



HAL
open science

Mobilités urbaines sensibles : expériences et usages des ambiances

Damien Masson

► **To cite this version:**

Damien Masson. Mobilités urbaines sensibles : expériences et usages des ambiances. Jean-Baptiste Fréteigny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.181-204, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501897

HAL Id: hal-04501897

<https://hal.science/hal-04501897>

Submitted on 12 Mar 2024

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.

7

Mobilités urbaines sensibles : expériences et usages des ambiances

Damien MASSON

CY Cergy Paris Université, Laboratoire PLACES, Cergy-Pontoise, France

7.1. Introduction

Arrêts de bus, stations, gares et aéroports forment autant de lieux-mouvements (Amar 1989) qui articulent les espaces publics urbains aux lignes, tubes et flux des réseaux de transports. Ces lieux sont pensés pour assurer la coprésence des voyageurs, faciliter leurs circulations, rendre possible l'accès à leurs moyens de déplacement. Tout autant qu'ils fournissent l'infrastructure technique à la mobilité urbaine, les véhicules et espaces de transport fournissent un cadre matériel dans lequel chaque mouvement individuel s'éprouve comme une expérience ordinaire de la mobilité. Elles impliquent des corps qui accélèrent, ralentissent, s'arrêtent, se frôlent et se touchent, de manière souvent involontaire et sans désir. Des regards tournés vers l'avant, dirigés sur la réalisation du mouvement le plus efficace, se confrontent à d'autres plus hagards, confus, à la recherche d'une inscription ou d'un signe d'orientation. Les gouttelettes qui ruissellent sur les visages suggèrent une transpiration perceptible jusque sur les barres de métro. La pandémie de Covid-19 rappelle, sous les masques chirurgicaux, les respirations et la vie des bouches qui respirent, parlent, toussent ou embuent les lunettes. Elle a aussi rendu manifeste à quel point les mobilités quotidiennes participent à l'environnement sensible des mondes urbanisés : sonore, lumineux, thermique, olfactif, etc. Les multiples confinements dans le monde en 2020 et 2021 se sont traduits par une disparition d'une sonorité

pourtant consubstantielle de la vie urbaine constituée par la nappe métabolique¹ et continue, appelée bourdon, ou *drone*, des sons de moteurs, de roulement, de crissement et de masses d'air fendues par les véhicules. Les marques de cette disparition – ainsi que de la réapparition des présences animales – ont été largement documentées² et patrimonialisées *via* des cartographies³ de ces environnements sonores inédits.

Au-delà de documenter l'ensemble des effets sensoriels des transports (ou de leur absence) dans les milieux urbains, ce chapitre montre toute l'importance de prendre en considération les expériences sensibles ordinaires des mobilités urbaines en transport collectif. Ils supposent des agencements matériels et techniques spécifiques, sites et réseaux, qui participent d'environnements sensibles singuliers. Par-delà leurs logiques utilitaires, les lieux de transport fournissent des occasions de rencontres, d'échanges et engagent des affects comme des émotions. Afin d'étudier ces différentes dimensions, l'approche par les ambiances paraît particulièrement appropriée. Compréhensives des contextes matériels et de la dimension sensible dans lesquels se déroule la vie sociale, les ambiances permettent de qualifier des situations d'interactions sociales en les rapportant à des lieux – lorsque l'on évoque une *ambiance de gare, d'aéroport* – ou à l'activité qui les caractérise – une *ambiance de fourmilière*, par exemple, qui désigne métaphoriquement les situations où une foule compacte et mobile occupe les métros en heure de pointe, comme visible sur la figure 7.1. Les ambiances rendent aussi compte du point de vue des individus à l'égard de ces situations, leurs engagements émotionnels ou affectifs, par exemple : une *atmosphère rassurante, un climat délétère*.

¹ L'effet sonore de métabole décrit « les relations instables et métamorphiques entre les éléments composant un ensemble sonore » (Augoyard et Torgue 1992). Dit autrement, il désigne des environnements sonores chargés, composés d'une multiplicité de sources changeant sans cesse.

² Comme en témoigne la prolifération, sur Internet, d'enregistrements sonores et de vidéos – sur les réseaux sociaux, les portails de vidéos, comme des sites *ad hoc* – donnant à entendre et à voir des rues silencieuses et vides.

³ Voir par exemple l'une des plus complètes : <https://citiesandmemory.com/covid19-sounds/>.



Figure 7.1. *Foule compacte et agitation à Montparnasse-Bienvenue à l'heure de pointe (source : Damien Masson (2011))*

Une approche pragmatique⁴ des ambiances permet d'éclairer ce qui se joue dans les lieux de transport collectif. Il s'agit de montrer, d'une part, qu'elles ne sont pas la simple résultante des contextes matériels et des situations sociales, car elles sont aussi l'objet de désirs institutionnels et d'une ingénierie technique. D'autre part, elles participent aux multiples jeux de règles – formelles et tacites – des usagers des transports⁵ en exerçant un pouvoir sur eux. Les fondements de la recherche urbaine sur le sensible et la spécificité de l'approche par les ambiances constituent l'objet de la première section. Focalisée sur la définition des ambiances et leur articulation aux mobilités, elle montre notamment comment cette perspective de recherche contribue au renouvellement des interrogations relatives aux transports et aux mobilités urbaines par la qualification des dimensions sensible, sociale et affective des expériences qui en sont faites, ce qui suscite le développement d'approches méthodologiques originales. Les sections suivantes examinent de plus près les usages qui sont faits des ambiances dans les lieux de transport urbain. Centrée sur les usagers, la deuxième section examine de quelle manière leurs actions participent à la formation des ambiances. La troisième section s'intéresse à la fabrication des ambiances par les gestionnaires, en suivant les enjeux pratiques associés à la production du transport. Axée sur des questions sécuritaires, la dernière section montre comment

⁴ C'est-à-dire intéressée par la question de l'action et par la capacité des individus à s'ajuster aux situations.

⁵ Par souci de commodité, on désigne par « transports » l'ensemble des infrastructures de transport collectif accessibles au public : les véhicules, les plateformes permettant d'y accéder, les stations ou gares et sous-espaces qui les composent (salles, galeries, couloirs, etc.) et leurs seuils dans l'espace urbain.

l'environnement sensible et les ambiances sont instrumentalisés, tel un *soft power*, à des fins d'action sur les corps et de police des conduites.

7.2. Ambiances et mobilités, ambiances des mobilités : spécificités d'un objet et d'une approche des lieux et des transports

On peut être tenté d'affirmer qu'à chaque technique de transport correspond une ambiance, au même titre que Marc Desportes indique que « chaque grande technique de transport modèle [...] une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un "paysage" » (2005, p. 8). Les lieux de transport évoquent souvent des univers sensibles forts, qu'ils soient marqués du sceau de l'exceptionnel pour beaucoup d'utilisateurs, comme certaines grandes gares et grands aéroports, aux espaces amples, lumineux (figure 7.2), où les annonces sonores tombent des volutes, qu'ils renvoient au contraire au quotidien de l'agitation, dans les tunnels plus ou moins obscurs, propres, aux arômes composés d'effluves mécaniques, électriques et organiques des métros et trains souterrains. Pour autant, s'en tenir aux caractéristiques matérielles et sensibles des espaces pour qualifier leurs ambiances conduirait à oublier qu'elles sont le produit d'une relation avec celles et ceux qui font l'expérience de ces espaces, sujets ni neutres ni passifs.



Figure 7.2. La grandiloquence de l'architecture de la gare de Londres Saint-Pancras, tout en volumes, modénatures et ornements (source : Damien Masson (2012))

7.2.1. Ambiances architecturales et urbaines ?

Dans le vocabulaire courant, l'ambiance renvoie à une double réalité. Définie dans *Le Petit Robert* comme « l'atmosphère matérielle ou morale qui environne une personne », l'ambiance caractérise d'une part des conditions matérielles (physiques, architecturales) comme sensibles et d'autre part le climat (politique, air du temps, état d'esprit) des situations vécues. Plus largement, elle est utilisée dans les sciences sociales pour désigner le « potentiel sensible des personnes » (Kazig et Masson 2015), notamment dans sa dimension spatiale. Développés en France d'abord dans le champ de la recherche architecturale et urbaine, les travaux sur les ambiances qualifient l'environnement matériel et sensoriel des pratiques sociales et explorent le rôle joué par le sensible dans leur réalisation au quotidien. S'y joue ainsi une écologie du corps dans son environnement construit. Dans le paradigme des ambiances architecturales et urbaines, l'ambiance « nous met en contact avec l'ensemble de la situation et procède donc d'une approche écologique de la perception » (Thibaud 2003, p. 88). Cette conception écologique permet aussi de pointer le rôle de médiation des ambiances : elles sont une porte d'accès au monde, on sent, perçoit et agit au travers d'elles.

Cette compréhension de l'ambiance se rapproche de la notion fréquemment utilisée dans la littérature allemande d'*Atmosphäre*, qui se caractérise par « la manière dont elle nous communique un sentiment en tant que sujets participants » ((Böhme 2013), notre traduction). Böhme, philosophe, place ainsi clairement l'ambiance dans une position intermédiaire, entre le sujet et l'objet. Il insiste également sur la dimension active des sujets, comme sur la capacité de l'ambiance à véhiculer du sens. Cet auteur assume aussi une approche esthétique (de réception et de production) pour appréhender les ambiances. Il s'agit par là de les considérer comme des productions, des mises en scène, que l'on peut sentir, qui peuvent être autant conçues que perçues, ce que formule Jean-François Augoyard (2004) par ailleurs. En qualifiant les relations entre les individus et l'environnement sensible, ces approches se focalisent sur ce qui est inhérent aux ambiances, quitte à mettre entre parenthèses la dimension « morale » évoquée dans la définition du *Petit Robert*. Ce vide est comblé par le concept d'*affective atmospheres*, développé dans la géographie anglophone (McCormack 2008 ; Anderson 2009 ; Bissell 2010). Elle inclut dans sa théorisation des *atmospheres* des dimensions qui échappent au monde phénoménal à travers la notion d'*affect*. Les affects expriment les capacités des corps à s'ouvrir aux autres et au monde (Pile 2010). Transpersonnels, les affects nous traversent et peuvent être communiqués entre les personnes. On peut illustrer avec la marche au sein d'une foule, qui implique une capacité à être affecté par la foule alors que notre marche influence celles des individus qui marchent autour de nous. Les travaux sur les *affective atmospheres* mettent ainsi en évidence les manières par lesquelles les affects et les intensités de

relations interindividuelles qu'ils dessinent sont également configurateurs des ambiances. Ces études montrent comment la dimension émotionnelle de nos expériences nous touche et participe par conséquent à donner un ton, une couleur ou un tempérament aux ambiances telles qu'elles sont vécues. *In fine*, on peut retenir des ambiances qu'elles sont tout le temps là, tout autour des individus. Elles font l'objet d'une expérience et sont une manière, pour les chercheurs, de qualifier les situations. Elles dérivent des conduites sociales, des usages du corps et des intensités affectives afférentes.

Trois modes de compréhension des ambiances font sens pour l'étude de la dimension sensible des mobilités ordinaires. La conception écologique permet d'insister sur la configuration des sensations, des perceptions et des pratiques par les ambiances. L'approche esthétique, quant à elle, permet d'interroger les ambiances comme produits intermédiaires, entre l'intention de conception et de mise en scène d'un lieu – susceptible d'être mobilisée par les gestionnaires des espaces de transport – et sa réception esthétique ordinaire – comme jugement émis par les usagers. Enfin, l'entrée par la notion d'*affective atmospheres*, utilisée dans le champ anglophone, ouvre la focale en intégrant dans le champ de l'étude des ambiances des dimensions liées aux affects et émotions, qui excèdent le domaine sensible, mais contribuent de façon majeure à l'expérience des lieux.

7.2.2. Ambiances et mobilités : une porosité méthodologique

Ces modes d'appréhension des ambiances permettent d'envisager des thèmes d'études distincts sans pour autant entrer en contradiction, parce qu'ils partagent un intérêt commun pour l'épreuve sensible des lieux. Pour l'étudier, les chercheurs ont dû développer des outils méthodologiques originaux. Une conséquence, et non des moindres, de cette nécessité est que la notion d'ambiance se retrouve à désigner tant un objet (les ambiances) qu'une approche (par les ambiances). Les travaux produits dans le champ francophone des ambiances architecturales et urbaines se fondent à l'intersection de la conception architecturale, des sciences de l'ingénieur (la thermique, l'acoustique, l'éclairagisme, etc.) et des approches à micro-échelle des interactions sociales, issues en particulier de l'interactionnisme symbolique et de l'ethnométhodologie⁶. Par conséquent, la spécificité de l'approche par les ambiances

⁶ Il s'agit de deux courants microsociologiques qui s'intéressent notamment aux interactions sociales, comme aux conduites ordinaires des individus. Dans le courant de l'interactionnisme symbolique, on met l'accent sur la place des systèmes de signes et de symboles (comme le langage) pour donner du sens aux interactions. La perspective ethnométhodologique, quant à elle, focalise notamment son attention sur les activités routinières afin d'en rendre compte pour comprendre la manière dont elles sont utilisées rationnellement par les individus. Les conséquences méthodologiques de ces approches consistent notamment en une attention fine

est qu'elle implique une attention constante à trois registres des situations observées : leur matérialité, les phénomènes sensoriels en présence et les interactions sociales.

Ces travaux développent des méthodologies situées à mi-chemin des approches expérimentales et de l'ethnographie sensible, qui articulent relevés sensibles, d'espaces, de corps (corpographies⁷), notations de mouvement (chorégraphies), mesures de phénomènes physiques, enregistrements audiovisuels, production de paroles en situation, etc. La multiplicité de ces approches vise un objectif double. Premièrement, il s'agit d'assurer une forme de triangulation méthodologique consistant à confronter les observations issues de méthodes différentes et à en valider l'interprétation. Deuxièmement, cette multiplicité crée des portes d'accès à l'indicible et à l'ineffable, au préreflexif et à l'incorporé, au fugace voire à l'« aphénoménal » (Balez 2020). Pour tenter d'y parvenir, ces approches impliquent la mise à l'épreuve, quasi systématique, des situations en favorisant l'immersion et la mobilisation des corps, dit autrement : l'usage méthodologique du mouvement corporel. Parce que « le mouvement comme la mobilité sont des conditions *sine qua non* des ambiances » ((Kazig *et al.* 2017), notre traduction), le bougé – sous toutes ses formes et toutes les échelles – s'avère constitutif des ambiances tout autant qu'il permet leur compréhension. Ceci explique la fortune de la méthode des parcours commentés (Thibaud 2001), qui – à l'instar de ses multiples avatars : parcours sonores, embarqués, sensoriels, seuls ou à plusieurs, etc. – compte comme l'une des plus utilisées au sein de ce champ, tout comme l'est la méthode analogue des *go-alongs* (Kusenbach 2003), particulièrement utilisée dans le monde anglophone.

La tentative d'accès à des phénomènes, impressions ou sensations qui échappent parfois au visible et au conscient par la mise en mouvement qu'ils engagent est également constitutive des « méthodes mobiles » (Urry 2007 ; Büscher *et al.* 2010). Ces méthodes qui visent à étendre la palette des outils existant dans les sciences sociales se sont vu labelliser « mobiles » dans la seconde moitié des années 2000 pour s'inscrire de façon marquée dans le sillon ouvert par le *mobilities paradigm* (Sheller et Urry 2006), lequel revendique un « tournant mobile » des sciences sociales. Sociologues, anthropologues et géographes inscrits dans cette ligne de recherche plaident pour des méthodologies susceptibles de saisir ce qui serait le propre des mobilités. Selon Law et Urry (2004), ces spécificités tiennent à des processus non causaux, complexes, distribués, labiles, flottants, qui « glissent d'un endroit à l'autre » et prennent « des formes différentes en des lieux différents ». Les méthodes mobiles

aux pratiques verbales, comme à la description ou la production de comptes rendus, de tout ce qui est observable ou dicible des situations.

⁷ Cette notion renvoie à l'idée que les expériences urbaines s'inscrivent dans les corps. À partir de là, les corpographies désignent « une sorte de cartographie corporelle, où l'on ne distingue pas l'objet cartographié de sa représentation » (Dultra Britto et Berenstein Jacques 2012).

visent à comprendre des processus qui, comme les ambiances, sont intangibles et éphémères, qui apparaissent au seuil des représentations et font la part belle aux approches sensibles de même qu'aux « méthodologies non représentationnelles⁸ » (Vannini 2015). Documentant tout spécialement des expériences et pratiques, les méthodes mobiles privilégient de façon quasi exclusive les approches qualitatives et suscitent la création de protocoles nouveaux qui impliquent (entre autres) : l'imprégnation sensible des chercheurs dans leurs terrains ; leur mise en mouvement ; le déploiement *in situ* d'outils de captation (vidéo, son, photo, etc.) et de réception ou d'interaction (téléphones mobiles, lecteurs MP3, GPS, jeux vidéo, etc.).

Les méthodologies développées par la recherche francophone sur les ambiances peuvent néanmoins être critiquées pour deux raisons (Masson et Thomas 2020). D'abord, elles focalisent l'attention sur les dimensions sensibles des situations en ne les rapprochant pas des arrière-plans sociaux, politiques comme culturels dans lesquels elles prennent sens. De plus, bien qu'inscrivant les observations dans l'*in situ*, elles le font souvent au moyen de protocoles expérimentaux qui peuvent l'éloigner de l'expérience ordinaire. À propos des « méthodes mobiles », Merriman (2014) remarque qu'il convient de rester prudent à l'égard de la création méthodologique, qui n'est pas à prendre comme un enjeu en soi et fait courir plusieurs risques. Premièrement, celui d'oublier que la recherche existante sur les transports ne se limite pas à des travaux d'inspiration quantitative ou modélisatrice. Deuxièmement, celui d'envisager la recherche sur les mobilités comme une discipline à part entière des sciences sociales, ayant son épistémologie et justifiant sa méthode propre. Enfin, celui d'oublier l'existence de nombreux travaux qui n'ont pas attendu l'annonce d'un *mobility turn* pour étudier les mobilisations corporelles ordinaires comme les dimensions complexes et processuelles, sensibles et éphémères des mobilités.

7.3. Les usagers comme producteurs d'ambiances : quelles expériences sensibles des pratiques mobiles ordinaires ?

À la différence des travaux francophones, qui ont plutôt cherché à caractériser les ambiances des lieux de transport, les travaux anglophones approchant les mobilités par les *affective atmospheres* ont largement dirigé leur attention vers la pratique et le vécu des usagers, en variant les modes de transport, comme les modes d'expérience

⁸ Désignées ainsi par Philip Vannini (2015), il s'agit d'un ensemble vaste et composite de méthodologies et de techniques d'enquête empruntant autant à la géographie humaine qu'à l'anthropologie matérielle, aux *cultural studies*, aux arts et à la performance, à la sociologie du corps et des émotions, etc. Elles ont toutes en commun de s'intéresser au « flux... de la vie quotidienne » ((Thrift 2008), notre traduction). Plus prosaïquement, elles peuvent viser la compréhension de phénomènes sensibles, temporels, routiniers, par exemple les relations non verbales et non textuelles aux autres et au monde.

étudiés. Ces dernières études permettent de comprendre, par exemple, les rapports des individus au monde dans des situations de mobilité, la construction des identités en coprésence, la micropolitique des rencontres comme la prise au corps et la dimension corporelle des jeux de pouvoir.

Des travaux appréhendent ainsi les phases de stase, les moments immobiles des mobilités. Partant des situations d'attente, les travaux de Bissell (2007), comme de Vannini (2011), permettent de réinterroger ce temps constitutif des mobilités ordinaires. Par un travail d'observation appuyée et une attention fine aux corps, ils permettent de déconstruire l'image de la mobilité conçue comme une performance temporelle (de rapidité) ou comme une alternance binaire de mouvement et d'arrêt. Ils montrent que l'attente revêt de multiples formes. Ils invitent aussi à penser l'occupation des temps de suspension selon un régime d'activités continu (du passif, du moins en apparence, jusqu'à l'actif), qui fournit des occasions de rencontres et d'échanges, voire peut faire l'objet d'un désir.

Parmi les travaux qui examinent les modes actifs, comme la course à pied (Cook *et al.* 2016) ou le vélo (Spinney 2010 ; Jungnickel et Aldred 2014), la mobilisation des *affective atmospheres* permet l'interrogation des significations attribuées à ces pratiques corporelles par celles et ceux qui les réalisent. Loin de véhiculer l'image attendue de cyclistes ou de joggeurs qui inscriraient leur pratique dans une logique de pure performance physique, comme dans une logique de distinction par rapport aux autres usagers de l'espace public, ces travaux montrent que la construction des identités et des rapports de ces sportifs au monde n'est pas unique ni figée. Ils décrivent comment les ambiances associées à ces pratiques se construisent dans les jeux de négociation pour le partage de l'espace avec les autres usagers et par le sentiment d'exposition de soi, parfois appréhendée de manière critique en regard du danger que leur pratique leur fait courir face aux véhicules motorisés. Ils rendent enfin compte de la création de configurations sensibles propres à ces pratiques, en montrant que les sportifs, déconstruisant par exemple l'image de l'écoute du baladeur comme formant une bulle, se placent au contraire dans une situation phénoménale limite, articulant espace public et sphère sensible personnelle.

Par ailleurs, de nombreuses recherches interrogent les mobilités ordinaires en transports collectifs, métros, trains, taxis partagés, etc., sous l'angle des sensorialités spécifiques qu'elles orchestrent. Des travaux sondent empiriquement l'expérience visuelle en train par exemple (Bissell 2009). D'autres étudient la constitution des ambiances en train urbain et en métro. Ils montrent qu'elles se configurent à l'entrecroisement des temporalités propres aux différents régimes sensoriels – visuels, sonores et des pratiques corporelles, comme en témoigne la pratique des musiciens de métro, qui est une performance qui tient beaucoup plus à l'ajustement temporel et

phénoménal à l'environnement sonore mouvant des rames en mouvement qu'au placage d'une sonorité ignorant tout de son contexte (Masson 2009). Ils mettent aussi en évidence que les ambiances dérivent des affects entre passagers, de leurs activités et de leur capacité à gérer plus ou moins bien les autres, comme leurs « dispositions misanthropiques » suscitées par une coprésence plus subie que souhaitée (Bissell 2010). Ces travaux récusent l'idée que chaque transport aurait une ambiance qui lui serait propre, stable et toujours vraie. Au contraire, ils insistent sur leur multiplicité et sur leur labilité, celles-ci pouvant changer instantanément, suivant des modulations de l'environnement sensible (variation de luminosité ambiante par exemple) ou des pratiques et des interactions, comme l'illustrent les corps qui se tendent et se préparent à la descente d'un train à l'approche d'un arrêt.

Des travaux récents abordent plus frontalement les dimensions micropolitiques des ambiances des mobilités ordinaires. Ils questionnent la gestion de l'altérité entre des passagers dont les identités sociales, les utilisations du corps comme les expansions sensibles – par exemple, le bruit qu'ils font, la place qu'ils prennent, la volatilité des odeurs de ce qu'ils peuvent transporter, etc. – divergent. Comme le montre Catherine Earl (2018) dans le cas des mobilités quotidiennes à Hô Chi Minh-Ville, ces différences se traduisent par la capacité de mise en œuvre d'une distinction sociale par le sensible par les élites « mixophobes » (Earl 2018). Elles préfèrent les taxis, même entravés par des pluies diluviennes, pour ne pas s'exposer sensoriellement, bénéficier d'un véhicule où la température et l'hygrométrie sont contrôlées, tout comme éviter les odeurs et les sons non désirés, associés aux usagers captifs des transports collectifs. Ces différences sont aussi liées à des circulations d'affects – tension et colère, anxiété et peur de la violence, mais aussi joie ou connivence pour d'autres. Elles traduisent à l'échelle des corps des rapports macropolitiques d'inégalités ethniques (Eales et Thomas 2021), de classes (Bissell 2016), d'âge et de culture (Wilkinson et Wilkinson 2018) ou encore de genre (Martin 2021). Ces analyses exposent comment ces circulations d'affects créent des ambiances, notamment d'inconfort voire de menace, qui ont pour effet de placer certains passagers dans l'incapacité de contester les inégalités qu'ils subissent. Pour d'autres, ces circulations d'affects permettent de créer du lien et des ententes temporaires, voire des formes de réassurance et de capacité d'action accrue (*empowerment*).

Ces diverses recherches illustrent l'importance des ambiances dans l'expérience des transports. Elles rendent manifestes les proximités thématiques, méthodologiques et théoriques entre les études des affects, des ambiances et des mobilités. Elles soulignent le rôle actif des passagers dans la production des atmosphères. Qu'en est-il cette fois des questionnaires des espaces de transport et de leurs intentions de production d'ambiance ?

7.4. La production des ambiances par les gestionnaires des espaces de transport

Les contextes matériels où se déploient les actions et rencontres entre individus font par ailleurs l'objet d'intentions de conception, d'une production et d'une gestion de leurs dimensions sensibles. Ainsi, il est courant de voir apparaître dans la programmation de l'espace public urbain des mentions explicites à la notion d'ambiance, dont une certaine idée – toujours positive et méliorative – doit être atteinte à l'issue du projet. À travers cette notion, peuvent être visés des enjeux de qualité de vie, d'usages privilégiés, mais aussi d'identité urbaine, de confort, d'accessibilité, etc.

7.4.1. Fabriquer une ambiance ?

Dans les espaces fermés, la tâche d'asservissement des paramètres sensibles de l'environnement matériel est facilitée. Centres commerciaux, restaurants, hôpitaux, musées, etc. font l'objet de mises en forme sensibles, voire de mises en scène, comme l'atteste la figure 7.3, par une action sur la composition, les matériaux, les couleurs, la luminosité, la température, ainsi que sur les dimensions sonores, olfactives, voire tactiles et podotactiles.



Figure 7.3. Une installation sonore et lumineuse qui irradie l'espace de sa présence dans un centre commercial de Stockholm (source : Damien Masson (2011))

N'échappant pas à cette règle, les stations de métro, galeries et espaces d'interconnexion sont autant de « milieux "hyperconditionnés" [...] [d]es espaces qui [...] n'offrent plus de prise avec l'environnement (naturel, urbain) dans lequel ils sont plongés. Décontextualisés, ils se définissent alors par la rupture qu'ils imposent avec les conditions prévalant alentour » (Siret et Requena 2019). Plus largement, les lieux de transports comme les gares, aéroports et les véhicules relèvent aussi de cet hyperconditionnement, car l'accès à la lumière dite naturelle fait l'objet d'une maîtrise fine des capacités de filtrage permises par les vitrages. Ces parois assurent une médiation du rapport à l'extérieur – tout comme l'expression d'une distinction sociale et économique rendue visible par la grandeur des surfaces vitrées et surtout le degré de transparence des produits verriers. Cette recherche de maîtrise des ambiances fait l'objet d'ingénieries et de métiers bien distincts (thermique, acoustique, éclairagisme, etc.), qui posent la question de la possible synthèse. Si les responsables d'un opérateur de transport, maître d'ouvrage pour un projet, peuvent exprimer le désir d'une ambiance singulière, elle sera pour autant moins le produit d'une composition d'intentions que d'une somme d'expertises, de contraintes financières, technologiques et normatives. De surcroît, la perspective d'une ambiance homogène, souvent souhaitée, notamment pour des raisons d'image et d'identité commerciale, relève d'un idéal qui se heurte nécessairement à l'épreuve de la pratique usagère, qui évolue sans cesse et renouvelle à son tour les phénomènes sensibles comme les intensités affectives ambiantes.

7.4.2. Quelles ambiances pour les lieux de transport et pour faire quoi ?

Pour les gestionnaires des mobilités, la fabrique des ambiances dans les lieux de transport n'est pas une fin en soi, elle doit servir des intentions pratiques. L'ambiance du métro, par exemple, tient aux caractéristiques singulières de ses lieux. Essentiellement souterrains, les métros se caractérisent sur le plan formel par des espaces distincts de la surface, où s'articulent tubes, voûtes, salles closes et escaliers. L'environnement souterrain créé avec le métro est un monde sensible à part entière, qui doit être saisi par ses usagers pour y trouver leurs marques, s'y orienter et s'y sentir à l'aise : pouvoir les utiliser sereinement, comme n'importe quel autre espace ouvert au public. Ces enjeux montent en importance au fur et à mesure de la suppression du personnel en station et de l'augmentation des dispositifs techniques visant à les remplacer : signalétique, plans, automates de vente de billets, portiques de validation, bornes d'appel, etc. L'une des conséquences de cette évolution est une image de métro déshumanisé (Tillous 2016), qui s'avère problématique en situation

de perturbation du trafic (Atienza et Masson 2011) comme pour favoriser un sentiment de sécurité⁹.

Bien des travaux illustrent l'intérêt de la RATP pour son espace sensible, qu'on songe à ceux sur le *design* de l'environnement olfactif, dès les années 1950 (Thiery 2004), sur le sonore (Grosjean 1988) ou encore sur la sémiotique de ses espaces pour favoriser leur lisibilité et faciliter l'orientation des usagers dans les années 1980 (Peny 1992). Ils recherchent des leviers d'action pour améliorer le confort, optimiser l'exploitation des lieux de transport et assurer une gestion des émotions des passagers.

L'ambiance se trouve également au cœur des enjeux identitaires portés par les gestionnaires des espaces de transport. À propos des compagnies aériennes, le travail de Lin (2015) montre comment l'identité commerciale de Singapore Airlines est étroitement liée à l'ambiance qu'elle vise à procurer et qui déborde le cadre strict de l'environnement sensible. Une conjugaison d'affects, ayant trait à l'amabilité, à la bienveillance et au corps des hôtesses, est mise à contribution d'un stéréotype « d'hospitalité orientale » reposant sur une ambiance de *care*, c'est-à-dire de soin et de sollicitude à l'égard des passagers. Dans le cas du métro et du RER parisiens, nous avons montré (Masson *et al.* 2012) comment l'ambiance sonore, au-delà des annonces et des *jingles* commerciaux, caractérise l'identité de ce réseau. L'acoustique des lieux, les usagers et la technique coproduisent son identité sonore. Celle-ci se révèle plurielle – en fonction des lieux et types de lignes – et changeante au cours de la journée. Malgré les évolutions d'ambiance, on remarque une permanence identitaire – sonore ici –, qui tient notamment à des modes d'usages – par exemple, les vitesses de pas et manières d'utiliser les voix en public – comme à des marqueurs durables tels les signaux associés à la validation des titres de transport, le son propre aux motorisations et roues du matériel roulant et leur réverbération distincte selon que les espaces sont voûtés ou non, de grande hauteur ou non, par exemple.

D'un point de vue plus prospectif, la production d'une méthodologie de caractérisation des ambiances sonores de traversée, associées aux passages successifs de lieu en lieu dans le métro, peut éclairer la conception des espaces futurs (Masson 2014), comme les stations du Grand Paris express. Néanmoins, le discours porté par la Société du Grand Paris, chargée de l'identité de ce nouveau réseau, indique que

⁹ Les résultats de l'édition 2019 de l'enquête sur le sentiment d'insécurité dans les transports franciliens de l'Institut Paris région (Noble 2020) montrent que le déploiement d'agents de sécurité SNCF et RATP, comme celui des forces de l'ordre, sont les deux dispositifs les plus plébiscités, respectivement par 59,1 % et 45,4 % des enquêtés, pour renforcer le sentiment de sécurité dans les transports. Par ailleurs, l'enquête cadre de vie et sécurité de l'INSEE et de l'Observatoire national de délinquance et des réponses pénales de 2013 précise que l'absence d'autres passagers au sein des transports est citée comme facteur anxiogène pour 58 % des répondants (Vanier et d'Arbois de Jubainville 2018, p. 11).

cette identité sera plus portée par l'esthétique des objets en station que par l'environnement sensible (Société du Grand Paris 2015a). Dans un autre cas, le projet identitaire porté par les concepteurs de la future ligne E du métro lyonnais, est qualifié par les termes d'« ambiances heureuses » (Remy et Paxinou 2020). Pour les concepteurs, ces ambiances ne s'accompagnent pas d'aménagements spécifiques, elles ne sont pas prescriptrices de formes et sont définies uniquement en ce qui concerne leurs finalités en matière d'expériences pour les usagers. On peut s'interroger sur la traduction opérationnelle d'une telle proposition. Tout en illustrant une variété d'attentes associées aux ambiances, ces exemples rendent compte du flou relatif aux méthodes de production de ces dernières, bien que les tentatives soient légion. Ils témoignent aussi d'un risque d'usage cosmétique des ambiances, où l'objectif de communication prime dans l'imaginaire de conception et vise à masquer les logiques d'austérité budgétaire appliquées aux projets.

L'intervention sur la luminosité constitue également un champ important d'action pour l'ambiance des gares ferroviaires et du métro. La lumière artificielle est prédominante et le souhait de clarté guide la conception du métro parisien dès ses origines. Le choix des faïences blanches biseautées répond à un enjeu de maximisation de la réflexion de la lumière au long des surfaces, comme en témoigne la figure 7.4.

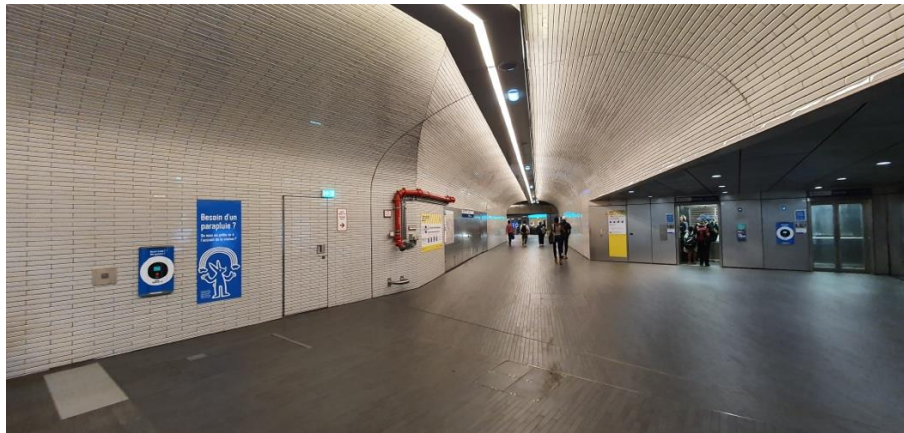


Figure 7.4. Les faïences blanches et la forte luminosité, un paradigme toujours d'actualité. Métro Pont Cardinet (ligne 14, Paris), ouvert au public en 2021 (source : Damien Masson (2022))

Depuis la création de ce métro, on assiste à une progression constante de la quantité d'éclairage : le nombre de lux – unité de mesure de l'éclairement lumineux – a été multiplié par quarante en un siècle (Peny 1992). La charte d'architecture des nouvelles gares du Grand Paris express poursuit également cet objectif de forte

luminosité. Elle adopte toutefois un principe consistant à renoncer autant que possible à la lumière artificielle pour assurer « une continuité en lumière naturelle entre le hall de la gare et la ville du dehors » (Société du Grand Paris 2020) comme l'indique son auteur, Jacques Ferrier. L'architecte Dominique Perrault, chargé de la gare de Villejuif-Institut-Gustave-Roussy assume même l'abolition de la dichotomie entre la surface et le sous-sol. Il plaide pour des gares poreuses, dont le climat prolonge celui de l'environnement urbain :

« Le voyageur sera en contact direct avec l'air ambiant et la lumière naturelle qui va rebondir en cascade. Il n'aura pas le sentiment d'être à 50 mètres de profondeur, car il sera également en contact avec la température ambiante : quand il fait froid, on aura froid, quand il fait chaud, on aura chaud, quand il fait froid dehors, il fait froid dans le métro, etc. » (Société du Grand Paris 2015b)

On semble donc sortir de la logique d'hyperconditionnement, mais pour quelles raisons ? Ferrier insiste sur des enjeux liés au développement durable (réduire autant que possible l'utilisation de la lumière artificielle) et aussi de lisibilité – une gare ouverte étant *a priori* une gare où l'on trouve facilement son chemin. On peut néanmoins poser la question de la qualité, sonore notamment, de telles architectures fondées sur un imaginaire visuel prédominant. Les deux dernières stations de la ligne 13 du métro parisien, Les Agnettes et Les Courtilles, livrées à la fin des années 2000 en sont emblématiques. Construites sur le paradigme du puits ouvert du quai à la rue, elles témoignent de performances sonores faibles pour des espaces récents : bruit ambiant à l'arrivée des trains, faible compréhension des messages sonores ou exposition des riverains aux nuisances sonores par exemple (Masson *et al.* 2012).

On peut aussi lire en creux de ces intentions d'aménagement un renouvellement des formes de lutte contre l'obscurité, considérée culturellement comme problématique. La modernité occidentale la règle toujours par l'éclairage (Edensor et Dunn 2020), comme on peut le voir sur la figure 7.5. Ce dernier sert également de remède au souterrain, dont l'image ne semble toujours pas assumée par ceux qui en sont gestionnaires (Liehr et Faÿ 2007). Plus largement, ces enjeux visuels de clarté, d'ouverture, de visibilité et de lisibilité que l'on trouve aussi dans les programmes de rénovation des gares et du métro parisien¹⁰ s'inscrivent dans un double paradigme :

¹⁰ Nous faisons ici référence aux programmes Renouveau du métro impulsé par la RATP en 1998 et Renouveau des gares engagé par la RATP avec Île-de-France mobilités en 2016.

de création de sentiment de sécurité et de quête de limitation de la délinquance par l'aménagement, ou prévention situationnelle¹¹.



Figure 7.5. Forte luminosité, contraste entre clarté à quai et obscurité sur les voies et campagne d'affichage « Be kind » incitant les passagers à plus de civisme à la station Paddington (Elizabeth line, Londres), ouverte au public en 2022 (source : Damien Masson (2022))

7.5. Un pouvoir des ambiances ? La sécurité en question

Une question cruciale pour les lieux de transport et leurs ambiances est celle du sentiment de sécurité. 60 % des Franciliens indiquent avoir eu peur au moins une fois d'être victimes de vol ou d'agression dans les transports en 2019 (Noble 2020, p. 14) tandis que 23 % des Français déclarent y avoir subi un vol ou une tentative de vol, tous modes confondus, au cours de l'année 2020, périodes de confinements liés à la Covid-19 comprises (Bernardi 2022, p. 44). Ces peurs sont territorialement situées : certaines lignes et certains lieux sont plus mentionnés comme anxiogènes que d'autres, et elles s'avèrent genrées, en étant davantage éprouvées par les femmes que par les hommes (Condon *et al.* 2005). L'enquête sur les Franciliens indique que les représentations associées à l'insécurité concernent, par ordre décroissant de mentions : la transgression sociale (mention de personnes « alcoolisées »,

¹¹ Inventée dans les années 1960 et théorisée dans les années 1980, la prévention situationnelle est un dispositif qui fait l'hypothèse que la mise en forme de l'espace comme ses modes d'occupation réduisent les opportunités de passages à l'acte délictueux, par un ensemble large de techniques d'aménagement.

« droguées », « inciviles »¹²), puis le degré de fréquentation des lieux de transport (« déserts », « bondés ») comme le type de fréquentation (« absence de personnel ») et enfin la différenciation sociale (« groupes de jeunes », « personnes en situation d'exclusion »).

Les aspects environnementaux (« recoins », « dégradations », « saleté », « obscurité », « absence de caméras ») recueillent chacun moins du dixième des mentions. Ce dernier point contraste avec les résultats du « baromètre sûreté » SNCF (Vanier et d'Arbois de Jubainville 2018, p. 6), qui suggère que la sensation d'espace, la propreté, la fluidité ou encore le caractère « vivant » d'une gare participent au sentiment de sécurité. Ces résultats pointent surtout que le sentiment de sécurité est d'abord une affaire d'affects et que l'action des gestionnaires sur l'environnement sensible ne contribue que de façon secondaire à la production d'une ambiance sécurisante. Les interventions des gestionnaires en la matière ne sont d'ailleurs pas toujours novatrices. Les politiques visuelles mentionnées dans la section précédente (éclairage, ouverture, etc.) sont par exemple partie prenante de la palette d'actions déployées en Île-de-France par l'autorité organisatrice des mobilités IDFM, la RATP et la SNCF pour renforcer le sentiment de sécurité des usagers (région Île-de-France *et al.* 2018). Tout en contribuant à renforcer le confort et l'aisance des usagers, elles renouent avec des propositions formelles séculaires, telles que celles du *design* de la gare centrale de Copenhague, censées aider alors à lutter contre la nervosité et l'anxiété des voyageurs (Löfgren 2008, p. 338).

Un travail, plus subtil, de sécurité ambiante est également à l'œuvre dans les lieux de transport. Celui-ci se fonde sur un double mouvement, d'incorporation des affects dans les stratégies sécuritaires des gestionnaires et de reproduction de celles-ci dans les actions routinières des usagers (Adey 2014). Elles s'observent notamment dans les usages de la « théorie du *nudge* ». Elle se traduit par des dispositifs fondés sur l'usage des biais cognitifs à des fins comportementales, qui forment autant de *nudges*. Un *nudge* célèbre pour la population masculine, la mouche collée dans les urinoirs pour les inciter à mieux viser (et permettre par conséquent d'améliorer la propreté des toilettes, comme d'optimiser les budgets de nettoyage), serait né dans un lieu de transport, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol (Mestres 2021). On voit par ailleurs se multiplier, notamment dans le champ des sciences comportementales, comme dans celui de la gestion, des travaux concernant à ce sujet les mobilités. Ils visent à montrer comment des *nudges* peuvent, par exemple, conduire à augmenter la préférence pour les transports collectifs (Franssens *et al.* 2021) ou à réduire la vitesse de conduite automobile (Rubaltelli *et al.* 2021). Fondées sur des expériences aux paramètres

¹² Toutes les catégories entre parenthèses sont celles de la nomenclature utilisée par l'Institut Paris région que les enquêtés ont été amenés à mobiliser. Ces qualificatifs étant à divers égards sujets à caution, ils sont ici évoqués entre guillemets pour se distancier de leur usage.

millimétrés, ces études ignorent néanmoins tout des identités sociales de leurs participants, de leurs capitaux, ou encore de leurs interactions et assemblages ordinaires. Celles et ceux qui mettent en place des *nudges* à la suite de ces études ignorent donc en large partie leurs effets réels.

Plus proches des ambiances, on observe également le déploiement de certains « *nudges* environnementaux » à visée sécuritaire dans les transports. Relativement courante dans les parkings privés, la diffusion de musique classique semble avoir fait son apparition dans le métro de Toronto, puis a été adoptée dans plusieurs réseaux de stations de métro et gares ferroviaires occidentales, en Angleterre, aux États-Unis, en Australie. Elle fait l'objet d'expérimentations dans plusieurs gares franciliennes depuis 2012 (Vielcanet 2022, p. 61). L'usage de la musique instrumentale des XVII^e et XVIII^e siècles suit un objectif double de création d'une ambiance sonore apaisée et d'exclusion d'une population ciblée, tel que l'indique cyniquement le directeur du réseau de métro de Newcastle (BBC 1998), premier à l'avoir adopté en Angleterre. Bien que de tels propos ne seraient probablement plus assumés aussi ouvertement aujourd'hui, l'utilisation de la musique classique comme instrument de politique publique, comme arme (Thompson 2017), ne vise pas moins une ségrégation sociale. L'imaginaire moral associé à ce style musical tend à évacuer les personnes s'attardant dans des espaces où la norme est celle du passage, les *loiterers*, que l'on pourrait traduire par le terme de rôdeurs.

Les *loiterers* sont indirectement désignés par les catégories de « groupes de jeunes » ou de « personnes en situation d'exclusion » évoquées précédemment, visées par des stratégies de « lutte contre l'errance » (Vielcanet 2022, p. 58), notamment déployées dans les gares françaises. De telles mesures sont mises en œuvre parce que ces indésirables, aux conduites déviantes, contribueraient à créer une « ambiance d'incertitude, de nuisance, de menace » (Dewsbury 2014, p. 432), sans qu'elles soient répréhensibles de manière évidente. Dans de nombreux lieux de transport au Royaume-Uni, les gestionnaires poussent plus loin l'usage offensif du sonore. Ils y déploient des *mosquitos*, c'est-à-dire de boîtiers diffusant à forte intensité des sons à très haute fréquence (supérieures à 17 kHz) pour en éloigner certains groupes. Pourtant illégaux au regard des législations britannique, de la Convention européenne des droits de l'homme et du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels de l'ONU (Little 2015), ces dispositifs assument insidieusement le ciblage de publics indésirables en raison de leur âge, les plus jeunes étant les seuls à l'ouïe susceptible d'entendre ces ultrasons.

Plus récemment, on peut penser aux dispositifs *work and station*, présents dans les gares SNCF d'Île-de-France, et à ceux nommés *point connect* (figure 7.6), déployés dans le métro et le RER parisiens. Ils consistent en l'équipement de ces lieux en assises

assorties de tablettes et de prises de recharge pour téléphones ou ordinateurs. Relèveraient-ils d'une interruption dans l'incitation au passage plutôt qu'à la pause ? Ces dispositifs ne rompent pas tout à fait avec le script fonctionnel et normatif de la fluidité. Ils permettent l'arrêt, mais en des lieux conçus pour cela, en ne laissant de la place qu'à un nombre restreint d'usagers – deux tout au plus –, lesquels – supposément travailleurs – relèvent de figures sociales désirables, appelées à renforcer le contrôle écologique en des lieux où les représentants de l'autorité ne sont pas toujours présents pour le faire.

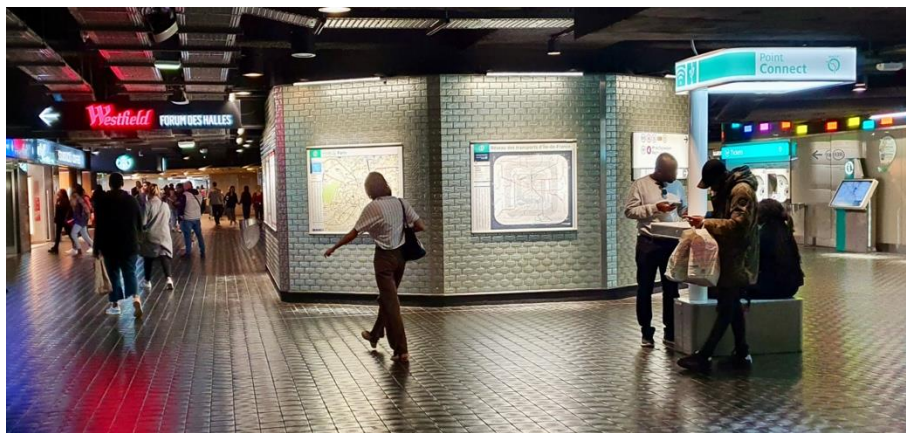


Figure 7.6. Un « point connect » (à droite de l'image) à Châtelet-Les Halles, un lieu d'arrêt au contact des flux (source : Damien Masson (2022))

Ces stations de travail, au même titre que les *mosquitos*, la musique classique ou autres instruments d'éclairage ou de mise en couleur, participent à la palette des dispositifs biosociaux visant à agir sur les corps pour gérer les affects. Ces outils rendent compte d'un effacement progressif de la frontière entre les actions de lutte explicite envers certaines conduites et celles en faveur du sentiment de sécurité. Ils franchissent aussi des limites éthiques, par le recours à l'acceptable et à une légitimité socialement située, comme au sous-phénoménal, ou ce qui est en deçà des limites du sentir. Plus ou moins perceptibles, souvent peu remarquées, ces mesures à l'efficacité discutable n'en existent pas moins et continuent à se déployer, notamment sous le poids d'une industrie grandissante de la ville sûre (*safe city*).

7.6. Conclusion

Les transports et leurs lieux sont des environnements éminemment sensibles et chargés d'affects. Leurs gestionnaires utilisent les ambiances à des fins amélioratives,

suivant des logiques esthétiques, d'image, mais aussi de confort, de *care* et d'orientation susceptibles d'influencer les conduites des usagers. On comprend ainsi que les attentes sous-jacentes à la production des ambiances, dépassant des préoccupations esthétiques, sont du même ordre que celles associées à la prévention situationnelle et aux *nudges* : faire de la configuration des lieux, comme de leurs caractéristiques sensibles, des leviers d'action susceptibles d'influencer les perceptions, les représentations, les affects et les conduites des usagers. Les programmes d'action contemporains sur les transports et leurs espaces ne font cependant pas de ces intentions d'ambiances un principe d'aménagement premier ou autonome, ce qui illustre une forme de lucidité des gestionnaires à l'égard des attentes des usagers, mais aussi des pouvoirs de l'ambiance.

Deux pistes peuvent être esquissées. La première consiste à prolonger les actions non visuelles de sorte à inscrire l'aménagement sensible des lieux de transport dans un paradigme « plus que visuel ». L'enjeu est d'inclure davantage les usagers, en ne faisant pas seulement appel à certaines formes de rationalité, de cognition, mais en les envisageant aussi en tant que corps situés et sociaux. La deuxième piste invite à davantage penser les individus comme coproducteurs des ambiances et d'affects. L'enjeu est de mieux se dégager de certains travaux scientifiques et études opérationnelles qui peuvent, encore aujourd'hui, être imprégnés à divers égards de logiques déterministes de type stimulus-réponse, où toute action sur l'environnement physique ou sensible se traduirait par des types normés de conduites ou de réponses émotionnelles prévisibles. Il importe de saisir davantage l'hétérogénéité des conduites, la multiplicité des passagers, tout comme la variabilité des états de chacun et chacune. Les ambiances ne sont ni un luxe ni un objet sculpté suivant les désirs d'un demiurge. Elles résonnent comme un écho sensible des situations vécues. Leur prise en considération par les gestionnaires des transports urbains, tant pour comprendre les modalités de l'expérience que pour agir sur les lieux, souligne tout l'intérêt, heuristique comme pratique, de penser les voyageurs littéralement incarnés, faits de chair et d'os. C'est sans doute un défi plus épineux posé aux acteurs de l'aménagement aujourd'hui que bien des considérations fonctionnelles qui retiennent le plus souvent leur attention.

7.7. Bibliographie

- Adey, P. (2014). Security Atmospheres or the Crystallisation of Worlds. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(5), 834–851.
- Amar, G. (1989). Lieu-Mouvement : Les enjeux de l'évolution des stations de métro. Rapport, RATP, Département Développement Prospective, Vincennes, 46.
- Anderson, B. (2009). Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society*, 2(2), 77–

- Atienza, R., Masson, D. (2011). Des annonces à l'ambiance : Qualification et amélioration des situations de diffusion et de réception des annonces sonores dans le réseau ferré de la RATP. Rapport, RATP, Département Développement Prospective, Paris, 168.
- Augoyard, J.-F. (2004). Vers une esthétique des ambiances. Dans *Ambiances en débats*. Dans Amphoux, P., Thibaud J.-P., Chelkoff G. (dir.) À la croisée, Bernin, 17–30.
- Augoyard, J.-F., Torgue, H. (1995). *À l'écoute de l'environnement : répertoire des effets sonores*. Parenthèses, Marseille.
- Balez, S. (2020). At the Edges of the Phenomenal. The Design of Architectural and Urban Ambiances as a Reconciliation Between Ourselves and the World. Dans *4th International Congress on Ambiances, Alloaesthesia: Senses, Inventions, Worlds* [En ligne]. Réseau International Ambiances. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03220249>.
- BBC (1998). *Symphonies soothe train vandals* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk/51939.stm> [Consulté le 19 Avril 2022].
- Bernardi, V. (2022). Insécurité et victimation : les enseignements de l'enquête Cadre de vie et sécurité. Rapport, Service statistique ministériel de la sécurité intérieure, Paris.
- Bissell, D. (2007). Animating Suspension: Waiting for Mobilities. *Mobilities*, 2(2), 277–298.
- Bissell, D. (2009). Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 34(1), 42–60.
- Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(2), 270–289.
- Bissell, D. (2016). Micropolitics of Mobility: Public Transport Commuting and Everyday Encounters with Forces of Enablement and Constraint. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 394–403.
- Böhme, G. (2013). The art of the stage set as a paradigm for an aesthetics of atmospheres. *Ambiances. Environnement sensible, architecture et espace urbain* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/ambiances/315>.
- Büscher, M., Urry, J., Witchger, K. (dir.) (2010). *Mobile Methods*. Routledge, Londres.
- Cook, S., Shaw, J., Simpson, P. (2016). Jography: Exploring Meanings, Experiences and Spatialities of Recreational Road-running. *Mobilities*, 11(5), 744–769.
- Desportes, M. (2005). *Paysages en mouvement*. Gallimard, Paris.

- Dewsbury, J.-D. (2014). Loiterer. Dans *The Routledge handbook of mobilities*, Adey, P. et al. (dir.) Routledge, Londres, 429–438.
- Dultra Britto, F., Berenstein Jacques, P. (2012). Corpographies urbaines - Expériences, corps et ambiances. Dans *Ambiances in action / Ambiances en acte(s)*. *International Congress on Ambiances*, Montreal, 423–428.
- Eales, C., Thomas, H. (2021). (Dis)comfort in the city: How young travellers in London negotiate mobility within the city. *Emotion, Space and Society*, 40, 100814.
- Earl, C. (2018). Senses of distinction. Social differentiation, metro-mobilities and daily life in Ho Chi Minh City. Dans *Senses in Cities: Experiences of Urban Settings*, Low, K., Kalekin-Fishman, D. (dir.) Routledge, Londres, 39–54.
- Edensor, T., Dunn, N. (dir.) (2020). Introduction: Venturing into the dark: gloomy multiplicities. Dans *Rethinking Darkness*. Routledge, Londres, 1–24.
- Franssens, S., Botchway, E., de Swart, W., Dewitte, S. (2021). Nudging Commuters to Increase Public Transport Use: A Field Experiment in Rotterdam. *Frontiers in Psychology* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.frontiersin.org/article/10.3389/fpsyg.2021.633865>.
- Grosjean, M. (1988). Métro : espace sonore. Rapport, RATP, Paris, 36.
- Jungnickel, K., Aldred, R. (2014). Cycling's Sensory Strategies: How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment. *Mobilities*, 9(2), 238–255.
- Kazig, R., Masson, D. (2015). L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone. Défis et perspectives. *Géographie et cultures*, 93–94 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/gc.3969>.
- Kazig, R., Masson, D., Thomas, R. (2017). Atmospheres and Mobility: An Introduction. *Mobile Culture Studies. The Journal*, 3(3), 7–20.
- Kusenbach, M. (2003). Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485.
- Law, J., Urry, J. (2004). Enacting the social. *Economy and Society*, 33(3), 390–410.
- Condon, S., Lieber, M., Maillachon, F. (2005). Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines. *Revue française de sociologie*, 46(2), 265–294.
- Liehr, G., Faÿ, O. (2007). *Les souterrains de Paris : légendes, mystères, contrebandiers, cataphiles*. De Borée, Romagnat.
- Lin, W. (2015). 'Cabin pressure': designing affective atmospheres in airline travel. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 40(2), 287–299.
- Little, C. (2015). The 'Mosquito' and the transformation of British public space. *Journal of Youth Studies*, 18(2), 167–182.
- Löfgren, O. (2008). Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller. *Mobilities*, 3(3), 331–351.

- Martin, J.H. (2021). Exploring the affective atmospheres of the threat of sexual violence in minibus taxis: the experiences of women commuters in South Africa. *Mobilities*, 1–16.
- Masson, D. (2009). Musique à bord ! Transports collectifs et expression musicale. *Les cahiers du GERHICO*, 75–86.
- Masson, D., Bardyn, J.L, Leroux, M. (2012). Quelle identité sonore pour les espaces de la RATP ? Contribution à une ethnographie sonore du métro parisien. Rapport, RATP, Paris.
- Masson, D. (2014). Des métropoles sonores ? Quels enjeux pour une lecture, aux yeux fermés, des villes ? *Les cahiers de la métropole*, 70–73.
- Masson, D., Thomas, R. (2020). From a sensitive ecology to a political ecology of ambiances. Dans *Ambiances, Alloaesthesia: Senses, Inventions, Worlds. Proceedings of the 4th International Congress on Ambiances. Réseau International Ambiances*. 268–273 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03220314>.
- McCormack, D.P. (2008). Engineering affective atmospheres on the moving geographies of the 1897 Andrée expedition. *Cultural Geographies*, 15(4), 413–430.
- Mestres, A. (2021), Blanc comme Nudge. *Society*, 40–43.
- Merriman, P. (2014). Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, 9(2), 167–187.
- Noble, J. (2020). Sentiment d'insécurité dans les transports franciliens. Enquête 2019. Rapport, Institut Paris Région, Paris.
- Peny, A. (1992). Les dimensions sensibles de l'espace transport. *Les Annales de la recherche urbaine*, 57(58), 17–23.
- Pile, S. (2010). Emotions and affect in recent human geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(1), 5–20.
- Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, SNCF, RATP (2018). Campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports. « Ne minimisons jamais le harcèlement sexuel ». Dossier de Presse, Paris.
- Rémy, N., Paxinou, E. (2020). Happy Atmospheres. Metro Stations as Sound Places of Happiness. Dans *Proceedings of the 4th International Congress on Ambiances, Alloaesthesia: Senses, Inventions, Worlds* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03220337>.
- Rubaltelli, E., Manicardi, D., Orsini, F., Mulatti, C., Rossi, R., Lotto, L. (2021). How to nudge drivers to reduce speed: The case of the left-digit effect. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 78, 259–266.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226.

- Siret, D., Requena, I. (2019). Architectures des milieux hyper-conditionnés. *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/craup/3036>.
- Société du Grand Paris (2020). Jacques Ferrier : « L'architecture des gares doit respecter le quotidien des voyageurs » [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/jacques-ferrier-larchitecture-des-gares-doit-respecter-le-quotidien-des-voyageurs-3120> [Consulté le 10 janvier 2022].
- Société du Grand Paris (2015a). Le design des équipements et mobiliers des futures gares confié à l'agence Patrick Jouin. [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/le-design-des-equipements-et-mobiliers-des-futures-gares-confie-lagence-patrick-jouin> [Consulté le 21 février 2022].
- Société du Grand Paris (2015b). La future gare Villejuif-Institut Gustave Roussy, vue par son architecte. [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-future-gare-villejuif-institut-gustave-roussy-vue-par-son-architecte-720> [Consulté le 21 février 2022].
- Spinney, J. (2010). Improvising rhythms: Re-reading urban time and space through everyday practices of cycling. Dans *Geographies of Rhythm*, Edensor, T. (dir.). Ashgate, Aldershot, 113–128.
- Thibaud, J.-P. (2001). La méthode des parcours commentés. Dans *L'espace urbain en Méthodes*, Grosjean, M., Thibaud, J.P. (dir.). Parenthèses, Marseille, 79–99.
- Thibaud, J.-P. (2003). La ville à l'épreuve des sens. Habilitation à Diriger des Recherches, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Grenoble.
- Thompson, M. (2017). To soothe or remove? Affect, revanchism and the weaponized use of classical music. *Communication and the Public*, 2(4), 272–283.
- Thrift, N. (2008). *Non-representational theory: Space/ politics/affect*. Routledge, Londres.
- Tillous, M. (2016). Le métro comme territoire : à l'articulation entre l'espace public et l'espace familial. *Flux*, 103104(1), 32–43.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.
- Vanier, C., d'Arbois de Jubainville, H. (2018). Le sentiment d'insécurité dans les transports en commun : situations anxieuses et stratégies d'évitement. Rapport, Grand Angle. Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, Paris, 46.
- Vannini, P. (2011). Mind the Gap: The Tempo Rubato of Dwelling in Lineups. *Mobilities*, 6(2), 273–299.
- Vannini, P. (2015). *Non-representational methodologies: re-envisioning research*. Routledge, New York.

Vielcanet, A. (2022). Agir sur le sentiment de sécurité dans les transports collectifs franciliens. Rapport, Institut Paris Région, Paris.

Wilkinson, S., Wilkinson, C. (2018). Night-Life and Young People's Atmospheric Mobilities. *Mobile Culture Studies*, 3, 77–96.