

## ***Comment bouge-t-on en public ? Exploration des relations entre régimes de publicité et dispositions corporelles situées***

Damien Masson

Université de Cergy-Pontoise, laboratoire MRTE (EA 4113)

La mobilité procède de plusieurs dimensions dans les espaces publics urbains et plus encore dans les « lieux-mouvements » (Amar, 1993), des espaces désirés, conçus et construits en fonction d'impératifs de fluidité. Dans un contexte historique, social, politique donné s'enchaînent un environnement matériel (infrastructures, surfaces spécifiques assurant le déplacement, signalétique, etc.), des individus mobiles qui occupent le lieu et y circulent à différentes vitesses et des formes de prise au corps – ou d'incorporation – de la situation par ces personnes. La réalisation sans accroc du mouvement des individus présuppose un juste couplage de ces dimensions, avec des prises au corps qui se jouent à l'interface du contexte matériel et de la chorégraphie des mouvements en présence. D'un point de vue aménageur, cette bonne réalisation des mouvements dans les lieux de mobilité est d'abord une question de nature infrastructurelle qui renvoie à l'organisation de l'environnement matériel. Le mouvement des personnes est pensé dans une logique hybridant mécanique des fluides, appliquée aux foules, et esthétique des espaces communs, tout en reconnaissant une forme d'agentivité aux individus qui composent ces foules mobiles – lesquels sont susceptibles à tout instant de sortir des flux, d'aller contre, de stopper. Néanmoins, au-delà du cadre matériel, les dimensions sociales et politiques qui agitent les espaces publics de mobilité suscitent-elles des formes de prise au corps de la mobilité qui lui sont spécifiques ? Plus précisément, le caractère public des espaces urbains se manifeste-t-il dans les usages du corps, et de quelle manière ?

Pour répondre à ces questions, nous aborderons dans les deux premières parties l'espace public, en mettant en question la façon dont se construit son caractère « public » d'une part et, d'autre part, en faisant l'hypothèse que les dimensions sensibles des situations et les usages des corps participent à la construction de son caractère politique. Dans un troisième temps, deux expérimentations méthodologiques seront développées, l'une faisant usage de la vidéo, l'autre d'un dispositif immersif situé, pour évaluer en situation les articulations entre ambiances, corps et dimension politique d'un espace de mobilité. La dernière partie conclut en synthétisant les résultats issus des terrains évoqués, en ouvrant une perspective de recherche articulant corps, espace sensible et espace politique.

### **Des régimes de publicité des espaces publics**

Parmi les travaux sur les espaces publics, certains discutent la notion même en indiquant qu'elle peut être problématique au sens où personne en particulier n'est le public (Dijkema, 2018). Multiforme, cette notion renvoie à une pluralité de groupes qui contribuent à le construire, lesquels peuvent même être en compétition (Thomas, 2018) pour y avoir accès. Ces travaux insistent sur le caractère politique de l'espace public qui n'est pas un donné *a priori*, qui ne renvoie pas à un caractère fixe de nature spatiale ou sociale, mais qui est davantage relationnel en ce qu'il articule un ensemble de conditions qui contribuent à qualifier son caractère public. Dans une perspective similaire, Lynn A. Staeheli, Don Mitchell et Caroline Nagel (2009) développent l'idée d'une certaine gradation de son niveau de « publicité », qui renvoie à son caractère d'inclusion démocratique. Autrement dit, il s'agit de complexifier la notion d'espace public en indiquant que l'appellation est potentiellement trompeuse, que sa dimension publique n'est pas acquise, mais procède de critères qui rendent compte de son caractère plus ou moins public en fonction des situations. Ces auteurs développent l'idée de « régimes de publicité » pour indiquer que l'accès à l'espace public, pensé comme espace politique – lieu de débat et de représentation relatif à la vie de la cité – nécessite un

processus d'acquisition. C'est par la mobilisation de trois dimensions : juridiques, normatives et pratiques, comme symboliques – par lesquelles se définit la légitimité à occuper l'espace public – que certains groupes minoritaires sont susceptibles d'accéder à l'espace public. L'intérêt de ce concept de régimes de publicité est qu'il peut aussi s'appliquer à l'espace public matériel – celui où se déroule la vie publique : rues, places, cafés, transports, etc. – dans la mesure où ses critères de définition dépassent la seule appartenance au domaine public des lieux considérés. En effet, on peut aisément qualifier des espaces accessibles au public, ou utilisés par le public, sans que ces derniers soient de gestion publique. C'est le cas des espaces de mobilités, gares, stations de transports collectifs, aéroports, pour lesquels le qualificatif d'« espace de partage des mobilités » (Urry, 2007) apparaît plus précis que celui d'espace public de mobilité, en ce qu'il désigne un régime d'usage de ce type d'espace au lieu de le caractériser de façon englobante par une notion susceptible de ne pas les concerner.

L'hypothèse que nous formulons est que l'on peut aussi comprendre la capacité d'un espace à assurer la mobilité comme une assignation d'un régime de publicité spécifique au public qui l'utilise. Un espace donné sera ainsi accessible à un public plus ou moins large, selon sa localisation, son règlement de fonctionnement, l'organisation de son environnement matériel et les régimes de mobilités qu'il organise. Par là, il construit son régime de publicité et désigne les types de publics qui y sont privilégiés. Il pointe aussi, en creux, celles et ceux qui n'y sont pas attendus. Les travaux considérant la dimension politique des espaces publics insistent sur leur capacité, ou incapacité, d'inclusion de certains groupes, lesquels sont d'abord pensés à partir de caractéristiques sociales ou culturelles (Staheli *et al.*, 2009 ; Dijkema 2018), ethniques (Anderson, 2011) ou de genre (Lieber, 2008). En revanche, peu de travaux considèrent le rôle des corps des individus dans l'accès – non seulement matériel, mais aussi symbolique et politique – à l'espace public. Certaines recherches sur l'accessibilité en milieu urbain interrogent néanmoins l'accès à l'espace public par le potentiel d'usage corporel (Thomas, 2018). Elles montrent que la majorité des espaces publics des métropoles contemporaines sont conçus pour être praticables par des individus valides en particulier au plan moteur et visuel. Les espaces de transports nécessitent également des corps dépourvus de handicaps aux plans sonore et cognitif pour faciliter l'accès à la communication audible tout comme à la signalétique et aux dispositifs d'orientation. Ils réclament de plus des corps normés, s'inscrivant dans des dimensions moyennes pour permettre le franchissement des dispositifs de validation des titres de transport, ou encore offrir la capacité à s'asseoir. Ce faisant, ces espaces construisent un régime de publicité qui dépend du format et du potentiel corporel des individus qui les pratiquent. Ces régimes de publicité spécifiques contribuent à favoriser ou à discriminer certains corps dans l'espace public. Indiquer leur existence résonne avec le slogan féministe « le personnel est politique », qui dénonce la projection des attentes du monde social dans la chair des individus (Dorlin, 2008). La focale que nous proposons de porter sur le corps ne s'inscrit pas dans le thème de l'identité corporelle des individus considérés dans l'absolu, mais bien dans les usages du corps en situation. L'enjeu est alors de s'interroger sur les dispositions corporelles en situation pour comprendre jusqu'où elles dérivent du régime de publicité de l'espace étudié.

### **Espace public : sensible, corporel et politique**

Quels sont les agencements, dispositions, configurations corporelles situées dans les espaces de mobilité ? Quelles pratiques corporelles ces espaces sont-ils susceptibles de privilégier, voire de provoquer ? Ces questions renvoient aux expériences sensibles des espaces de mobilité, en ajustant la focale analytique aux dispositions et aux usages corporels en situation. L'enjeu de ces questions est double : premièrement, elles permettent de comprendre jusqu'où un espace de mobilité est assimilable à un espace de mouvement des corps. Deuxièmement, elles désignent les formes d'usages des corps en mobilité dans la construction du régime de publicité des espaces.

Les régimes de publicité des espaces considérés seront donc à comprendre à travers des formes d'usage des corps en situation. Pour considérer la relation entre espace et corps situés, nous inscrivons ce travail dans le paradigme des ambiances architecturales et urbaines (Amphoux, Thibaud et Chelkoff, 2004). La notion d'ambiance permet de considérer les phénomènes sensibles des situations rendant possible leur qualification dans leur dimension esthétique (Augoyard, 2004). Elle permet aussi de proposer une écologie sensible des situations où l'ambiance est comprise à partir de ce qu'elle rend possible comme action. Cette écologie sensible qualifie alors un système de perception et de pratiques qui se déploie à travers, par et avec les ambiances. Une conséquence de ce double mode d'appréhension (esthétique et écologique) de la notion d'ambiance, est qu'elle contribue autant à désigner un objet de recherche qu'une approche (Kazig et Masson, 2015). Suivant Pascal Amphoux (1994), cette approche consiste à observer les situations en maintenant une attention constante à trois dimensions : leur matérialité, les phénomènes sensibles en présence et les interactions sociales qui s'y déploient. Ainsi, penser les situations par une approche écologique des ambiances revient à indiquer qu'on fait l'expérience d'une situation à travers ses ambiances, lesquelles se déploient dans un contexte matériel et sensible spécifique et contribuent à mobiliser les corps. En indiquant cela, on se décale de propositions de type béhavioriste qui considéreraient les situations comme génératrices de *stimuli* auxquels les corps répondraient suivant des schémas préconçus. Au contraire, il s'agit de considérer le pouvoir d'incorporation des situations qui se traduit dans les mobilisations et usages du corps.

Ce paradigme des ambiances architecturales et urbaines a néanmoins tendance à évacuer la dimension politique des situations vécues, alors que l'on indiquait précédemment toute sa pertinence pour la compréhension de la dimension publique des espaces urbains. Par conséquent, nous proposons d'ajouter une attention au contexte politique des situations, en plus des dimensions construites, sensibles et interactionnelles. Pour cela, le travail de James C. Scott (1990) constitue une ressource précieuse. L'anthropologue développe une conception interactionniste de la relation entre usages du corps et espace dans une perspective qu'il qualifie d'« infrapolitique ». Par ce terme, il s'agit de désigner « une multiplicité de formes de résistance discrètes qui n'osent pas parler en leur propre nom » (Scott, 1990, p. 19, notre traduction). Cette notion vise à comprendre et réhabiliter certaines formes de résistance aux normes et pratiques dominantes qui ne s'inscrivent pas dans le registre de la revendication, ni de l'énonciation, mais qui sont véhiculées dans les usages, corporels en particulier. Ce faisant, la notion d'infrapolitique redéveloppe, en suivant un appareillage compréhensif explicitement politique, anarchiste en l'occurrence, des logiques démontrant que les relations entre corps et espace ne sont en rien fortuites. Elles construisent au contraire des systèmes de sens, qui ont été notamment énoncées en des termes plus neutres, politiquement, en tant que « rhétoriques cheminatoires » (Augoyard, 1979) ou encore de « tactiques » (de Certeau, 1990). James C. Scott fonde son analyse infrapolitique sur la notion de *transcript*, traduisible en français par la notion de « texte ». Il distingue ainsi un texte « public » d'un texte « caché », chacun contribuant à désigner deux faces des interactions situées (tant localement, que socialement, culturellement, politiquement etc.) : la première visible et légitime, répondant aux normes de la situation, la seconde cachée au regard dominant et offrant des espaces de résistance. Parce qu'il adopte une focale sociale et politique, James C. Scott fait usage de ces notions pour examiner les usages et conduites en les appliquant à des groupes désignés. Il examine en particulier les formes prises par ces « textes » lorsqu'énoncés, c'est-à-dire réalisés, par des groupes subalternes.

Articulé à la notion d'ambiance, le cadre conceptuel proposé par James C. Scott permet d'interroger la dimension infrapolitique des situations de mobilité, par une observation des mobilisations corporelles en situation. Ces mobilisations sont susceptibles de révéler des formes variables d'incorporation du texte public en présence (c'est-à-dire : en suivant les règles écrites, ou se déployant dans l'interaction), ou d'ajustement, d'inadaptation, voire de résistance à celui-ci, mettant alors au jour un ensemble de textes cachés. Ce faisant, l'observation des mouvements situés nous permet de caractériser des régimes de publicité des espaces de partage des mobilités.

## Quels usages des corps en situation de mobilité ?

Dans ce cadre conceptuel, qui articule espace matériel, politique et sensible, pratiques corporelles et régimes de publicité mis en place, nous pouvons développer une étude de cas qui prend place en gare du Nord à Paris<sup>1</sup>. Dans ce lieu se superposent de multiples spatialités et discontinuités (Cresswell, Lemarchand et Lay, 2016) propres aux mises en relation qu'elle rend possible et aux conséquences physiques qui en résultent dans la matérialité de ses espaces, dans les modes d'occupation possibles et dans les ambiances produites (Masson *et al.*, 2014). Cette gare construit de multiples frontières. Aux plans politiques et administratifs, il s'agit d'une gare internationale, nationale, régionale et métropolitaine. Les dessertes qui sont les siennes concernent un territoire situé en dehors de l'espace Schengen, des destinations européennes dans l'espace Schengen et françaises. Ces trois dessertes nécessitent l'organisation de multiples limites visibles pour le public, où se succèdent les frontières géopolitiques, commerciales, tarifaires, fonctionnelles et identitaires<sup>2</sup> (Adey *et al.*, 2013). Cette superposition des frontières produit une différenciation des spatialités. Les régimes de mouvement n'y sont pas les mêmes et la fabrique des ambiances varie aussi, à travers la matérialité des lieux, les modes d'éclairage retenus, entre espaces quasi-panoptiques et espaces aux visibilitées resserrées, entre signaux sonores quasi-patrimoniaux<sup>3</sup>, plutôt exotiques (en témoignent les annonces en langues étrangères) et déploiement de radios sur le RER et le Transilien.

La gare du Nord est également un lieu où les enjeux sécuritaires sont extrêmement élevés. Au même titre qu'elle orchestre de multiples spatialités (physiques, administratives, sensibles), la gestion des sécurités, connaît un agencement de nombreux acteurs : agents de sociétés privées de sécurité, police nationale (en uniforme et en civil), agents de la Surveillance Générale (police ferroviaire) et militaires armés (mission Sentinelle). Au plan des dispositifs techniques, des caméras sont placées en tous points. Des annonces sécuritaires – ou « messages de sûreté » selon le vocabulaire SNCF – ayant trait à Vigipirate, aux vols, pickpockets ou à l'interdiction de fumer se déploient pêle-mêle avec les messages liés à la circulation (annonces de trains, travaux, retards, annonces commerciales), et ceux liés à la sécurité ferroviaire (interdiction de traverser des voies, train sans arrêt, bordure du quai)<sup>4</sup>. Sans recherche manifeste de hiérarchisation cette accumulation provoque un effet de monstration : la sécurité se voit, s'entend, se rencontre, elle est palpable. Un journal de bord d'une des membres de l'équipe de recherche témoigne du contraste qu'opèrent les ambiances de cette gare avec celles de St Pancras :

« Ce temps d'immersion [à St Pancras] m'a cependant permis de remarquer certains éléments, mais uniquement des éléments absents [en comparaison à Paris gare du Nord] : 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

---

<sup>1</sup> Ce travail de terrain a été réalisé dans le cadre d'un contrat de recherche financé par l'Agence nationale de la recherche mettant en œuvre un travail de comparaison entre la gare du Nord à Paris et la gare de St Pancras à Londres. Nous n'aborderons pas le terrain britannique, ni les enjeux associés, dans ce chapitre, qui porte sur un thème différent. Pour plus d'informations sur cette recherche, voir Masson *et al.* (2014).

<sup>2</sup> Par exemple, la RATP distingue les sous-espaces qu'elle exploite au sein de la gare par l'emploi d'une grammaire matérielle (style architectural, matériaux, typographie) et sensible (couleurs des matériaux, forme des annonces sonores) spécifique.

<sup>3</sup> Nous pensons en particulier au cliquetis du grand panneau d'affichage des trains, historiquement situé en plein centre de la salle des pas perdus, qui a été supprimé en 2016, à la suite de nombreuses années de débat interne sur sa valeur patrimoniale.

<sup>4</sup> De tous ces messages, les seuls obligatoires au plan légal sont ceux relatifs à la sécurité ferroviaire et ceux relatifs au plan Vigipirate.

file d'attente à l'enregistrement des Eurostar, pas de groupe de jeunes aux cafés et restaurants... » (*in* Masson *et al.*, 2014, journal de Laure Brayer)

Ce terrain de la gare du Nord nous permet d'enquêter les usages du corps propres à cet espace de partage des mobilités. Aux enjeux de fluidité, comme sécuritaires, prégnants, cet espace est qualifiable par un ensemble de superpositions : de spatialités, de gestionnaires, de signaux ambiants et. Afin de pouvoir qualifier le régime de publicité de cet espace, nous enquêterons en particulier la relation qui s'opère entre enjeux sécuritaires et ambiances de la gare, en nous demandant quels sont les effets des premiers – et des dispositifs qui en découlent – sur les secondes. Afin de ne pas tomber dans l'écueil consistant à énoncer une forme d'évidence de l'effet des dispositifs sécuritaires sur les ambiances situées (par exemple : l'existence d'annonces sonores sécuritaires suffit-elle à qualifier « une ambiance sécuritaire » ?), celles-ci sont enquêtées de façon indirecte, par l'entremise de l'observation des usages des corps en situation.

### ***Filmer pour montrer la multiplicité des situations***

Afin d'observer dans un même mouvement espace matériel, ambiances et corps, un film a été réalisé<sup>5</sup>. Son montage vise à répliquer l'intention panoptique des salles de surveillance recouvertes de moniteurs diffusant les images captées par des caméras situées en d'autres lieux. Quatre enregistrements vidéographiques ont été produits au même moment, mais selon des modalités de captation distinctes. Dans un film, le rapport à l'espace et aux corps filmés passe notamment par la construction de points de vue. En mêlant points de vue surplombants et points de vue subjectifs – à hauteur de personne –, le film entend combiner deux rapports au monde : celui de l'opérateur de la surveillance et celui de l'utilisateur ordinaire.

Ce film a fait l'objet d'une analyse par l'équipe de recherche, puis a été projeté et commenté de façon collective lors d'une journée d'études<sup>6</sup>. La première observation le concernant est que la superposition des cadrages et des focalisations ne permet pas de rendre compte des spatialités de la gare, ni des événements dont elle est le support et l'organisatrice. Le dispositif vidéographique contribue à décaler et recadrer l'espace et fabrique sa spatialité propre, à la fois entre registre de l'observation distante et de la construction de l'action en train de se faire. Deuxièmement, ~~on est en~~ ~~confronté~~ – les débats désignent une absence d'évidence au premier abord entre ce que ce film montre et ce qu'il faudrait regarder. De plus, les situations présentées ne construisent pas de fil narratif univoque qui émergerait entre les écrans divisés, alors que nous faisons l'hypothèse d'une production de sens aux frontières des multiples cadres que contient l'écran. Nous formulons notamment l'hypothèse que ces dispositifs à intention panoptique permettent de se donner l'illusion de voir de partout, tout en générant du sens entre les images – un peu comme le font des séries TV telles que *24h chrono*, qui usent abondamment du dispositif de l'écran divisé pour exprimer la multiplicité des situations, leurs recouvrements et l'urgence temporelle. La production de ce film visait à voir si les images mises côte à côte pouvaient rendre compte d'une modulation de l'ambiance. Celle-ci serait susceptible de renseigner sur l'évolution des événements en train de se dérouler avant même que ces derniers ne soient manifestes. Il n'en a rien été, personne n'a rien mentionné de tel, ce que confirment par ailleurs d'autres travaux sur le sujet (*Le Goff et al.*, 2011). Plus largement, on ne voit rien sur ces écrans ou plutôt entre ces écrans, car l'attention, même après entraînement et pratique répétée, se focalise sur chaque écran comme lieu distinct du reste du

---

<sup>5</sup> Visible ici : <http://anr-muse.fr/#observer-et-decrire>

<sup>6</sup> Journée d'études « Surveillance et ambiances en gares », organisée par Damien Masson, Laure Brayer et Nicolas Tixier, Paris, Gare du Nord, 30 avril 2014. En plus des membres de l'équipe organisatrice, cette journée a rassemblé 7 chercheuses et chercheurs spécialistes de domaines proches de ceux de la recherche (études sécuritaires, urbanisme et géographie, corps/chorégraphie, cinéma), 3 usagères et usagers quotidiens de la gare du Nord et 2 cadres de la SNCF.

monde environnant où se déroule les événements qui sont suivis. Par là même, l'espace construit n'est pas celui de la multiplicité des écrans et de leur mise en rapport, ni un pseudo-panoptique, mais est plutôt celui de l'écran isolé, regardé seul, un court moment, avant d'être abandonné au profit d'un autre situé sur le même mur. Troisièmement, si le dispositif informe peu sur les spatialités et n'offre pas de sens évident entre les cadres filmiques, il témoigne de la multiplicité des cadres phénoménaux et des régimes d'actions, ou autrement dit de la pluralité des situations d'interaction et de leurs ambiances en un même lieu. On retrouve là alors le registre corporel qui se joue dans les coprésences. Le film montre dans chacun des écrans des histoires singulières, des micro-situations séparées de quelques dizaines de mètres mais qui semblent se dérouler dans des espaces et temps fondamentalement indifférents les uns des autres : entre temps de pause pour les uns et affairément pour les autres, tranquillité ici contre accélération là, patrouille de sécurité d'une part et adieux des amoureux d'une autre, etc. Concernant les usages des corps, le film et son dispositif de montage rendent plutôt compte d'un régime de publicité de l'espace de la gare de type inclusif. Y sont visibles des corps à l'arrêt comme des corps mouvants, certains pressés, d'autres au ralenti. Des corps seuls, des deux-à-deux et des groupes constitués par une tension invisible entre ses membres. La distribution spatiale de ces corps rend compte de phénomènes d'agglutination (à proximité des panneaux d'affichage, des bancs et sièges, des automates), libérant d'autres sous-espaces régis, quant à eux, sur le mode alternant remplissage et dispersion.

Ces trois points montrent l'heuristique de l'examen des régimes d'usage des corps pour l'étude des ambiances. Celles-ci ne sont pas seulement à considérer comme un caractère propre des lieux (comme on pourrait dire « une ambiance de gare »). Les usages observés rendent en effet manifeste et évident l'entrecroisement des trois registres (matériels, sensibles et sociaux) propres aux ambiances architecturales et urbaines, lesquelles sont multiples en temps et lieux et sont indissociables des corps situés. De fait, l'enjeu est de mobiliser le corps comme intermédiaire pour la compréhension de l'espace social et sensible tout en le découplant de la seule compréhension des usages conscients situés. En ce sens, on se rapproche des analyses qui considèrent la relation entre ambiances et affect en tant qu'« intensités transpersonnelles » (McCormack, 2008 ; Anderson, 2009), qui existent et qui font sens parce qu'elles nous touchent et de ce fait font progresser notre rapport aux situations. Dans ce film, les corps témoignent de logiques de composition permanentes, où le cadre matériel vient fournir un ensemble de ressources pour l'action, laquelle pour autant ne se répète jamais totalement, mais évolue graduellement, s'ajuste, se recompose. Les corps observés n'apparaissent pas comme des réceptacles passifs d'informations sensibles, sociales, ou matérielles, mais illustrent tour à tour des logiques d'accommodation, de détournement voire de contradiction, vis-à-vis du cadre, des flux et des jeux de normes en présence. Ces derniers sont notamment définis par un « texte public » fourni localement, auquel peu de conduites, malgré leur variété, semblent déroger. De fait, si les modalités de rapport corporel aux situations sont diverses, le dispositif visuel vidéographique présenté n'aide pas suffisamment à rendre compte de toutes les subtilités en jeu, en particulier celles qui relèvent du domaine de l'infrapolitique. Pour cette raison, un second protocole méthodologique a été mis en œuvre.

### *Mettre en ambiance pour provoquer des prises au corps*

Comme indiqué plus haut, le terrain réalisé en gare du Nord permet de penser, de façon imbriquée, les relations entre enjeux sécuritaires et ambiances, lesquelles sont comprises par une observation fine des logiques corporelles situées. La dénonciation classique des dispositifs de sécurité qui repose notamment sur la présence manifeste de ses avatars ne peut être étayée par l'observation des corps en situation ordinaire. En effet, l'observation vidéographique montre que qualifier cet espace de gare en termes d'ambiance sécuritaire, en se fondant sur les régimes d'actions observables, ne relève en rien de l'évidence. À la gare du Nord, aux enjeux de sécurité extrêmement élevés et où des dispositifs associés ne semblent avoir que des effets très ténus sur les corps, le résultat est qu'une méthode strictement visuelle ne permet pas de déterminer leur rôle dans la constitution d'une

éventuelle expérience sécuritaire, ou leur contribution à une altération de l'ambiance de ce lieu multifonctionnel.

Par conséquent, une expérimentation a été mise en place pour agir directement sur les corps des enquêtés et redonner un poids aux dispositifs sécuritaires de ce contexte. Elle s'inscrit dans une logique de recherche-crédation (Atienza et Masson, 2015). Un parcours sonore a été produit<sup>7</sup>. Il met en œuvre une logique de guidage, de type audio-parcours, focalisé sur la découverte des espaces et spatialités de la gare, en faisant porter l'attention en particulier sur les dispositifs sécuritaires. Il provoque aussi des situations qui mobilisent le corps des participantes et participants<sup>8</sup> qui ne sont pas uniquement auditeurs-marcheurs d'un parcours informatif mais deviennent acteurs d'un dispositif immersif. L'enjeu est à la fois de favoriser une attention plus soutenue à ce qui relève généralement du familier et de rendre manifestes des formes d'ajustements corporels produites sans nécessaire prise de conscience. Les résultats de cette enquête par l'expérimentation permettent de comprendre ce qui captive l'attention des participantes et participants placés dans diverses situations de décalage par rapport à leurs propres pratiques et aux espaces, pour les habitués des gares par exemple, comme à leurs compétences et dispositions professionnelles, pour le personnel SNCF ou les spécialistes de la sécurité<sup>9</sup>.

Le premier résultat issu de cette expérimentation tient au renforcement de la prise de conscience de l'importance des dispositifs sécuritaires de la part des participants et participantes. En témoigne leur surprise, face à la somme d'informations qui leur a été fournie sur les mesures, réglementations, appareillages, personnels, etc. relatifs à la sécurité. Mais est apparu aussi chez plusieurs d'entre elles et eux la manifestation d'un sentiment d'inconfort, croissant au fur et à mesure de la visite, exprimé par un discours relatif soit au sentiment de se sentir surveillé, soit à l'imaginaire de dangers potentiels qui justifieraient la multiplicité de ces dispositifs. Parmi les participants, les habitués de la gare du Nord ont particulièrement relevé le pouvoir du dispositif méthodologique à les faire sortir de leurs dispositions corporelles ordinaires en ces lieux. Le parcours guidé contribue à placer les personnes enquêtées dans une logique autre que celle du guidage semi-automatique quotidien, ou la quasi-totalité de l'attention à l'espace est d'ordre utilitaire, au point de témoigner – pour les plus habitués – de n'avoir jamais remarqué l'importance du dispositif sécuritaire, pris ici dans ses dimensions saillantes et qui pourtant ne se cache pas. Ce point nous emmène au second résultat, qui est relatif à la performance des corps en situation de guidage. Les participantes et participants ont décrit la bande sonore comme les privant de leur liberté habituelle, puisqu'il est demandé aux corps d'avancer, de s'arrêter, de regarder autour, de compter, de noter, d'interagir, de prendre une image, etc. Au-delà du sentiment de perte de liberté, plus ou moins apprécié<sup>10</sup>, le dispositif de guidage a aussi rendu manifeste, par contraste, une dimension latente des pratiques ordinaires marquée par une incorporation de l'autocontrôle. En effet, le dispositif méthodologique impose des mouvements et des actions corporelles. Les participants et participantes sont invités à bouger, à s'arrêter en des lieux inattendus et non choisis, à regarder autour d'eux, à noter, etc. Certains usages corporels et actions bien que légaux et légitimes ont pourtant contribué à un sentiment de déstabilisation. Cette sensation est rendue manifeste par le fait, d'une part, que ces actions ont pu donner aux participants le sentiment de transgresser, confidentiellement, la norme de la situation, faisant d'eux, et malgré eux, des individus « secrètement déviants » (Becker, 1985) ce qui explique

---

<sup>7</sup> Audible ici : <http://anr-muse.fr/#experimenter-gare-du-nord>

<sup>8</sup> Il s'agit des 12 personnes ayant pris part à la journée d'études du 30 avril 2014, cf. *supra*.

<sup>9</sup> Les personnes ayant pris part à cette expérimentation ont pu prendre des notes sur un carnet dédié au cours de leur parcours et ont été observées – par suivi visuel, par prises de notes et prises de vues photographiques – par les membres de l'équipe de recherche et ont fait l'objet d'entretiens *a posteriori*.

<sup>10</sup> Pour certains participants, la réalisation de cette performance a été vécue comme un peu forcée, conduisant alors à une situation de fragmentation entre un corps agissant suivant scrupuleusement les instructions et un rapport cognitif assez distant de la situation.

partiellement leur inconfort. D'autre part, ce sentiment dérive du placement de leurs corps en dehors de la chorégraphie dominante, de ses actions, gestes, dispositions et rythmes, ce que les enquêtés et enquêtées ont pu indiquer à travers certaines phrases d'apparence anodine telles que : « je ne savais pas où, ni comment me placer » (sic). En ce sens, le dispositif sonore révèle des effets pragmatiques (Grosjean, 1989) analogues à ceux créés par les *breaching experiments*<sup>11</sup> d'Harold Garfinkel (1991), à la différence notable qu'ils se replient ici sur les enquêtés là où habituellement ils éclairent les enquêteurs. Enfin, plusieurs participants se sont sentis devenir suspects en raison de la singularité de leurs usages corporels, ceux-ci ne s'inscrivant plus dans le texte public de la gare. Certains ont notamment commenté l'impression d'avoir vu des caméras mobiles diriger leur angle de vision dans leur direction, ou des agents de sécurité les surveiller attentivement, voire les suivre. Sur ce point, les participants confirment les expériences des membres de l'équipe de recherche, qui lors d'autres investigations de terrain ont vécu, à Paris et à Londres, des situations de suivi, d'interpellation et d'invitation non désirée au sein de bureaux des forces de sécurité. De secrètement déviants, les corps se sentent devenir « pleinement déviants » (Becker, 1985), une figure sociale à laquelle participants, comme chercheurs, ne peuvent se résigner à s'identifier dans la mesure où le motif principal qui la motive repose sur une interprétation erronée du décalage de leurs mobilisations corporelles par rapport aux prescriptions contenues en puissance dans le texte public.

### **Bouger en public, entre contrainte et création**

Le terrain présenté plus haut rend compte d'un régime de publicité de la gare du Nord qui articule sécurité, visibilité et usages mobiles des corps. Cet espace définit les limites de sa publicité par l'entremise d'un contrôle des corps, réalisé par les usagers tout comme par des agents dédiés à cette mission, où sont bienvenus les usages corporels ne mettant pas en question le texte public de la gare, ce qui implique une capacité à le lire, dans ses dimensions multiples – spatiales, temporelles, gestuelles et en termes de types d'action – et à s'y adapter. En revanche, lorsqu'ils se situent aux marges du texte public, les corps ressentent une forme de gêne, qualifiée par une inadaptation à la situation, que celle-ci soit simplement ressentie, ou même rendue visible, non pas aux yeux de tous et toutes, mais au moins du personnel de sécurité, formé à le remarquer. Ces observations permettent de caractériser en creux ce que l'on pourrait nommer une « ambiance de sécurité », qui se joue moins dans le précipité d'un ensemble de phénomènes sensibles locaux, que dans l'interaction entre les formes sensibles de la situation et les corps situés. L'expérimentation menée en gare du Nord a pu contribuer à la création d'un sentiment d'insécurité qui procède de la mise en œuvre d'une forme de déviance dans les usages du corps dans un espace hautement prescriptif des performances corporelles. Ce faisant, ce protocole méthodologique contribue à interroger le régime de publicité d'un espace considéré et contribue à rendre compte de la nécessité d'approfondir ce qui fait la construction publique et mobile des espaces publics. En articulant des registres matériels, sensibles, sociaux et corporels, il contribue à montrer comment se construisent les dimensions infrapolitiques des situations publiques ordinaires. Ces résultats demandent à être affinés et à être mis à l'épreuve d'autres contextes, temps et lieux. Les espaces publics ne sont jamais donnés mais toujours en construction : jusqu'où l'expérience sensible de la mobilité corporelle y participe-t-elle ?

---

<sup>11</sup> Pratiquées notamment dans le champ de l'ethnométhodologie, ce sont des expériences visant à observer les effets de micro-violations des règles de la vie en société.

## Bibliographie

- Adey Peter, Brayer Laure, Masson Damien, Murphy Patrick, Simpson Paul et Tixier Nicolas, 2013, « Pour votre tranquillité? Ambiance, atmosphere, and surveillance », *Geoforum*, vol. 49, n° 10, p. 299-309.
- Anderson Ben, 2009, Affective atmospheres, *Emotion, Space and Society*, vol. 2, n° 2, p. 77-81.
- Anderson Elijah, 2011, *The cosmopolitan canopy: race and civility in everyday life*, New York, W.W. Norton & Co.
- Amar Georges, 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la recherche urbaine*, n° 159-160, p. 140-51.
- Amphoux Pascal, 1994, « Environnement, milieu et paysage sonores », in Michel Bassand et Jean-Philippe Leresche (dir.) *Les faces cachées de l'urbain*, Berne, Peter Lang, p. 159-176.
- Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul et Chelkoff Grégoire (dir.), 2004, *Ambiances en débats*, Grenoble, À la croisée.
- Atienza Ricardo et Masson Damien, 2015, « Une recherche en action sur les ambiances du métro : l'expérience méthodologique des traversées schizophoniques », in Claire Guiu, Guillaume Faburel, Marie-Madeleine Mervant-Roux, Henry Torgue et Philippe Woloszyn (dir.), *Soundspace. Espaces, expériences et politiques du sonore*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 193-202.
- Augoyard Jean-François, 1979, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Éditions du Seuil.
- Augoyard Jean-François, 2004, « Vers une esthétique des ambiances », in Pascal Amphoux, Jean-Paul Thibaud et Grégoire Chelkoff (dir.), *Ambiances en débats*, Grenoble, Bernin, À la croisée.
- Becker Howard S., 1985, *Outsiders : études de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié.
- Chelkoff Grégoire (dir.), *Ambiances en débats*, Grenoble, À la Croisée, p. 17-30.
- Cresswell Tim, Lemarchand Mikaël, Lay Géraldine et al. (2016), *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris, Loco.
- De Certeau Michel, 1990, *L'invention du quotidien, 1, Arts de faire*, Paris, Gallimard.
- Dijkema Claske, 2019, "If You Can't Hear Me, I Will Show You": Insurgent Claims to Public Space in a Marginalized Social Housing Neighborhood in France, *Space and Culture*, vol. 22, n° 3, p. 250–262.
- Dorlin Elsa, 2008, *Sexe, genre et sexualités : introduction à la théorie féministe*, Paris, Presses universitaires de France.
- Lieber Marylène, 2008, *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Garfinkel Harold, 1991, *Studies in Ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press.
- Grosjean Michèle, 1989, *L'annonce sonore*, Rapport de recherche n°41, RATP – Département développement prospective, Paris, RATP.
- Kazig Rainer et Masson Damien, 2015, « L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone. Défis et perspectives », *Géographie et cultures*, n° 93-94, p. 215-32.
- Le Goff Tanguy, Malochet Virginie et Jagu Tiphaine, 2011, *Surveiller à distance. Une ethnographie des opérateurs municipaux de vidéosurveillance*, Paris, Institut d'aménagement et d'urbanisme IAU de la région Île-de-France.

Masson Damien, Adey Peter, Brayer Laure, Murphy Patrick, Simpson Paul et Tixier Nicolas, 2014, « Surveillance(s) en public », in Thomas Rachel, Fiori Sandra et Garcia Sanchez Pedro José, Masson Damien, Chelkoff Grégoire (dir.), *Les énigmes sensibles des mobilités urbaines contemporaines*, Grenoble, Cresson, p. 165-248.

McCormack Derek P., 2008, Engineering Affective Atmospheres on the Moving Geographies of the 1897 Andree Expedition, *Cultural Geographies*, vol. 15, n° 4, p. 413-30.

Scott James C., 1990, *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*, Yale University Press.

Staeheli Lynn A., Mitchell Don et Nagel Caroline R., 2009, Making Publics: Immigrants, Regimes of Publicity and Entry to 'The Public', *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 27, n° 4, p. 163–245.

Thomas Rachel, 2018, *Une critique sensible de l'urbain*, Habilitation à diriger des recherches en architecture, aménagement de l'espace, Communauté Université Grenoble Alpes. [<https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01818999>]

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