhaoui & A. Deboulet eds.), Paris, La Découverte, pp. 169-188.
- Lefebvre, Henri (1961). *Critique de la vie quotidienne. Tome II : Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*. Paris, l'Arche.
- Masson Damien & Thomas Rachel (2013). « Towards an 'ambiance-grounded' critique? » in *Annual International Conference 2013*, The Royal Geographical Society, Londres, 28-30 août 2013.
- Rancière, Jacques (2000). *Le Partage du sensible*. Paris, La Fabrique.
- Rancière, Jacques (1995). *La Méésentente*. Paris, Galilée.
- Ricoeur, Paul (2004). *Sur la traduction*. Paris, Bayard.
- Thomas Rachel & Fiori Sandra (2014). « Immersion par corps à Salvador de Bahia et Caracas » in Colloque *Chercheurs in situ : immersion par corps, normes et déviances*, Montpellier, Espace Saint-Charles, Université Paul-Valéry, 22 mai 2014.
- Thomas, Rachel (2012). « Les perspectives critiques de la notion d'ambiance » in Thibaud Jean-Paul & Siret Daniel (eds). *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s)*. Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances, Réseau International Ambiances, pp. 45-50.

LISTE DES PUBLICATIONS ET VALORISATIONS DE L'ÉQUIPE MUSE AU COURS DU PROJET (déc.2010 – juin 2014)

Article publié dans une revue à comité de lecture, nationale ou internationale

Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Simpson Paul, Tixier Nicolas (2013). « Pour votre tranquillité : ambiance, atmosphere, and surveillance », in *Geoforum*, volume 49, Octobre, pp. 299-309.

Costa Menezes da Rocha, Maria Isabel & Wan-Dall Junior, Osnildo Adão (2012). « Fazer corpo, tomar corpo, dar corpo às ambiências urbanas » in *ReDobra* 10, ano 3.
Disponible sur : http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/Redobra_10_12.pdf.

Fiori Sandra & Thomas Rachel (2014) (sous presse). « Etre piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ? ». *Géoregards. Revue neuchâteloise de géographie*, Dossier spécial «Les modes de vie de proximité dans les villes contemporaines »

Simpson, Paul, Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Tixier, Nicolas, (en cours de rédaction). « Spacing politics and method in ambiance and atmospheres research: Listeners from St Pancras and Gare du Nord ». Soumission prévue à la revue *Transactions of the Institute of British Geographers* (summer 2014).

Thomas, Rachel & Fiori, Sandra (en cours de rédaction). « Immersion par corps à Salvador de Bahia et Caracas : le corps du chercheur engagé/en danger » in *Revue interdisciplinaire Corps* (article en cours de rédaction pour une soumission le 1^{er} septembre)

Thomas, Rachel (2012). « Critica e engajamento : posturas de apreensão sensível da cidade contemporânea » in *ReDObra*, n°10, ano 3, pp.207-216. <http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/>.

Wan-Dall Junior, Osnilo Adão & Soares Pena, João (2012). « Partilha e conflito no espaço público » in *ReDobra* 9, ano 3, pp. 46 – 57. Disponible sur :http://www.corpocidade.dan.ufba.br/redobra/ano3/wp-content/uploads/2012/04/redobra9_Partilha-e-conflito-no-espaco-publico.pdf.

Rédaction d'ouvrage, direction d'ouvrage ou de numéro de revue

Projet d'ouvrage collectif « *Atmospheres & Ambiances* » issu d'une sélection de communication du séminaire « *Ambiances & Atmospheres in Translation* » (Royal Holloway University of London, Février 2013) et des sessions « *Ambiance and Atmospheres: Encountering New Material Frontiers* » (dans le cadre du Congrès International RGS-IBG 2013: New Geographical frontiers. Londres, 28 au 30 août 2013)

Chapitre ou partie d'ouvrage

Simpson, Paul. (2014, à paraître). *Atmospheres of arrival/departure and multi-angle video recording: reflections from St Pancras and Gare du Nord*. In Bates, C. (ed.) *Video Methods*. Sage, London.

Publication dans des actes de congrès

Thomas, Rachel (2012). « Les perspectives critiques de la notion d'ambiance » in Thibaud Jean-Paul & Siret Daniel (eds). *Ambiances in action/ Ambiance en acte(s)*. Proceedings of the 2nd International Congress on Ambiances / Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances, Réseau International Ambiances, pp.45-50. [halshs-00745881 - version 1]

Conférence donnée à l'invitation du comité d'organisation dans un congrès national ou international publiée ou non

Bonnet, Aurore (2012). « Les rythmes de la marche en ville », Mesa redonda : *Apreensão da cidade contemporânea*, *Corpocidade* 3, Salvador da Bahia, 27 avril 2012.

Masson Damien & Thomas Rachel (2013). « Towards an 'ambiance-grounded' critique ? » in *Annual International Conference 2013, New Geographical frontiers*, Londres, The Royal Geographical Society, 28-30/08/2013.

Thomas, Rachel (2012). « Engagement et critique : des postures d'appréhension sensibles de la ville contemporaine », *Mesa redonda : Apreensão da cidade contemporânea* *Corpocidade* 3, Salvador da Bahia, 27 avril 2012.

Communication dans un congrès international avec reviewers et actes

Bonnet, Aurore (2014). « Le mouvement des corps et de l'espace : le partage dans l'expérience architecturale et urbaine », in *L'espace en partage*, Colloque International, ESO, Rennes, 9 - 11 avril 2014.

Fiori Sandra & Brayer Laure (2014). « Partager les ambiances de la mobilité : atelier participatif », Colloque international *L'espace en partage*, UMR ESO, Rennes, 10 avril 2014.

Thomas Rachel & Fiori Sandra (2014). « Immersion par corps à Salvador de Bahia et Caracas » In Colloque international *Chercheurs in situ : immersion par corps, normes et déviances*, Montpellier, Espace Saint-Charles, Université Paul-Valéry, 21-22-23 mai 2014

Communication orale sans actes dans un congrès international ou national

Adey, Peter (2012). « Atmospheres of Security » in *Association of American Geographers, Annual Meeting*, New York, Février.

Adey Peter (2012). « Air: atmospheres of security », in *2nd Joint BISA-ISA International Conference*, Leicester University (UK), Mars.

Fiori Sandra (2013). « Perspectives on contemporary forms of cityness », 11th Summer School in *Urban Anthropology "new cultural practices and the balkan city"*, 01-13 Sept 2013, Varna (Bulgaria).

Document associé à des manifestations scientifiques, document pédagogique

Costa Menezes da Rocha, Maria Isabel & Wan-Dall Junior, Osnildo Adão (2012). « Narrativas do Corpo » in *Seminário Espaços Narrados*, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 29 oct-1^{er} nov.

Chelkoff Grégoire (dir.), Germon Olivia, Thiollière Pascaline (2014). Livret d'expérimentation Axe 4 à La Défense : « seuils, mouvements, ambiances ». Téléchargeable sur : <http://www.anr-muse.fr/media/experimenter/la-defense/livretAxe4.pdf>

Fiori Sandra & Garcia Sanchez Pedro (2014). Livret d'expérimentation Axe 2 à Caracas : « la movilidad en la Redoma de Petare : conflictos de uso, atmosferas sensibles y labilidad » Téléchargeable sur : <http://www.anr-muse.fr/media/experimenter/caracas/livretAxe2.pdf>

Masson Damien (dir), Brayer Laure, Tixier Nicolas (2014). Livret d'expérimentation Axe 3 à Paris Gare du Nord : « surveillance(s) en public ». Téléchargeable sur : <http://www.anr-muse.fr/media/experimenter/gare-du-nord/livretAxe3.pdf>

Thomas Rachel (dir.), Balez Suzel, Bonnet Aurore, Menezes da Rocha Maria Isabel (2014). Livret d'expérimentation Axe 1 à Salvador de Bahia : « O apaziguamento das mobilidades urbanas no século XXI / L'apaisement des mobilités urbaines au XXI^e siècle ». Traduction en portugais et conception graphique du livret : Maria Isabel Menezes da Rocha
Téléchargeable sur : <http://www.anr-muse.fr/media/experimenter/salvador/livretAxe1.pdf>

Participation à une manifestation scientifique (animation atelier, table ronde, workshop national ou international)

Adey, Peter (2013) « Air Medium, Letting Atmospheres Speak » in *workshop, Berkeley College of Environmental Design*, UC Berkeley, CA.

Adey, Peter (2012). « Security atmospheres » in *International Studies Association, Annual Meeting*, Avril

Adey, Peter (2012). « Atmosphere of Security: security, surveillance, mobility » in *Power Geographies of Surveillance*, University of Neuchatel, 11-12 janvier.

Adey, Peter (2011). « Atmospheres of Arrival » in *Centre for Migration Policy Research*, Swansea University, Septembre.

Chelkoff, Grégoire (2014). « Seuils sensibles » in *Caracas : la movilidad en la redoma de Petare : conflictos de uso, atmosferas sensibles y labilidad*, Workshop international, Caracas, 28-29 avril 2014 (communication orale).

Chelkoff Grégoire, Germon Olivia, Thiollière Pascaline (2014). « Seuils sensibles : des dispositifs d'accessibilité socio-spatiale aux paradoxes d'ambiances » in *Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité*, Workshop international, 10-11 avril 2014, Université Paris-Ouest Nanterre-La Défense (communication orale).

Fiori Sandra & González Téllez Silverio (2014). Introduction et animation de la table-ronde « urbanismo, atmosfera y redoma de Petare », Workshop internacional « *la movilidad en la redoma de petare: conflictos de uso, atmósferas sensibles y labilidad. La diversa y compleja experiencia de la movilidad lábil en Caracas* », Caracas, Fondacion Bigott, 28 avril 2014.

García Sánchez, Pedro (2014). Introduction de la table-ronde “incierta, extraña, peligrosa... ¿así es la sensación de la redoma o hay algo más?”, Workshop internacional “*la movilidad en la redoma de petare: conflictos de uso, atmósferas sensibles y labilidad. La diversa y compleja experiencia de la movilidad lábil en Caracas*”, Caracas, Fondacion Bigott, 28 avril 2014.

Germon Olivia & Thiollière Pascaline (2014). « Lieux en mouvements » in *Faire lieu dans l'espace public*, Journée d'étude interdisciplinaire, 24 juin 2014, Institut d'Urbanisme de Paris, Créteil (communication orale).

Masson, Damien (2014). « Devenir le « asshole » de la situation : négociations sécuritaires en Gare du Nord ». in *Workshop International « Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité »*, Université Paris Ouest Nanterre - La Défense 10-11 Avril

Masson, Damien (2013). « Surveillance(s) en public », in *Séminaire « Appréhender la transformation de la ville »*, Laboratoires de recherche de l'ENSA Paris la Villette, 6-8 février 2013.

Simpson, Paul (2014). *Spacing politics and methods in ambiance and atmospheres research: Listenings from St Pancras and Gare du Nord*. HARC workshop, Royal Holloway, University of London. 17th January.

Simpson, Paul (2013). Invited panellist on the roundtable « *Spatiality and Affect* » at « *Creating worlds: The affective spaces of experimental politics* », Royal Holloway, London, 14th January

Simpson, Paul (2013). Sound, 'Ambiance' and Securing Tranquility in Gare du Nord and St Pancras'. School of Environment, Education and Development (Geography), University of Manchester, November.

Thiollière, Pascaline (2014). « Le projet Muse » in *Caracas : la movilidad en la redoma de Petare : conflictos de uso, atmosferas sensibles y labilidad*, Workshop international, Caracas, 28-29 avril 2014 (communication orale).

Thomas, Rachel (2014). « Une critique sensible de l'urbain contemporain » in *Journées inter-équipes Cerma-Cresson-Laua*, Nantes, 27-28 janvier 2014

Thomas, Rachel (dir.), Balez Suzel, Bonnet Aurore (2014). « A pacificação dos lugares públicos urbanos : uma tipologia dos estados de corpo do pedestre / La pacification des espaces publics urbains : une typologie des états de corps du piéton ». In : *Séminaire de clôture ANR MUSE*, Salvador de Bahia (Brésil), 13 – 15 avril 2014. (organisation et animation du séminaire, communication)

Thomas, Rachel (2014). « La notion d'ambiance pour approcher les sociétés contemporaines » In *Géographies du sensible : affects et spatialités en question*, Séminaire de recherche sous la dir.de Elise Olmédo, UMR Géographies-Cités, Equipe E.H.G.O, Paris, 21 mars 2014. (communication invitée)

Thomas Rachel & Masson Damien (2013). « Les processus d'apaisement, d'aseptisation, de pacification des ambiances piétonnes », Séminaire PRONEM : *Appréhender la transformation de la ville contemporaine*, Paris, LAA, 7 février 2013 (séminaire international – conférencière invitée).

Thomas, Rachel (2013). « Apaisement, aseptisation, pacification des ambiances piétonnes : vers une critique », Séminaire CRESSON : *Ambiances et Politiques, la critique sensible des urbanités contemporaines*, Grenoble, ENSAG, 19 février 2013.

Thomas Rachel, Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore (2012). « Oficina : Fazer corpo, tomar corpo, dar corpo », *Experiências metodológicas y seminário de articulação*, Corpocidade 3, Salvador da Bahia, 23-25 avril 2012. (organisation, coordination et animation de l'atelier)

Thomas, Rachel (2011). Le partage des ambiances apaisées. Nantes, Université de Nantes, *Journée d'études du Réseau Interdisciplinaire Nantais sur la Qualité de vie et le bien-être (RINQ) « Sons, mobilités, bien-être »*, Nantes, 13 décembre 2011.

Thomas Rachel & Balez Suzel (2011). La plasticité des corps en ville. Etats et dynamiques sensibles. Nantes. École Nationale Supérieure d'Architecture, CERMA, *Assemblée Générale UMR 1563. Présentations Flash*. 26 janvier 2011.

Organisation de séminaires, colloques, workshop

Chelkoff Grégoire, Germon Olivia, Thiollière Pascaline. Organisation de la visite active à La Défense dans le cadre du colloque international *Pragmatiques du cosmopolitisme urbain : épreuves, ressources et interactivité*, Workshop international, 10 avril 2014, Université Paris-Ouest Nanterre.

Garcia Sanchez Pedro, Fiori Sandra, Gonzales Silverio (2014). Organisation du Workshop international "la movilidad en la redoma de petare: conflictos de uso, atmósferas sensibles y labilidad. La diversa y compleja experiencia de la movilidad lábil en Caracas", Caracas, Fondation Bigott, 28 avril 2014.

Masson Damien (dir.), Adey Peter, Brayer Laure, Simpson Paul, Tixier, Nicolas. Organisation d'une journée d'études / workshop « *Surveillance et ambiances en Gares* », Paris, Gare du Nord, 30 avril 2014 (20 personnes)

Masson Damien (dir.), Adey Peter, Simpson Paul, Thomas Rachel. Organisation du séminaire « *Ambiances in Translation* », Royal Holloway University of London, Londres, 25 au 27 février 2013 (30 personnes)

Simpson Paul (dir.), Adey Peter, Masson Damien. Organisation de 3 sessions, « *Ambiance and Atmospheres: Encountering New Material Frontiers* », dans le cadre du Congrès International RGS-IBG 2013: New Geographical frontiers. Londres, 28 au 30 août 2013 (50 personnes)

Thomas, Rachel (dir.), Balez Suzel, Bonnet Aurore, Dultra Britto Fabiana, Menezes da Rocha Maria Isabel (2014). Organisation du séminaire de clôture ANR MUSE Axe 1, Salvador de Bahia (Brésil), 13 - 15 avril 2014.

Autres publications : rapport non publié, mémoire de master, de stage, logiciel, guide technique, catalogue d'exposition, rapport intermédiaire de grands projet international, interviews dans la presse scientifique

Entrevista Rachel Thomas por Fabiana Dultra Britto (2013). *ReDobra* n°12, ano 4, pp.9-11. http://www.redobra.ufba.br/wpcontent/uploads/2013/12/revista_redobra12_virtual.pdf.

Outil de recherche, corpus de recherche (photo, son, vidéo), site internet, base de données, glossaire

Thomas, Rachel (dir.), Brayer Laure (suivi des travaux), Bancilhon Jérémie (conception) (2014). « ANR MUSE : Les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines ». Disponible sur <http://www.anr-muse.fr/> (consulté le 22 février 2014).

Balez Suzel, Bérubé Gabriel, Bonnet Aurore, Thomas Rachel (2011-2013). Blog MUSE Axe 1 <http://apaisement.wordpress.com>. Journal de recherche électronique.

Chelkoff, Grégoire, Germon Olivia, Thiollière Pascaline (2014). <http://lambiophil.hypotheses.org>. Carnet de recherche sou hypotheses.org

Enseignements

Balez, Suzel (2013). « Apaisement, aseptisation, pacification des ambiances piétonnes, exemple des quartiers de Piedade et de Barra à Salvador de Bahia. » Paris. École Nationale Supérieure d'Architecture de la Villette, Cours de Master 1. Mai 2013.

Balez, Suzel (2012). « Etats et dynamiques sensibles. » Paris. École Nationale Supérieure d'Architecture de la Villette, Cours de Master 1. Mai 2012.

Bonnet, Aurore (2012). « Marche en ville, marche dansée ». Annecy, École Supérieure d'Art de l'Agglomération d'Annecy, Tutorat « *EMPREin/unTES URBAINES* », 29 février 2012. <http://esaaa.fr/blog/presentation/thematique-2/cours-2/>.

Chelkoff, Grégoire (2012). « Les limites sensibles en espaces publics ». Cours de Master tronc commun M1CV, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble.

Fiori, Sandra (2014). « Portrait de ville : Caracas ». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, Cours de Licence, mai 2014.

Fiori, Sandra (2013). « L'urbanisation du monde ». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, Cours de Licence, novembre 2013.

Fiori, Sandra (2012). « Villes-monde ». Lyon, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, Cours de Master, avril 2012.

González Téllez, Silverio (2011). Travaux dirigés sur la Redoma de Petare, Caracas, Universidad Simón Bolívar, Departamento de planificación urbana, Cours de Licence «*Dinámica social urbana*», décembre 2011.

Thiollière, Pascaline (2012). « L'écoute de la ville en pratique : articulations sonores autour du cimetière de Poblenu ». Cours EMPREi/unTES URBAINES, Ecole Supérieure d'Art de l'Agglomération d'Annecy.

ANNEXES

En guise d'annexes, nous présentons ici les programmes des journées de séminaires qui ont ponctué les discussions interne à l'équipe MUSE et qui ont permis que soit débattues les thématiques suivantes :

Ambiances et Conduites Urbaines (Grenoble, 11-12 juin 2012)

Ambiances et Critique (Grenoble, 12-13 novembre 2012)

Ambiances et Traduction (Londres, 25-27 février 2013)

Par ailleurs, diverses expérimentations ont été mises en œuvre à deux mois du rendu final de cette recherche dans chacun des terrains investigués par les membres de l'équipe. Ces formes de mise en débat des analyses produites sont accessibles sur notre site internet <http://www.anr-muse.fr> à la rubrique **expérimenter**.

Annexe 1
Ambiance et conduites urbaines
séminaire du 11 et 12 juin 2012

LUNDI 11 JUIN - MUSÉE DAUPHINOIS - GRENOBLE

>>**13h00 - 13h30 : Accueil et cadrage du séminaire**

Rachel Thomas, chargée de recherche CNRS Cresson, coordinatrice du projet MUSE.

>>**13h30 - 16h30 : Relecture et débat autour des textes**

>**13h30 - 14h05 : Texte 1**

Bissel, David (2010). « Passengers mobilities » : affective atmosphere and the sociality of public transport », *Environment and planning : society and space*, vol. 39, pp. 270 - 289.

13h30 – 13h35 : Relecteur : Silveirio Gonzales Téllez, professeur de sociologie urbaine à l'Instituto De Estudios Regionales y Urbanos, Universidad Simon Bolivar de Caracas.

13h35 – 14h05 : Débat

>**14h10 - 14h45 : Texte 2**

Straus, Erving (1992). « Les formes de la spatialité » in *Figures de la subjectivité*, Paris, Edition du CNRS.

14h10 – 14h15 : Relecteur : Fabiana Dultra Britto, Chorégraphe et Professeure de Danse, PPGDANCA, Universidade Federal da Bahia.

14h15 – 14h45 : Débat

14h45 - 15h15 : Pause

>**15h15 - 15h50 : Texte 3**

Thibaud, Jean-Paul (2002). « L'horizon des ambiances urbaines », *Communication*, n°73, pp.185 - 201.

15h15 – 15h20 : Relecteur : Peter Adey, *Reader* à Royal Holloway University of London.

15h20 – 15h50 : Débat

>15h50 - 16h35 : Texte 4

Garcia Sanchez, Pedro (2006). « Ressources et dilemmes de la vigilance. Des épreuves du trouble ordinaire à la sociabilité de surveillance » in *Etre vigilant. L'opérativité discrète de la société du risque*, J. Roux (ed.), Editions de l'Université de Saint Etienne, Saint-Etienne, pp. 237 - 254.

15h50 – 15h55 : Relecteur : Grégoire Chelkoff, professeur à l'ENSA Grenoble et directeur du Cresson.

15h55 – 16h35 : Débat

>>17h00 - 18h00 : Visite de l'exposition «un air d'Italie» au Musée Dauphinois

Olivier Cogne, Chargé de mission : les choix de scénographie et de mise en ambiance au Musée Dauphinois.

>>Dîner libre

MARDI 12 JUIN - SITE DE LA BASTILLE - GRENOBLE

>>9h00 : Montée en téléphérique de la Bastille

>>9h15 - 12h30 : Discussion débat autour de matériaux sensibles bruts

>9h15 - 10h30 : Axe 2 : Les espace-temps de la mobilité labile

Sandra Fiori, maître-assistante à l'ENSA Lyon, chercheure au Cresson et Pedro José Garcia Sanchez, maître de conférences à l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense, chercheur au Laboratoire Mosaïques / Lavue (France), coordinateurs de l'axe 2, avec Julien Delas, Silveirio Gonzales Téllez et Jean-Paul Thibaud.

9h15 – 9h45 : Présentation des matériaux bruts issus du travail de terrain

9h45– 10h30 : Débat

10h30 - 10h45 : Pause

>10h45 - 12h00 : Axe 3 : Surveillance(s) en public

Damien Masson, maître de conférences à l'Université Cergy-Pontoise, chercheur associé au Cresson et coordinateur de l'axe 3, avec Peter Adey, Laure Brayer, Patrick Murphy et Nicolas Tixier.

10h45 – 11h15 : Présentation des matériaux bruts issus du travail de terrain
11h15– 12h00 : Débat

>12h00 - 12h30 : Présentation en mode mineur des axes 1 et 4 (15 mn chacun)

Axe 1 : L'apaisement des mobilités urbaines au XXIe siècle

Rachel Thomas, chargée de recherche CNRS Cresson, coordinatrice du projet MUSE,

avec Suzel Balez, Gabriel Bérubé, Paola Berenstein-Jacques, Aurore Bonnet et Fabiana Dultra Britto.

Axe 4 : Les régimes sensibles de la mobilité confrontés aux paradoxes d'ambiance : pratiques et dispositifs des seuils au voisinage des espaces de la vie et de la mort

Grégoire Chelkoff, professeur à l'ENSA Grenoble, directeur du Cresson et coordinateur de l'axe 4,

avec Olivia Germon et Pascaline Thiollière.

>>12h30 - 14h00 : repas chez le Père' Gras

>>14h00 - 17h00 : Retour sur l'exposition « un air d'Italie »

vue la veille au Musée Dauphinois et échange libre autour de l'organisation de l'exposition itinérante de 2013

Annexe 2
Ambiance et critique
séminaire du 12 et 13 novembre 2012

LUNDI 12 NOVEMBRE - ENSAG - SALLES 282 ET 283

>>14h00 - 14H15 : Accueil et cadrage du séminaire

Rachel Thomas, chargée de recherche CNRS Cresson, coordinatrice du projet MUSE.

>>14h15 - 17h30 : Discussion débat autour de matériaux sensibles bruts

>14H15 – 15H45 : Axe 1 : *L'apaisement des mobilités urbaines au XXIe siècle*

Rachel Thomas, chargée de recherche CNRS Cresson, coordinatrice du projet MUSE,

avec Suzel Balez, Gabriel Bérubé, Paola Berenstein-Jacques, Aurore Bonnet et Fabiana Dultra Britto.

14h15 – 15h00 : Présentation des matériaux bruts issus du travail de terrain

15h00– 15h45 : Débat

15h45 - 16h00 : Pause

>16h00 - 17h30 : Axe 4 : *Les régimes sensibles de la mobilité confrontés aux paradoxes d'ambiance : pratiques et dispositifs des seuils au voisinage des espaces de la vie et de la mort*

Grégoire Chelkoff, professeur à l'ENSA Grenoble, directeur du Cresson et coordinateur de l'axe 4,

avec Olivia Germon et Pascaline Thiollière.

16h00 – 16h45 : Présentation des matériaux bruts issus du travail de terrain

16h45– 17h30 : Débat

>>17h45 : Constitution des groupes de travail du lendemain

- Pour la matinée :

3 petits groupes sont constitués en veillant à mélanger les axes (un de ces groupes travaille en anglais). Pour chaque groupe, un rapporteur produira une synthèse des débats du groupe avant le 15 décembre 2012. Par ailleurs, le groupe se dote d'un animateur qui veille au bon déroulement des débats (amorce du débat, distribution de la parole) et au respect du temps.

- Pour l'après-midi :

2 groupes sont constitués. Comme précédemment, pour chaque groupe, un rapporteur produira une synthèse des débats du groupe avant le 15 décembre 2012. Par ailleurs, le groupe se dote d'un animateur qui veille au bon déroulement des débats (amorce du débat, distribution de la parole) et au respect du temps.

>>19h00 : Dîner au restaurant *La Gueule de Loup* à la Patinoire d'agglomération Polesud

MARDI 13 NOVEMBRE - ENSAG - SALLES 282 ET 283

>>9H – 10H30 : Travail par groupe autour de l'articulation entre ambiance et critique

Déroulement du travail par groupe :

Rachel Thomas a rédigé un 1er texte de cadrage sur l'articulation entre ambiance et critique, qui figure dans ce livret (Cf : p. 13). Il est demandé à chacun des participants au séminaire de construire un argumentaire pour répondre à ce cadrage, le mettre en question, le dépasser en mobilisant 1 ou 2 références bibliographiques personnelles ou sélectionnées dans ce livret (Cf : Textes sélectionnés). Ce sont ces divers argumentaires qui sont discutés au sein de chaque groupe, présentés par chaque rapporteur lors de la restitution et débattus.

Rapporteurs : Julien Delas, Olivia Germon et Paul Simpson (à confirmer).

10h30 - 10h45 : Pause

>>10H45 – 12H45 : Restitution des travaux des 3 groupes et débats

>>12H45 – 14H00 : Pause déjeuner buffet

>>14H – 17H : Travail autour de l'exposition de 2013

>14H00 – 14H15 : Cadrage

>14H15 – 15H30 : Travail par groupe

Déroulement du travail par groupe :

Il est demandé à chaque participant au séminaire d'arriver avec des exemples d' « exposition » (si possible illustrés) qui permettront à la fois un débat sur le fond et la forme à donner à notre projet.

Deux questions sont débattues au sein de chaque groupe :

- les objectifs : qu'est-ce qu'on veut montrer et à qui ? en quoi ce qu'on veut montrer vient nourrir une perspective critique sur les transformations des mobilités urbaines contemporaines ?

- la forme / les moyens dont on dispose : quel dispositif pouvons-nous mettre en place (« exposition » internet, dans chaque pays....), la question de l'itinérance, les lieux de l'exposition... Ce sont ces divers argumentaires qui sont discutés au sein de chaque groupe, présentés par chaque rapporteur lors de la restitution et débattus.

Rapporteurs : Sandra Fiori et Damien Masson.

15h30 - 15h45 : Pause

>15h45 - 17h00 : Débat général : restitution des débats des deux groupes et discussion

Annexe 3

Ambiances & Atmospheres in Translation



Royal Holloway University of London Feb. 25th-27th

After 'Ambience and Urban Practices', and 'Ambience and Criticism', this third meeting of Agence Nationale de la Recherche funded project «Sensory Enigmas of Contemporary Urban mobility», is organized within the framework of the International Ambiances Network.

Observers

Kyran Joughin (University of the Arts, London), Derek McCormack (Oxford University), Jean-Paul Thibaud (Cresson, ENSAG, Grenoble).

Organizers of the seminar

Peter Adey (Royal Holloway, University of London), Paul Simpson (Keele University), Damien Masson (Université de Cergy-Pontoise, MRTE, Cresson), Rachel Thomas (researcher at Cresson CNRS, Director of Cresson, ANR MUSE research coordinator)

Ambiances & Atmospheres in Translation

Many authors, from the second half of the nineteenth century onwards, have struggled to implement a sensitive approach to urban modernity. How to be attentive to changes in the urban world and the minute variations of the ordinary? From the aesthetic thought of Simmel to Goffman's ecological approach, the philosophies of everydayness in anthropology, from Laplantine to Kracauer and White, to Wittgenstein, Bégout, and Rancière, work has described, translated and called into question the role of ambiance and atmosphere in the construction of urban life. Coalescing around notions of ambiance or atmosphere, notable research trajectories have interlaced disciplinary concerns within urban studies, cultural geography, sociology and architecture, especially in relation to interconnected concepts such as affect, place, aura, and ecology. Rarely, however, have these trajectories actually met or collided.

This seminar will develop a conversation between ambiance, atmosphere and translation. But how to translate? If translation is understood as a practice of «linguistic hospitality» (Ricoeur, 2004), as an experience of transition and mediation (Wisman, 2012), what form might translation take? How might, in other words, the transition occur between the 'daily' word and the word of the 'expert', between that of the 'living' and that of the 'foreign'? How to make shareable experiences beyond the singularity expressed in different languages and cultures? What media or combination of media could help us achieve this?

This proposed move is particularly important for more than the usual reasons. Because how can accounts sensitive to the urban emerge from attempts to translate ordinary sensory experience? Or formulated differently, how can the act of making clear and intelligible the experiences, feelings, sensations, of distinct research areas, help forward debates on urban atmospheres/ambiances? Finally, how might a work of translation put our convictions in crisis, to put to test our existing ways of thinking, our relationship to the urban environment, and the plurality of modes of the city-dweller? Amongst the many questions around translation, this seminar intends to address, notably practically, the issues of "installing", "communicating", "exhibiting", "expressing"... ambiances and sensitive/sensory experiences, thereby putting into question their controversial (i.e. capabilities of being put into public debate) "power".

Monday 25th

Venue - University of London, Senate House

- 13.00-13.30 Welcome coffee
- 13.30-14.00 Introduction of MUSE project
Rachel Thomas, Damien Masson
Introduction of Ambiances & Atmospheres in Translation Seminar
Peter Adey, Paul Simpson
- 14.00-16.00 Ambiances in translation into langage .

Ambiance versus Ambiente
Rozenn Canevet
. Feminine agent for change: reading Cornelia Sorabi through the paradoxes of Kali and the Zenana
Paidma Maitland
. A relevant City and the symbolic resources of art and poetry
Robert Galeta
- 16.00-16.30 Break
- 16.30-18.00 Ambiances in translation into techniques

. From the heritage of the stone to the sensitive heritage
Nadia Edhifi
. The dynamic translation of sensorial and physical ambiances in architecture and urban spaces
Claude MH Demers
- 18.00 Free evening

Wednesday 27th

Venue - University of London, 11 Bedford Square

- 9.30 Tea/Coffee
- 9.45-11.15 Observer's restitution and debate
Kyran Joughin, Derek McCormack, Jean-Paul Thibaud
- 11.15-11.30 Break
- 11.30 -13.00 Reflections / Collective discussion

ABSTRACTS

The installation projection as a translator

Toumadher Ammar

The atmosphere submits to dialogue the social, cultural, emotional, action and perception issues (Augoyard 2004). These elements must be equally detectable and decomposable to be identified to characterize an atmosphere. To stop at this level is not enough. We must now try to open the debate on acquired, to discuss and to challenge our ways of thinking about our relationship to the urban environment. The notion of translation can be a support to the development of these intentions. Translation is a time of reconstruction of plural unity of human discourse (Ricoeur 2004). It allows external supply of foreign securities which allows us to bounce on the fact that it can be considered as a Métis practical, both mixed and métissante (Nouss 2001). It serves as a communication medium. The subject of our research fits into the theme of "mixing". It will concern two spaces, a tunisian and a sicilian neighborhoods. It will attempt to define the mixing in terms of atmosphere and urban forms. The Tunisian neighborhoods Capaci Grande and Capaci Piccolo were originally built by Sicilians coming from Capaci. Capaci will be considered as a reference in our study. These neighborhoods were the arena of multiple cultural coexistence. With the advent of independence Tunisian population began to conquest the ground, which has not excluded the proliferation and reinvestigation of some practices by Tunisian people. The experience that we propose to develop is to translate the atmosphere of today to understand the mechanisms of mixing concerning uses, practices, atmospheres and shapes. The experimental device is configured as an installation-projection which plays the role of atmosphere translator. It is staged synthetic environments identified before. We will try to recreate the atmosphere through the restoration of conditions of their appearance, or otherwise through their generators (Böhme 2008). They are understood as objects that they produce ambiental reaction (Peneau 2012) that will act on visitors, sensors (Weber 2003). The installation-projection will take the form of a total art work depicting the

various sensory characteristics of the study sites. This method will equally allow us to understand how the public understand the concept of miscegenation applied to environments and see the reports between their comprehension and the academic study of miscegenation.

Ambiance versus Ambiente.

Rozenn Canevet

It is now accepted knowledge that in the second half of the 20th Century the predominance of a retinal system has been replaced by psycho-sensory immersion. From this, a certain number of works in art, architecture and design – based more on psychological experiences than on traditional forms – have grown, advocating temporality over immediacy and the process of representation.

If the terms installation and environment have become common currency, that of ambiance still remains negligible. Following through this train of thought we become aware of the significance of the term, whether artistic, technological or ideological but it is above all in its role – as counterpart – to the Italian term ambiente that proves to be particularly instructive here.

We will demonstrate that at a time when an artist could be construed as an architect, the designer an artist, it would appear essential to remember that the terms common to these aforementioned disciplines could have potentially encourage crossover and dialogue, their goals and their scope however differ significantly, depending on their implementation and material translations. Hence, ambiance is consistent with the concept of size, of representation, of conditioning, highlighting the potential of disassociation between technologies. It differs from the characteristics of ambiente that conform more to the experience of a physical or mental landscape where the relation between the individual and the world is re-examined as the utopian ideal of one's own consciousness. If the eminently modern characteristic of ambiance as ambiente is undeniable, it remains nevertheless a critique of the modernist aesthetic of autonomy that has from the 1950's to the present day woven through their variant forms

The Affective Atmospheres of Nationalism: the case of the London 2012 Olympic Games

Angharad Closs Stephens

One of the recurring themes that emerged during the Olympic Games in London in 2012 was that there was something special, electric and moving about the 'atmosphere' of the Games. Indeed, the Games proved overwhelmingly popular in the UK, even with people who had been previously critical of them. This paper uses the case study of the Games to try and understand the enduring appeal of the idea of coming together as a nation. As such, the paper asks, what would it mean to understand nationalism as an atmosphere? The paper begins by illustrating how ideas about nationhood continue to be mobilized through the idea that we are sharing in a common journey. It also argues that nationalism travels hand in hand with cosmopolitanism, where the celebration of 'difference' often makes patriotic fervor more acceptable. These arguments are addressed through examples from

the Opening Ceremony, the Torch Relay as well as 'ephemeral texts' such as tv clips and promotional materials that ran in conjunction with the Games. But the paper goes on to argue that in order to understand the persistence of nationalism, we need to draw on a broader set of critical tools, which involve asking how ideas about nationhood operate affectively and how nationalism might also be understood as an 'atmosphere'. In order to advance such a study, the paper draws on interviews with volunteers who worked at the Games ('Games Makers'), who represent a key site for examining the multiple, ambiguous and ordinary practices of 'nation-building'. It also addresses media campaigns that ran below, through and above the Games themselves, several of which worked explicitly to track, measure and thus represent 'the atmosphere'. In sum, the project advances upon current approaches to the geographies of nations and nationalism by going beyond the study of language, symbols, myths, memories and traditions to try and understand the ways in which nationalism is experienced as a feeling.

The Dynamic Translation of Sensorial and Physical Ambiences in Architecture and Urban Spaces

Claude MH Demers

The evaluation of in situ ambiances offers relevant sources of embodied knowledge for architects, engineers and inhabitants. The dynamic multisensory representation of environments provides a systemic quantitative and qualitative process to illustrate and graphically communicate ambiances. Rethinking spaces in terms of dynamic ambiances and communicating quantitative as well as qualitative assessments becomes the necessarily challenge for understanding and designing spaces at architectural and urban scales. The dynamic of spatio-temporal experiences or promenade architecturale, widely discussed by phenomenology is hereby becoming an essential starting point. The systemic analysis of ambiances using in situ dynamic surveys aims to decompose the complexity of ambiances into visual, thermal, acoustical and olfactory dimensions which all act together in global environmental satisfaction. Longitudinal in situ surveys gather qualitative and quantitative evidences of the existent's multisensory environmental diversity as perceived by the static and moving inhabitants. Physical data are recorded through the use of a portable array equipped with sensors, as well as the acquisition of video information of the moving environment. Sensorial data are processed through the Physical Ambiance Rose to provide an immediate translation of abstract and complex data into a simplified illustration that can be universally understood. Qualitative and quantitative data are processed into a meaningful graphical format for engineers, architects and clients. A numerical method of data acquisition, based on Demers' research in day-lighting visualization provides simplified analysis of luminous and thermal ambiances. Digital representations of space are either connected with plans and sections of spaces in a storyboard format, or pasted into a filmic representation, depending on the aim of the communication. The filmic format is particularly interesting for visualizing an atmosphere at the spatio-temporal level of an observer while the storyboard approach is more suitable to link quantitative as well as qualitative ambient data for spatial evaluation and design.

From the heritage of the stone to the sensitive heritage

Nadia Edhifi

The sensitive approach of the architectural and urban space has a low importance in the domains of the restoration and the reconversion. This value is mainly due to a lack of specific operating tools and methodological and scientific approach.

To define, test and to validate a methodology of consideration of the atmospheres in the first phases of the restoration could participate to develop it.

The model of restoration of the Palace of the Baron d' Erlanger which was built at the beginning of the XXth century and restored in the 90s, is a good example of study.

In this case, we try to define what the act of restoration preserved from original ambience: The technique? The principle? The materials?

For example, the light as an atmosphere is complex to define. Indeed, the abandonment of the original lighting and its replacement by LED and optical fibers had certainly an influence on the ambience. A return to the authentic lighting being very difficult even impossible, only the digital modeling would allow estimating the impact of the restoration.

The main goal of this study is the creation of sound, light and thermal prototypes leaning on the real atmospheres (measures in situ, investigation) and certain atmospheres relevant but lost in the palace (digital modeling). These effects will serve for the projects of extension or restoration of the other patrimonial buildings, especially in the Medina of Tunis. Ultimately, the results can be used to develop software which will ease the restoration of sensitive effects.

A relevant city and the symbolic resources of art and poetry

Robert Galeta

My starting-point is the splitting off of the sources and condition of art and poetry from the human science discourses, apart, perhaps, from anthropology. A key text here is Ignace Meyerson's 'Les fonctions psychologiques et les oeuvres', 1948, itself informed by Saussure and Mauss. I would begin by recalling the founding of greek colonies in southern Italy and Marseille in the 8th. century BC, where poets were sent with the ships to lay out the new cities and validate their topography with words and probably music. I would then talk about Sottsass's attitude to place and everyday objects and Krzysztof Wodiczko's projections onto significant buildings and monuments. I would conclude by thinking about cities as models and assemblages, the latter especially from the 19th century with capitalism's instrumental version of 'realism'. And so to think a different kind of assemblage-agencement which embraces symbolic affect and the enactive encounter we as humans actually need. One step might be to embed into architecture and urbanist education a review or dismantling of aesthetics-expertise as continuing connoisseurship, and to re-think tradition, indeed re-do tradition (a text here might be Lyotard's *Instructions paiennes*).

Images to be shown would include the town of Todi as a renaissance greco-roman model; the industrial model town of Gatehouse of Fleet; the grey furniture and nomadic cities of Sottsass; the civil war monument projection by Wodiczko; the rag-picker on the edge of town by Rafaelli and a japanese restaurant by Nigel Coates.

Feminine Agent for Change: Reading Cornelia Sorabji Through the Paradoxes of Kali and the Zenana

Padma Maitland

This paper considers how metaphors can be used as important means for studying the emotional ambience at the heart of late-colonial tensions over independence in India through a focused reading of the goddess Kali and the zenana according to Cornelia Sorabji's book *Between the Twilights* (1908). Born to a Christian Parsee family, Sorabji studied at Oxford before returning to India where she worked for the legal rights of woman in purdah¹. Sorabji's writings mediate between the opposing viewpoints of colonial India by fusing multiple readings of key cultural metaphors, such as Kali and the zenana, into single narratives. The zenana represents a 'space' at the core of India, literally and figuratively marking the site for the production of tradition. Accounts of the goddess Kali vary according to whether the story is used to affirm or deny rights to independence. Rather than pick sides, Sorabji unites the dual images of Kali as both creator and destroyer within the space of the zenana. Acting as translator between the many perspectives on Kali and the zenana, a reading of Sorabji's texts reveals how she was able to situate herself within the complex political and social terrain of the time. By working within rather than against multiple liminal conditions, Sorabji capitalized on the paradoxes inherent to key cultural metaphors to craft an identity for herself as a modern, and female, agent for change.

1 "Purdah: orig. and chiefly S. Asian. A curtain; esp. one used in some Muslim and Hindu communities to screen women from public observation and particularly from the sight of men or strangers. Now freq. in extended use." (OED)

Dancing With the Sound of Birds: Affect and Atmosphere in Transcultural Performance

Martin Welton

Discussing the production of atmospheres, Gernot Böhme (2008) has suggested, directs one's understanding close to the sphere of theatrical performance, as it concerns 'aesthetic/affective effects' (Thrift 2009) which are more than the sum of their parts. As theatrical production increasingly takes place in transnational contexts, how its atmospheric and affective effects are explained by and amongst its participants, requires an attention to translation which is similarly excessive – i.e. is willing to move beyond its immediate context.

This paper concerns a complex moment of translation of embodiment, affect and aesthetics in the context of intercultural performance. The ArtsCross project (of which I am a co-director) at the Beijing Dance Academy in November 2012 saw the development of a series of new contemporary dance works by mixed companies of British, Taiwanese and Chinese choreographers and dancers - a process observed by a similarly international team of academics. The translation of the choreographers' and dancers' working language discussions was often glossed as requiring a response to one another's work in terms of the production or engagement of 'feeling'. One Mandarin term in particular – gong ming – stood out in this respect however, as a means of describing it in relation to interpersonal contexts. Whilst cognate in some

degree with 'empathy' it has a more particular correspondence with the English 'resonance'. It signals a drawing together and reverberation of ideas and feelings which is contextual as well as personal. The written character ming also relates to the sound of birds, and when spoken achieves a particular sort of resonance in the nasal cavity. Words are not only ideas, but sounds too, which at certain frequencies are shared amongst bodies as atmospheric currents – a movement to which translation must be ready to respond, or 'dance' with, I will argue, in embodied as well as conceptual terms.

A place-score: the temporal narratives of Fitzroy square

Filipa Wunderlich

Cities are patchworks of alive locations, temporal hubs of recurrent activity where society continuously negotiates with nature and the architectural artefact. Places are bundles of memories, movement, changes and repetitions; they are temporal rhythmic textures that side-by-side design the temporal city.

Overlays of urban place-rhythms - temporal patterns of social activity, natural cycles and spatial movements and other sensuous events harmonise into sensual linear and cyclical measures and offer temporal distinctiveness to places. Urban place-rhythms, as with musical rhythms, maybe consonant or dissonant, tonal or atonal offering places states of temporal harmony or dissonance / conflict. In urban places one encounters rhythmical orders and disorders, states of synchronicity and disturbance. As in a musical score, place temporal narratives are in this study graphically explored, and carefully analysed in what regards its rhythmically complexity. Through this means, this paper will illustrate upon place differences, its socio-spatial and natural place-rhythms, and most importantly, the sensual and affective relationship patterns, which over time define a place's temporal character and identity.

Focusing on Fitzroy square in London during one whole year, seasonal, weekly and daily fieldwork studies have been performed; these make use of film, photography and place-specific writings, and new forms of translation (expression and representation) have been developed as to reflect this place unique temporality and rhythmicity.

This paper will deliver insights on Fitzroy Square distinguishable temporal aesthetics, constituted by unique place-rhythms (or temporal identities) and discuss the value of temporal studies and place-rhythm analysis within the current interdisciplinary discourses on place, place-making and design.

L'ambition de MUSE est de revisiter, à partir du sensible, les postures d'étude sur les mobilités en révélant les enjeux de société et les ambiguïtés dont elles sont porteuses. En cela, MUSE prend le contrepied d'approches « spatialisantes » de la fabrique des sociétés urbaines contemporaines. Elle montre comment se mouvoir en ville engage, outre la dimension matérielle et spatiale, le sensible et des manières particulières d'être-ensemble. Nous cherchons précisément à décrire les arrangements par lesquels les citoyens partagent les espaces du mouvement : dans des contextes de mobilité problématiques (les terrains saturés et violents du Sud, les gares internationales sous surveillance, les abords de cimetières), dont les aménagements ou réaménagements procèdent d'idéologies fortes (idéologie de la pacification, arrière-plan sécuritaire, paradigme de la fluidité), comment s'orchestre ce partage ? quels sont les savoir-faire et les savoir-être mis en jeu par le piéton ? comment ces savoirs composent avec les ressources matérielles et sensibles des espaces ?

Nos questionnements prennent corps dans différents contextes urbains, géographiques et culturels, particulièrement problématiques au plan sociopolitique : au nord, dans les gares internationales de Londres St Pancras et de Paris ; aux abords des cimetières de Poblenou à Barcelone et de la Défense à Paris ; au sud, à Caracas et à Salvador de Bahia, dans des espaces publics urbains hyperesthésiques et saturés. Le travail livré, très descriptif, engage une réflexion sur le devenir sensible des espaces du mouvement, sans l'abstraire des fondements idéologiques qui sous-tendent certaines des situations aménagistes analysées. De ce point de vue, MUSE ouvre une nouvelle perspective de recherche au sein même de la problématique des ambiances architecturales et urbaines : celle d'une critique sensible de l'urbain.

