HAL
open science

Le métro entre espace fonctionnel et espace sensible : le cas de la musique

Boris Desbertrand

▶ To cite this version:

Boris Desbertrand. Le métro entre espace fonctionnel et espace sensible : le cas de la musique. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01387401

HAL Id: dumas-01387401
https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01387401v1

Submitted on 20 Nov 2016

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.

Université Paris-Sorbonne

UFR de Géographie et Aménagement

Mémoire de Master 2 Culture, Politique et Patrimoine

Le métro entre espace fonctionnel et espace sensible : Le cas de la musique dans le métro

Boris DESBERTRAND

Sous la direction de Louis DUPONT

Juin 2015

Page de garde : Le saxophoniste Jef dans les couloirs de la station Montparnasse-Bienvenüe

(Cliché : Boris Desbertrand, 2015)

Remerciements

Je tiens à remercier avant tout mon directeur de recherche Louis Dupont pour ses conseils avisés et son soutien durant l'élaboration de mon mémoire. Je remercie aussi Jérôme Cler, professeur d'ethnomusicologie, dont l'enseignement et le dialogue m'ont ouvert de nouvelles portes de réflexion, et Arnaud Delamarre, étudiant en thèse de géographie, qui a pu prendre du temps pour nous donner, à moi et aux autres étudiants de géographie, des conseils méthodologiques pour la réalisation du mémoire.

Ensuite, l'aide des personnes rencontrées sur le terrain m'a été très précieuse pour pouvoir penser et mettre en place mon sujet d'étude, en particulier celle des divers musiciens que j'y ai rencontrés et qui ont pu m'accorder du temps afin de répondre à mes interrogations. Je remercie ainsi le musicien Soleil Man qui m'a permis de mettre un premier pas dans l'univers des musiciens du métro, mais aussi Gérald, Christophe, Ion, les musiciens du groupe MIAM et du groupe des Mutants de l'Espace, ainsi que tous les autres. J'adresse de même une pensée à Antoine Naso, directeur artistique de la RATP au sein de la structure EMA (Espace Musique Accords) et aux divers autres acteurs et voyageurs que j'ai rencontrés, observés ou pris en photo dans le métro.

Enfin, je remercie mon cercle proche, ma famille et mes amis, d'avoir pu me soutenir lors de ces derniers mois pour pouvoir mener ce projet à bon terme.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE **6**

PARTIE 1 : CONTEXTUALISATION DE L'ETUDE **10**

I) REFLEXIONS PERSONNELLES ET METHODOLOGIQUES **10**
1) MON CHEMINEMENT PERSONNEL 11
2) MON RAPPORT AU METRO 13
3) EVOLUTION DES PROBLEMATIQUES 15
4) METHODOLOGIES ENTREPRISES SUR LE TERRAIN 18
II) INSCRIPTION DANS LA CONNAISSANCE SCIENTIFIQUE **21**
1) LE POSTMODERNISME 22
2) LE TOURNANT CULTUREL 25
3) LES CONCEPTS GEOGRAPHIQUES UTILISES 28
4) LA MUSIQUE ET L'APPROCHE *SENSIBLE* 31
5) LE SONORE ET LE MUSICAL EN GEOGRAPHIE 33

PARTIE 2 : LE METRO COMME UN ESPACE DE TRANSPORT **37**

I) LE METRO, UN ESPACE FONCTIONNEL **37**
1) GENERALITES 37
2) LES CARACTERISTIQUES DE L'ESPACE TRANSPORT 39
3) LES *MARQUEURS* DU TRANSPORT 46
4) CONTEXTUALISATION 48
5) LES ESPACES CORRELES A LA DIMENSION FONCTIONNELLE 52
5.1) L'espace technicien 52
5.2) L'espace de confort 55
5.3) L'espace sécuritaire 57
6) LA CONSIDERATION DU *SENSIBLE* DANS LE METRO 60
II) LA PLACE DE L'HOMME DANS LE METRO **65**
1) LE VOYAGEUR DANS L'ESPACE FONCTIONNEL DU METRO 65
2) LA CONSIDERATION DU FLUX DE TRANSIT 67
3) LE METRO : UN ESPACE DESHUMANISE ? 70
3.1) Un non-lieu 70
3.2) Réflexion sur l'espace transport 75
4) L'ESPACE VECU DU METRO 78
4.1) Les pratiques « vécues » des usagers 78
4.2) La considération du métro comme un espace public 81

PARTIE 3 : LE FAIT MUSICAL DANS LE METRO **84**

I) LE PHENOMENE DES MUSICIENS DANS LE METRO **85**
1) PREAMBULE 85
2) L'USAGE DU METRO PAR LES MUSICIENS 87
3) LES ESPACES UTILISES DANS LE METRO 90
3.1) Le cas des stations 91
3.2) Le cas des rames 95
3.3) Les « pôles » de l'activité musicale 99
4) RAPPORTS ENTRE MUSICIENS 103
5) RAPPORT AVEC LA RATP 105
II) LA CREATION D'UN ESPACE MUSICAL **109**
1) LES QUALITES SENSIBLES DU MUSICIEN 110
2) L'ARTICULATION ENTRE ESPACE MUSICAL ET ESPACE DE PASSAGE 115
2.1) L'étude par l'écoute sonore 115
2.2) Les comportements des voyageurs face à la musique 117
2.3) La qualité de *place* de l'espace musical 121
3) ETUDES DE CAS 123
3.1) Etude de cas n°1 123
3.2) Etude de cas n°2 128
4) LES SPECIFICITES DE LA PRESTATION DANS LES RAMES 134
5) QUELLE PLACE A LA MUSIQUE DANS LE METRO ? 138

CONCLUSION GENERALE **144**

BIBLIOGRAPHIE **148**

TABLE DES ILLUSTRATIONS **153**

TABLE SONORE **155**

ANNEXES **155**

INTRODUCTION GENERALE

J'aimerais pour introduire ce mémoire relater une expérience que j'ai vécue dans le métro : durant un de mes trajets, j'ai rencontré à la station Montparnasse-Bienvenüe, dans le couloir menant à la sortie de la porte Océane, un saxophoniste adossé au mur du couloir en train de jouer un air de musique (voir la photo de page de garde). Je me suis alors installé au niveau du mur en face de lui pour l'écouter, en essayant de faire au plus possible abstraction de ce qu'il y avait autour de moi pour me concentrer sur sa musique : j'ai alors fermé les yeux pour essayer d'oublier quelque temps l'environnement du métro, son éclairage, et les gens qui passaient entre le musicien et moi. Peu à peu par ce procédé, le son de son saxophone n'était plus simplement un élément du paysage sonore du métro mais une voix qui s'élevait sur les autres sons perçus. Le morceau du saxophoniste a duré alors un temps qui m'a paru très long, environ quinze minutes, durant lequel j'ai eu l'impression de m'extraire du métro, et d'arriver au cœur d'une histoire que me racontait le musicien. A la fin du morceau, lorsque j'ai rouvert les yeux, j'ai eu le sentiment de prendre conscience avec un regard neuf de ce qui m'entourait : la lumière crue du métro, ses couleurs et ses formes, mais aussi l'intensité du passage humain qui se déroulait devant moi. Lorsque j'ai repris ma marche, je ne portais plus seulement attention, comme d'habitude, aux divers marqueurs qui allaient me permettre de rejoindre de la façon la plus rapide ma sortie, mais j'observais alors la démarche des gens, leurs visages, comme pourrait le faire un étranger à l'univers du métro, avec cette sensation que la musique m'avait permis d'accéder à un autre monde de perceptions.

J'en viens ainsi à l'hypothèse qui m'a servie d'axe et de problématique pour l'évolution de ma réflexion. Il existerait dans le métro plusieurs espaces de valeurs différents, imbriqués au sein d'une même localisation physique.

L'espace dominant, car perçu de la sorte par la majorité de ses usagers, correspond à l'utilité fonctionnelle que représente l'usage d'un transport public pour se déplacer en ville, majoritairement entre chez soi et son lieu de travail, mais aussi

vers des lieux de loisirs. Le métro, diminutif de « Chemin de fer Métropolitain », pensé puis créé pour la ville de Paris à partir de la fin du XIXe siècle, est ainsi un lieu qui fut élaboré dans un but précis, celui d'offrir aux citadins un moyen simple, économique et efficace pour pouvoir assurer leur déplacement, en permettant par ce biais de décongestionner la surface de Paris, encombrée par les embouteillages de son trafic. Pour cela, celui-ci s'articule comme un grand réseau de voies ferrées empruntées par des équipements mécaniques – les rames -, interconnectées et accessibles depuis des lieux fixes – les stations. Le métro devient ainsi un univers uni-fonctionnel où de par l'architecture des stations, les marqueurs spatiaux, et les dispositifs techniques mis en place, tout va être réalisé pour substituer au plus possible au voyageur le souci de devoir prendre en charge par soi-même son voyage : l'usager du métro est en face d'un espace qui va tout au long de son trajet le guider pour ainsi mener à bien son déplacement. Le métro est un endroit de passage, que l'on utilise de façon systématique dans le cas des usagers habitués, sans y chercher en général une quelconque qualité émotionnelle qui nous permettrait de s'y attarder et de profiter d'un instant : en quelque sorte, nous entrons dans le métro dans l'objectif d'en ressortir, par souci de rentabilité de notre temps.

A côté de cela apparaît toutefois dans le métro un espace que l'on peut qualifier de *sensible*. Le sensible est par définition compris comme une entité que l'on va entreprendre de percevoir, d'appréhender avec nos sens, et qui va par ce biais nous toucher dans notre qualité d'humain. Chaque personne entretient à son échelle ainsi un rapport sensible avec certains lieux précis : nous pouvons citer par exemple l'émotion que peut procurer un paysage de coucher de soleil, ou les souvenirs associés à un endroit qui nous rappelle des moments de notre enfance. Dans le métro, il y a l'idée qu'il existerait une dimension qui soit parallèle au souci unique de réaliser son déplacement, et qui témoignerait donc d'un rapport *sensible* que le voyageur entretiendrait avec l'environnement : l'espace du métro qui paraît en général vide de sens, entrepris à but purement fonctionnel, peut dans certaines configurations devenir porteur d'émotions et de sensations pour ses usagers.

Le phénomène musical dans le métro, créé par l'ensemble des musiciens qui s'y produisent, autant dans les couloirs que dans les rames, devient ainsi intéressant à étudier afin de comprendre la dimension parallèle et sensible qu'il peut y exister. Tout d'abord, les musiciens, de par leur activité – jouer de la musique pour les

voyageurs, à but lucratif – utilisent le métro d'une manière bien spécifique, en cherchant non pas à s'y déplacer mais à y mettre en place de par leur prestation un espace musical. Ensuite, car cet espace musical, créé par l'échange entre une source productrice de musique – le musicien – et une source réceptive – les voyageurs qui vont écouter cette musique -, vient donc insuffler au métro un caractère sensible dans le sens où le fait social qu'il vient créer ne peut se réaliser que par le partage commun d'un ressenti artistique, émotionnel. La force du musicien est ainsi de pouvoir, grâce à sa performance, venir toucher un public qui n'était pas venu dans le métro pour le rencontrer, et de réussir à créer une émulation autour de lui qui viendra transformer un endroit de transit en un lieu de partage.

J'ai ainsi voulu lors de mon terrain réalisé dans le métro, pouvoir étudier la façon dont ces deux espaces s'articulaient entre eux. De par mon observation croisée du phénomène de passage induit par les mobilités urbaines et du phénomène de partage induit par la musique, j'ai cherché à proposer dans ce mémoire des pistes de réflexion qui permettent d'envisager les rapports entre les dynamiques fonctionnelles et sensibles qui existent dans le métro.

Pour cela, j'ai organisé ma réflexion en deux parties. Une première étape sera d'abord mise en place pour interroger l'aspect fonctionnel : comment et dans quel contexte celui-ci inscrit-il son empreinte dans le métro, et détermine-t-il par conséquent un type de comportement particulier aux voyageurs. Cette dimension sera mise en perspective avec certains facteurs qui témoignent de la prise en compte dans le métro de sa relative qualité sensible, ainsi que d'usages particulier y dénotant la présence d'un intérêt social et partagé. A partir de là, j'étudierais dans un second temps le phénomène musical en présence dans le métro, c'est-à-dire ses modalités spatiales d'intrusion et d'installation en son sein, pour finir par me concentrer sur la façon dont le musicien va lors de sa performance venir créer un univers de sens tout à fait particulier, ce qui nous permettra de mieux saisir l'originalité de l'espace musical et le lien spécifique qu'il entretient avec l'aspect fonctionnel du métro.

En amont de cette réflexion, la première partie de mon développement sera destinée à contextualiser mon étude. J'ai voulu ici faire figurer les divers processus de réflexion qui ont jalonnés mon travail : suivant quel cheminement j'ai pu inscrire

l’intérêt personnel que je porte à la musique dans un travail scientifique, avec quelles positions et quelles méthodologies j’ai cherché à aborder la réalité du terrain que j’entreprenais d’analyser, mais aussi comment j’ai pu intégrer mon travail au sein d’une réflexion géographique, au travers de concepts particuliers. J’espère par ce biais pouvoir rendre plus transparent mon travail, et ainsi plus accessible à toutes les personnes qui ont pu contribuer à le rendre tel qu’il est : le cadre universitaire, mais aussi mes proches et toutes les personnes rencontrées sur le terrain.

PARTIE 1 : CONTEXTUALISATION DE L'ETUDE

I) Réflexions personnelles et méthodologiques

Avant de traiter directement du sujet de mon mémoire, je vais chercher à le contextualiser et le mettre en perspective au travers de mes réflexions personnelles. J'aimerais pouvoir parvenir par ce biais à mettre en valeur et expliciter les raisons qui m'ont poussé à considérer mon sujet d'étude, mon terrain, et ainsi à mettre en place des méthodologies particulières. L'utilisation ici du « Je », les tournures de phrases qui laissent transparaître le doute et non l'affirmation de vérité scientifiques définies me semblent nécessaires car je pense qu'il est important de rappeler ici, en particulier pour un sujet d'étude qui concerne la musique en grande partie, donc un domaine difficile à maitriser de façon neutre, que la place de chercheur dans son étude doit être interrogée. Tout au long de mon travail, s'est laissé transparaître des doutes, des incertitudes quant à l'information que je cherchais à expliciter, sa rigueur scientifique et géographique. J'ai essayé de mettre en rapport au mieux possible l'enseignement dont j'ai bénéficié au travers de cinq années à l'université de géographie et le monde perçu sur mon terrain d'étude. Mais derrière nos acquis de savoir reste forcément une personne, et l'impulsion qui la pousse à aller chercher de l'information, et la transmettre par la suite tient aussi à de nombreux facteurs personnels et moraux. Réaliser une introspection de son travail d'étude permet aussi de mieux comprendre ce que l'on cherche vraiment en travaillant sur un sujet précis, et d'éviter de se cacher derrière une posture : savoir rappeler que c'est en grande partie l'éducation et le cadre universitaire qui m'ont permis d'aménager un espace pour réfléchir et conceptualiser un fait social et spatial m'amène à considérer d'une nouvelle manière ma place de chercheur et à essayer de rester au plus possible humble face à mon terrain et mon sujet d'étude.

1) Mon cheminement personnel

Si j'ai choisi à la suite de mes trois années de licence de géographie de m'inscrire dans un cursus de géographie culturelle, c'est déjà car celui-ci me paraissait contraster avec un enseignement rigoriste en mettant en jeu une certaine lecture de soi au travers de l'étude. Mais c'est aussi car je souhaitais fortement travailler sur un thème ayant attrait à la musique, donc à un fait culturel.

Il est difficile de savoir si l'on peut se considérer musicien. Toutefois je suis à côté de l'université principalement percussionniste – amateur – et j'ai toujours perçu la musique comme un moyen très bénéfique pour pouvoir se réaliser, tisser de nouveaux liens, et par ce biais de créer des univers spécifiques vécus en commun. Vis-à-vis de mon parcours musical, au conservatoire comme au sein de formations amateur, il est frappant de voir comment la musique peut créer un monde à elle, réunir au travers de passions des personnes dans des endroits précis, dont la salle de concert reste l'espace le plus caractéristique. Au travers de mes voyages aussi, j'ai pu voir comment la musique créait un langage qui permettait de rencontrer des gens et de s'approcher de cultures différentes.

C'est ces constantes que j'ai voulu pouvoir étudier dans un futur mémoire, bien que je n'avais alors pas encore choisi de thèmes particuliers. J'ai réalisé à la suite du premier semestre de Master 1 de Géographie un voyage au Maroc et j'ai côtoyé certains musiciens « Gnawa » dans un village au Sud d'Essaouira nommé Sidi Kaouki. Nous avons joué ensemble et ils m'ont parlé d'un festival Gnawa à Essaouira qui se déroulait l'été. J'ai nourri l'envie en rentrant du Maroc de pouvoir revenir donc à ce festival pour l'étudier dans le cadre de mon Master. Cependant, je me suis par la suite ravisé : il m'a paru un peu difficile d'aller travailler sur un sujet qui m'échappait beaucoup, dans une culture très différente de la mienne, sans avoir auparavant cherché à comprendre des thématiques qui se trouvaient proche de mon univers.

J'ai par la suite donc essayé d'établir un sujet d'étude en rapport avec les activités musicales que j'entreprenais. Durant l'hiver 2014 j'ai tenté avec quelques amis de créer un lieu associatif public dans la commune de Pantin dédié en grande

partie à la musique. Il m'a paru très approprié de pouvoir m'intéresser dans un travail géographique aux modes de mises en place d'un lieu culturel informel dans l'espace urbain. Mais ce projet n'a pas pu voir le jour. J'ai voulu ensuite travailler sur une expérience que j'ai vécue l'été de la même année, qui consistait dans la réalisation d'un festival de musique itinérant et autogéré nommé « Satourne ». Durant l'été, j'ai ainsi suivi et participé avec mon groupe « Geto Tropic » à ce festival, où nous devions à l'aide de nos véhicules et d'un car central déplacer une scène de musique que nous installions à des endroits très variés sur le territoire français, dans l'objectif de donner des concerts locaux sur deux ou trois jours puis repartir.

Maintenant, à l'opposé de mon expérience de voyage au Maroc, j'ai trouvé cet objet d'étude trop proche de moi. Il m'est devenu difficile d'avoir assez de discernement pour extraire de l'information de façon un minimum objectif, car j'étais alors beaucoup trop engagé personnellement dans l'esprit du festival. Je me rends compte aussi maintenant que c'est en grande partie une question d'appréhension : si j'avais réellement souhaité faire de ce festival mon terrain d'étude, il m'aurait fallu le considérer en amont sous un aspect scientifique et réfléchir à des méthodologies d'enquête rigoureuses. Mais c'était alors mon statut de musicien qui primait quant à cette expérience.

A mon retour à Paris, j'ai alors décidé de trouver un objet d'étude dans lequel mon implication serait plus modérée. Le premier phénomène qu'il m'est paru intéressant d'étudier fut l'implantation dans Paris du réseau des bars de Jam-Session, bars musicaux qui proposent des espaces où se rencontrent des musiciens de tous horizons pour improviser ensemble musicalement. Mais au travers des rencontres que j'ai faites à cette période et de mes réflexions du moment, j'ai voulu sortir mon étude du cadre du bar que je trouvais trop restrictif, pour étudier alors la musique jouée par les musiciens de rues, surtout autour des places touristiques. Mais un grand nombre des musiciens avec qui je discutais m'ont fait prendre conscience que l'automne puis l'hiver qui arrivait ne faisait pas « courir » les musiciens dans les rues. A part quelques irréductibles qui restaient jouer à Beaubourg tout l'hiver, nombres des musiciens partaient dans le Sud jouer en Espagne, essayaient de trouver des dates dans les bars ou jouaient dans le métro. Je ne connaissais aucun musicien de métro personnellement alors, mais l'idée m'a parue très intéressante d'étudier ce phénomène sur un terrain précis, sur la façon

dont ces musiciens utilisaient ce lieu de transport pour affirmer leur art. C'est aussi la perspective de rencontrer de nouvelles personnes, avec cette idée d'écouter un monde caché à Paris, celui des musiciens anonymes qui un peu à la façon d'herbes sauvages poussent dans un endroit qui n'est pas de base adapté à leur présence, qui m'a donné l'impulsion de me stabiliser sur ce sujet d'étude.

2) Mon rapport au métro

J'ai ainsi commencé à parcourir le métro pour me mettre en face de mon sujet d'étude.

Si le terrain en géographie est souvent associé à un espace inconnu, que le chercheur vient observer sur un temps donné avec un regard scientifique, il m'a été difficile de me constituer un cadre de travail uniquement basé sur la recherche étant donné que le terrain du métro est intégré à ma vie quotidienne. Il m'arrivait ainsi d'être en face d'informations cruciales pour mon mémoire à des moments où je n'étais pas forcément disposé à les recueillir, notamment lorsque je prenais le métro pour arriver à l'université ou d'autre cas où je ne pouvais pas forcément m'attarder. C'est aussi mon rapport au métro lié aux habitudes que j'ai en tant que parisien depuis ma naissance que j'ai dû modifier. Je ne prenais plus uniquement le métro pour me transporter à un endroit donné dans un souci de rentabilité du temps, dans l'idée d'en sortir au plus vite pour ne pas être en retard, ou dans mes temps libres pour retrouver la surface que je considérais comme un endroit plus apte à la flânerie et au partage. Ainsi, peu à peu, je me suis donné - en parallèle des moments où je descendais dans le métro à but spécifique de recherche - des marges de temps plus grandes lorsque je devais prendre le métro, pour être apte à être face à l'information lorsque celle-ci se présentait à moi.

C'est par ce biais que j'ai passé beaucoup de temps à aller à la rencontre de musiciens qui jouaient dans le métro. Je prenais comme idée de base, avant toute autre considération scientifique, celle de réussir à rentrer en contact avec les musiciens que je croisais. Cette étape qui me semblait très évidente avant mon travail de terrain s'est heurtée à diverses complications.

Tout d'abord, il n'est pas aisé, du moins pour moi, de venir discuter avec les musiciens que l'on croise. Ceci est sûrement dû à mon ressenti, mais j'avais parfois l'impression, avec mon regard de chercheur, de venir bousculer un univers qui n'était pas forcément apte à vous accepter en son sein. Lorsque l'on croise un musicien, celui-ci est en train de réaliser sa prestation, son travail, et n'est pas forcément disposé à répondre à vos questions, d'autant plus que tous les musiciens ne parlent pas couramment le français. L'environnement du métro joue pour beaucoup : dans un univers où des comportements « spéciaux » apparaissent très rapidement intrusifs, il n'est pas tout le temps facile de bâtir un climat de confiance pour échanger. J'ai donc dû dans un premier temps modérer mon enthousiasme, et je suis resté très souvent distant quand je croisais un musicien, n'osant pas vraiment lui parler, du moins de mon étude. Une grande partie de mon travail fut faîte ainsi d'observations de ma place de spectateur, lorsque j'aurai souhaité pouvoir rentrer plus en contact avec la personne.

Mon premier rapport direct que j'ai eu avec un musicien s'est réalisé un soir de week end de décembre lorsque j'ai croisé un musicien de basse électrique qui jouait dans les couloirs de Montparnasse, nommé Soleil Man. J'avais une petite percussion dans la poche et je lui ai spontanément proposé de l'accompagner. Par la suite nous avons croisé deux autres personnes qui sont restées avec nous et ont participé à la musique en chantant. Il s'est produit par ce biais une petite émulation et j'ai demandé alors au musicien de me donner son numéro en lui proposant de rejouer avec lui le lendemain dans le métro, sans pour autant oser lui parler de mon étude. J'ai pu dès le lendemain passer alors de l'autre côté du miroir en imaginant pouvoir observer les comportements des passants du métro, à Châtelet cette fois-ci. Mais jouer dans le métro est apparu beaucoup plus rude que prévu : pouvoir suivre Soleil Man à la percussion était difficile et a remis en question ma technique de musicien. J'ai toutefois pu rentrer ce jour un peu plus dans l'univers de la musique du métro.

Peu à peu donc j'ai rencontré divers musiciens, et en fonction de mon audace du moment, du temps que j'avais à disposition, et de l'ouverture du musicien, j'ai constitué un plus large panel d'informations collectées, allant de la simple observation à des échanges plus poussés. Par ce biais, j'ai pu alors mieux concevoir

mon terrain : il s'agissait avant tout de prendre en compte les endroits où se produisaient les musiciens.

Ceci amène à penser à une autre difficulté : les musiciens jouant pour beaucoup selon leur envie, sans prévoir à l'avance de leur prestation, en croiser relève en général du hasard, à part bien sûr lorsque j'ai pu garder contact avec eux. Il y a de plus une très grande diversité de musiciens, et ne pouvant pas me diviser pour parcourir en même temps tous les endroits du métro, mes rencontres se faisaient forcément en partie sur l'ordre de l'aléatoire. Mon terrain était alors le métro dans son ensemble, mais il y avait en réalité des endroits où j'avais plus de chances de croiser des musiciens. Peu à peu se sont ainsi dégagés des pôles de recherches, correspondant aux pôles où les musiciens se produisent le plus souvent.

3) Evolution des problématiques

C'est au travers de ma rencontre avec les musiciens et du temps passé à observer leurs prestations que se sont mises en places les problématiques géographiques qui ont structuré mon travail, et qui m'ont permis d'affiner aussi mon rapport au terrain.

Mon regard s'est dans un premier temps porté sur la prestation du musicien dans le métro. Quelle que soit la personne, l'instrument, l'idée de base reste la même : il y a production d'une musique de façon audible dans un espace où transitent des gens qui cherchent à rejoindre un endroit particulier sans être ici initialement pour écouter de la musique. On peut distinguer déjà deux types différents de lieu de prestation : celui des couloirs et des places des correspondances, où le musicien est statique devant des personnes essentiellement en mouvements, et celui des wagons, où le musicien arrive pour jouer quelques minutes devant un public à dominante statique. J'ai donc passé du temps dans les couloirs et les wagons à chercher à approcher de plus près un échange que pouvait se produire entre le musicien et les voyageurs du métro. Il faut remarquer avant tout comment le musicien, qui s'insère dans un espace destiné au transport, réalise une prestation que l'on peut voir comme une invitation à cet échange : en jouant, le musicien propose aux gens un arrêt physique et mental, un détachement vis-à-vis de

la dynamique narrative, et une ouverture sur un univers artistique. Ceci m'a amené à me poser la question suivante : comment le musicien du métro vient-il contribuer par sa musique à créer un monde parallèle à l'espace de transport, en invitant les gens à rentrer dans une dimension d'échange ?

Il y a dans cette question un rapport, que l'on peut comprendre soit comme une opposition, soit comme une complémentarité, entre une zone de partage (celui du musicien) et un lieu de passage (celui du métro). Cette question d'une relation entre deux univers différents, de la musique et du transport, au sein d'une même localisation m'a paru abordable alors seulement si je m'intéressais plus spécifiquement à ces deux composantes.

Tout d'abord, je me suis interrogé sur le vécu des musiciens dans le métro. Par cette réflexion j'ai tenté d'approcher, quand cela était possible, le ressenti de ces personnes qui ont du métro une vision très particulière, complétement différente de celle des voyageurs qui l'empruntent pour se déplacer. Connaître leur vécu me permet de mieux comprendre comment ils sont en mesure de proposer cette dimension particulière aux voyageurs par le biais de la musique.

M'intéresser à la dimension « transport » du métro, qui est sa fonction principale, m'a amené à recalibrer mon rapport au terrain. En effet, accorder plus d'importance aux personnes qui passaient devant les musiciens m'a conduit à essayer de mieux comprendre comment l'organisation du métro, et donc de surcroît l'entreprise de la RATP, maintiennent la fonction initiale du métro qui est abordée comme un espace fonctionnel de déplacement.

Pour cela j'ai déjà pris en compte le terrain du métro dans sa totalité : mon terrain commence donc à chaque fois que je prends le SAS d'entrée du métro et finit dès que je quitte le SAS de sortie. A l'intérieur de celui-ci, j'ai donc cherché à comprendre les mécanismes mis en place, dans l'organisation spatiale, dans l'utilisation de signalétiques particulières, pour assurer la gestion des déplacements, des mobilités. J'ai cherché aussi par le même biais à comprendre les mouvements des voyageurs, à prendre en compte la dimension de flux de déplacements, pour chercher à voir comment chacun, lorsqu'il est dans le métro, vient s'astreindre à un certain nombre de pratiques particulières dans le but d'optimiser son déplacement. Il m'a paru très intéressant de chercher à comprendre ce qui m'a toujours paru évident

dans le métro, la façon dont l'espace est mis en avant pour rendre le voyage de chacun le plus clair possible, en focalisant initialement dans le métro l'attention sur ce déplacement : quel couloir prendre, quel direction, quelle ligne, quelle sortie choisir ?

Au travers de ça, j'ai cherché à comprendre aussi quelles pratiques subsistaient chez les voyageurs en parallèle de l'unique préoccupation de transport, donc au-delà de la prise en charge induite par le métro : en particulier dans les wagons, ou sur les quais, le temps libre est utilisé par les voyageurs pour réaliser des activités annexes, telles que l'écoute de musique grâce à un baladeur, l'utilisation de smartphones, etc. J'ai surtout ainsi voulu comprendre comment se comportaient les personnes qui se déplacent dans le métro, afin de mieux saisir le rapport qu'elles peuvent entretenir avec la musique lorsqu'elles se transforment en auditeurs, lorsqu'elles passent d'une intimité et d'une distance avec le monde social alentours à l'entrée dans l'univers du musicien.

Au fur et à mesure que mes réflexions évoluaient, j'ai ainsi changé mon rapport d'intérêt sur le terrain : si au début je focalisais mes attentions sur les musiciens, j'ai fini par essayer d'envisager la question de la musique dans son contexte plus large, et plus géographique : quelle est la place de la musique dans l'espace fonctionnel du métro parisien ? La musique n'est alors plus seulement un objet d'étude, mais aussi un géo-indicateur qui invite à repenser la fonction assignée à un espace donné. C'est à partir de ce moment que la musique m'a amené à considérer dans sa globalité l'idée d'un univers sensible dans le métro.

Un point est tout de même important à préciser : la place dans ma réflexion de la question du RER. Durant mon travail de pré-terrain, j'ai cherché à visualiser autant dans le métro que dans le RER les espaces utilisés par les musiciens, mais il se trouve que je n'ai alors rencontré aucun musicien jouant dans le RER. Au cours de discussions par la suite que j'ai pu avoir avec des musiciens, j'ai pu comprendre que le RER reste beaucoup moins fréquenté par ceux-ci que le métro. Par ce biais, j'ai décidé alors de centrer mon travail de terrain uniquement sur le métro. Cependant, le RER restant un espace très corrélé au métro dans la dynamique de transport de ses usagers, j'irai donc sporadiquement évoquer son existence dans mon travail. Enfin, dans l'objectif de pouvoir assister à une prestation musicale organisée directement

par la RATP, j'ai évoqué dans mon mémoire une représentation musicale donnée à la station Auber, gare du RER A.

4) Méthodologies entreprises sur le terrain

Au tout début de mon travail de terrain, je ne me donnais comme seule méthodologie de passer le plus de temps possible dans le métro, dans le plus d'endroits différents, à des heures et des jours différents, pour pouvoir témoigner au mieux possible des phénomènes de répartition des musiciens dans le temps et l'espace. Au fur et à mesure de mes rencontres, des discussions que j'ai eues, j'ai pu affiner ma connaissance de cette répartition et passer tout particulièrement à certains endroits, certaines places particulières, certains couloirs, certaines lignes de métro et dans cette ligne sur certains tronçons bien particuliers qui étaient les endroits les plus occupés par les musiciens.

Lorsque que je croisais un musicien, je passais avant tout du temps à écouter, m'insérer dans son univers. J'observais ainsi le musicien, la façon dont il jouait, de quel instrument, etc. A côté de cela j'observais l'espace alentours, c'est-à-dire l'environnement visuel, sonore, voir dès fois olfactif, qui rentre en contact avec ce musicien. Enfin, j'analysais la dimension du transport qui parvenait au musicien : caractéristique du flux de gens qui passe devant le musicien des couloirs, caractéristique du wagon dans lequel joue le musicien des rames, etc. A partir de là, je tentais alors d'aborder le musicien, précisant que j'étais étudiant et que je réalisais un travail sur la musique au sein du métro. Si l'échange se faisait, ce qui dépendait beaucoup de l'humeur du musicien, nous échangions nos contacts pour pouvoir se revoir par la suite. J'ai pu ainsi suivre l'activité de certains musiciens d'une façon plus approfondie. Ma collecte d'information à propos du vécu des musiciens s'est alors réalisée de façon très différente selon les personnes à qui j'avais à faire. J'ai mis en place préalablement une grille d'entretien regroupée en quatre grands axes (visible en annexe du mémoire), mais j'ai selon les cas réalisé des entretiens formels (chez le musicien, par téléphone) ou informels, en posant mes questions aux musiciens rencontrés dans le métro, pendant ou après leur prestation.

A propos de la prise d'informations, je notais pour la plupart du temps mes observations prises sur le vif sur mon téléphone portable, que je réinscrivais dès que sorti du métro, ou alors sur un siège du quai, sur un bloc note. Pour ce qui est du

visuel, j'ai beaucoup utilisé l'appareil photo pour mon enquête, dans la mesure du possible. Il m'est arrivé une fois de me faire reprendre par un musicien qui ne voulait pas être pris en photo. A partir de cela, j'ai très souvent demandé l'autorisation du musicien pour réaliser des photos, ou du moins je me suis fait discret pour qu'il ne se sente pas perturbé par mon acte.

L'idée d'observation participante m'a beaucoup fait réfléchir dans mon mémoire. Il est certain, je pense, qu'un travail ne se fait pas dans un seul sens : plus qu'un travail de collecte d'informations à sens unique, je préfère voir mon rapport avec le musicien comme un échange. Déjà même sans discuter, le fait de s'arrêter, s'écouter, c'est en partie commencer le dialogue. De nombreux musiciens m'ont ainsi remercié de ma présence lorsque je repartais sur ma route après les avoir écoutés pendant quelques temps, sans forcément avoir eu le courage de leur parler. Le dialogue, lorsqu'il n'est pas perçu comme une intrusion, peut être très agréable pour le musicien qui doit composer en général seul lorsqu'il joue dans le métro, devant une grande majorité de personnes qui ne le considèrent pas. Par ailleurs, il m'est quelquefois arrivé d'accompagner des musiciens à la percussion. J'ai trouvé cette approche très intéressante pour mon travail justement dans cette recherche d'une simultanéité, d'un partage dans le travail. Participer à l'activité du musicien m'a permis me retrouver de l'autre côté, de mieux appréhender la condition de musicien dans le métro, en me retrouvant face aux gens qui passent, à leur réaction à la musique. J'ai engagé une part de moi-même dans ce processus, car il n'est pas forcément facile d'arriver à entrer dans le répertoire d'un musicien que l'on ne connaît pas bien, et je suis souvent ainsi devenu l'observé, le musicien analysant alors mes aptitudes à le suivre dans sa musique. Mais ce travail m'a amené à mieux vivre dans mon terrain de recherche, en étudiant sous un autre angle les caractéristiques du métro et les attentes du public.

Dans un deuxième temps, j'ai cherché à approcher les différentes façons dont la RATP entretenait un rapport avec la musique dans le métro. Ce processus d'enquête fut plus simple à mener, notamment car j'avais en face de moi une institution et non un processus libre. J'ai d'abord cherché à observer les différents marqueurs que la RATP mettait en place dans le métro en rapport avec le fait musical, donc surtout des posters pour signaler la présence d'un emplacement de musique, mais aussi des marqueurs de restriction, dans les wagons, etc. J'ai par la

suite rencontré le directeur artistique de la RATP s'occupant des questions relatives aux musiciens du métro au sein de la structure EMA (Espace Métro Accords). Au vu de notre entretien, j'ai cherché à mieux approcher dans le métro les processus mis en place autour de cette structure, comme par exemple des concerts organisés par la RATP. Enfin, d'autres clés de compréhension de ce rapport entretenu entre musiciens et la RATP m'ont été amenées par les musiciens eux-mêmes. J'ai pu par ce biais mieux envisager comment le discours de la RATP mettait en place tantôt des processus de promotion, tantôt des processus de répression vis-à-vis de la musique, qui amène à réfléchir sur l'idée d'une norme véhiculée par l'entreprise.

J'ai développé ensuite des méthodologies pour mieux comprendre la dimension « transport » au sein du métro. J'ai cherché en particulier, par l'observation et la prise de photos, de pouvoir témoigner d'espaces types du métro qui jouent une fonction de guide sur le voyageur en l'orientant tout au long de son voyage. J'ai étudié ainsi les caractéristiques des SAS d'entrée et de sortie, des couloirs, des croisements, des quais et des rames, en étudiant aussi quelles différences il peut y avoir au sein de ces mêmes endroits, comme par exemple les différences structurelles des wagons des différentes lignes du métro. L'analyse de ces lieux types m'a amené à pouvoir envisager l'analyse des personnes prenant le métro dans leurs pratiques et leurs comportements : en quel termes, selon l'endroit où ils seront dans le métro, ceux-ci vont plutôt marcher, s'orienter, attendre, être fixe, etc. Des comportements types norment l'usage du métro. J'ai cherché à les observer, et par ailleurs à prendre des photos si l'occasion ne semblait pas trop intrusive. Je me suis intéressé de même à prendre sur le vif ce qu'il m'a semblé être la création d'un climat de solitude dans certains endroits du métro, les pratiques des usagers qui amènent à se distancer de la collectivité physique en présence. J'ai tenté d'étudier ainsi les comportements de repli vis-à-vis des personnes aux alentours, en particulier l'utilisation de téléphone et d'écouteurs. Afin de mieux pouvoir appréhender les dynamiques de flux en présence dans les couloirs, j'ai cherché à comptabiliser dans certaines stations et à des moments particuliers, le nombre approximatif de personnes y transitant sur un laps de temps de 5 minutes. J'ai par ailleurs aussi cherché à rentrer en contact avec les personnes en mouvement, en leur proposant de répondre à un questionnaire (visible en annexe).

En parallèle avec cette analyse, j'ai aussi cherché à voir, au-delà du fait musical, quelles autres composantes du métro pouvaient témoigner d'un certain aspect *sensible*. J'ai cherché à trouver dans l'agencement du métro des efforts réalisés qui cassent avec l'uniformité paysagère et fonctionnelle du métro, comme des agencements de lumières, des fresques murales, qui dénoteraient de la présence d'une dimension artistique. Dans ce même processus, j'ai essayé d'analyser les pratiques des voyageurs qui témoigneraient d'un rapport au métro qui dépasserait sa simple évocation en termes de transport : graffitis, fêtards, discussion inopinées, contemplation d'une fresque, etc.

Enfin, je voudrais citer l'utilisation, au travers de mes différents types d'observation dans le métro, de la dimension sonore. Comme nous le verrons par la suite, de nombreuses études scientifiques ont été réalisées au travers de l'utilisation du sonore et j'ai voulu ainsi, grâce à un enregistreur, pouvoir témoigner du rapport fonctionnel et sensible du métro par l'écoute auditive des lieux. Il est très intéressant de remarquer comment écouter un enregistrement sonore après coup nous permet de beaucoup mieux visualiser l'étendue de l'environnement audible que produit le métro. La présence physique dans le métro concentre les sens avant tout sur le visuel, alors qu'une écoute extérieure permet de se rendre compte de la densité et de la superposition de sonorités différentes, entre les sons produits par les infrastructures de la RATP, par les mouvements et les paroles des gens, par les annonces dans les haut-parleurs, etc. Dans ma partie consacrée au fait musical, je proposerai ainsi l'écoute d'enregistrements sonores – écoutables sur internet aux adresses proposées dans la table sonore en fin de mémoire - qui viennent illustrer le paysage sonore du métro, et la façon dont l'univers musical peut parvenir à l'oreille de l'auditeur, et donc se juxtaposer aux bruits déjà en présence, lors de la marche du voyageur dans les couloirs, ou durant son attente au sein des rames

II) Inscription dans la connaissance scientifique

Je vais désormais préciser les notions scientifiques qui m'ont permis de pouvoir structurer mes réflexions personnelles et mes données collectées sur le terrain en un mémoire géographique. J'aimerais revenir sur les différents débats, les différentes fractures qu'a connues la géographie contemporaine, car ceux-ci peuvent

sûrement mieux expliquer comment il est possible aujourd'hui de traiter d'un sujet tel que celui de la musique dans le métro. Lorsque je parlais à mon entourage, aux musiciens que je côtoyais dans le métro de mon sujet, une remarque récurrente revenait : « mais en quoi est-ce géographique ? ».

1) Le postmodernisme

Le premier point qui me semble essentiel est de revenir sur un courant de réflexion très important apparu dans les années 60 et qui a par la suite traversé les sciences sociales, le postmodernisme. Ce mouvement de pensée peut être vu de base comme un courant philosophique, dont les grands théoriciens sont J.-F. Lyotard, M. Foucault, G. Deleuze et J. Derrida.

Dans le postmodernisme est interrogé le monde contemporain. Cette philosophie vient bien sûr de pair avec l'avènement des grands bouleversements qu'a connu le monde en particulier à la suite de la deuxième guerre mondiale, d'abord en Occident puis peu à peu dans le reste du monde : accélération du processus de l'industrialisation, de l'urbanisation, explosion démographique, et surtout amélioration des techniques de transport, qui a engendré une révolution des mobilités sans pareille dans l'histoire. A ce stade, la modernité interroge les concepts géographiques. En effet, peu à peu la notion de territoire est remise en question : l'importance de l'Etat, de son emprise sur un espace organisé au travers de divisions administratives et politiques, et en parallèle l'équilibre connu entre les sociétés rurales avec leur environnement, qui étaient les questions essentielles étudiées par la géographie classique, sont mis en branle par l'évolution radicale des processus socioéconomiques apparus dans les années 1950. Ce que l'on a coutume d'appeler la mondialisation procède, au travers de la réorganisation du territoire en d'immenses pôles attractifs urbains face à des espaces alentours de plus en plus déserts d'une part, et de la multiplication croissante des mobilités internationales d'hommes, mais aussi de marchandises, voir même de capitaux avec l'évolution des progrès informatiques d'autre part, à une acceptation de l'espace planétaire des hommes comme un réseau, à très forte valeur économique, plus immatériel qu'associé à un endroit fixe, brisant l'échelle du local face à la prédominance de l'échelle internationale.

Le postmodernisme cherche via l'étude de ces phénomènes à développer une posture critique et quelque peu distante, en essayant de démystifier le concept de modernité, associée aux valeurs de progrès, de techniques et d'innovation. Il essaie de s'interroger sur le sens nouveau produit par ces valeurs et se met en mesure de chercher à montrer leur fragilité : le processus de « déconstruction » créé par la philosophie postmoderne est l'idée que les nouvelles valeurs de la société procèdent en grande partie de constructions associées à des normes sociétales qu'il est possible donc de déconstruire, afin d'en montrer les faiblesses. L'idée de norme se rapproche de la notion de discours : il est possible d'apercevoir un discours comme une construction de la parole, que l'on peut être à même de démanteler pour mettre à jour le fait qu'un discours qui prétend apporter un savoir figé vient souvent imposer ce savoir, au travers du pouvoir reconnu de la personne qui l'énonce (Foucault, 1970). Il est alors possible de remettre en question le prétendu pouvoir de ceux qui détiennent la parole et énoncent les normes dans les enjeux de pouvoir contemporains : on y associe souvent la figure de l'homme puissant, occidental.

La géographie, à partir des années 1980 va prend en compte ce débat dans ses concepts scientifiques. En effet, si l'on revient à l'idée que les processus socio spatiaux de déterritorialisations apparus dans les années 1950 ont bouleversé le rapport que la géographie classique avait à son sujet d'étude, celle-ci a bien dû être amenée à réaliser une cassure épistémologique pour être à même de développer des concepts témoignant d'un regard scientifique pertinent sur l'évolution des rapports des sociétés au territoire. L'idée d'un territoire en perpétuelle recomposition amène les géographes à avancer avant tout l'idée « d'espace » comme point commun de réflexion.

Dans son ouvrage *Géophilosophie de Deleuze et Guattari* (2003), la philosophe issue du courant postmoderne Manola Antonioli vient proposer l'idée que la géographie contemporaine « *[...] n'est plus l'étude de l'enracinement séculaire d'une communauté humaine dans un milieu naturel, mais une analyse des flux et des réseaux, des paysages urbains et des mutations induites par l'industrialisation et l'informatisation* » (Antonioli, 2003, p.14). Elle cherche par ce biais à montrer au travers de la complexité des phénomènes spatiaux du monde contemporain l'importance dans le domaine géographique d'une réflexion d'ordre philosophique axée sur la notion d'espace, c'est-à-dire une réflexion qui cherche à interroger et

repenser les concepts plus qu'elle ne cherche à les figer, comme l'a souvent fait la géographie classique.

La géographie postmoderne s'inscrit dans ce processus. L'ouvrage « Postmodern Geography – Theory And Praxis » (2001), édité par Claudio Minca, peut nous permettre ici de rappeler les fondements de ce paradigme scientifique. Le premier chapitre, écrit par Michael Dear, introduit le lecteur à la place de la postmodernité dans les sciences sociales et la géographie. Trois points lui semblent intéressants à aborder dans cette géographie : « *Une réaffirmation du rôle et de la signifiance de l'espace dans les théories sociales. Une réintégration de la géographie humaine aux principaux courants de sciences sociales et de philosophie. Une toute nouvelle appréciation de la diversité et de la différence* »[1] (Minca, 2001, p.24). L'espace perçu comme point d'ancrage des réflexions géographiques permet à la discipline de se rapprocher des sciences humaines, notamment de la sociologie. En effet, partir de la dimension spatiale avec un regard interrogateur et critique permet à la géographie de concevoir l'espace comme un prisme à partir duquel il est possible de prendre en compte l'aspect social des sciences humaines. L'idée de *diversité* peut être recoupée dans le deuxième chapitre de l'ouvrage, « Exploring the Postmetropolis », écrit par Edward W. Soja. Celui-ci vient proposer la notion de ville postmoderne comme le résultat du processus de mondialisation, processus qu'il perçoit comme une « [...] *compression spatio-temporelle du monde et une conscience intensifiée du monde comme un ensemble* »[2] (Minca, 2001, p.41). La ville serait un miroir des nouvelles représentations que les sociétés se font du monde. Elle serait toutefois elle-même productrice de sens, et par la diversité qui y habite, en terme notamment de cultures différentes, la ville permet l'apparition d'une conscience nouvelle et inédite, qui invite à repenser les normes de discours en place qui fixent les lieux. Le géographe postmoderne va ainsi chercher, dans les paysages contemporains, à approcher à la fois l'aspect normatif des espaces, en quoi ils sont le produit de discours, d'enjeux énoncés par un pouvoir dominant, mais aussi la diversité qui s'y trouve, en déconstruisant le discours dominant pour aller chercher

1 « *A reassertion of the role and signifiance of space in social theory. A reintegration of human geography with mainstream social science and philosophy. A totally new appreciation of diversity and difference* » (Minca, 2001, p.24)

2 « *[...] spatio-temporal compression of the world and an intensified consciousness of the world as a whole* » (Minca, 2001, p.41)

les autres voix qui par leur pluralité construisent un tout autre sens, créé un univers différent.

Mon travail dans le métro se rapproche de cette logique : j'ai voulu pouvoir montrer en quoi la construction de l'espace du métro et sa modernisation était le résultat d'un discours et d'une logique fonctionnaliste, dans un contexte d'adhésion forte aux valeurs de la modernité et de progrès urbain. Cependant, il faut pouvoir repenser et déconstruire ce discours si l'on veut pouvoir approcher du doigt d'autres voix qui participent à leur échelle à cette construction, que sont les musiciens qui y jouent. Leur diversité, leurs points de vue et leurs pratiques spécifiques amènent une très grande richesse d'idées qui conduisent à repenser les fondements théoriques et moraux qui ont accompagnés la mise en place du métro comme un univers purement dédié au transport.

Ces considérations postmodernes m'amèneront dans mon mémoire à m'interroger sur le concept de « mobilités », et en particulier celles liées au transport en commun urbain. La place de la mobilité, étudiée sous l'angle des mises en place d'organisations spatiales réalisées par la RATP dans le métro pour contribuer au bon fonctionnement des déplacements des usagers, sera perçue comme une entité à reconsidérer, notamment via le prisme de la musique. Par le biais d'une documentation diverse – écrits réalisés par la RATP, ouvrages de chercheurs et de géographes sur les questions des mobilités et des transports en commun, revues alternatives -, j'irai questionner l'expérience du transport dans le métro parisien, et ses limites.

2) Le tournant culturel

Le « tournant culturel », qui correspond à une orientation que la géographie a prise dans les années 1990, est à relier directement avec le contexte épistémologique du postmodernisme. L'idée initiale de cette géographie est d'insister sur la richesse et l'intérêt de l'étude des cultures des sociétés dans un contexte sociospatial d'avènement dans les sociétés contemporaines de la modernité.

L'idée de culture est un concept difficile à définir. Dans son ouvrage « Cultural Geography » (1998), Mike Crang précise ceci : « La culture, quelle qu'elle soit

définie, ne peut être approchée qu'intégrée dans des situations réelles, dans des sens temporels et spatiaux spécifiques »[1] (Crang, 1998, p.1). Il y a l'idée que la culture est un concept inhérent aux hommes, qui émane des sociétés. Elle est souvent définie comme un ensemble d'acquis que nous avons accumulé au travers des héritages et de l'éducation de nos prédécesseurs, ou que nous avons pu approcher aux travers de nos expériences. C'est un bien personnel et collectif qui nous est transmis et que l'on perpétue ou que l'on réinvente pour le transmettre à nouveau. La culture est aussi souvent comprise en termes d'opposition qu'elle évoque vis-à-vis de la nature, d'un espace qui n'est pas l'apanage des hommes.

L'idée d'une géographie culturelle n'est pas nouvelle aux années 1990. Lorsque la géographie classique de l'école française de Paul Vidal de la Blache – début du XXe siècle - étudiait les modes de fonctionnement des sociétés et leur rapport à leur environnement, il s'agissait bien d'un souci de comprendre et d'analyser les différentes cultures des populations. Toutefois la géographie culturelle apparue dans les années 1990 cherche à questionner cette idée de différence : il ne s'agit plus tellement de comprendre en quoi il existe des particularités fixées entre les peuples mais bien de voir la culture comme un concept fluide, en mouvement, qui créé et recréé en permanence l'espace. C'est notamment l'idée de Mike Crang qui voit en la géographie culturelle un moyen de se demander « *comment les cultures créent le sense of place* »[2] (Crang, 1998, p.1). Nous allons revenir par la suite sur cette idée de « *sense of place* », que j'ai préféré à ce stade ne pas traduire. Mais nous pouvons déjà comprendre par cela qu'au vu des modifications structurelles que connaît actuellement l'espace des sociétés via le processus de mondialisation, la culture est alors perçue comme une aura qui émane des hommes, qui se tisse et se retisse en fonction des phénomènes de répartition des sociétés en constant brassage et en constant mouvement, et qui produit par la création et l'invention propre à la qualité humaine de nouveaux espaces de sens et de signification. C'est la position que j'ai voulue avoir dans mon mémoire, celle de voir la culture des musiciens dans le métro comme un phénomène générateur de nouvelles valeurs dans un lieu qu'ils recréent de par leurs prestations artistiques.

---

[1] « *Culture, however defined, can only be approached as embedded in real-life situations, in temporally and spatially specific ways* » (Crang, 1998, p.1)

2 « *How cultures make sense of place* » (Crang, 1998, p.1)

Nous pouvons par ailleurs souligner l'idée que la géographie culturelle est marquée par l'intérêt grandissant qu'elle porte à des sujets d'étude innovants et par les ponts qu'elle réalise avec d'autres sciences sociales. L'idée d'un échange de concepts similaires entre la géographie et d'autres disciplines, qui a permis de plus en plus d'études croisées, fut par ailleurs rendue possible par un « tournant spatial », que l'on peut comprendre par la plus grande prise en compte des phénomènes spatiaux par les autres sciences sociales. Dans leur ouvrage « Place in research : Theory, Methodology, And Methods » (2015), Eve Tuck et Marcia McKenzie, en reprenant une idée de E.W. Soja, définissent le tournant spatial comme « *une diffusion sans précédent d'une réflexion spatiale et critique à travers un spectre exceptionnellement large de domaines de sujets* »[1] (Tuck, McKenzie, 2015, p.12). Ici encore, mon choix d'un sujet peu considéré dans la géographie fut rendu possible par la souplesse que la discipline connaît actuellement dans l'évolution de son paradigme et la curiosité qu'elle présente à l'égard d'autres disciplines : comme je l'expliquerai par la suite, des notions que j'ai empruntées aux domaines sociologiques et musicologiques m'auront été d'une grande utilité pour mon travail.

J'ai ainsi cherché au cour de mes deux années de Master à utiliser ces « ponts » entre disciplines pour enrichir ma recherche. J'ai suivi au deuxième semestre de Master 1 un cour de musicologie à Paris IV dirigé par Catherine Rudent, traitant des méthodes ethnographiques utilisées pour recueillir l'information musicologique sur le terrain. Ce cour m'a ouvert des pistes de développement de méthodologies qualitatives de collecte de données, et m'a permis autour de l'étude du travail de la musicologue Sara Cohen, surtout de son article « Popular music, mapping, and The Characterization of Liverpool » (2011), coécrit avec Brett Lashua et John Schofield, de prendre en compte pour la première fois dans un ouvrage scientifique des liens existants entre une musique et son inscription territoriale et spatiale. Cet article, via une approche interdisciplinaire mêlant musicologie, sociologie et géographie, cherche à comprendre la place de la musique populaire et surtout Rock de Liverpool. J'ai au cours du premier semestre de Master 2 suivi cette fois-ci un cour d'ethnomusicologie à Paris IV dirigé par Jérôme Cler. J'ai pu y entrevoir les concepts clés de la discipline et sa direction fondamentale : pour cet enseignant,

[1] « *an unprecedented diffusion of critical spatial thinking across an unusually broad spectrum of subject area* » (Tuck, McKenzie, 2015, p.12)

l'ethnomusicologie cherche à « entrevoir l'homme derrière sa musique ». L'étude d'un phénomène musical selon une méthode ethnologique ne peut se faire selon lui sans approcher et partager la vie des musiciens sur le terrain. Jérôme Cler a par ailleurs dirigé les travaux de l'étudiante ethnomusicologue Héloïse Boullet, notamment son travail de maitrise, « Les musiciens des rames du métro parisien », (2002), qui cherche à étudier l'activité musicale des musiciens gitans dans l'espace des wagons du métro. J'ai pu à de nombreuses reprises échanger autour de ce travail avec Jérôme Cler, et ainsi être plus en mesure de comprendre des réalités de terrain autour de la vie de ces musiciens gitans dont je ferais part par la suite. De façon générale, ces deux cours suivis m'ont permis de développer plus d'outils pour travailler sur un fait musical, et par ce biais de mieux envisager son ancrage dans un contexte social et spatial.

3) Les concepts géographiques utilisés

Avant d'aller plus loin, il me semble nécessaire de mieux comprendre certains concepts propres à la géographie culturelle que j'utiliserai régulièrement dans mon mémoire.

Avant tout, l'espace en géographie culturelle semble être le pivot à partir duquel d'autres concepts se forment. L'espace tel qu'il est perçu par les chercheurs pourrait correspondre dans l'absolu à une sphère vide, neutre, de taille et de forme variable, qui est traversée par des entités diverses, des êtres, des choses ou des idées. Dans l'ouvrage des chercheurs J.A. Agnew et D. Livingstone, « The SAGE Handbook Of Geographical Knowledge » (2011), J. Agnew explique que l'espace « *[...] est considéré en général comme une dimension dans laquelle la matière est située ou comme une grille dans laquelle les objets substantifs sont contenus* »[1] (Agnew, 2011, p.317). A noter que le mot « matter », que j'ai traduit ici par « matière » peut être compris en français aussi sous le terme de sujet, substance, ou encore question. De façon générale il y a cette idée d'un contenu, qu'il soit concret ou abstrait, qui est inhérent au concept de l'espace, qui se trouve au sein de celui-ci. C'est le contenu qui donne à un espace sa valeur particulière : ainsi, parler d'espace

1 « *[...] is regarded largely as a dimension within which matter is located or a grid within which substantive items are contained* » (Agnew, 2011, p.317)

« du métro » réfère d'un coup à un espace spécifique : il s'agit de cet univers de transport en public urbain, agencé et organisé, et traversé quotidiennement par des personnes diverses. Il est bien sûr possible de faire des analyses toujours plus précises d'un espace, et je rentrerai plus en détails sur les caractéristiques du métro dans la partie suivante de mon mémoire.

Cette théorie sur l'espace qui est présente aujourd'hui dans la géographie française provient en grande partie des théories anglo-saxonnes du concept de « *space* ». Au même titre, les travaux français ont importé des travaux anglo-saxons le concept de « *place* », qui n'est pas vraiment traduisible en français, et que je garderais par la suite non-traduit et en italique. Il peut être compris comme un espace où transparaît à un moment précis une aura personnelle ou collective, qui prend une dimension particulière par l'action que certaines personnes réalisent sur celui-ci.

John G. Agnew avait dans son livre « Place And Politics » (1987), définit trois caractéristiques qui font d'un espace un *place* : sa *location* (sa situation spécifique qui fait de lui un point dans l'espace), son *locale* (son agencement par l'homme ou les sociétés, lui donnant une caractéristique sociale), et son *sense of place* (les sentiments et émotions personnelles ou collectives associées à un endroit). La géographie culturelle des années 1990 va retenir surtout ce dernier point. En effet, celle-ci cherche à expliciter le fait qu'un espace va devenir *place* dès le moment où des personnes vont lui injecter un sens particulier, brisant son apparente neutralité. Le musicien, en proposant dans le métro une prestation artistique va par exemple amener un espace à développer un sens émotionnel qu'il ne possédait pas avant.

Tim Cresswell, dans son ouvrage « In Place / Out Of Place : Geography, Ideology, and Transgression » (1996) énonce que le « *''place'' combine le spatial et le social : c'est un ''espace social''* »[1] (Cresswell, 1996, p.3), en rappelant par la suite que « *le social et le spatial sont si imbriqués l'un dans l'autre que leur séparation analytique devient rapidement un exercice trompeur* »[2] (Cresswell, 1996, p.11). C'est en ce point que le *place* permet un rapprochement considérable de la géographie avec les disciplines sociologique et ethnologique. La notion de *place* peut d'ailleurs

1 « *''Place'' combines the spatial with the social : it is ''social space''* » (Cresswell, 1996, p.3)
2 « *The social and the spatial are so thoroughly imbued with each other's presence that their analytical separation quickly becomes a misleading exercice* » (Cresswell, 1996, p.11)

se rapprocher du concept de *lieu ethnologique*, un espace créé par le vécu et l'expérience de personnes, ou de sociétés.

A noter qu'un précurseur de ces théories qui est souvent cité dans les travaux de géographie culturelle, Yi-Fu Tuan, avait déjà touché du doigt ces questions dans son ouvrage de 1977, « Space And Place : The Perspective Of Experience ». Pour lui, « *''L'espace'' est plus abstrait que le "place". Ce qui apparaît comme un espace indifférencié devient un place lorsque nous apprenons à mieux le connaître, et à le doter d'une valeur* »[1] (Tuan, 1977, p.6). C'est la perception de l'homme et son affect qui donne à une localisation physique une caractéristique particulière. Il rajoute par la suite que le *place* « [...] *peut être rendu visible par un certain nombre de signifiants : la rivalité ou le conflit avec d'autre places, la proéminence visuelle, et le pouvoir évocateur de l'art, de l'architecture, des cérémonies et des rites*. »[2] (Tuan, 1977, p.178). Si l'on rapproche son idée du thème de mon mémoire, on peut avancer que les musiciens, par le « pouvoir évocateur » de leur musique, qui peut être vue comme un art, un talent, ou une aura, peut permettre aux voyageurs du métro de porter une attention accrue sur un espace qu'ils n'auraient pas pressenti de cette façon par ailleurs, créant par ce biais une situation de *place*.

Associé au concept de *place* on peut trouver celui de « *performance* ». Ce mot est utilisé dans le langage courant sous plusieurs sens. Il peut notamment désigner une réalisation, une action particulière réalisée délibérément dans un endroit précis, en général pour pouvoir être vue par d'autre : une performance sportive, artistique, musicale, etc. C'est depuis cette définition courante de la performance que la géographie culturelle va creuser sa réflexion. Pour elle, la performance est un acte qui va contribuer à modifier, à transformer l'espace. Je peux prendre pour exemple une expérience qui m'est arrivée en fin mars, dans un transport en commun : alors que je prenais le bus pour rentrer chez moi, assis silencieusement au fond du bus autour d'autres personnes silencieuses, une personne d'apparence autiste à côté de moi s'est mise à poser des questions portant sur des détails banals de la vie quotidienne – « Où tu habites ? Qu'est-ce que tu manges ce soir ? Tu mettras du fromage dans tes raviolis ? » - à moi et aux autres personnes assises dans le carré

[1] « *''Space'' is more abstract than ''place''. What begins as undifferentiated space becomes place as we get to know it better and endow it with value* » (Tuan, 1977, p.6)
[2] « *[...] can be made visible by a number of means : rivalry or conflict with other places, visual prominence, and the evocative power of art, architecture, ceremonials and rites* » (Tuan, 1977, p.178)

du fond. L'aspect comique de la scène et le bel après-midi ensoleillé aidant surement, les gens se sont mis à répondre et s'est créé ainsi un petit salon de discussion ou chacun partageait, un peu gêné mais au final heureux de communiquer, des petits détails de sa vie courante. On peut dire en cela que cette personne a *performé* l'espace du bus : celui-ci dont l'apparente banalité liée à l'usage quotidien des parisiens des transports en commun ne laissait transposer rien de plus qu'un espace de transport s'est transformé par l'action de la personne en un *place*, un lieu de vie et d'échange, court et bref, mais assez percutant pour rester dans la mémoire affective, sur un temps plus ou moins long selon les personnes. Cet exemple de la performance dans les transports en commun, où une personne vient par une impulsion changer la valeur d'un espace, lui conférant une dynamique de partage, va se retrouver dans le cas des prestations des musiciens dans le métro.

4) La musique et l'approche *sensible*

Avant tout, il est possible d'approcher la musique de deux façons : sur son contexte, lorsque l'on cherche à comprendre les dimensions sociales et spatiales qui rentrent en jeu lors du processus musical, associé par ailleurs à des dynamiques politiques ou économiques, mais aussi sur son essence même. La musique est avant tout un processus artistique, une émanation personnelle ou collective qui est le reflet d'une expression de l'homme. Les processus de contextualisation peuvent être approchés par les sciences humaines. La discipline musicologique va essayer quant à elle de comprendre, sans ignorer le contexte pour autant, des processus ayant attrait à l'essence de la musique, en parti dans sa méthode scientifique en analysant les caractéristiques mélodiques, harmoniques, rythmiques de la musique, ses arrangements, etc. Toutefois, ces méthodes rigoureuses de l'analyse musicale se rapprochent comme elles peuvent de l'aspect *sensible* de la musique perçue comme un art, qui reste un domaine un peu éloigné des disciplines scientifiques.

Cependant de plus en plus de travaux scientifiques s'accordent sur l'importance de comprendre le *sensible* dans leurs approches. Le philosophe et sociologue Pierre Sansot, dans son ouvrage « Les formes sensibles de la vie sociale » (1986) précise ceci : « *Le sensible, c'est toujours ce qui nous affecte et retentit en nous* » (Sansot, 1986, p.38), puis rajoute « *Dans le sensible, il n'y a pas*

lieu de séparer le réel et l'imaginaire » (Sansot, 1986, p.39). L'étude du sensible permet d'apporter dans le domaine des sciences sociales un pan de réflexion qui s'attarde sur des thématiques qui restent souvent mystérieuses, pouvant être perçues comme trop insaisissables face aux méthodes utilisées.

Alain Mons propose dans son ouvrage « Les lieux du sensible : villes, hommes, images » (2013) une approche du sensible par la dimension spatiale, en associant des lieux avec des affects. Il énonce que « *les lieux ambiants nous touchent par les images qu'ils déclenchent* » (Mons, 2013, p.79), et évoque dans son chapitre 14 l'idée d'une géographie affective, notamment par ces mots : « *Lorsque nous traversons certains lieux, certaines atmosphères spatiales, des images affluent dans notre imagination* » (Mons, 2013, p.204). Pour lui, l'approche du sensible doit se faire par la déconstruction de la méthode scientifique classique et l'avènement de ce qu'il appelle une « pensée voyageuse », une « poétique de la recherche conceptuelle » : « *pourquoi opérer une ''classification rationaliste'', tenir un langage rigoriste et rassurant, prôner un ''conceptualisme'' scientiste, instrumental qui est sans aucune résonance avec un réel bigarré, troué, mineur, paradoxal, étrange ?* » (Mons, 2013, p.8). Il propose de porter plus d'attention à nos perceptions, à nos sens dans notre approche. Ainsi, pour le sens auditif, « *il faudrait distinguer les traits d'une physionomie sonore à travers les tonalités, les signaux et les empreintes* » (Mons, 2013, p.156), reprenant dans ce sens des travaux de Murray Schafer sur le paysage sonore que nous évoquerons par la suite. La musique est dans son travail perçue comme un exemple d'objet qui demande pour son analyse l'utilisation d'une approche sensible.

J'ai essayé dans mon approche du phénomène musical dans le métro de poursuivre certaines de ces idées ; tout d'abord en utilisant mon sens auditif pour essayer d'apercevoir un environnement sonore propre au métro, pour pouvoir par la suite le mettre en relation avec celui du musicien. Ensuite, car l'expression artistique du musicien dans le métro, la façon dont il va réussir à créer un univers musical assez puissant pour qu'une foule de personnes s'arrêtent autour de lui, jusqu'à parfois perturber le passage du flux de transit du métro répond à des critères qui dépassent l'entendement scientifique classique : c'est l'aura du musicien, ce qui émane de lui, qui va souvent permettre à un espace de lui donner des caractéristiques de *place*. Les musiciens seraient sûrement plus capables que les

voyageurs d'apercevoir dans le métro des ambiances, des puissances sensibles de l'espace environnant, discrètes mais présentes, qu'ils arriveraient selon leur talent à faire rentrer en résonnance avec leur musique. Comme le rappelle Alain Mons, « *il existe un fabuleux talent de ces lieux méconnus, discrets, qui nous échappent, lié au fait qu'ils servent avant tout de lieux de passage* » (Mons, 2013, p.114). Essayer de regarder le métro autrement que comme un lieu où l'on transite ne nous apporterait pas de très grandes richesses sur l'analyse de cet espace ?

5) Le sonore et le musical en géographie

Comme nous avons pu le faire pressentir précédemment, la géographie intègre de plus en plus dans ses paradigmes le fait musical et sonore. La considération de la musique dans la discipline est une des conséquences de l'ouverture des champs d'approches qu'a permis le tournant culturel dans la géographie.

La revue *Géographies et Cultures*, créée en 1992 par Paul Claval, un des premiers théoriciens de la nouvelle géographie culturelle française, a ainsi intitulé sa 59e parution, en 2006, « Géographies et Musiques : Quelles perspectives ? ». Cette parution dirigée par la géographe Claire Guiu propose un recueil d'articles qui amènent à réfléchir sur les possibilités de recoupement entre les problématiques spatiales et musicales. Le premier article, écrit par Claire Guiu, propose une épistémologie de l'utilisation du fait musical en géographie.

En lien avec l'approche du sensible que nous avons évoquée, la place que la géographie accorde de plus en plus à l'objet musical semble découler d'une volonté de plus prendre en compte dans l'analyse l'importance des perceptions. S'intéresser aux perceptions comme outil de travail amène souvent à remettre en question l'utilisation quasi exclusive dans l'analyse géographique du sens visuel, pour s'intéresser à l'information que peuvent capter nos autres sens. Notre oreille reçoit ainsi l'ensemble des informations sonores, que l'on peut comprendre comment l'ensemble des sons émis par les hommes et leurs créations, par le vivant et la nature. A l'intérieur de ces sons, on retrouve la musique qui est comprise comme un arrangement de sons organisés par l'homme. Claire Guiu cite ainsi quelques rares

géographes qui dès les années 1930 auraient pris en compte le fait sonore (G. de Gironcourt, V. Cornish, Granö), ou encore A. Siegfried qui a cherché dans les années 1950 à mettre en avant une géographie « *ouverte aux ''zones mal explorées'' du monde sensible* » (Guiu, 2006, p.12). La géographie « humaniste » de Yi Fu Tuan des années 1960, marquant une distance avec une géographie plus quantitative, aurait aussi accentué l'intérêt de la géographie à l'égard des perceptions. La géographie aurait ainsi de façon marginale mais progressive intégrée de plus en plus ces nouvelles thématiques, durant les années 1960, puis en s'accroissant dans les années 1970 et 1980. On peut d'ailleurs aussi citer l'approche que la géographie inspirée de l'Ecole de géographie culturelle de Berkeley (Californie) a fait de la musique moins par le fait sonore mais plutôt par son contexte sociospatial, tel que George Carney, « géomusicologue », qui a étudié dans les années 1970 les différents genres de musiques américaines sous formes d'aires culturelles. C'est finalement le tournant culturel des années 1990 qui a entraîné une plus large prise en compte du phénomène musical. L'assouplissement du paradigme et la curiosité grandissante pour des processus sociaux et spatiaux apparus dans la ville postmoderne pousse la géographie à considérer la musique sous un tout autre angle. Mike Crang énonce, dans son ouvrage « Cultural Geography » (1998), que « *Lorsque l'on pense à la géographie de la musique, nous devons penser aux espaces créés* »[1] (Crang, 1998, p.92), en particulier aux « espaces d'affect ». On peut comprendre ici que la géographie culturelle cherche à percevoir la musique non plus comme une entité à fixer, mais comme un processus culturel fluide qui évolue selon les lieux dans lequel il se trouve, et surtout qui contribue à les modifier et à les recréer.

En parallèle, certains travaux scientifique basés sur le sonore m'ont inspiré dans ma recherche. Le son est perçu, dans les travaux de géographie urbaine, comme un outil pour percevoir certaines dynamiques de constructions spatiales. Torsten Wissmann, dans son ouvrage « Geographies Of Urban Sound » (2014), précise que le son est une « [...] *part fondamentale de la vie urbaine, quelque chose d'essentiel pour comprendre le sense of place en ville* »[2] (Wissmann, 2014, p.1). Le son peut être étudié dans l'optique de mettre en place un « paysage sonore »,

1« *When thinking of the geography of music we need to think of the spaces created* » (Crang, 1998, p.92)
2 « *[...] fundamental part of urban life, something essential for understanding the city's sense of place* » (Wissmann, 2014, p.1)

comme l'a théorisé le compositeur Robert Murray Schafer dans son ouvrage « The Tuning Of The World » (1977), c'est-à-dire un portrait sensible d'un espace, en prenant en compte toutes ses caractéristique sonores, sons, musique, signaux, tonalités, etc. Pour parvenir à percevoir cette dimension, R.M. Schafer propose la méthode du « soundwalking », la « promenade sonore », qui se résume dans l'idée de se déplacer dans l'espace en focalisant son attention sur notre perception auditive. Prendre en compte cette théorie dans mon étude m'a permis de dégager dans le métro, en utilisant mon enregistreur sonore, des traits particuliers qui participeraient à son identité sonore, mais aussi de les mettre en relation avec la musique produite, qui vient s'ajouter sur un paysage sonore déjà conséquent. La note du compositeur et géographe Andrea Martignoni, « Objets et paysages sonores », paru dans la revue « Géographies et musique : quelles perspectives ? » (Géographies et Cultures n°59, 2006) vient à ce propos avancer une idée intéressante : il existe, comme l'a montré Pierre Schaeffer dans son ouvrage « Le Traité des Objets Musicaux » (1966), quatre stades de perception auditive. « Ouïr » est le premier stade, correspondant à une attitude peu active de l'auditeur qui évolue dans un fond sonore qui retient peu son attention. L'étape d' « entendre » apparaît lorsqu'une figure sonore se détache du fond et que l'attention de l'auditeur s'y tourne. « Ecouter » signifie réussir à prendre en compte l'information portée par le son. Enfin, « comprendre », correspond à l'entrée de l'auditeur dans un monde de valeur. Cette théorie m'a permis d'avancer l'idée que lors de son déplacement dans le métro, le voyageur, lorsqu'il va se retrouver en présence d'un musicien, va procéder à ces différents stades de perception auditive : un son, une musique particulière va se détacher du fond sonore qu'il perçoit (bruits de pas, des wagons, signaux, annonces, etc) et, pour le cas des musiciens de couloir, va arriver de plus en plus proche du voyageur au fur et à mesure que sa marche va l'emmener à passer devant le musicien. L'information acquise, il va, si il le souhaite, et c'est là un des grands défis du musicien, s'arrêter pour rentrer dans le monde de valeur de ce dernier. Ce concept m'amène à penser que la trame sonore d'un espace est en perpétuelle recomposition selon les sons qui arrivent à nous et il est au final difficile d'appréhender un environnement sonore comme celui du métro comme un « paysage », qui sous-entend une certaine fixité. A propos, Claire Guiu, dans l'ouvrage « Soundspaces. Espaces, expériences et politiques du sonore » (2014), co-écrit avec Guillaume Faburel, Marie-Madeleine Mervant-Roux, Henry Torgue et

Philippe Woloszyn, avance le concept de « *Soundspaces [espaces sonores]* », qui « [...] *fait ici écho et contrepoint aux travaux mobilisant la notion de « Soundscape » [paysage sonore], créé et théorisée par le mouvement de l'écologie sonore dans les années 1970. Point d'ambition paysagère ici, mais bien la volonté de construire de nouveaux espaces de savoirs et d'actions* » (Guiu, 2014, p.12).

Cette dernière phrase résume bien l'idée que j'estime primordiale de pouvoir écrire pour, au-delà de simplement relater un fait, arriver à *construire* une réflexion nouvelle, une pensée. Il y a pour mon travail un défi qui va dans ce sens : je cherche à montrer en quoi les musiciens sont capables d'apporter un univers de sens tout à fait différent et inédit dans l'univers de transport du métro. J'aimerais pouvoir construire tout au long de mon mémoire cette idée, pas forcément évidente à démontrer, que la musique peut amener à repenser l'utilisation d'un espace public aussi régulé et ordonné qu'est le métro parisien. Pour ce faire, je vais ainsi mêler les divers acquis scientifiques mentionnés ici avec mes observations réalisées sur le terrain et mes réflexions personnelles, pour distinguer des pistes de compréhension du phénomène autour de deux points corrélés. J'étudierai dans un premier temps les caractéristiques du métro qui en font un espace-outil utilisé pour le déplacement, pour dans la dernière partie de mon mémoire y introduire le vécu des musiciens et la création d'un espace de musique au travers de leurs performances.

PARTIE 2 : LE METRO COMME UN ESPACE DE TRANSPORT

Mon but ici n'est pas tant de réaliser un inventaire exhaustif de toutes les caractéristiques du métro mais davantage de pouvoir mieux comprendre la logique dans laquelle s'est mis en place cet espace, et dans laquelle se déroulent les processus de mobilités urbaines. Mon idée directrice est de pouvoir mettre en lumière les différents aspects qui ont fait du métro un espace fonctionnel de transport dans lequel on passe, dans lequel on transite sans jamais vraiment s'arrêter, un endroit en quelque sorte privé d'expérience. Le chapitre suivant qui traitera du phénomène musical que l'on peut retrouver dans le métro viendra se placer en contrepoint de cette idée.

Si mon étude s'intéresse au métro de Paris, j'évoquerai toutefois secondairement l'apport que réalise à ce réseau la place du RER. Cette précision m'a paru utile à être signifiée compte tenu de la logique similaire de transport qui régit ces deux espaces, d'autant plus que les deux structures sont souvent combinées dans le parcours quotidien des voyageurs en Ile de France.

I) Le métro, un espace fonctionnel

1) Généralités

Le métro et le RER forment un vaste espace de transport en Ile de France. Les 14 lignes de métro ainsi que 2 lignes de RER sont contrôlées par le groupe RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens). Ce groupe est un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), c'est-à-dire une personne morale de droit public, qui s'occupe de la gestion d'un service public, le transport en commun. Un EPIC est mis en place lorsque l'on se rend compte de

l'importance d'une tutelle publique, c'est-à-dire de l'Etat, sur un service dont l'aspect public rend désuet une gouvernance totale par une entreprise privée. Nous reviendrons sur la mise en place du service RATP par la suite du chapitre. La RATP contrôle également la majeure partie des lignes de tramways et de bus en Ile-de-France, ainsi que divers projets de transports publics à l'international. Elle collabore en grande partie en Ile-de-France avec la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer français), entreprise publique française, notamment sur la gestion du RER. A noter que l'établissement public administratif du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) est l'organisme chargé de faire autorité en matière d'organisation des transports en Ile de France, et donc se partage sur ce territoire les modes de gestion du transport public avec la RATP et la SNCF.

Le métro, ou réseau métropolitain de Paris, constitue un ensemble de 14 lignes, plus deux lignes « bis » - la ligne 3 bis et la ligne 7 bis – qui s'étendent sur un réseau de 219,9 kilomètres, selon les sources du STIF, desservant un total de 302 stations, principalement sur Paris intra-muros, ainsi que quelquefois en proche banlieue. L'ancrage territorial du métro se réalise donc sur Paris et est centré exclusivement sur Paris : le réseau métropolitain qui se développe en proche banlieue procède selon des extensions de lignes déjà existantes qui relient les périphéries proches de Paris à son centre. Ce réseau est principalement sous-terrain, mis à part 20 kilomètres de viaducs sur Paris (sur des tronçons des lignes 1, 2, 5 et 6) et de réseau à la surface sur des parties en banlieues des lignes 1, 5, 8 et 13. Selon les chiffres de la RATP, 5,26 millions de personnes utilisaient le métro chaque jour en 2013.

Le RER (Réseau Express Régional – d'île de France) représente un réseau de 5 lignes (A, B, C, D et E) sur 587 kilomètres de voies, desservant 257 stations. Comme son nom l'indique, le RER a une vocation plus régionale que le métro. Une de ses fonctions initiales fut de relier le réseau ferré de Paris aux gares de banlieue, et par ce biais d'accroître les mobilités sur le territoire extérieur à Paris intra-muros en Ile de France. Aujourd'hui seules 33 stations du RER desservent la commune de Paris. Les 75,6 kilomètres souterrains du métro sont surtout présents au sein de Paris, le réseau de banlieue étant surtout réalisés en surface. L'ensemble du réseau RER est fréquenté par 2,7 millions de voyageurs par jour en 2014, selon les chiffres du STIF. A noter qu'il faut bien distinguer la notion de RER et de Transilien : cette

dernière correspond au réseau des trains de banlieues appartenant uniquement à la SNCF et comprenant une partie du RER, mais aussi d'autres lignes de transport en Ile de France, qui s'étendent même au-delà de la région, jusqu'en Picardie, Haute-Normandie et région Centre.

2) Les caractéristiques de l'espace transport

Je vais tout d'abord proposer de réfléchir sur les composantes et caractéristiques du réseau métropolitain afin de mieux pouvoir mettre en évidence le rôle de celui-ci dans les mobilités urbaines et l'influence qu'il exerce sur les voyageurs. L'idée ici est de montrer comment le métro, aménagé et organisé par des organismes qui y font autorité, va conformer les voyageurs qui l'utilisent dans un cadre de transport bien spécifique.

Le sociologue et sémioticien argentin Eliséo Véron a en 1986 travaillé en collaboration avec la RATP sur le métro parisien afin d'étudier une future implantation du câble de fibre optique, permettant le transport de données immatérielles sur cet espace. Son étude, « Le Métro empire des signes : stratégies pour le câble » (1986) dépasse toutefois la mise en place de ce dispositif et propose une étude croisée du réseau métropolitain et des comportements des voyageurs. Il a cherché à « *mettre au point un ''langage'' de description des espaces du réseau RATP permettant de tracer des ''cartes'' pertinentes par rapport à l'implantation du câble* » (Véron, 1986, page 9). Je vais réfléchir ici sur ses concepts de dimensions narratives et d'espaces types du métro pour cadrer mes propres observations de terrain.

L'idée du sociologue est d'explorer la « dimension narrative » des espaces du métro, de montrer comment ceux-ci viennent influer sur les mouvements des voyageurs. Pour lui, « *les caractéristiques d'un lieu donné du réseau à un moment donné [...] pourraient être cernées par le moyen d'une grille articulant ces deux problématiques [espace du réseau et comportements des voyageurs]* » (Véron, 1986, page 19). Le métro est ainsi perçu au fil du « récit de voyage » des usagers.

Il existerait ainsi trois dimensions narratives au sein du métro. La première est *progressive* : ce sont les espaces qui vont amener le voyageur à avancer vers une

certaine direction. L'organisation spatiale et la signalétique mise en place dirait au voyageur : « Avancez ! ». La deuxième dimension est *connective*. Elle demande au voyageur de prendre une direction parmi d'autres, lui disant : « Choisissez ! ». La troisième correspond à un *lieu d'attente*, où l'espace va immobiliser le voyageur, lui disant : « Ne bougez pas ! ». L'idée ici est celle d'une prise en charge que la RATP réalise sur les voyageurs par l'intermédiaire de l'aménagement spatial : les voyageurs seraient ainsi cadrés dans leur déplacement autour des trois comportements énoncés, ainsi que d'un comportement dit « de charge », où ceux-ci viennent réaliser des actions dans le but de prendre en charge leur voyage (achat de billets, consultation d'une carte ou d'un plan). Ces comportements sont décrits comme narratifs, car ils vont dans le sens de l'esprit de déplacement conformé au métro.

Ceci permet au sociologue de dégager des espaces-types du métro, associés aux différentes étapes du récit du voyageur qui est schématisé sur un trajet-type par l'entrée dans le métro, la prise d'un wagon, la possible prise d'une correspondance et d'un autre wagon, puis de la sortie de l'espace métropolitain.

Le SAS correspond à l'espace situé entre la zone urbaine extérieure et le territoire de la RATP, à cette zone de frontière, depuis l'entrée (escaliers, portes...) vers le métro jusqu'aux tourniquets. Il est très différent selon que la station soit sous-terraine, au niveau du sol ou aérienne. Il conjugue entre l'articulation de deux univers séparés, celui de la rue et du transport, les flux d'entrée et de sortie des voyageurs, proposant une hétérogénéité de comportements. Les voyageurs qui entrent seront dans une dynamique progressive vers les tourniquets, sauf quand ceux-ci chercheront à prendre des informations relatives à leur trajets, ou se muniront de billets (comportements de « charge »). Le tourniquet est perçu par Eliséo Véron comme le lieu du rituel d'entrée dans le territoire formel de la RATP. Le SAS de sortie commence dès le moment où le voyageur prend la porte de sortie, qui peut se trouver au niveau des tourniquets ou ailleurs. Celui-ci rentre dans une dimension progressive mis à part le cas où plusieurs choix de sorties lui sont proposées au travers d'une signalétique précise. La **figure 1** présente un SAS classique, à une seule entrée/sortie, composé des accès d'entrée et de sortie légèrement au même niveau. Les comportements progressifs se mélangent avec les dynamiques de charge de son transport, ici l'achat d'un billet.

Figure 1 : SAS d'entrée et sortie

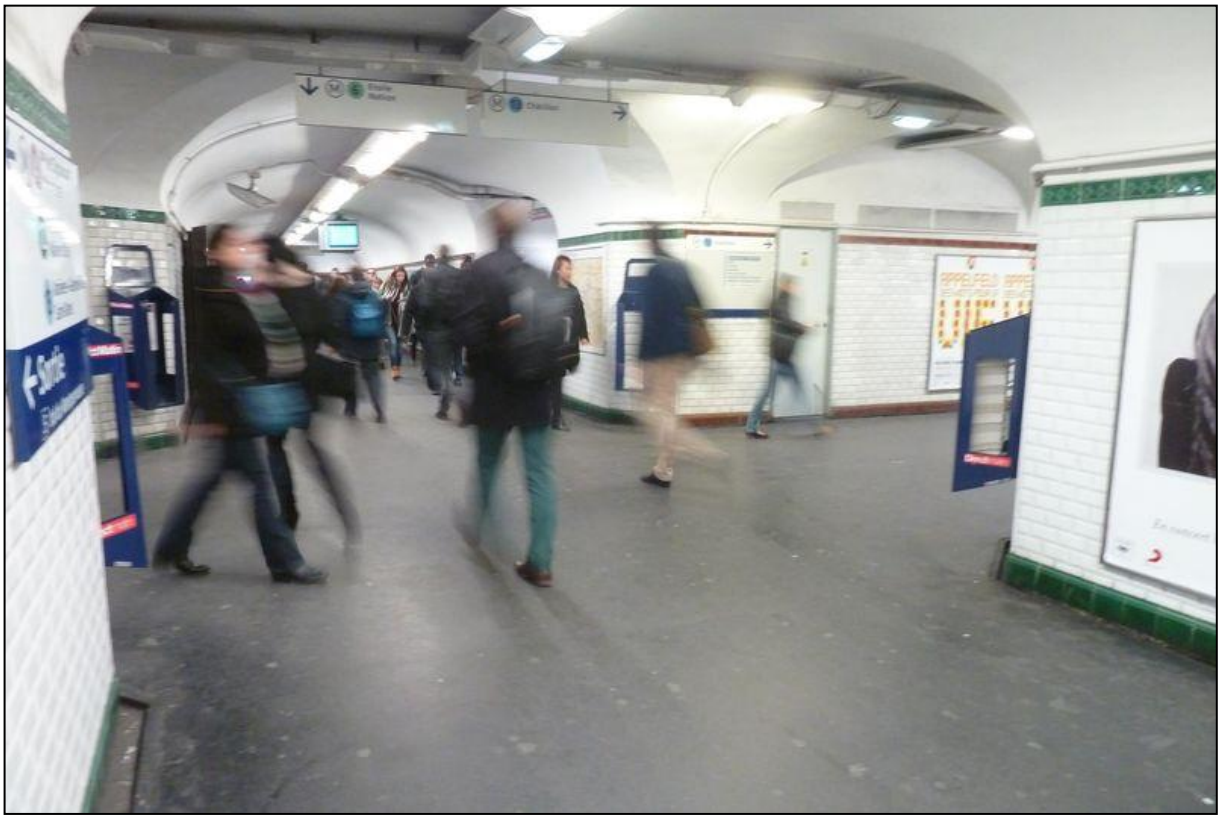
Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Pernety

L'espace connectif d'entrée et de sortie correspond au premier lieu qui appartient à la RATP, entre les tourniquets et les bouches de couloirs. Dans le cas d'une station sans correspondances, il s'étend des tourniquets jusqu'au quai. Le flux d'entrée va être amené ici à faire un choix entre deux directions, répondant à un discours de la RATP évoqué au conditionnel : « si vous allez vers [...], prenez cette direction ». Le flux de sortie va connaître un mouvement progressif vers la sortie, à moins que dans un cas de plusieurs embranchements de sortie - avant les portes formelles de sortie – il ne soit contraint à faire un choix.

L'espace connectif interne se rajoute à l'espace connectif d'entrée et de sortie à partir du moment où la station possède plusieurs lignes, complexifiant sa structure. Il s'agit de la zone de correspondance, où plusieurs couloirs se croisent, créant une structure en nœuds. Cet espace impose au voyageur de faire des choix pour pouvoir continuer sa marche. Ainsi le couloir en lui-même, à dominante progressive, peut devenir extrêmement hétérogène dès lors que celui devient plurifonctionnel et

multidirectionnel, faisant se croiser des personnes qui avancent depuis ou vers un quai, depuis ou vers une entrée/sortie, depuis ou vers une correspondance. La **figure 2** présente un cas d'espace connectif interne dans la correspondance de Montparnasse où quatre embranchements se croisent, permettant de rejoindre les lignes 4, 6, 12 ou 13, ainsi que la sortie. Chaque couloir fonctionne dans les deux sens. Aux heures de plus fort afflux, les différents flux de passage vont se croiser et dès fois même se gêner.

Figure 2 : Espace connectif interne



Cliché : Boris Desbertrand, 2013, station Montparnasse-Bienvenüe

Le quai impose avant tout l'attente aux voyageurs, comme nous le montre la **figure 3** – quai de la ligne 12 à Montparnasse -, de par le panneau indiquant le nombre de minutes avant l'arrivée des trains, mais aussi par la structure du lieu : tant que le wagon n'est pas arrivé, l'accès à la zone centrale (les rails) donc à la suite du voyage n'est pas envisageable. Cet accès interdit est symbolisé par les bandes bosselées au sol, par les panneaux de danger d'accès aux rails, et des fois renforcé par des dispositifs de portes à quai (les portes palières) qui s'ouvrent quand la rame est stationnée sur le quai, comme sur certains tronçons de la ligne 1 et de la ligne 13. Toutefois, le quai peut devenir progressif au moment où les portes des wagons

s'ouvrent, et que les personnes du wagon se dirigent vers la sortie, que les personnes du quai montent dans le wagon. Dans le cas de correspondances ou de plusieurs sorties, le quai devient aussi connectif. Il amène aussi parfois des comportements de charges lors de la consultation du plan du métro. L'hétérogénéité des comportements de cet espace peut se sentir particulièrement aux heures de pointe, où les différents flux de personnes viennent se gêner entre l'entrée et la sortie dans le wagon. Il n'est pas rare qu'il y ait des marqueurs au sol permettant de mieux diriger les comportements de flux d'entrée et de sortie dans le wagon. D'autre fois, des personnes sont engagées pour séparer lors de l'arrivée du wagon en quai une phase de descente du wagon et une phase de montée. Le fort signal sonore de fermeture des portes dans la rame, présent pour signaler la fermeture de la porte et donc l'arrêt des translations entre quai et rames mais qui dit en réalité « Montez vite ! » vient aussi cadencer les flux d'entrée et sortie.

Figure 3 : Le quai

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Montparnasse-Bienvenüe

La rame du métro correspond à la zone où la prise en charge du voyageur est maximale. Cet espace marque une délocalisation dans le récit de voyage, car il appartient plus au réseau qu'à la station. Une fois monté, le voyageur va attendre,

assis ou debout, que la rame arrive jusqu'à la station où celui-ci doit descendre. Il peut consulter sur la carte du métro son itinéraire, mais cette précaution a souvent été prise en amont. La prise en charge de la RATP sur le voyageur est sensiblement différente selon les wagons : dans certains, des dispositifs sont mis en place pour amener le voyageur à avoir le moins possible à réfléchir à ce moment précis : indications sonores annonçant à deux reprises la station (et la possible présence d'un trou entre le train et le quai), signaux sonores sur le panneau indicateur des stations pour illuminer les stations où la rame va arriver, porte automatique qui ne nécessite aucune pression pour s'ouvrir.

Le **schéma 1** représente ainsi en synthèse à la prise à compte d'espaces-types le cas d'une station à deux entrées et sorties et à deux lignes de rames différentes, donc une correspondance possible. Il y est signifié le trajet de deux voyageurs (depuis une Entrée/Sortie jusqu'à la rame, et depuis la rame vers une Entrée/Sortie), et met en valeur les différents comportements que va pouvoir entreprendre le voyageur afin d'assurer son déplacement.

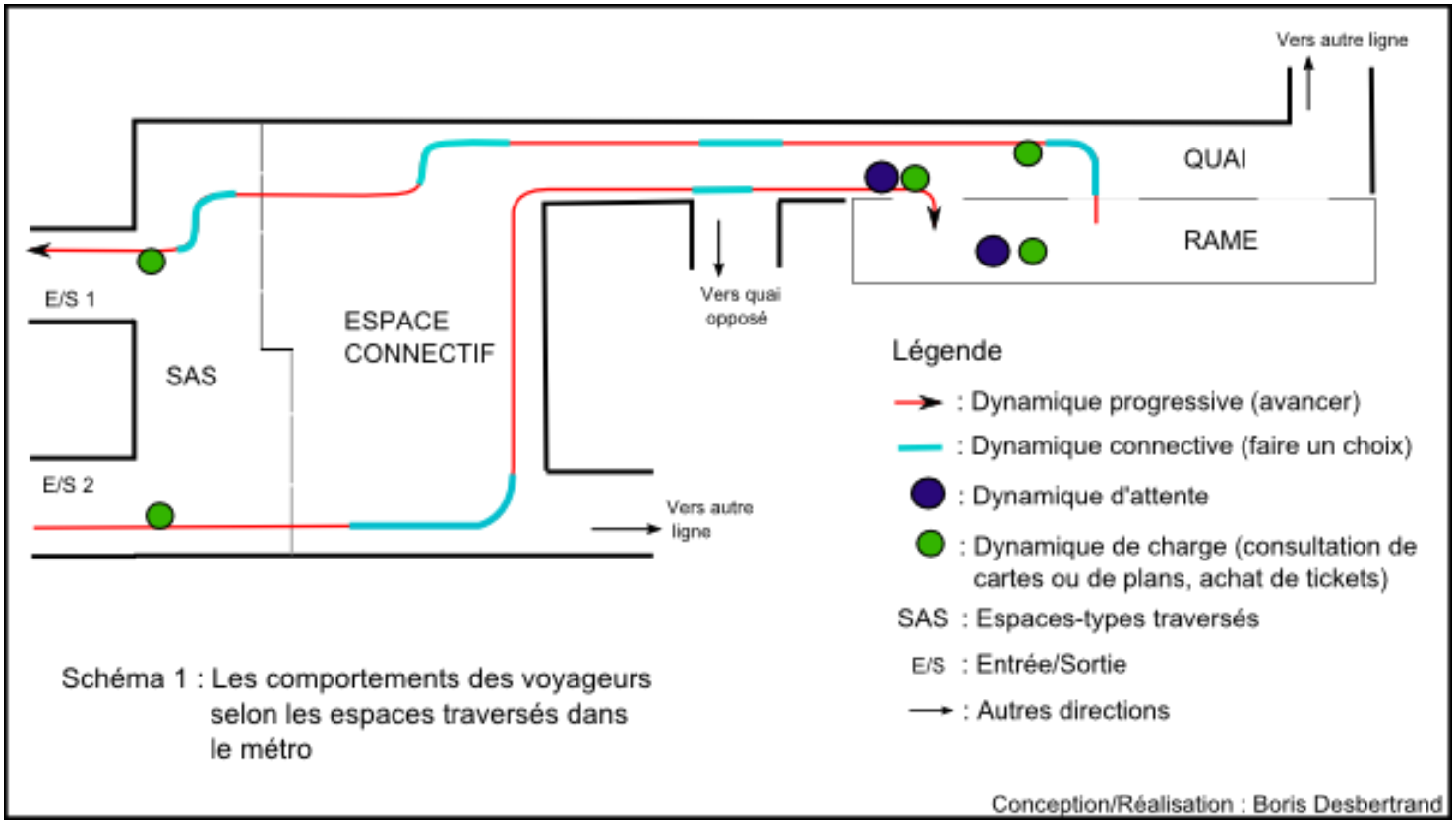


Schéma 1 : Les comportements des voyageurs selon les espaces traversés dans le métro

Autour de ces différents lieu-types du récit de voyage s'articulent aussi d'autres espaces tels que les escaliers mécaniques ou tapis roulant, qui de par leur prise en charge sur le voyageur de la dimension progressive, peuvent provoquer chez celui-ci un comportement d'attente lorsqu'il décide de s'arrêter sur la partie droite de l'escalier ou du tapis, laissant la partie gauche à ceux qui continuent d'avancer. Ces espaces contribuent à augmenter la passivité du voyageur quant à la prise en charge physique de son déplacement.

Ainsi la classification proposée cherche à rendre compte du phénomène intrinsèque au métro qui est sa composante fonctionnelle, à savoir le transport des usagers. Une fonction correspond à un ensemble d'opérations, exercées par un organisme particulier, censée faire parvenir à un même résultat. Le métro semble être ainsi perçu dans sa composante primordiale comme un espace exclusivement destiné au transport. Il est d'ailleurs rare que des personnes viennent s'y promener : le métro est avant tout utilisé pour se déplacer d'un point A à un point B. Cette idée fixe d'un transport cadré a ainsi motivé une organisation spatiale qui tend le plus possible à substituer aux voyageurs l'épreuve de l'expérience du voyage en facilitant au maximum leur déplacement, en prenant en charge à leur place la dynamique de transport.

On peut ainsi voir le métro comme un territoire délimité appartenant à un organisme particulier qui y aura le pouvoir d'organisation et de gestion. La RATP fixe des barrières à l'entrée sur le métro au niveau des portillons d'accès, des tourniquets, où il est nécessaire de payer pour rentrer. Derrière ces tourniquets, le voyageur sera astreint à une série de codes de circulation et de comportements pour pouvoir arriver à sa destination. Les espaces-types énoncés ci-dessus sont compris dans le champ de souveraineté de la RATP. Toutefois le SAS pose la question de frontière avec les espaces extraterritoriaux aux alentours. C'est une zone médiatrice, entre le métro et l'environnement urbain, où l'on peut arriver sans ticket, où l'on retrouve certaines fois des comportements ayant plus attrait aux phénomènes urbains environnants, comme par exemple s'abriter de la pluie.

Comprendre le métro dans sa dimension fonctionnelle amène à le penser comme un réseau, logistique et ferroviaire, un ensemble de lignes entrelacées autour desquelles viennent s'organiser les stations. Ces stations deviennent par ce fait des

« points de réseaux » qui dans le cas de correspondances connectent les lignes entre elles (Peny, 1992). L'ensemble du métro et son organisation en réseau va être à l'origine, comme nous le verrons par la suite, de la considération du déplacement organisé de personnes sous la forme d'un fluide en constante translation que les études de la RATP menées sur les mobilités dans le métro cherchent à comprendre, en prenant en réalité en compte les déplacements à une échelle extrahumaine : ce n'est pas l'individu et son particularisme qui sont en jeu ici, mais bien un ensemble de personnes que l'on visualise avant tout comme un mouvement désireux de se diriger depuis un point d'origine à une destination fixée à l'avance.

3) Les *marqueurs* du transport

Si le métro peut être utilisé par la RATP afin de contrôler et diriger les flux humains qui y transitent, c'est en grande partie grâce aux marqueurs spatiaux que l'on y rencontre. Le discours directionnel de la RATP se fait au travers d'un ensemble de signes qui guident et structurent les trajets.

Ce sont avant tout les panneaux de direction, qui indiquent une ligne (au fond blanc), une sortie (au fond bleu) ou un lieu particulier à l'extérieur (au fond marron). Dans ces panneaux de direction, nous pouvons aussi retrouver celui en vert qui indique une sortie par le symbole d'un homme semblant courir vers un extérieur, lumineux et blanc, que l'on retrouve sur les portes de sortie où sur les murs, agrémenté d'une petite flèche. Le fait que cet homme court souligne d'ailleurs l'idée que le métro est un endroit que l'on prend essentiellement pour en ressortir, pour revenir le plus vite possible à la surface. La **figure 4**, prise dans le couloir de sortie de Pernety, présente ce symbole sur la porte (battant de droite) et répété juste derrière sur le mur, ce qui pose aussi la question d'une sur-signalisation, d'autant plus que la photo ne permet pas de le voir, mais il n'y a pas de couloir à gauche, la direction prise se faisant ainsi forcément dans le sens indiqué par le symbole.

Figure 4 : Signalisation de sortie

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Pernety

Corrélés aux panneaux de direction, on retrouve les panneaux qui interdisent un accès. Ce sont les panneaux rouges en hauteurs indiquant en blanc « Passage Interdit », et plus rarement un panneau de sens interdit comme ceux utilisés pour la signalisation routière, que l'on retrouve en hauteur ou sur un escalier mécanique pour nous indiquer que nous allons nous y engager en sens inverse (l'engagement dans le bon sens est représenté par une flèche verte). On retrouve aussi les panneaux jaunes nous interdisant sous peine de danger l'accès aux rails, inscrits à l'avant, au milieu et à l'arrière du quai.

Il y a aussi les marqueurs indiquant une conduite à respecter, ou à mettre en œuvre pour le bon déroulement du trajet. C'est par exemple le signe très connu du lapin, indiquant de ne pas mettre ses doigts dans la porte, ou plus rarement qui indique de ne pas monter à bord du train lorsque l'on entend le signal sonore. Plus généralement, ce sont tous les signes qui précisent une conduite à avoir lorsque l'on utilise certaines infrastructures : les portes de sortie – comme visible sur le battant gauche de la porte de la **figure 4** – où il faut faire passer enfants et bagages d'abord, ou encore les escaliers mécaniques, où il est précisé qu'il faut y tenir les enfants en

bas âge, qu'il ne faut pas freiner le fonctionnement de l'escalier ni s'asseoir sur les bandes utilisées pour se tenir. On retrouve ici aussi les panneaux présents dans les wagons et dans les couloirs d'interdiction de fumer, ou les panneaux au sein des wagons soulignant les règles d'usage à respecter.

On peut encore citer les marquages jaunes au sol sur les quais de certaines lignes (**figure 5**) qui indiquent grâce à des flèches un mouvement combiné et successif d'entrée et de sortie du wagon : surtout en cas de fort afflux, les personnes qui attendent sur les quais doivent se conformer à la réglementation indiquée par ce marquage pour laisser au centre la voie libre aux personnes qui sortent.

Figure 5 : Les marquages au sol sur les quais

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Pernety

4) Contextualisation

Penser l'espace fonctionnel du métro revient à étudier dans quel contexte le métro s'est-il mis en place. Si aujourd'hui son utilisation semble souvent banale et

assez systématique, il est intéressant de se rendre compte comment et dans quelles logiques s'est ouverte et développée la considération d'un réseau métropolitain à Paris.

3.1) Le contexte historique

L'idée d'une mise en place d'un réseau métropolitain dans la deuxième partie du XIXe siècle vient d'une volonté de décongestionner la surface de Paris. Mais celle-ci a longtemps été freinée par des affrontements entre divers groupes ayant des intérêts divergents sur le métro (Margairaz, 1989). L'Etat voulait faire du métro un moyen de transport qui permettrait de joindre les grandes gares de Paris et les trains de banlieues, tandis que l'autorité de la Ville de Paris cherchait à créer un « *réseau dense d'intérêt local limité au territoire intra-muros* » (Margairaz, 1989, p.17). S'ajoutaient à ces difficultés les rapports difficiles entre les compagnies privées des transports déjà en place sur le territoire parisien, les omnibus et le tramway, pour qui le métro pourrait devenir un redoutable concurrent. C'est toutefois les autorités de la Ville de Paris qui réussissent à imposer leur gouvernance du projet, en partie en lien avec l'approche de l'Exposition Universelle de 1900 se déroulant à Paris. Cet évènement, dont l'apparition datant de 1851 pouvant être corrélé avec les bouleversements engendrés en Europe de l'Ouest lors de la Révolution Industrielle, est un moyen pour chaque pays de présenter ses nouvelles innovations techniques et industrielles. Les Expositions Universelles sont aussi un reflet d'une certaine compétitivité que connaissaient les villes européennes en termes de progrès techniques. L'apparition d'un métro à Paris lors de cette exposition peut être ainsi comprise comme une volonté d'entrer dans la modernité, dans la « danse du progrès », d'autant plus que beaucoup d'autres villes européennes possédaient déjà le réseau métropolitain. Nous verrons par la suite comment cette idée de modernité reste encore aujourd'hui présente dans le discours dominant qui accompagne les mutations techniques et spatiales du métro parisien.

La construction et l'élargissement du réseau ferré, co-organisé à la base entre la Ville de Paris et la CMP (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris) et la Compagnie du Nord-Sud –organismes privés -, s'est réalisé très rapidement : entre 1898 et la veille de la première guerre mondiale, 93 kilomètres de lignes furent

construites, en évidant les sous-sols parisiens (sauf dans le cas des viaducs aériens). Le développement du métro sur et sous toute la surface de Paris comme l'espace de transport le plus adapté s'impose ainsi peu à peu comme une évidence, porté par un enthousiasme très fort vers les vertus du progrès. Le caractère public du service rendu par le métro impulse en 1949 la création de la RATP, organisme réunissant les entreprises privées qui se partageaient alors le contrôle du réseau en un établissement public toutefois doté d'une autonomie financière.

Entre 1938 et 1958, la population de Paris et de ses périphéries passe de 5 à 8 millions d'habitants (Margairaz, 1989). Cette explosion démographique se traduit en partie par un large déplacement des populations vers les banlieues, à l'origine de création de villes nouvelles. On assiste ainsi à une hausse très forte des mobilités dans la capitale, les distances entre lieu de travail et lieu de vie s'accroissant de plus en plus. Ce contexte démographique et structurel vient amener la RATP, dès la fin des années 1950, et dans les décennies suivantes, à chercher à pouvoir mieux répondre aux attentes de ces mobilités. L'idée d'une croissance extensive se met alors en place, avec la création progressive dès les années 1960 du RER, afin de pouvoir étendre un réseau trop restreint à l'espace parisien. A cette croissance extensive va alors s'ajouter au métro une croissance intensive, en terme notamment de progrès techniques, de confort et de sécurité dont on peut saisir les enjeux en étudiant le discours qui accompagne son développement.

3.2) Le contexte discursif

La réflexion de l'espace transport peut aussi se contextualiser en étudiant le discours prôné par les organismes en charge de sa gestion. Repérer dans les grandes lignes les idées fondatrices du développement du réseau métropolitain permet de pouvoir saisir en quels termes celles-ci sont le résultat de constructions sociales toutes particulières.

Jean-Paul Bailly, PDG de la RATP de 1994 à 1999, rappelle qu'à l'origine de la création du métro, « *La perspective [...] d'une ville fluide, enfin débarrassée de ses embouteillages chroniques, était à l'époque portée par les idées de progrès techniques et de modernité* » (Tricoire, 1999, p.10), pour énoncer par la suite que

« *Pendant cent ans, le métro n'a cessé de s'agrandir et de s'améliorer : prolongements en banlieue, création du RER, conceptions de nouveaux trains plus confortables et plus sûr, aménagements des stations* » (Tricoire, 1999, p.10). Une idée semble inhérente au métro, celle d'un espace en constant progrès, porté par les valeurs du monde moderne et à son tour porteur de ces valeurs. Cette notion d'un progrès constant permet de justifier les apports de la technique que l'on voit comme la réponse aux mutations du monde contemporain. Le métro ne veut pas être un frein à ces mobilités. Il doit donc être toujours *plus* : rapide, moderne, efficace, confortable, etc. C'est en cela que la façon de penser le métro est avant tout fonctionnelle.

Il y a ainsi pour le métro une réflexion croisée entre un soucis de répondre aux difficultés que peuvent connaître des espaces congestionnés et contraints par des mobilités trop fortes, et celle d'une modernisation croissante de ses équipements qui est perçue comme la solution. Jean Tiberi, Maire de Paris de 1995 à 2001, énonce ainsi ceci : « *Aujourd'hui, le métro transporte plus d'un milliard de voyageurs par an. Avec la ligne METEOR, il poursuit sa modernisation, fidèle à l'esprit et aux fins de ses créateurs : offrir aux parisiens un service public rapide, sûr et respectueux de l'environnement* » (Tricoire, 1999, p.8). Cette ligne METEOR, correspondant à la ligne 14 dans le métro fut en effet pensée dans sa structure comme porteuse des valeurs des mobilités du futur. Christian Blanc, directeur général de la RATP de 1989 à 1992, qui a impulsé l'élaboration de cette ligne (mise en service par la suite en 1998), énonce que « *la RATP est un corps vivant : elle a les hommes, la taille, l'histoire, la tradition d'exemplarité pour être le lieu où, dès aujourd'hui, s'élabore le service public moderne de l'avenir* » (Margairaz, 1989, p.5). L'idée d'un système porteur, innovant, semble souvent justifier les innovations techniques mises en place pour l'amélioration des équipements de transports.

Sur la page internet de la RATP, l'organisme explique que sa fonction première est de « *permettre aux voyageurs de se déplacer sereinement, rapidement et dans un maximum de confort* »[1]. Trois idées sont ainsi associées, sécurité, rentabilité du temps et confort du voyage. Les trois peuvent s'unir dans la volonté

[1] Ratp.fr, http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_5007/presentation/

d'optimiser la qualité du trajet des voyageurs. Dans un article du Parisien[1], il est demandé entre autre à Pierre Mongin, directeur-général de la RATP de 2006 au 1er Mai 2015, « *Quelles nouveautés vont améliorer la vie des français prenant tous les jours vos trains ?* », à quoi il répond que « *La modernisation de la RATP n'a jamais été aussi poussée* », invoquant ainsi les travaux fait de rénovation de gares de métro et de RER, de remplacement de rames anciennes, et d'automatisation de la ligne 1. La modernisation vient encore ici en renfort comme réponse adéquate aux défis de transport contemporains.

La notion de « modernisation » a l'avantage d'être assez souple selon les acteurs qui l'utilisent : chaque organisme s'en empare pour justifier à sa façon ce qu'il admet être une action favorable au développement d'une ère industrielle et contemporaine, porteuse de progrès. Pour la RATP, la modernisation semble vouloir prendre en compte trois espaces particuliers : l'espace technicien, l'espace de confort, et l'espace sécuritaire. Nous allons étudier par la suite ces trois espaces pour comprendre comment ils contribuent tout trois à valoriser la dynamique centrale de transport et sa mainmise réalisée par la RATP.

5) Les espaces corrélés à la dimension fonctionnelle

5.1) L'espace technicien

En lien avec le contexte démographique et les mutations spatiales et structurelles engendrées, une croissance intensive voit le jour dans le réseau métropolitain avec l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des dispositifs techniques.

Afin d'améliorer les performances des équipements roulants, divers dispositifs sont mis en place. L'idée recherchée dans un rapport de technicité vis à vis des rames est la recherche de la vitesse (pour permettre la rentabilité de temps du voyageur) avec la tenue de route du matériel. A partir des années 1950 apparaît un système de roues dites sur pneumatiques (le Matériel sur Pneumatique ou MP), qui remplace sur certaines rames l'utilisation de roues en fer (le Matériel Fer ou MF),

[1] *« Pierre Mongin : 'la modernisation de la RATP n'a jamais été aussi poussée' »*, Novembre 2012, Le Parisien

utilisées sur l'ancien matériel ferroviaire. Celui-ci permet d'améliorer l'efficacité de l'accélération de départ et de freinage, et d'avoir une meilleure tenue de route (plus d'adhérence sur les lignes aériennes en cas de pluie, moins de crissements et de frottements des roues). Toutefois il ne s'est pas généralisé à l'ensemble des lignes du métro : les bénéfices de ce matériel sur pneus se réalisent au moyen d'une consommation énergétique plus élevée et d'une vitesse de pointe plus faible - et encore aujourd'hui de nombreuses rames utilisent le matériel fer. Il existe aujourd'hui quatre modèles de métro sur pneu. Le MP 59 (car le pneu fut proposé en 1959), le plus vieux modèle de MP, est encore visible sur la ligne 11. Le MP 73, visible sur la ligne 6 et quelquefois sur la ligne 11. Le MP 89, utilisé sur la ligne 4, possède une vitesse maximale de 80 km/h, par rapport aux deux matériels précédents qui n'accèdent qu'à 70 km/h (mais la vitesse reste par contre limitée sur cette ligne à 70 km/h). Le MP 05 est utilisé par la ligne 1 et possède une vitesse maximale et autorisée à 80 km/h. Dans les Matériels Fer nous pouvons d'abord retrouver le métro encore aujourd'hui le plus couramment utilisé : c'est le MF 67, dans les lignes 3, 3bis, 9, 10 et 12, dont la vitesse maximale est de 80 km/h, mais celle autorisée restant à 70 km/h. Le MF 77, présent sur les lignes 7, 8 et 13 (lignes qui se prolongent en banlieues), a notamment été conçu pour pouvoir accéder à des vitesses maximales de 100 km/h, vitesses qui n'ont pas été exploitées par la suite. Le MF 88, présent uniquement sur la ligne 7bis (la plus petite ligne de Paris) pourrait atteindre une vitesse de 80 km/h mais est limité à 40 km/h, en raison de la fragilité des dispositifs de roulements. Enfin, le MF01, présent sur les lignes 5, 2, et quelquefois sur la 9, dont la vitesse maximale et autorisée et de 70 km/h, bénéficie d'une réflexion écologique non présente sur les autres rames, en partie en lien avec un auto-système de récupération d'énergie.

Autrement, toute une planification technicienne est mise en place pour améliorer les fonctionnalités du métro, au travers d'un processus d'*automatisation* du transport : nous pouvons citer historiquement le pilotage semi-automatique de certaines rames dès 1965, la régulation centralisée des rames depuis un unique poste de contrôle en 1967, les départs des trains programmés automatiquement et non plus impulsés par le chef de train en 1969, l'automatisation du contrôle des billets dès 1969. Peu à peu, ces processus entraînent la suppression de nombreux postes, comme celui du chef de quai, du second conducteur ou du poinçonneur de

tickets. Cette automatisation amène ainsi une dissolution des équipes de travail de la RATP au sein du métro et atteste d'une certaine déshumanisation de cet espace, comme l'illustre les propos de ce chef de gare dans les années 1980 : « *On a un quai désert. Le chef de départ est dans un bureau. On lui parle par interphone. Il n'y a plus aucun contact* » (Margairaz, 1989, p.153).

Il faut savoir que le MP 05 présent sur la ligne 1 est conçu comme une rame entièrement automatique, qui se dirige sans la présence d'aucun conducteur. Cette caractéristique devient assez utile pour que les axes de circulations restent possibles lors des grèves de la RATP, témoignant encore d'une certaine deshumanisation de la prise en charge du transport. L'automatisation totale, perçue aussi comme un facteur d'innovation technologique et de progrès, fut avant tout mis en place sur la ligne 14, METEOR, avec l'automatisation en 1998 du matériel roulant MP 89[1], permettant une vitesse maximale autorisée de 80 km/h (tandis que le même modèle mais avec présence d'un conducteur, que l'on retrouve sur la 4, est limité à 70 km/h). La conduite du train est ici contrôlée par un système de pilotage automatique informatisé, en lien depuis le poste de contrôle centralisé qui gère la régulation des trains en cas de problèmes. L'automatisation permet des avantages considérables, comme l'augmentation de la fréquence des passages de trains aux heures de pointes atteignant une rame toute les 85 secondes, performance que la conduite manuelle ne pourrait pas atteindre, ou encore la possibilité via le contrôle à distance d'insérer des lignes supplémentaires très rapidement pour répondre à un afflux de passagers anormalement élevé.

Dans la continuité de l'esprit du projet METEOR, le projet du « Grand Paris Express » est actuellement en cours de développement. Partant d'une prolongation de la ligne 14 en banlieue (ainsi que de la ligne 11), celui-ci va proposer 4 nouvelles lignes complétement automatiques – la 15 réalisant un tour circulaire de la proche banlieue de Paris, la 16 et 17 au Nord, et la 18 au Sud – dont la mise en service sera possible au cours des années 2020 et 2030.

1 On parle alors de MP 89 CC (Conduite Conducteur) sur la ligne 4 et de MP 89 CA (Conduite Automatique) sur la ligne 1

5.2) L'espace de confort

L'accroissement des mobilités et donc du nombre de personnes utilisant les transports publics ferrées entraîne une prise en compte plus importante de cette valorisation du confort, en particulier au sein des rames qui sont par ce biais modernisées. Ainsi, les améliorations techniques du métro sont aussi pensées pour accroître une sensation de confort du voyageur au sein du réseau de transport. Technique et confort sont d'ailleurs ici intrinsèquement liés : par exemple, le matériel sur pneumatique, étudié précédemment, en améliorant la tenue de route de la rame - moins de crissements et de frottements, et de secousses – affecte ainsi forcément le confort du voyageur.

La mise en place dans les années 1970 de la rame MF77 a été ainsi particulièrement pensée pour rendre plus agréables et confortables les déplacements de ses usagers. Des suspensions pneumatiques sont utilisées pour atténuer la sensation désagréable des roues en fer, rendant la progression du train plus fluide et moins saccadé son déplacement. L'agencement intérieur est pensé pour rendre le voyage moins éprouvant, notamment avec l'utilisation de nouveaux sièges bleus à mousse plus agréables que les sièges en cuir, ainsi qu'avec une disposition des sièges permettant une plus grande place pour les jambes, ainsi qu'un « coin-salon » au fond. La ventilation réglable est aussi réfléchie pour rendre les chaleurs de l'été et les rigueurs de l'hiver plus supportables. Par la suite, l'interconnexion de la rame MP 89 - il n'y a plus de séparation interne entre wagons – permet aux voyageurs de mieux pouvoir se répartir dans le train et de se sentir moins étriqués dans l'espace clos du wagon. Cette interconnexion est aussi présente dans le MF 01, qui est par ailleurs la rame étudiée pour apporter au voyageur le meilleur confort, comme nous pouvons l'entrevoir sur la **figure 6** : sièges plus larges – obtenus par contre avec la diminution du nombre de places assises – ambiance lumineuse plus douce que les lumières crues d'autres wagons, associés avec un choix de couleurs spécifique, mais aussi arrêt et freinages beaucoup plus doux que sur d'autres rames modernes comme le MP 89 CC et CA ou le MP 05, très peu de secousses et enfin un volume sonore général de la rame (d'environ 67 décibels à 70 km/h) lui conférant le statut de métro le plus silencieux du réseau, apportant ainsi un confort acoustique sans pareille à ses usagers – nous étudierons plus particulièrement le paysage sonore des différentes rames dans la partie consacrée

au fait musical. Par confort, on entend aussi simplification de l'usage du métro : ainsi la rame MF 01 réunit des caractéristiques – présentes sur d'autres rames - qui vont dans ce sens : rappel sonore des stations, points lumineux sur le plan de ligne des stations, portes automatiques.

Figure 6 : L'intérieur de la rame de la ligne 5 (MF 01)

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, ligne 5 au niveau de la station Richard-Lenoir

Une zone de confort est un lieu qui va être pressenti par ses usagers comme un endroit agréable où le corps n'a pas besoin de fournir un effort particulier pour se sentir bien. Si les progrès techniques réalisés dans ce but viennent rendre plus supportable un trajet de métro, il faut souligner qu'ils occultent un aspect important que l'étude de l'impulsion de partage que cherchent à créer les musiciens nous permettra de mieux creuser : en réduisant l'effort que l'être humain a besoin de réaliser pour éprouver son voyage, ces améliorations techniques tendent à réduire considérablement l'expérience nécessaire pour appréhender son déplacement. Nous y reviendront par la suite, mais la trop grande prise en compte de l'importance d'un confort va amener les usagers du métro à être dépossédés de leurs facultés critiques : quelque peu « endormis » dans des espaces trop confortables et

sécurisés, l'usager du métro va être au final encore plus à charge de la RATP. En témoignent encore une fois par exemple les dispositifs dans les rames qui répètent à deux reprises avant l'arrivée à quai le nom de la station : ces précautions semblent mises en place pour rappeler leur destination aux personnes les plus endormies, les plus enfouies dans leur propre intimité.

5.3) L'espace sécuritaire

La sécurité peut être comprise comme la volonté de minimiser au plus possible le risque et le danger. Dans le métro, ce danger peut être concret : c'est par exemple tomber sur les rails et se faire rouler dessus par un train, ou encore se faire agresser par une personne malintentionnée. L'appréhension du danger peut toutefois prendre certaines dérives à une échelle plus personnelle.

L'espace sécuritaire peut se comprendre avant tout en étudiant la signalisation mise en place et surtout sa place très prépondérante dans le métro. Les différents marqueurs relatifs au transport des passagers étudiés précédemment peuvent être perçus comme un moyen d'éviter certains risques, comme par exemple les marquages au sol de la **figure 5** qui illustrent la possibilité d'une confusion sur un quai où les personnes montantes dans la rame viendraient perturber les personnes qui en descendraient.

Cette allusion au risque et à l'importance de la sécurité est ainsi très soulignée dans le métro. Ce sont déjà les panneaux interdisant l'accès aux rails du quai, ou précisant la possibilité de se retrouver coincé entre les portes palières des quais et la rame, indiquant selon les cas un « danger » ou un « danger de mort » (mis en valeur par une police en rouge), comme présenté sur la **figure 7**.

Figure 7 : Consignes de sécurité affichées sur des portes palières

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Station Montparnasse-Bienvenüe

Ce sont ensuite toutes les consignes d'usages présentes dans le métro qui rappellent la possibilité d'un éventuel risque. La **figure 8**, une pancarte de sécurité retrouvable en particulier dans les grandes stations, en lien avec le plan de vigilance anti-terroriste mis en place, vient rappeler à chaque passager la possibilité d'un danger et l'importance du respect des consignes, et de la structure mise en place par la RATP. Le discours de cette pancarte, avec des phrases à l'impératif, simple et concises, accompagnées de schémas, dévoile bien une volonté de l'organisme de la RATP, ici dans un souci de minimiser des risques hypothétiquement présents sur son territoire, de jouer d'un certain contrôle sur les personnes présentes dans le métro, considérant qu'elles doivent être prises en charge pour que la sécurité soit respectée. On peut citer de même à propos le signal sonore répété à certaines stations toutes les cinq minutes, précisant aux voyageurs d'être « attentifs, ensemble » et de ne pas se séparer de leurs effets personnels.

Figure 8 : Consignes de sécurité

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Station Montparnasse-Bienvenüe

De façon générale, la mise en avant d'un danger au travers de la signalétique utilisée par la RATP inscrit dans le métro la possibilité d'un risque, passible d'arriver ou non dans une certaine proportion, véhiculant par ce biais une peur, rationnelle ou non, qui va justifier une plus grande prise en charge du transport par la RATP. On peut ainsi citer dans les dispositifs mis en place pour cette plus grande gestion de l'espace, la présence accrue d'agents de sécurité, mais aussi de policiers, de gendarmes et de militaires dans le métro, et l'augmentation de l'utilisation de caméras : sur les murs, de nombreux panneaux rappellent aux voyageurs que le métro est équipé d'un système de « vidéo-protection ». La caméra est un outil présenté ainsi comme protecteur et sécurisant. Le nombre de caméras, prévu fin 2006 pour atteindre 6500 équipements dans le métro, atteints 9000 équipements fin

2013, selon une source du journal Le Monde[1]. L'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), précise dans un document signé de la RATP[2] que l'analyse des images obtenues par ces caméras est utilisée pour la détection d'intrus, mais aussi pour la gestion et la régulation des flux de voyageurs : comptage du flux, de la densité, détection de comportements anormaux. Au-delà d'une volonté de protection, l'utilisation de caméra est aussi réfléchie par la RATP pour avoir un contrôle accru sur son espace, en surveillant et en gérant l'évolution des personnes et des flux qui y transitent .

L'appréhension du danger à l'échelle du métro que réalise la RATP dans ses discours et ses dispositifs est à corréler à une échelle plus personnelle. Mon expérience de terrain m'a fait pressentir ainsi une méfiance qui peut subsister chez certaines personnes que j'essayais d'accoster, voyageurs ou même quelque fois musiciens, qui me faisait comprendre que le climat du métro peut rendre très difficile d'accès certaines personnes. Cet espace sécuritaire se retrouve en quelque sorte chez chacun à l'échelle de son intimité : dans le métro, d'une façon plus ou moins latente, le contact avec une entité tiers, qui n'est ni nous-même ou un proche, ni la RATP peut sembler comme une intrusion qui est perçue alors comme un danger.

6) La considération du *sensible* dans le métro

Nous avons vu ainsi précédemment les différents aspects qui concouraient à faire du métro un endroit à dominante fonctionnelle pensé dans l'optique de pouvoir rendre plus efficace le transport des passagers sur le réseau. J'aimerais toutefois ici rendre compte de certaines dynamiques établies par la RATP qui témoignent d'une approche différente.

André Peny, responsable de la structure « Research and innovation in transportation » depuis 2008, a réfléchit dans son article « Le paysage du métro : Les dimensions sensibles de l'espace transport » (1992) à certains aspects plus spécifiques du réseau métropolitain. La création de l'organisme dans lequel il travaillait à l'époque de la rédaction de cet article, l'Unité Prospective de la RATP, est

1 Léchenet A., Piel S., 2013, « *Traque du tireur : le réseau de vidéosurveillance à l'épreuve* », Le Monde
2 Ifsttar.fr, 2006, « *La vidéo protection à la RATP. Réalités d'aujourd'hui et perspectives de demain* »

le résultat d'une volonté de réfléchir de façon plus fine à la place du voyageur, qui n'est plus un simple « usager captif » (Margairaz, 1989), impulsée par le nouveau directeur de la RATP alors, Claude Quin, qui cherchait à prendre en compte des dynamiques sociales et plus personnelles au sein du réseau métropolitain. Cette unité veut ainsi prendre en compte dans son étude des spécificités plus sensibles, en lien avec l'architecture, la lumière, le son, les couleurs et les matières du métro (Peny, 1992).

Nous pouvons ainsi rappeler que les premiers efforts d'architecture intérieure du métro sont le résultat des théories hygiénistes des urbanistes et médecins du 19e siècle, qui cherchaient à agencer les équipements urbains pour permettre une meilleure circulation des fluides, notamment de l'air et des personnes (Lassus, 1989). Ainsi par exemple, le revêtement de faïence blanche des murs du métro fut réfléchit pour obtenir le meilleur éclairage possible en diffusant au mieux une lumière produite par des sources de lumières à l'époque peu puissantes – produisant 5 lux de lumières en 1900 contre 200 lux à la fin du 20e siècle (Tricoire, 1999 ; Peny, 1992).

Au travers du paysage visuel assez uniforme du métro – revêtement des murs, signalisation utilisée – s'ajoute plus ponctuellement des efforts faits pour apporter à cet espace des touches plus originales.

Dès l'ouverture du métro, il fut fait appel à des designers pour apporter une touche artistique au métro. Ainsi, Hector Guimard, artiste important du mouvement « Art Nouveau » - tendance artistique apparue à la fin du XIXe siècle en réaction au conformisme du paysage industriel, cherchant à réintroduire la nature dans ses conceptions, avec une utilisation très soulignée des courbes – va être appelé à réaliser en particulier les revêtements des bouches d'entrées du métro. La **figure 9** présente la partie supérieure d'un « accès Guimard », caractéristique dans ses courbes et dans l'aspect surnaturel des lampadaires. Mais cette audace a été mal perçue par l'environnement parisien, qui dénotait une mauvaise lisibilité du terme « Métropolitain » et jugeaient du côté monstrueux de ces lampadaires, vus de nuit. La collaboration d'Hector Guimard et du métro s'est alors stoppée en 1913, et de nombreux accès qu'il avait réalisés furent remplacés dans les années 1960. Aujourd'hui, des politiques patrimoniales tendent à réinsuffler la « Touche Guimard » dans le métro.

Figure 9 : L'accès Guimard à la station Denfert-Rochereau

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Denfert Rochereau

Si nous regardons la **figure 3**, sur le quai de la ligne 12 à la station Montparnasse, nous pouvons apercevoir des éclairages colorés (que l'on retrouve sur quelques autres stations). Cet aménagement est le résultat du travail des designers de l'agence architecturale « Ouïdire » qui ont installés un bandeau en forme de faux soutenant l'éclairage et l'agrémentant d'une touche artistique, en partie pour mettre en valeur la voûte de la station.

De façon générale, de nombreuses stations présentent ainsi des spécificités qui contrastent avec l'uniformité paysagère du métro. Le site « www.symbioz.net » recense ainsi 61 stations sur le total des 302 stations du métro qui présentent actuellement des spécificités culturelles, donc une proportion de 5% de stations caractéristiques pour l'ensemble du métro. La ligne la plus marquée est la ligne 1, présentant à 9 stations des décors particuliers. Ceci peut s'expliquer par la fonction de « vitrine » internationale que représente la ligne 1 pour la RATP, desservant de nombreux lieux caractéristiques du patrimoine de Paris et étant par la même occasion la ligne du métro la plus fréquentée par les touristes. La **figure 10** présente

un extrait de la fresque de 180 m² sur la station Bastille au quai de la ligne 1, représentant les évènements de la Révolution Française, réalisée aux ateliers des carrelages de la Bussière, dans le département du Loiret, en 1989.

Figure 10 : Fresque (extrait) du quai de la ligne 1 à la station Bastille

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Bastille

Au-delà de la prise en compte du visuel, l'unité prospective s'intéresse aussi au paysage sonore du métro. Deux extrêmes sont d'abord envisagés dans le champ sonore : c'est le « bruit qui gêne », et la « musique qui anime » (Peny, 1992). Nous avons ici un exemple d'une mention, certes très brève, du phénomène musical dans une étude de la RATP. Cette prise en compte amène à réfléchir sur trois grandes dimensions qui participent à l'identité sonore du métro (Peny, 1992) :

- Une dimension ferroviaire : les sons des équipements techniques des rames du métro (moteur, rails, portes)

- Une dimension humaine : les sons des voyageurs (pas, discussions, etc), et des agents de la RATP, notamment les annonces diffusées par les hauts parleurs
- Une dimension d'animation, par des activités commerciales et culturelles, dont musicales

L'Unité Prospective cherche alors à s'interroger sur un « design sonore » propre au métro, accentué par les caractéristiques architecturales : l'acoustique du métro et la réverbération des agencements internes. Ces questionnements sont ainsi révélateurs d'une prise en compte du métro comme un environnement complexe et possédant des caractéristiques parallèles à celles uni-fonctionnelles du transport, notamment lors de l'allusion à une dimension d'animation, que je creuserai par la suite de mon travail.

Toutefois les impacts de ces études portées sur l'espace sensible du métro restent à relativiser. Elles restent pour la grande part cantonnées par la dimension fonctionnelle de transport du métro, et ne sont souvent perçues que comme des outils pour optimiser la qualité de transport. Les théories hygiénistes de la fin du 19e siècle, soucieuses d'établir au métro un rapport pratique, sûr et sain, ont pour beaucoup cantonnées l'utilisation du sensible à un rapport rigoriste et utilitaire.

Pour apporter un point de réflexion au sujet de la place des approches sensibles dans le métro : « *L'optimisation du rapport entre forme et fonction, vision d'un métro considéré comme un objet technique dont l'appréciation est liée aux performances, nous fournit une première définition de l'esthétique, une définition strictement fonctionnaliste : ''le beau, c'est l'utile''. Autour des grandes fonctions initiales du métro, colonisation du sous-terrain, gestion des flux humains, circulation de trains, le calibrage des espaces (largeur des couloirs, signalétique...), le dimensionnement des équipements techniques (sonorisation, péages, éclairage) ont contribué à définir un espace du transport dans lequel le confort a été intimement lié à la performance technique. Bien sûr de nouvelles fonctions ont vu le jour dans les stations (commerces, information...) mais l'approche à dominante fonctionnaliste des milieux techniciens de l'entreprise y est toujours prépondérante* » (Peny, 1992, p.21).

Selon les termes d'André Peny, il existerait dans le réseau métropolitain un jeu complexe de relation entre une dimension fonctionnaliste et une dimension

sensible qui entretiennent de l'un à l'autre un rapport de pouvoir inégalitaire, le sensible étant dans cette structure au service du fonctionnel. L'approche que je ferais de l'aspect sensible de la musique me permettra de creuser plus en profondeur cette problématique. Avant cela, je vais chercher à étudier la place de l'homme dans cet espace : comment appréhende-t-il le métro ? Quels en sont ses usages ? Ceci me permettra de pouvoir m'interroger sur une possibilité d'imaginer le métro comme un espace « à vivre », qui peut être générateur d'expériences. Le questionnement sur le vécu de l'homme dans le métro va me permettre de mieux cerner dans la partie suivante le point axial qu'il y a entre le phénomène de transport et le phénomène musical, c'est-à-dire les personnes qui peuvent selon ces deux espaces être tantôt voyageurs, tantôt public et auditeurs.

II) La place de l'homme dans le métro

Nous avons cherché à comprendre précédemment les différentes caractéristiques en place dans le métro, et comment celles-ci contribuent à créer des règles et des normes d'utilisation de cet environnement par les voyageurs. Le travail croisé porté sur l'organisation spatiale du métro et le comportement des voyageurs nous a permis de définir des types d'espaces qui scandent la dimension narrative du transport. J'aimerais maintenant approfondir l'attention portée aux voyageurs et à leur déplacement, en comprenant comment ceux-ci sont perçus dans l'univers de la RATP. Ceci m'amènera à mieux envisager les usages spécifiques des voyageurs et m'amènera à pouvoir essayer d'appréhender celui-ci dans sa dimension humaine, ou inhumaine : le métro est-il un espace vécu par l'homme ?

1) Le voyageur dans l'espace fonctionnel du métro

Le sociologue Eliséo Véron a défini que le métro se perçoit selon la façon dont la RATP a mis en place des zones de gestion des déplacements des voyageurs. Le SAS d'entrée et de sortie, l'espace connectif d'entrée et de sortie et l'espace connectif interne, le quai et la rame sont autant d'endroits-types qui séquencent le

récit de voyage, divisé en : l'entrée sur le territoire de la RATP, la prise du réseau métropolitain et la sortie de ce territoire. Ce récit peut se complexifier si l'on ajoute la possible prise d'une correspondance et d'une autre rame. Dans tous les cas, le voyageur va se contraindre à différents comportements pour mener son voyage à terme : progression dans le SAS et possible prise en charge de son trajet (achat de billet), passage par les tourniquets et compostage du ticket, choix de sa direction au travers de l'espace connectif et progression vers le quai, attente sur le quai, progression dans la rame après la progression inverse des personnes descendant de la rame, attente dans la rame jusqu'à sa station d'arrivée, descente de la rame, choix de sa direction sur le quai, progression vers le SAS de sortie (ou vers une autre ligne dans le cas d'une correspondance), passage de la porte de sortie puis progression hors du territoire de la RATP. Tout au long du trajet, le comportement de charge de consultation d'un plan du métro affiché peut se faire dans les espaces de SAS, du quai et de la rame. La prise d'information sur le trajet par l'intermédiaire d'un agent peut se faire dans le SAS ou plus rarement sur le quai, par l'intermédiaire de l'interphone. A noter que dans le cas d'un passage du métro au RER ou l'inverse à une correspondance, un nouveau passage par les tourniquets devra se réaliser.

Je viens de résumer ainsi le comportement type, narratif, qui est attendu des voyageurs qui transitent sur le territoire de la RATP. Tant que ces actions sont réalisées, le voyage ne comportera à priori aucunes entraves ni surprises, bonnes ou mauvaises. A l'opposé d'un voyage entrepris sur un terrain inconnu que l'on réalise dans un but de découverte et d'expérience, le métro est réglé pour laisser le moins possible d'aléas passibles de troubler le voyage de ses usagers. L'ethnologue Marc Augé, qui a traité dans divers ouvrages la question du rapport entretenu par l'homme avec le métro, énonce dans son livre « Un ethnologue dans le métro » (1986) :

« *Si chacun ''vit sa vie'' dans le métro, celle-ci ne peut se vivre dans une liberté totale, non pas simplement parce que nulle liberté ne saurait se vivre totalement en société, mais plus précisément parce que le caractère codé et ordonné de la circulation métropolitaine impose à tout un chacun des comportements dont il ne saurait s'écarter qu'en s'exposant à être sanctionné, soit par la puissance publique, soit par le désaveu plus ou moins efficace des autres usagers* » (Augé, 1986, p.53). Il rajoute par la suite que « *la loi du métro inscrit le parcours individuel dans le confort de la morale collective* » (Augé, 1986, p.54).

Cette citation imbrique plusieurs idées développées dans ce mémoire : l'idée d'une norme, véhiculée à travers l'organisation spatiale du métro par la RATP et par l'entendement collectif, va fixer dans l'espace les comportements d'usage à respecter, au travers d'ailleurs de la mise en place d'une zone personnelle de confort, et va pouvoir trancher rapidement les situations qui relèveraient d'un comportement déviant, jugé transgressif. Ceci rejoint l'idée d'un comportement « In Place », qui est adapté au lieu, et d'un comportement « Out Of Place », inadapté au lieu (Cresswell, 1996), qui pourrait mettre en danger cette zone de confort, sécuritaire, recherchée.

La normalité d'usage dans le métro est bien sûr à corréler avec l'aspect habituel qui est en jeu dans ces déplacements : il s'agit avant tout de voyages entrepris pour transiter vers ses divers espaces quotidiens, son lieu de vie, son lieu de travail, puis ses lieux de loisirs. A cette quotidienneté s'ajoute alors le transit dans l'espace du métro et du RER, qui devient de plus en plus contrôlé et régulé. Le sociologue Eliséo Véron émet l'idée que l'usage du métro par un habitué va être sensiblement différent que celui d'un non-habitué (Véron, 1986). Ainsi, l'habitué va passer outre les comportements de charge, connaissant son trajet et n'ayant pas besoin d'acheter de tickets, possédant en général une carte de déplacement (carte Orange, carte Navigo). L'espace connectif sera pour lui quasi-réduit à néant, prenant sans regarder les directions les embranchements qu'il connaît d'avance. La rame peut d'ailleurs pour lui devenir de même un espace progressif, lorsque celui-ci se déplace à l'intérieur pour se rapprocher de sa sortie du quai d'arrivée. Ainsi, l'habitué peut utiliser le métro de façon quasiment automatique, n'ayant plus à réfléchir sur le déroulement de son trajet.

2) La considération du flux de transit

L' « automatisme » qui est d'usage pour la majeure partie des voyageurs va ainsi permettre en partie à la RATP de considérer les personnes qui transitent dans le métro non pas dans leur singularité mais dans leur globalité, en distinguant en réalité des flux de déplacements différents selon les heures de transport et les lieux empruntés. Pour Eliséo Véron, le flux correspond au « *collectif de voyageurs caractérisé par une même position d'orientation spatiale ou de progression à un*

moment donné dans un espace donné » (Véron, 1986, p.11). Si l'on sait qu'environ 5,26 millions de personnes transitaient en moyenne par jour dans le métro en 2014, (contre environ 5,23 en 2012), selon les chiffres de la RATP, il semble en effet plus simple d'appréhender l'humain dans le métro dans un système de flux, une globalité de déplacement, que dans un particularisme. On peut distinguer alors différents flux de progression, d'intensité variable dans le métro.

Tout d'abord, le flux de déplacement s'inscrit dans une temporalité assez fixe : il n'est pas le même selon le moment de la semaine et selon le moment de la journée. Les flux de déplacements les plus denses se retrouvent ainsi les jours hors week-end aux heures moyennes de transition lieu de vie – lieu de travail (généralement entre 7h et 9h du matin, avec un pic entre 8h et 9h) et de transition lieu de travail – lieu de vie (généralement entre 17h et 20h, phénomène plus étalé dans le temps que le matin), durant les « heures de pointe ». A l'opposé, vers les heures d'ouverture et de fermetures du métro se retrouvent les flux de déplacement les moins denses.

Ce flux est aussi variable de la localisation physique : nous pouvons ainsi dégager des pôles sur le réseau du métro où l'on retrouvera la plus grande densité de transit. Ces pôles peuvent être appréhendés autant dans la station et ses couloirs que dans la rame.

Selon les chiffres du STIF pour l'année 2009, nous pouvons ainsi remarquer que certaines lignes sont plus fréquentées que d'autres, avec pour les cinq plus fréquentées en 2009 : la ligne 1 (avec 172,4 millions de passagers annuels), la ligne 4 (avec 172 millions de passagers annuels), la ligne 7 (avec 127 millions de passagers annuels), la ligne 9 (avec 127 millions de passagers annuels), et la ligne 13 (avec 124,3 millions de passagers annuels). La ligne 5 représente un trafic moyen à l'ensemble des lignes, avec 101 millions de passagers annuels.

Ceci est corrélé avec la fréquentation plus élevée de certaines stations. Ainsi les 10 stations les plus fréquentées en 2012, selon les chiffres de la RATP, sont Gare du Nord avec 49,7 millions de voyageurs, Saint-Lazare avec 45,7 millions de voyageurs, Gare de Lyon avec 35 millions de voyageurs, Montparnasse avec 31,5 millions de voyageurs, Gare de l'Est avec 20 millions de voyageurs, République avec 16,7 millions de voyageurs, Châtelet avec 14,1 millions de voyageurs, Hôtel de Ville

avec 12,8 millions de voyageurs, La Défense avec 13,9 millions de voyageurs et Opéra avec 12,6 voyageurs.

On se rend compte ici que les 5 stations les plus fréquentées correspondent à des gares. L'aspect plus homogène du trafic des gares sur une journée ne permet pas autant que certaines stations de mesurer l'impact que les heures de pointes peuvent avoir sur les mobilités. Pour comprendre les différentes caractéristiques de flux dans le réseau de la RATP, il faut croiser les critères de spatialité et de temporalité avec les dynamiques socio-économiques qui structurent l'espace urbain et les rythmes de vie des citadins. Ainsi par exemple, la ligne 1 qui est la plus fréquentée connaît aux heures de pointe une saturation unilatérale, dans la direction de La Défense le matin et dans la direction de Château de Vincennes en fin d'après-midi. Ceci est dû à l'emplacement des lieux de travail (situés à La défense) et des lieux de vie (situés en grande partie à Paris-Est) des voyageurs. Autre exemple, la ligne 13 est connue pour être la ligne la plus saturée aux heures de pointe, particulièrement le matin, et particulièrement au Nord de Saint-Lazare, au niveau de l'exploitation de la ligne en deux branches qui limite ainsi beaucoup la fréquence des trains. La densité des personnes est en moyenne de 4,5 personnes au mètre carré, tandis que la capacité maximale de stockage de la rame est de 4 personnes au mètre carré. Cette saturation à des heures particulières est surtout due au développement d'une grande zone économique au niveau de La Plaine – Saint Denis, pensé comme un lieu de travail sans avoir spécialement créé des zones de logements autour, ainsi que plus secondairement au raccord de la ligne 14 à la Gare Saint-Lazare.

L'idée de « flux » permet de saisir de manière globale les disparités de répartition des mobilités dans le métro. Elle semble aussi être la solution la plus adaptée pour pouvoir prendre en compte l'ampleur de ces mobilités, en termes de nombre de personnes qui composent ces flux. C'est un outil très utile pour pouvoir réfléchir de façon logistique sur les modes d'organisation spatiale les plus pertinents pour la gestion des déplacements sur le réseau métropolitain.

Maintenant, l'aspect par très quantitatif de cette notion occulte une part de « vécu » des voyageurs quant à leur déplacement dans le métro. Dans l'optique de pouvoir saisir comment l'homme expérimente cet espace, je vais désormais

dépasser la notion de « flux » afin de pouvoir mieux saisir l'homme dans sa qualité personnelle et intime.

3) Le métro : un espace déshumanisé ?

La question que j'aimerais soulever ici est la suivante : un espace créé dans un unique but de transport des hommes comme celui du métro peut-il se développer de façon pérenne et garder une place dans l'univers des hommes et des sociétés ? N'est-il pas primordial de pouvoir concilier fonctionnalité et expérience personnelle et sociale du lieu pour pouvoir entretenir et faire vivre le réseau métropolitain ? Pour arriver à questionner cet espace, je vais alors m'attarder sur les divers composantes qui font de lui un endroit que l'on peut qualifier à certaines reprises comme « vide » de présence humaine, où subsistent avant tout des comportements sociologiques ayant attrait à la solitude. Ceci me permettra par la suite de prendre en compte cette fois-ci les attributs du métro qui dénoteraient d'une certaine prise en compte, autant par les voyageurs que par la RATP, de l'importance de l'aménagement d'un espace « à vivre » au sein du métro.

3.1) Un non-lieu

Le sociologue Marc Augé, dans son ouvrage « Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité » (1992), définit un concept qui recoupe les disciplines sociologiques et géographiques en inventant la notion de « non-lieu », que l'on peut comprendre « *par opposition à la notion sociologique de lieu, associée [...] à celle de culture localisée dans le temps et l'espace* » (Augé, 1992, p.48). Le lieu est perçu par l'ethnologue comme l'espace « *qu'occupent les indigènes qui y vivent, y travaillent, le défendent, en marquent les points forts, en surveillent les frontières mais y repèrent aussi la trace des puissances chtoniennes où célestes, des ancêtres ou des esprits qui en peuplent et en animent la géographie intime* » (Augé, 1992, p.57). Si l'on dépasse l'idée d'un univers indigène (occupé par les personnes originaires du lieu), la notion de « lieu » ethnologique nous permet de nous sensibiliser à l'idée d'un espace vécu par l'homme, en regroupant des dimensions concrètes ou plus abstraites - ayant attrait aux divinités. Le « non-lieu »

serait quant à lui un espace créé par le monde moderne qui exclurait de son sein cette présence humaine ressentie. Ainsi, des non-lieux caractéristiques sont par exemples les zones créées pour la « *circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroport)* » (Augé, 1992, p.48), où tout est organisé pour que l'usager de cet espace ait le moins possible à réaliser par soi-même l'acte de se déplacer, étant guidé tout au long de son déplacement. Il y a une idée de dépossession par l'espace du libre-arbitre de l'usager, ce qui est la caractéristique fondamentale du processus d'aliénation, pouvant aboutir à un oubli de ses facultés essentielles liées au fait « d'être ». L'opposition Lieu – Non-lieu de Marc Augé ressemble d'ailleurs à la dichotomie « espace vécu - espace aliéné » que réalise Armand Frémont dans son ouvrage « La région, espace vécu » (1976). En effet, le géographe explique que l'espace vécu « *peut être opposé à l'espace aliéné* » (Frémont, 1976, p.249), en ajoutant que « *l'aliénation vide progressivement l'espace de ses valeurs pour le réduire à une somme de lieux réglés par les mécanismes de l'appropriation, du conditionnement et de la reproduction sociale. L'homme, étranger à lui-même et aux autres, devient aussi étranger à l'espace où il vit* » (Frémont, 1976, p.249).

Le réseau métropolitain peut être abordé dans le sens de ces théories. Comme vu précédemment, il y a l'idée pour le métro d'une gestion spatiale dirigée depuis le « haut », depuis la RATP, qui exclue le besoin du voyageur de s'approprier le transport avec ses outils personnels, n'ayant qu'à se conformer aux différents lieux, de progression, de connexion ou d'attentes qui lui sont proposés pour mener à bien son trajet. N'ayant pas besoin de faire cas outre-mesure de ses propres capacités pour voyager dans le métro, il n'attend de même rien des autres usagers qui voyagent en même temps et aux mêmes endroits que lui, à part de respecter eux-aussi les règles de civilité en présence pour ne pas empiéter sur l'intimité des autres. Car ce qui est en jeu dans le réseau métropolitain, lorsqu'il ne s'agit plus de se réaliser afin d'accomplir son voyage, c'est de pouvoir conserver cette zone intime qui reste pour chacun l'endroit inviolable face à l'aliénation ambiante. D'un point de vue extérieur, ce défi constant chez le voyageur nous amène à voir le métro comme un espace qui crée chez chacun avant tout des pratiques ayant attrait à la solitude, dans le sens d'isolation vis-à-vis des personnes présentes physiquement dans le métro.

Ces pratiques se traduisent avant tout par le commun accord qui existe généralement chez les personnes qui prennent le métro de ne pas communiquer entre elles. La proximité physique entre des personnes, en mouvement dans les couloirs où à l'arrêt physique dans les zones d'attentes – quai et intérieur des rames - n'actionne pas pour autant un processus de sociabilisation. Il est ainsi particulièrement intéressant d'observer les pratiques des usagers du métro dans les zones d'attente, les quais et surtout l'intérieur des rames, où le voyageur dispose d'un moment « à lui » qu'il peut mettre au service de diverses activités. J'ai réalisé ainsi de nombreuses observations sur diverses lignes du métro qui m'ont permis de pouvoir généraliser certains usages des wagons ayant trait à des pratiques dites de solitude.

La pratique la plus répandue est celle de l'attente sans aucun artifice, où le voyageur, assis ou debout, va rester immobile, les yeux ouverts, sans aucun signe d'extériorité avec le monde physique environnant. Plus rarement, le voyageur, en particulier si celui-ci est assis, va profiter de l'instant qui lui est proposé pour fermer les yeux, et ainsi s'immiscer plus profondément dans son intimité. S'ajoutent des pratiques où l'usager utilise certains artifices pour conserver son confort personnel au sein de la collectivité de la rame, tel la lecture, en particulier la lecture du journal, qui est le plus souvent celle des journaux gratuits à disposition libre dans le métro, mais aussi de livres, ou de documents ayant rapport avec la vie professionnelle. Cette pratique est rendue possible quand la localisation du voyageur dans la rame le lui permet : en général une configuration où il se trouve assis. Mais la pratique réalisée à l'aide d'artifice la plus fréquente, comme le montre la **figure 11**, est celle de l'utilisation d'appareils électroniques, et plus particulièrement de smartphones, avec ou sans l'utilisation d'écouteurs. L'utilisation de smartphones rend ici un champ du possible beaucoup plus grand des activités réalisables dans la rame du métro : usage de jeux virtuels, écoute de musique, visualisation de films ou séries, discussion par message électronique, navigation sur internet, etc.

Il faut noter toutefois que dans le cas où le métro est bondé (occupation de la totalité des places assises et de l'espace restant par les voyageurs), la proportion de ces différentes pratiques diverge : la consultation visuelle de son smartphone ou d'un support papier devient plus faible, et restreinte aux personnes assises ou disposant d'un espace physique assez grand pour le faire. Subsistent alors surtout l'attente

silencieuse, parfois agrémentée de l'écoute de musique via un appareil électronique. L'extrême proximité physique est ici perçue par l'usager comme un facteur inconvénient, comme une altération à son univers intime.

Figure 11 : L'utilisation de smartphones au sein des rames

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Ligne 2 au niveau de la station Avron

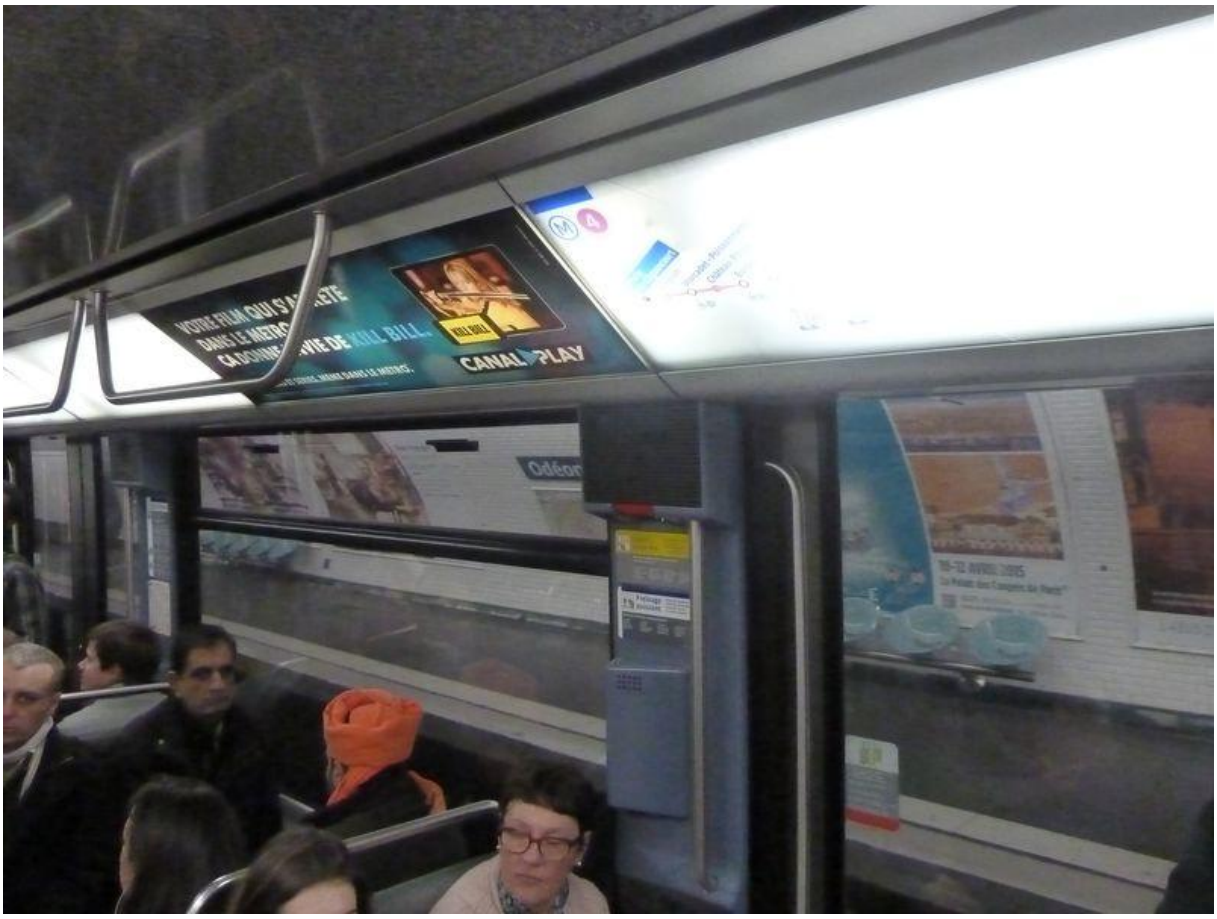
La pratique associée à l'utilisation de smartphones amène à prendre en compte la notion de virtualité dans le métro, que l'on peut comprendre ici comme la translation de valeurs personnelles ou sociales vers un espace extra-physique. L'usager peut ici se réaliser, ou communiquer avec d'autres personnes, mais il le fera en substituant le besoin de le faire avec les personnes qui se trouvent au sein de l'environnement physique dans lequel il se trouve. Cette notion de virtualité est d'ailleurs en quelque sorte encouragée par la caractéristique fonctionnelle du métro et notamment par l'automatisation de celui-ci qui a substitué au besoin de composer ensemble celui d'agir seul au travers de moyens dérivés. Ainsi,

« Le passager du métro a perdu au fil des ans toute occasion d'échanger quelques mots avec le conducteur, le vendeur de tickets, le poinçonneur, le chef de

station ou le chef de train. Des écrans l'informent. [...] La télé, l'ordinateur, les écouteurs, les baladeurs et le téléphone portable sont les instruments chaque jour plus élaborés de cette expulsion intime de soi qui caractérise l'individualité contemporaine. » (Augé ; 2008, p.68).

Il semble alors logique, qu'au sein même des rames du métro, on retrouve des publicités allant dans le sens de cette individualité caractéristique des pratiques virtuelles des usagers : la **figure 12** montre une publicité présente dans la rame de la ligne 4, publicité très répandue dans les lignes 1, 4 et 14, déclinable en divers slogans qui cherchent tous via une référence à un film ou une série à faire rendre compte de l'irritation que peut produire la coupure d'un film ou d'une série visionnée en ligne dans le métro depuis son appareil électronique, pour inciter l'utilisation de Canal Play qui arrangera ce problème. Ainsi ici le slogan de la publicité est le suivant : « *Votre film qui s'arrête dans le métro, ça donne envie de Kill Bill. Vos films et séries, même dans le métro* ».

Figure 12 : Publicité dans la rame de la ligne 4



Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Ligne 4 au niveau de la station Odéon

Les diverses pratiques que nous avons étudiées au sein des rames peuvent être déclinées de façon similaire à la zone des quais, où selon le nombre de minutes d'attente du métro, de la densité des personnes présentes sur les quais, et de la présence de sièges libres, le voyageur pourra simplement attendre debout son wagon, ou alors écouter de la musique au casque, s'asseoir pour consulter son smartphone, etc. Dans les deux cas des rames et des quais, ces pratiques sont intégrées à la dimension d'attente imposées sur le voyageur et en cela restent associées à la dimension narrative de transport qui est de norme dans le métro. Au même titre, l'écoute de musique au casque dans les espaces progressifs ou connectifs n'empêche en rien le voyageur d'accomplir son trajet. Ainsi, les pratiques étudiées ici sont complémentaires aux comportements de progression, de choix et d'attente énoncés par le sociologue Eliséo Véron, car elles n'interfèrent en rien avec la régularité et la normativité du transport dans le réseau métropolitain.

En définitive, le métro est pensé de telle sorte qu'il soit possible pour chacun d'entreprendre son voyage sans le moindre contact humain. Depuis la machine pour obtenir son titre de transport, le portillon d'accès, la signalétique en place, jusqu'à la mise en place d'une morale collective jugeant de norme les pratiques ayant attrait à la solitude, tout l'espace présenté jusqu'ici est en réalité déshumanisé, ne nécessitant en règle générale la présence physique de quiconque pour mener à terme son transit dans le métro.

3.2) Réflexion sur l'espace transport

J'aimerais ici, afin d'amener à réfléchir par la suite sur des dynamiques ayant trait à des processus de sociabilité au sein du réseau métropolitain, à repenser la dimension fondamentalement fonctionnelle du métro par le biais d'une réflexion déconstructiviste sur la place des mobilités dans nos sociétés. Dans l'ouvrage « Mobilités et modes de vie : vers une recomposition de l'habiter », paru en 2013, les géographes Philippe Gerber et Samuel Carpentier énoncent que « *la portée (plus loin), la vitesse (plus vite) et le débit ou la fréquence (plus souvent) seraient considérés comme des consécrations à la mobilité, la vitesse devenant le pilier d'une recherche de l'immédiateté et du temps réel, à défaut de celle de l'ubiquité* » (Gerber, Carpentier, 2013, p.13). Au vu des pratiques des usagers du métro énoncées

précédemment, il semble que l'importance de la dimension technicienne – et notamment de la notion de vitesse, induisant à penser le temps de transport sous un angle purement économique – dans le métro y occulte la place dans l'espace-transport d'une dimension plus humaine, ayant un rapport avec l'expérience que chacun réalise de son voyage.

Le sociologue et philosophe Hartmut Rosa, dans son ouvrage « Accélération. Une critique sociale du temps » (2010), cherche à réfléchir en quoi les nouvelles mobilités désacralisent un rapport vécu que les voyageurs entretiennent à l'espace. Il explique ainsi :

« *La conscience de l'espace est étroitement liée à la manière dont on se déplace en son sein : tant que nous nous déplaçons à pied, nous percevons immédiatement l'espace dans tous ses aspects qualitatifs : nous le touchons, le sentons, l'entendons et le voyons. La construction du réseau routier s'accompagne d'un aplanissement des terrains, de la suppression d'obstacles, d'une manipulation qualitative de l'espace : désormais, on ne le parcourt plus, on le franchit avec une efficacité maximale*. » (Rosa, 2010, p.128). Il ajoute plus loin : « *Les voyageurs modernes ne luttent plus contre l'espace et ses obstacles mais contre la montre, puisqu'il leur faut arriver à temps pour ne pas rater leurs correspondances ou leurs rendez-vous* » (Rosa, 2010, p.128).

L'exemple qu'il donne du réseau routier se généralise dans son essai à toutes les formes de mobilités modernes qui cherchent dans leurs modes d'organisation à rendre le moins éprouvant possible la contrainte spatiale pour pouvoir envisager le transport sous son angle exclusivement économique.

L'article « De la mobilisation totale à la dislocation spatiale », écrit par le journaliste œuvrant sous le pseudonyme de Patrick dans le trimestriel « Offensive Libertaire et Sociale (OLS) » n°37 datant de mars 2013, explique comment les mobilités modernes, qui cherchent avant tout à détruire les obstacles spatiaux à la circulation des flux humains, vont dans un même temps détruire les liens sociaux ancrés dans les espaces de transport. Selon lui, « l'espace n'est pas simplement le cadre dans lequel nous évoluons, il est une partie constitutive de notre être. L'idéal de circulation sans contrainte sur lequel se sont bâties beaucoup de contestations politiques devrait être corrigé en ce sens » (OLS, 2013, p.23). Il précise aussi que

« *se déplacer exiger toujours un effort, une confrontation avec la matérialité de l'espace qui fait résistance à notre effort : mais c'est en même temps cette résistance qui nous construit, dans le sens où elle nous procure le sentiment d'exister, d'exercer nos facultés contre elle* » (OLS, 2013, p.23). Le journaliste énonce ainsi l'importance de l'expérience du transport comme acte de réalisation de soi : ainsi par exemple, pour rejoindre le propos de Hartmut Rosa, parcourir une montagne à pied est certes plus contraignant que de la parcourir en voiture par les sentiers aplanis créés à son effet, mais procure au final un rapport beaucoup plus intime et vécu avec cette montagne. Par ailleurs, Patrick évoque l'idée que ce rapport à l'espace dans le transport peut se retrouver au travers d'une pratique collective des mobilités. Nous pouvons ainsi imaginer que l' « autre » dans le transport, par exemple un inconnu rencontré dans le métro, devient ainsi l'obstacle spatial qui peut certes être contraignant mais qui a la capacité de rendre le voyage réalisé unique, si l'on fait l'effort de rentrer en contact avec lui. L'idée ici de la prédominance des pratiques de solitude dans le métro est intéressante à interroger. L'accroissement des mobilités, entraînant une massification, un flux humain de plus en plus dense dans le métro, va entraîner par ce biais le repli sur soi, « *la volonté de s'éloigner de ses semblables, perçus comme gênants ou nuisibles* » (OLS, 2013, p.22). Toutefois, c'est ce repli sur soi qui entraîne légitimement pour le cas du métro parisien, par la déshumanisation qu'il implique, la prise en charge quasi-totale de la dimension fonctionnelle sur l'espace, notamment via l'automatisation des équipements techniques. Au contraire, une sociabilité plus forte au sein du métro permettrait de pouvoir équilibrer un rapport entre soucis de fonctionnalité (de rentabilité du temps) et expérience personnelle qui se forge au-delà de la zone de confort, qui nécessite une maitrise de son libre-arbitre et de sa faculté à répondre à l'imprévu.

Nous pouvons citer à titre d'exemple un évènement survenu le 18 Février 2015 vers 20h30 à la station Richelieu Drouot où un passager fut empêché de monter dans un wagon de métro de la ligne 9 par des supporteurs anglais en raison de sa couleur de peau. Il témoigne ainsi, dans un article du Parisien :

« *Je suis resté longtemps face à eux. Une personne est venue ensuite me dire que j'avais été courageux de résister à des gens comme ça. A mon avis, la scène a duré environ six ou sept minutes. Au bout d'un moment, des agents de la RATP sont intervenus. Mais seulement pour s'assurer qu'il n'y avait pas de bagarre. Leur*

objectif, c'était que le trafic reprenne sur la ligne. Aucun usager n'a pris ma défense mais, de toute façon, que pouvait-on faire ? Ensuite, le métro est reparti et, moi, j'ai attendu le métro suivant »[1].

Ce qui est intéressant ici par rapport à mon propos, c'est la non-implication autant des voyageurs que des agents de sécurité vis-à-vis de cet évènement. L'idée d'une déshumanisation de l'espace du métro entraîne une perte partielle de ce libre-arbitre qui est nécessaire à chacun pour faire face à une situation particulière. La régulation du trafic qui permettra à chacun de rentrer au plus tôt chez soi passe ici par le déni d'une scène de ridiculisation et de rabaissement d'une personne devant le regard public. En faisant ici confiance à l'infrastructure du métro pour se sortir de cette situation – par la fermeture des portes automatiques et le départ de la rame -, les acteurs humains dans la station, notamment les agents de sécurité, dénigrent leur possibilité de faire présence physique ou morale pour résoudre le conflit.

Si l'on considère le métro comme quelque chose de plus qu'un simple cadre dans lequel nous transitons, mais comme un endroit que nous performons, par notre expérience, au travers de sentiments que l'on peut y ressentir, de liens sociaux que l'on peut créer, il s'agit alors de s'interroger sur la possibilité de l'appréhension du métro comme un espace vécu.

4) L'espace vécu du métro

Nous avons vu auparavant comment le métro peut se comprendre de façon générale comme un non-lieu, un espace qui vide continuellement son contenu de l'expérience humaine. Il est toutefois nécessaire de pouvoir amener à se demander quelles sont les dynamiques intimes ou collectives qui peuvent amener à nuancer ce propos.

4.1) Les pratiques « vécues » des usagers

Tout d'abord, si l'on reprend la pratique commune au sein des rames, celle de l'attente silencieuse, les yeux ouverts ou fermés, on ne peut pas affirmer que celle-ci

[1] Extrait de l'article « *PSG-Chelsea : pris à parti dans le métro, Souleymane témoigne* », paru dans Le Parisien, le 19 Février 2015

est forcément génératrice d'isolation face au monde physique environnant. Dans certains cas, il est possible de voir dans cette pratique une forme de concentration ou de contemplation qui rattache de façon sensible la personne à ce qui l'entoure. Ce phénomène est beaucoup plus touchant lorsque que l'on observe par exemple certains visages des voyageurs de la ligne 6, assis sur les sièges en train de rêvasser en regardant Paris par les fenêtres au niveau des tronçons aériens, en particulier lorsque que le temps est beau. Le voyage peut être alors vécu ici comme une bulle, un moyen de s'extraire quelque temps de la quotidienneté. Cependant, ce phénomène est plus difficile à ressentir, déjà dans le métro sous-terrain, aussi quand la rame occupée est bondée de monde, où les conditions physiques de promiscuité deviennent par ce fait entravant à cette rêverie. Nous pouvons citer comme initiative de la RATP celle d'avoir positionné dans certaines rames des extraits de poèmes, qui invitent ici l'usager à s'ouvrir à une autre forme de promiscuité à l'environnement : ces quelques lignes, à l'inverse de la publicité à forte charge visuelle qui procède par intrusion dans la zone intime, sont disposées ici de façons discrètes, à la disposition du seul voyageur curieux.

Ainsi le métro, à l'échelle individuelle, peut être un facteur d'expérience pour celui qui l'utilise. Ceci se vérifie pour le voyageur qui découvre le métro parisien, notamment le touriste, qui va poser un regard neuf sur l'espace qui l'entoure, mais peut aussi se sentir chez l'habitué. Selon Marc Augé,

« *Il [le métro] n'est pas un non-lieu, pour moi en tout cas, ni pour ceux qui y ont des souvenirs, des habitudes, y reconnaissent quelques visages et entretiennent avec l'espace de certaines stations une sorte d'intimité corporelle [...] Il n'est pas un non-lieu pour ceux qui, comme moi, continuent à le percevoir comme un élément essentiel du Paris intra-muros, le Paris indissociable de son métro qu'ont célébré quelques chansons, quelques films et quelques textes* » (Augé, 2008, p.33).

Ici, le sociologue revient sur une identité propre au métro qui correspond plus au métro « à l'ancienne », lié à une vision passéiste du vieux Paris, en effet romancé par certains artistes. Encore une fois, cet affect, ici traduit en parti comme une nostalgie, est plus difficile à ressentir lorsque le métro est associé à l'irréductibilité de la quotidienneté du transport entre lieu de travail et lieu de vie, en particulier aux

heures de pointes quand il est véritablement désagréable de se retrouver compressé au milieu d'autres usagers.

L'idée d'une personne qui vient au sein de l'espace de transport d'une rame réussir à rêver en utilisant pour paysage d'imagination les équipements en présence physique dans le métro (la fenêtre qui ouvre la vue sur Paris, les poèmes, etc), nous fait penser qu'il existerait une alternative aux comportements purement narratifs dans le métro, de même qu'il est possible de ne pas seulement envisager par exemple les pratiques des usagers de smartphones dans les rames comme permettant de supporter l'attente, mais aussi comme facteur de réalisation. Dans ces alternatives, nous pouvons citer le graffiti : cette pratique illégale mais présente autant dans les stations que dans les rames semble témoigner d'un besoin de marquer une présence humaine de manière sauvage sur des infrastructures d'où s'extrait de plus en plus la marque humaine.

Cette extra-narrativité est particulièrement palpable lorsque l'on considère l'espace social. Par exemple, écouter les discussions dans les rames du métro, pour la majeure partie des cas entre personnes qui se connaissent, permet de se rendre compte que le facteur collectif permet de mieux s'approprier le voyage. Ce phénomène est d'ailleurs plus représentatifs de certains espace-temps que d'autres : par exemple, sur le tronçon de la ligne 4 entre Gare du Nord et Porte de Clignancourt, il est beaucoup plus fréquent d'entendre des discussions à haute voix, qui semblent dynamiser l'espace social de la rame, notamment celles des « Mamas » qui parlent tantôt en français, tantôt dans des dialectes africains. Ensuite, lors des soirées, de week-end plus précisément, il est fréquent de pouvoir entendre des discussions enjouées entre usagers du métro, qui donnent alors un aspect plus festif, voire parfois insolite, du moins plus social à la rame. Il arrive dès fois que des personnes ivres oublient de descendre à leurs stations ou s'endorment dans les rames, provoquant ainsi une cassure dans la narrativité de leur récit de voyage initialement prévu.

La composante collective est ainsi un moyen très efficace pour les usagers du métro de performer l'espace et ainsi de transformer une zone de non-lieu en un *place*, vécu et ressenti autant par les personnes qui sont acteurs de cette performance que les personnes aux alentours, qui par leur position de spectateurs à

l'acte perçu comme spécial ou insolite ressentent à ce moment quelque chose de particulier, que cela soit approbateur ou réprobateur à l'acte : ils se positionnent face à celui-ci et pendant un certain temps ne sont plus seulement en transit. Cet espace de partage peut ainsi autant être celui de deux personnes qui discutent entre elles et d'un passager extérieur à la discussion qui par sa promiscuité physique suit la conversation, que celui plus conséquent d'un groupe de personnes festives qui créent par l'amplitude sonore et physique de leur attitude une sensation d'englobement social plus vaste dans le métro.

4.2) La considération du métro comme un espace public

Les pratiques extra-narratives que nous avons étudiées, qui témoignent de l'intrusion de dynamiques sociales dans le métro, nous amène à nous interroger sur l'ensemble des pratiques qui permettent de penser le métro comme un espace public, notamment de la part de la RATP.

Il faut savoir qu'à partir des années 1970, on observe un accroissement très marqué de phénomènes urbains qui font irruption dans le métro, ce qui amène à réfléchir celui-ci comme un lieu vivant, une extension de dynamiques sociales présentes hors du-métro (Kokoreff, 1994). Ces phénomènes urbains sont identifiés comme de nombreuses pratiques extra-narratives initiées par des acteurs n'ayant pas de rapport avec la RATP, tel que les petits commerçants à la sauvette, les mendiants où les prestataires de services divers, tels que des cireurs de chaussures. On retrouve ainsi des acteurs qui proposent diverses animations culturelles dans le métro, notamment les musiciens. Il faut rappeler toutefois que des commerces, initiés par la RATP, étaient déjà présents dans le métro avant cela : on retrouve ainsi les kiosques de journaux dans les années 1950 (Margairaz, 1989) ou encore les librairies Hachette présentes dès les origines du métro (Peny, 1992). Mais l'accroissement des phénomènes extra-narratifs présentés ici va amener l'usager du métro à connaître un rapport beaucoup plus direct à l'autre, de par le racolage dont font usage certains vendeurs, des prestations de manche, et plus particulièrement celles réalisées dans le métro où se réalise alors un contact direct entre le voyageur et le mendiant, et des prestations musicales. Ainsi, dans le métro que nous avons caractérisé principalement comme un « non-lieu », des dynamiques de « lieu » vont

s'y recomposer et vont permettre de pouvoir remettre en question un espace qui était avant tout fonctionnel : « *A l'origine, l'espace du métro était pensé comme un lieu clos, séparé et réservé au transport de personnes où toute ''activité annexe'' était aussitôt considérée comme génératrice d'insécurité [...]. Pourtant, dès les années 1970, l'évolution technologique et notamment l'automatisation des contrôles rend le domaine métropolitain perméable à la ville et ses activités* » (Costes, 1994, p.6). La porosité du métro aux phénomènes urbains serait ainsi une conséquence de ses mutations technologiques : l'automatisation des contrôles des titres de transports, en substituant la présence humaine du poinçonneur à l'entrée du réseau, rend plus facile la fraude sur le territoire du métro.

L'irruption d'activités extra-narratives va alors amener la RATP à considérer de plus en plus l'espace public dans le métro. Associée aux volontés de prendre mieux en compte de façon qualitative les caractéristiques, notamment de confort, du voyage entrepris par ses usagers, elle va, dès les années 1970, réfléchir à une « mutation culturelle » de son rapport à l'espace du métro (Margairaz, 1992). En 1973, la mission de « promotion du transport » est mise en place pour essayer de dépasser la vision, autant des organismes de gestion que des voyageurs, du métro comme un monde clos. La Régie doit ainsi « *dépasser sa simple mission de transporteur et de gestionnaire et d'envisager plus largement sa fonction sociale* »[1]. Sont développées à partir de là donc de plus en plus de campagnes d'animations culturelles et d'activités commerciales dans le métro. En 1982 est mis en place la Mission Prospective, impulsée par Claude Quin, nouveau directeur de la RATP, militant communiste cherchant à promouvoir une avancée sociale de l'espace-transport. L'idée de cette mission est de mettre en place un organisme de réflexion qui cherche à comprendre la place du voyageur, qui n'est pas un simple usager captif mais une entité en interconnexion avec les autres acteurs qui sont présents sur le réseau.

Comme le rappelle André Peny, un des acteurs de la Mission Prospective, la reconnaissance d'un espace public par la RATP fut aussi institutionnalisée pour pouvoir mieux traiter les problèmes liés à l'intrusion des phénomènes urbains dans

[1] Extrait de « RATP – Service des Relations extérieures, « *Les Transport Parisiens* », Aout 1981, trouvé dans l'ouvrage de Michel Margairaz, « *Histoire de la RATP, la singulière aventure des transports parisiens* », Albin Michel, 1989, p.158

l'espace du réseau (Peny, 1992). Par « problèmes », il est entendu ici donc en particulier la prolifération de mendiants et d'activités illégales, commerciales ou culturelles, que la RATP va chercher à fixer dans l'espace, à institutionnaliser, pour les rendre maitrisables. C'est le cas des différents commerces légaux qui se développent dès les années 1970, ou plus tard des organismes mis en place pour avoir une certaine mainmise sur les phénomènes d'animation culturelle, notamment des musiciens, comme nous le verrons par la suite.

La question d'espace public, qui met en relation dans le métro voyageurs, mendiants, prestataires de services commerciaux ou culturels, et organismes gestionnaires de la RATP, nous amène ainsi à y considérer la question des musiciens, comme des personnes qui proposent une animation culturelle musicale au sein d'un univers dont le caractère social prend alors tout son sens. L'étude de cet espace-musique, qui va tisser des réflexions, des relations sur un ordre non-narratif au récit de voyage entrepris par l'usager du métro, va permettre de mieux comprendre en quels termes le monde fonctionnel et technicien du métro étudié à une échelle globale – qui prend en compte le flux de mobilités à un niveau extrahumain - peut être traversé par des dynamiques plus sensibles, à une échelle plus locale, intime et humaine, entre une source productrice de musique – le musicien – et les personnes passant à son niveau, entre voyageurs et auditeurs.

PARTIE 3 : LE FAIT MUSICAL DANS LE METRO

L'étude du fait musical que l'on peut rencontrer dans le métro va me permettre de faire signifier véritablement la dualité d'espaces que je cherche à mettre en avant dans la localisation physique du métro parisien. Si, comme nous l'avons vu dans la précédente partie, la dominante principale de cet univers est celle du transport - le métro étant utilisé avant toute chose pour se déplacer de façon ordonnée et organisée – il est toutefois possible ponctuellement de chercher à s'y attarder pour en découvrir une essence d'avantage liée au ressenti et à l'humain dans sa qualité intime. Des microcosmes s'organisent alors à l'intérieur de cette logique de transport et tendent à imprégner l'espace d'une dimension plus sensible où au sein de la localisation du métro se déclenchent des affects qui retentissent en nous. Nous verrons ici comment la musique que l'on peut y entendre rejoint ce phénomène.

Dans un premier temps, nous allons prendre en compte les musiciens qui y jouent. Ceci nous permettra d'approcher un usage du métro qui est complétement différent de son utilité pour les voyageurs : le musicien n'y vient pas pour se déplacer mais pour travailler, pour proposer des prestations dans l'objectif d'émouvoir les personnes qu'il rencontre. Approcher les caractéristiques du métro depuis son regard sera ainsi utile pour comprendre comment celui-ci est perçu de façon hétérogène selon les personnes qui s'y trouvent en présence.

A partir de là, nous pourrons faire en quelque sorte la synthèse, la jonction de l'étude du musicien et de sa prestation avec l'étude que nous avons réalisée sur les personnes qui transitent dans le métro en observant comment ces deux mondes, de musique et de passage, s'accordent ou selon les cas se désaccordent, au sein d'un nouvel espace sensible dit de musique, à l'intérieur du cadre matriciel du métro, modelé par la présence du musicien qui va mettre au point des tactiques pour performer l'endroit où il joue, et par les voyageurs devant lesquels il joue, qui vont selon leurs réactions favoriser ou non la mise en place d'un espace de partage relié par la musique.

I) Le phénomène des musiciens dans le métro

1) Préambule

La pratique de la musique dans le métro découle de la pratique de la musique sauvage, jouée dans la rue de façon itinérante et à but lucratif, qui n'est pas propre à l'époque contemporaine. Antoine Naso, directeur artistique de l'EMA (Espace Musique Accords) du département de la RATP, précise ainsi que les musiciens ont depuis la création du métro accompagné le transport des voyageurs dans le réseau, sans aucun accord préalable avec les organismes de gestion en place à l'époque. Cependant ce phénomène, illégal mais toléré dans l'ensemble, restait très marginal et n'a réellement pris de véritable ampleur qu'au cours des années 1970, comme nous l'avons déjà signifié, lors d'une période d'automatisation du transport qui a rendu le métro plus perméable aux phénomènes culturels urbains présents dans la rue à la surface. Il est d'ailleurs intéressant de faire la corrélation au sein du contexte historique entre un processus d'automatisation qui fait dépendre de plus en plus le métro de la technicité des machines utilisées et y exclut une humanité, avec le processus d'accroissement des musiciens qui tendent à redonner à l'espace des caractéristiques produites exclusivement par l'homme.

La RATP a décidé de mettre en place une structure à la fin des années 1990 pour accréditer certains artistes, en leur excluant de jouer sur les quais et dans les rames de métro. Toutefois la pratique reste encore aujourd'hui « sauvage » : déjà dans le sens où les musiciens accrédités n'ont pas de contraintes de temps et de lieu particulières si ce n'est de n'utiliser ni rame ni quais. Ensuite car il subsiste beaucoup de musiciens jouant de façon illégale dans le métro, de façon ponctuelle ou habituelle, en témoigne par exemple les musiciens que nous pouvons croiser dans certains wagons. Il est difficile à partir de cela de réaliser des estimations quantitatives sur l'usage du métro par les musiciens. Il existe environ 300 musiciens accrédités par la RATP à jouer dans le métro, plus donc tous les musiciens jouant sans aucun accord. J'ai basé mes réflexions qui vont suivre sur l'observation et les échanges réalisés avec 25 musiciens ou formations dont je vais ici proposer une liste

avec le nom, le style (si celui-ci est définissable) et l'instrument utilisé – la notion d'*accompagnement* signifie l'utilisation d'une bande numérique enregistrée accompagnant le musicien. A noter que j'ai observé de nombreux autres musiciens qui m'ont donné de la matière à réfléchir pour mon travail, mais n'ayant pas établi de contact verbal avec eux, et n'ayant pu connaître leur nom ou prénom, je ne les ai pas fait figurer ici.

Musiciens rencontrés dans les stations :

- Alexandra : chanteuse, principalement de variété française (avec un accompagnement)
- Balde : chanteur et guitariste de musiques africaines (avec un accompagnement de boite à rythme)
- Cabaret Slave : formation de musique ukrainienne. 2 guitaristes, 2 accordéonistes, un trompettiste, un clarinettiste, un contrebassiste, et une personne qui vend leurs CDs
- Christophe : chanteur basse lyrique d'opéra (avec un accompagnement)
- Ellon : guitariste de styles divers (avec un accompagnement) et quelquefois chanteur
- Ephrain : flutiste de musique des Andes (avec un accompagnement)
- Florent : joueur de Stickman, chanteur (avec un accompagnement de boîte à rythme)
- Gérald : saxophoniste de jazz et de bossa-nova (avec un accompagnement)
- Ihor : accordéoniste et chanteur (avec un accompagnement), russe
- Jef : saxophoniste de jazz (avec un accompagnement)
- Koko : musicien de balafon de musiques africaines, joue aussi en formation de 3 balafons
- Marcellin : saxophoniste jazz (avec accompagnement), joue aussi en formation avec un trompettiste et un saxophoniste
- MIAM : formation rock, une chanteuse-guitariste - Fanny, et une chanteuse qui joue aussi du mélodica et du carillon - Chloé
- Mutants de l'espace : formation principalement funk. Un bassiste - Fabrice, Un batteur - Magie, un saxophoniste ténor - Jacky, un saxophoniste alto et soprano – Nina

- Prélude de Paris : formation classique à cordes, en général 8 violonistes, 3 violoncellistes, 1 contrebassiste, et 1 personne qui vend leurs CDs
- Santiago : flutiste de musique des Andes (avec un accompagnement)
- Soleil Man : bassiste de fusion funk, jazz et rock (avec une boîte à rythme)
- Spike : chanteur et guitariste Punk
- Tim : saxophoniste de jazz
- Wang – Joueur d'Er-Hu de musique chinoise (avec un accompagnement)

Musiciens rencontrés dans les rames :

- Claudia et Cornelia : chanteuses de variétés (avec un accompagnement)
- Ion : joueur de cymbalum, principalement de musique roumaine
- Leon : rappeur (avec un accompagnement)
- Romeo : joueur de Cor, principalement de musique manouche
- Vassili : accordéoniste, principalement de variétés françaises

L'observation des prestations de ces divers musiciens et nos échanges, superficiels ou plus approfondis selon les cas, m'ont amené à chercher à mieux comprendre la façon dont ils vivaient le métro, c'est-à-dire leur présence dans cet espace mais aussi leur présence à des lieux particuliers dans le métro, qui permet d'envisager qu'il existe des spécificités spatiales qui rentrent en compte dans les choix stratégiques des musiciens pour exercer leur art. A partir de là, j'ai voulu mieux comprendre les rapports qu'il existe entre différents acteurs autour de l'activité musicale : d'abord entre musiciens, mais aussi avec les organismes de la RATP et enfin directement dans une seconde sous-partie avec les voyageurs.

2) L'usage du métro par les musiciens

Comme le dit le chercheur G. Rose, « *La même location peut être interprétée à travers différents senses of places* » (Rose, 1995, p.97)[1]. Le métro peut être interprété de différentes manières selon les personnes qui le traversent. Cette différence peut se traduire entre voyageurs et musiciens, mais aussi entre musiciens

[1] « *The same location may be interpreted throught different senses of places* » (Rose, 1995, p.97)

eux-mêmes : chaque musicien à ses raisons, plus ou moins particulières, pour utiliser le métro à fin musicale. L'échange que j'ai réalisé avec les divers musiciens m'a permis de dégager certains traits caractéristiques.

L'aspect économique est souvent le premier point qui motive les musiciens à jouer au sein du métro. Le fait que leurs prestations puissent être rémunérées par les personnes en transit fait de cette activité un véritable métier. Le métro peut être considéré comme un « *lieu à haute sensibilité économique* » (Augé, 1986, p.81). En effet, les comportements dérivés et extra-narratifs au transport tels que commerces ou prestations musicales s'expliquent surtout par la profusion de personnes qui utilisent le métro chaque jour. La disposition du métro permet alors d'optimiser la distribution d'une richesse produite, dans notre cas celle d'une prestation musicale, face à public très dense, et donc ainsi de pouvoir toucher hypothétiquement un grand revenu. Certains musiciens en font leur seul métier : ainsi Ion y consacre tout son temps lorsqu'il est à Paris, jouant tous les jours et quasiment sur toute la journée. Il m'a expliqué qu'il y voit la meilleure façon de gagner sa vie, jouer ici lui rapportant plus que jouer dans les bars. D'autres considèrent ce travail comme une source secondaire de revenus et jouent de façon plus ponctuelle dans le métro.

A ces caractéristiques économiques s'ajoute la qualité du métier en lui-même. Celui-ci est perçu comme vecteur de liberté, les musiciens n'ayant aucun patron pour décider à leur place de l'organisation de leur travail (horaires, lieux, type de musique joué etc). Ainsi Spike aime le métro qui lui permet de rester souple et de garder un mode de vie quelque peu nomade : il est possible de ne pas y jouer pendant longtemps et d'y revenir sans que cela ne soit réprimandé par qui que se soit.

Le métro est aussi perçu comme un outil pour relier le musicien à d'autres échelles dans le secteur musical, au travers des rencontres que l'on peut y faire. Certains musiciens m'ont ainsi proposé de les accompagner aux percussions afin de mettre en place un projet pour jouer dans les bars, dans des salles de concert. Cela fait penser que le métro n'est pas en général l'espace public unique ou le musicien va exercer ses talents, s'arrangeant pour garder un pied dans différents univers. Les chanteuses du groupe MIAM m'ont ainsi confié qu'elles ont rencontrées dans le métro leur « mécène » qui les a fortement épaulés pour l'élaboration de leurs projets. Soleil Man considère le métro comme un tremplin qui peut lui permettre de le

propulser à une autre échelle : certaines rencontres qu'il a fait dans le métro lui ont permis de se faire enregistrer et de partir voyager à un festival de musique en Amérique. Le métro devient ici un moyen de se faire connaître, de progresser.

Une autre constante est celle de l'utilisation du métro comme lieu d'entraînement. Il n'y a pas ici la pression qui peut être plus palpable durant un concert, où tout le monde a les yeux rivés sur l'artiste. L'anonymat permet de pouvoir prendre le temps de travailler sa sonorité, ses techniques de jeu. L'idée d'être face à un public permet d'expérimenter son approche et sa prestation, de tester ses compositions et ses créations en observant ce qui semble plaire et toucher des personnes, et donc ce qui mérite d'être plus travaillé. Le métro devient alors un laboratoire, selon les termes de Soleil Man. Le chanteur d'opéra Christophe considère que le métro lui apporte un renouveau dans son art lyrique qui selon lui doit être joué dans la rue et non pas exclusivement dans les salles d'opéra, composées d'un public fermé et très bourgeois : la perméabilité plus grande du métro permet d'être au contact d'un éventail très large de personnes et donc d'affiner son jeu, de le rendre plus accessible et plus populaire. Ce travail ce fait alors par l'expérimentation : selon la maîtrise que l'on a de son talent d'artiste, on va ainsi pouvoir aller chercher ce qui résonne le plus dans l'intimité des personnes qui se trouvent en face de soi. Il y a aussi ici l'idée d'un endroit inspirant, où le public devient une source d'essai qui impulse le besoin de se dépasser pour arriver à capter son attention.

Enfin, le musicien peut considérer qu'il a un rôle à jouer vis-à-vis du métro, que sa prestation est à sa place pour chercher à amener le voyageur à être transporté, non plus par les rames mais par la musique. La sociologue Anne Marie Green, qui a étudié le phénomène musical dans le métro parisien dans les années 1990, relève l'idée que les musiciens du métro remplissent une certaine fonction de thérapeute, qu'ils aident les voyageurs à sortir quelque temps de leur quotidien (Green, 1998). Le métro devient un endroit à soigner : il s'agit ici de plonger le public dans un autre univers, de lui faire oublier - quand ils existent - ses problèmes liés à la vie de tous les jours en lui proposant de prendre le temps de partager un instant agréable. Fanny du groupe MIAM trouve que son activité musicale aide à transmettre dans le métro une certaine chaleur humaine. Gérald considère que son travail permet d'apporter une autre dimension sonore que celle des bruits du métro, qui

peuvent devenir sources d'aliénation. La musique est ici appréhendée comme un oasis au sein de l'environnement du métro qui donne à celui qui prend le temps de l'écouter un peu de bonheur, et d'allégresse.

L'association de termes géographiques et musicaux est très fréquente dans le langage courant, comme l'explique Claire Guiu (Géographie et culture n°59, 2006) : musique de chambre, musique du monde, musique d'ascenseur, etc. Au même titre, les musiciens que l'on croise dans le métro sont communément appelés « musiciens du métro ». Pourtant, derrière ce terme, on peut se rendre compte que chaque musicien possède un rapport particulier au métro : il est pour certains considéré avant tout comme une source de revenus, pour d'autre comme un lieu d'inspiration, pour d'autres encore comme une activité occasionnelle, etc. Selon l'investissement, le nombre de temps passé dans le métro, certains musiciens seront ainsi plus « du métro » que d'autres. Ce terme est d'autant plus réducteur car la grande majorité des musiciens connaissent une vie musicale forte en dehors du métro. Selon ce que chaque musicien recherche dans le métro, on va d'ailleurs pouvoir se rendre compte qu'il va préférer un lieu à un autre, créant ainsi des spécificités locales au sein du réseau qu'il est intéressant de chercher à mieux étudier.

3) Les espaces utilisés dans le métro

Au vu de mes observations et échanges avec les musiciens que j'ai fréquenté, j'ai pu me rendre compte que l'utilisation de lieux spécifiques pour exercer un art semblait répondre à une association complexe de facteurs qui s'explicitaient pour le musicien au fur et à mesure que celui-ci expérimentait le métro et ainsi se rendait compte, au sein de la diversité des espaces qui lui étaient mis à disposition, lesquels semblaient les plus à mesure de lui permettre de mettre en place dans les meilleures conditions possibles sa prestation.

Il m'a semblé important ici de séparer deux cas de figure qui sont très opposés dans le métro : la prestation réalisée dans les couloirs et celle réalisée dans les rames. Nous approfondirons plus en détails cette opposition dans notre développement, mais la première différence manifeste est celle de la position du

musicien face à son public. Dans les stations, le musicien est statique et propose sa prestation face à un public qui par son déplacement vient à lui : les voyageurs sont dans ce cas libres de continuer leurs chemins ou de s'arrêter pour écouter le musicien. Dans le cas des rames, le musicien vient se déplacer tout au long de son activité d'un wagon à un autre pour proposer sa musique face à un public à l'intérieur des rames qui est cette fois-ci statique dans la grande majorité : celui-ci est beaucoup plus « contraint » par la musique, et ne peut véritablement s'en échapper sans décider de se remettre en mouvement physique et s'éloigner, changer de wagon.

Ainsi nous proposerons une étude comparée de ces deux phénomènes au travers de plusieurs critères que les musiciens prennent en compte parallèlement dans leurs choix d'emplacement. Ce choix d'emplacement peut se justifier par des critères *économiques*, qui permettront aux musiciens de mettre en place ce que l'on appellera dans un premier temps des stratégies spatiales, à comprendre comme la volonté d'utiliser l'espace pour optimiser au mieux possible leur chance de succès et de rentabilité dans leurs prestations. A ceci se combine des critères ayant attrait à un *rapport particulier au public* : comment chaque espace du métro propose un lien entre musicien et voyageurs très différent. Enfin, nous pouvons considérer des critères *directement liés au lieu* dans lequel le musicien va jouer, témoignant ici aussi d'un rapport personnel entretenu avec l'espace, selon des termes d'acoustique et d'environnement sonore, de température, de confort de jeu, etc.

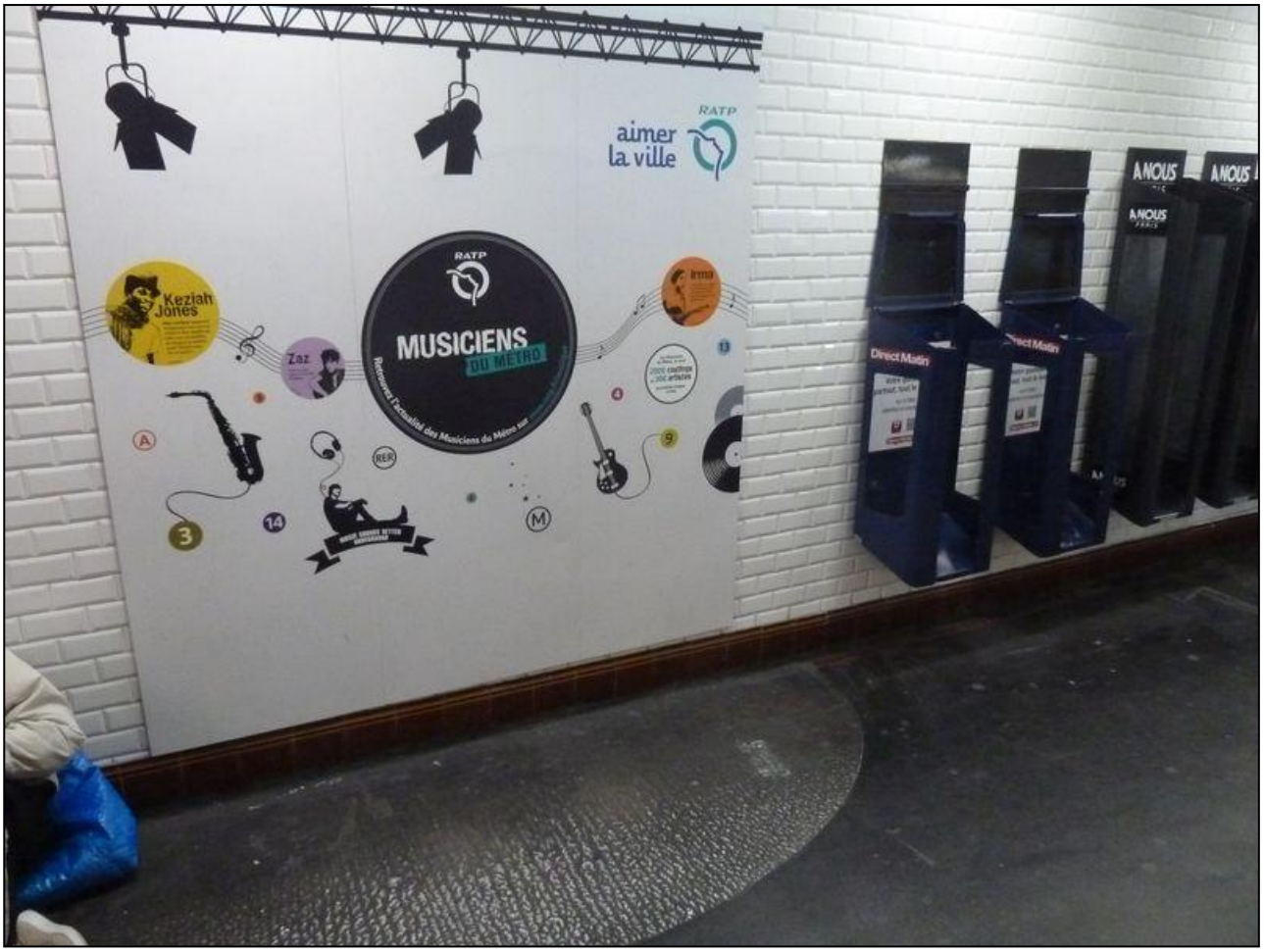
3.1) Le cas des stations

Dans une station, le musicien fixe va ainsi proposer sa musique face à un groupement humain composé de voyageurs en mouvement, qui potentiellement pourront devenir public en l'écoutant, en s'arrêtant et/ou en lui donnant de l'argent. Ce groupement est très variable selon les stations en termes quantitatifs : la capacité du nombre d'écouteur dépend déjà du nombre de personnes qui transitent en un lieu donné.

Certaines stations sont ainsi utilisées par les musiciens de par leur grande densité de transit de voyageurs. Dans ces stations, il existe des emplacements particuliers où les musiciens vont avoir plus tendance à s'installer en raison de leur

fort afflux humain et de leur disposition qui permet en règle générale la cohabitation d'un grand flux de passage et du musicien, en évitant ainsi que les voyageurs stationnés pour écouter ne gênent trop la circulation : c'est ce que les musiciens appellent communément des *placettes de musique*. Au vu des discussions avec les musiciens, j'ai pu alors mettre en avant l'utilisation prédominante de quatre placettes de musique aux stations Bastille, Chatelet, Place d'Italie et République. A l'exception de la placette de Chatelet (voir **figure 28**), ces emplacements sont tous reconnaissables par la mise en place par la RATP sur la zone couramment utilisée par les musiciens d'une pancarte « Musiciens du Métro » et d'un liseré au sol en demi-cercle, comme le montre la **figure 13**.

Figure 13 : La placette de la station Place d'Italie



Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Place d'Italie

J'ai relevé depuis ces quatre placettes le nombre de personnes transitant en général sur un laps de temps de cinq minutes à une heure précise en semaine, hors période de vacances. Ces estimations sont approximatives et variables mais permettent de saisir un ordre de grandeur de cette densité de passage selon les emplacements.

Emplacement	Nombre de personnes y transitant durant cinq minutes à 18h
Placette de Bastille	400
Placette de Chatelet	500
Placette de Place d'Italie	750
Placette de République	550

Tableau 1 : La densité de circulation dans certains emplacements du métro

Ces quatre placettes font partie des endroits où il est possible de croiser le plus de musicien de métro. Le choix réalisé ici est en partie celui du nombre : il est plus facile de se faire de l'argent que dans un couloir très peu fréquenté du métro. Le tableau nous montre toutefois des disparités de densité du flux selon les endroits qui peuvent motiver les stratégies spatiales des musiciens : Tim m'a ainsi expliqué préférer jouer à Chatelet car il s'y faisait plus d'argent qu'à la placette de Bastille – qui possède comme nous le voyons sur le tableau un flux de passage plus faible.

Le critère économique n'est pas seulement le fait de la densité de flux : il existe des stations où il est potentiellement plus possible de gagner un meilleur revenu selon le type de voyageurs. De nombreux musiciens interrogés trouvent que les couloirs des stations Concorde ou Franklin Roosevelt, beaucoup moins fréquentés que les stations énoncées ci-dessus, sont en proportion plus utilisées par des gens très aisés, qui peuvent donner plus d'argent ainsi aux musiciens. Ces stations, de par leur proximité avec les Champs Elysées, sont aussi beaucoup plus régulièrement empruntées par les touristes qui sont potentiellement plus ouverts et enclins à donner de l'argent : le touriste, qui est extrait lors de son voyage de sa vie

de tous les jours, va beaucoup plus être sensible à la rencontre de l'*autre* (Rickly-Boyd, Knudsen, Braverman, Metro Roland, 2014). L'insolite que peut provoquer la rencontre d'un musicien dans le métro va être perçue souvent très positivement par le touriste qui va souvent être charmé par celui-ci.

Il existe donc au-delà du simple critère économique un souci artistique, celui du rapport que le musicien va pouvoir entretenir avec les voyageurs qu'il rencontre, qui est aussi pris en compte dans les choix d'emplacements. Ainsi le chanteur Christophe, qui joue régulièrement à la placette de la station Bastille, m'a confié avoir plus de mal à exercer son art à la station Place d'Italie, surtout aux heures de pointe où le flux de passage est si fort qu'il en devient imposant : le défi de pouvoir capter l'attention des gens devient en réalité beaucoup plus compliqué lorsque la densité du passage augmente, car celle-ci rend plus difficile l'enclin des voyageurs dans leur singularité à s'arrêter et à s'extraire du mouvement. La densité du flux, de par la profusion de mouvement et de sons peut devenir pour le musicien un facteur de fatigue. Les stations comme Concorde ou Franklin Roosevelt sont alors perçues comme beaucoup moins harassantes. Au sein même des stations de forts passages, certains musiciens évitent les endroits des grands embranchements et préfèrent s'installer au niveau des quais (mais dans le renfoncement d'un couloir, car jouer sur le quai même est interdit), comme Florent à République, ou Koko à Montparnasse (voir **figure 16**) : ils visent dans leurs prestations à toucher les gens qui attendent leur wagon et ainsi créer un cadre plus humain. Ellon cherche quant à lui principalement des couloirs peu fréquentés, car il préfère travailler la justesse de son jeu de guitare dans une certaine intimité, sans être trop exposé à un large public. A noter que certains musiciens comme Soleil Man qui recherchent une temporalité différente que celle du public de la journée et veulent créer une intimité plus propice à leur art préfèrent jouer le soir, notamment le week end, quand les gens sont plus détendus et ont plus le temps d'écouter.

Enfin, le lieu et ses caractéristiques rentrent aussi en compte dans le processus décisionnel du musicien. Un lieu avec une forte empreinte sonore – pas seulement le bruit du passage, mais aussi le bruit des rames à proximité, ainsi que les annonces de la RATP faîtes par hauts parleurs et leur fréquence – sera perçu comme négatif. Les couloirs de Franklin Roosevelt sont ainsi très peu bruyants en termes de passage humain, mais le bruit des rames s'y entend beaucoup –

contrairement à une station comme Sèvres-Babylone que Gérald trouve très silencieuse -, et une annonce RATP en lien avec le plan vigipirate y est répétée toute les cinq minutes. L'acoustique de l'espace peut aussi être prise en compte : Ellon trouve qu'à la station Concorde, les sons de sa guitare se mélangent beaucoup et sont beaucoup plus confus qu'à la station Franklin Roosevelt. Gerald considère que la forme des couloirs de certaines stations, de par leur qualité de voûte, permettent de bien transporter le son et procurent une impression d'acoustique d'église. Enfin, la température peut se faire sentir différemment selon les espaces du métro : en particulier en hiver, certains courants d'air très froid, que l'on retrouve surtout dans les couloirs proches des SAS d'entrée et de sortie, peuvent être très désagréables pour jouer de la musique.

3.2) Le cas des rames

Le choix de réaliser sa prestation dans les rames peut être avant tout compris par souci économique : jouer dans les rames semble rapporter plus pour le musicien que dans les couloirs. Des musiciens comme Ion ou Vassili m'ont confié mieux gagner leur vie ici. Si j'ai rencontré Spike dans un couloir de la station Place d'Italie, celui-ci m'a dit préférer généralement jouer au sein des wagons notamment par souci financier. La prestation musicale au sein des rames est ainsi suivie d'une quête où le musicien, qui se déplace dans le wagon pour demander aux voyageurs de façon directe ou implicite de lui donner quelques pièces, vient directement solliciter le voyageur à contribuer financièrement à l'effort. De nombreux musiciens qui jouent dans les rames, en particulier les musiciens venus de Roumanie, passent alors toute leur journée à travailler, commençant vers 8h le matin et finissant vers 21h, en s'octroyant une petite pause pour manger.

Le premier critère qui rentre en place dans le choix de la ligne (et d'un tronçon sur cette ligne) où le musicien va jouer est relié au nombre de personnes qui se trouvent à l'intérieur des wagons. Celui-ci doit être assez rempli, pour que l'activité puisse être rentable. Toutefois, un wagon trop rempli empêche le musicien de jouer : certaines lignes, telles que la ligne 13 et particulièrement aux heures de pointe, sont ainsi peu fréquentées. Lié à d'autres critères que nous verrons par la suite, les tronçons de lignes les plus utilisées sont principalement la ligne 5 entre les stations

Bastille et République, la ligne 2 entre les stations Nation et Belleville, et plus secondairement la ligne 6 entre les stations Bercy et Denfert Rochereau, ou entre les stations Pasteur et Charles de Gaulle – Etoile. Les lignes 5 et 2 sont toutes deux traversées par le même type de rame (le MF 01), composée de 5 wagons interconnectés de 32 places assises chacun, soit 158 places (car il y a une place en moins au bout de chaque wagon). Sur le tronçon de la ligne 5 de Bastille à République, composé de 4 stations, parcourues en à peu près 6 minutes, les musiciens ont le temps de réaliser une seule performance : environ 3 stations pour jouer et une station pour faire la quête. Ils se placent alors au milieu du deuxième ou du quatrième wagon pour jouer et font la quête d'un côté et de l'autre sur une distance qui constitue à peu près la moitié du wagon. A 18h en semaine hors vacances scolaires, j'ai relevé qu'en moyenne toutes les places du wagon sont prises par les voyageurs sur ce tronçon, et qu'environ une dizaine de personnes sont debout par wagon. Si l'on fait le calcul, le musicien va faire alors la quête à une centaine de personne. Le choix limité de ce tronçon est explicable notamment par le fait que les parties de Bastille à Gare d'Austerlitz et de République à Gare du Nord sont souvent beaucoup plus bondées en lien avec la présence de grandes gares, surtout aux heures de pointe, ce qui empêche le musicien de se déplacer pour faire la quête. Le tronçon de la ligne 2 de Nation à Belleville est sensiblement moins pourvu en voyageurs aux mêmes heures, mais celui-ci étant composé de 7 stations, le musicien peut réaliser deux performances dans la même rame – une d'environ 4 stations et une autre à l'autre bout de la rame d'environ 3 stations – permettant de faire la quête à l'ensemble du wagon, sans perdre le temps que le musicien du tronçon de la ligne 5 réaliserait entre deux performances à revenir à quai pour prendre la rame dans la direction opposée. La prestation est ainsi répétée toute la journée, le musicien prenant sur son tronçon la rame dans une direction puis dans une autre. L'interconnexion de la rame MF 01 permet aussi au musicien de réaliser sa performance avec plus de souplesse : il peut se déplacer pour quêter sur un espace plus grand et dans le cas de la ligne 2, n'a pas besoin de sortir du wagon lorsque celui-ci arrive à quai pour se replacer plus loin sur la rame. Nous pouvons comprendre par ailleurs ici comment la structure et le fonctionnement de la rame impose au musicien une temporalité de jeu complétement différente que celui du musicien de couloir, devant beaucoup plus soumettre sa durée de jeu au sein d'une matrice très stricte. La ligne 6, qui n'est pas interconnectée, oblige le musicien à

réaliser sa performance pour le public unique d'un seul wagon, composé de 56 places. Si la performance réalisée ne dure en général que 3 à 4 stations, c'est car le musicien ne veut pas perdre les voyageurs qui l'ont écouté avant qu'il n'ait fait la quête. J'ai relevé qu'au niveau du quai de la station Place d'Italie, vers 15h en semaine hors vacances scolaires, le wagon est environ rempli par 60 personnes (toutes les places assises prises plus environ 5 personnes debout). Vers 18h, les wagons sont remplis par environ 90 personnes : il devient alors plus difficile pour le musicien d'y jouer.

L'idée d'un rapport particulier au public du wagon se comprend alors avant tout par la promiscuité entre musiciens et voyageurs : le musicien qui attend à quai va souvent laisser passer certaines rames lorsque celles-ci sont trop occupées. Etant donné que le musicien vient rentrer dans les rames et s'imposer sur les voyageurs pour jouer sans demander leur consentement, il est nécessaire de ne pas être non-plus trop proche physiquement pour ne pas bouleverser le public dans son intimité. La prestation dans la rame est par ailleurs ressentie par les musiciens comme beaucoup plus fatigante que celle des couloirs : il s'agit d'être toujours en mouvement, d'une rame à une autre, au sein d'un espace dont la traction mécanique s'impose sur la qualité de jeu, avec le besoin de s'extraire de son art pour aller quêter et donc constamment solliciter un public qui n'est pas forcément disposé à l'encourager humainement ou financièrement.

Cette fatigue peut toutefois être atténuée selon la rame utilisée par le musicien. Le choix d'une rame se fait par le musicien en prenant en compte diverses caractéristiques qui pourront potentiellement mieux transformer cet espace technicien en un bon espace scénique. Ainsi le dispositif roulant MF 01 des lignes 5 et 2 est perçu comme celui procurant le meilleur confort de jeu : le musicien jouant debout, sans pouvoir se tenir à une barre, celui-ci est en prise avec les secousses du métro, ses accélérations et freinages, qui sont très atténués ici. De plus, le MF 01 est le dispositif le plus silencieux et couvre beaucoup moins le jeu du musicien, d'autant plus que sur les tronçons utilisés ici, il n'y a pas d'annonces aux hauts parleurs précisant en différentes langues de faire attention à l'espace entre la rame et le quai. A l'inverse, le matériel MP 05 présent sur la ligne 1 est très désagréable, de par son accélération et son freinage puissant, sa lumière très crue, et son environnement sonore très imposant. La ligne 1 était très utilisée par les musiciens dans le courant

des années 1990 et au début des années 2000 (Boullet, 2002), notamment en lien avec le fait que celle-ci soit très fréquentée par les touristes. Maintenant, le changement du matériel roulant en 2011 a rendu cette ligne beaucoup plus difficile pour y jouer. Ion, qui joue du cymbalum assis (voir **figure 26**), a moins le problème des secousses, mais il m'a expliqué que les bruits de la ligne 1 couvraient le son discret de son instrument, et qu'il était du coup obligé de jouer avec des baguettes qui font résonner plus fort l'instrument et qui le rendent moins mélodieux. Le musicien Roméo, croisé sur cette ligne, jouant du cor debout (voir **figure 27**), avait un grand problème de stabilité ici, et semblait tituber lorsqu'il jouait et faisait la quête.

L'**enregistrement 1** correspond au déplacement d'un voyageur, enregistré depuis l'intérieur de la ligne 1 avant son arrivée à quai à la station Bastille (1min10), qui va alors prendre la correspondance vers la ligne 5 en direction de Bobigny (montée dans la rame à 3min20) pour descendre à la station suivante, Bréguet-Sabin, (descente de la rame à 04min20) et remonter à la surface. J'ai voulu ici pouvoir faire rendre compte de la charge sonore très différente entre les deux rames. Le dispositif technique de la ligne 1 est perçu ici comme très bruyant – nous pouvons d'ailleurs aussi relever l'annonce « Attention à la marche [...] » réalisée en quatre langues différentes à 00min57s – tandis que celui de la ligne 5 est quant à lui quasiment silencieux, à tel point qu'il contraste même avec le paysage sonore de la station : la fermeture des portes (un peu après la montée du voyageur) réalise dans l'enregistrement une véritable césure sonore avec l'environnement de la station – de même pour l'ouverture des portes à la station Bréguet-Sabin, un peu avant la descente du voyageur à quai.

Le MP 73 de la ligne 6 présente plus de secousses que les dispositifs des lignes 5 et 2 mais reste moins brusque que le MP 01. Il est aussi un peu plus bruyant que le MF 05, mais a l'avantage de ne disposer d'aucunes annonces sonores (mis à part le signal de fermeture des portes). Mais le principal facteur qui fait que de nombreux musiciens sont présents sur cette ligne reste la partie aérienne de la ligne 6 entre les stations Passy et Pasteur, et entre les stations Bercy et Denfert Rochereau (avec toutefois un passage souterrain à la station Place d'Italie). La luminosité naturelle et l'ouverture sur l'environnement urbain, ainsi que la surélévation par rapport à la ville, rend potentiellement beaucoup plus agréable et convivial cet espace. Nous pouvons ainsi voir sur la **figure 14** le musicien Vassili qui

joue au niveau de la station Cambronne sur la ligne 6 : la lumière plus naturelle semble tendre à moins faire sentir négativement la promiscuité entre voyageur et musicien. Vassili m'a confié d'ailleurs préférer jouer le week-end, lorsque les gens sont plus détendus, rendant l'espace encore plus enclin à la diffusion d'une certaine chaleur humaine.

Figure 14 : Le musicien Vassili

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Ligne 6 au niveau de la station Cambronne

3.3) Les « pôles » de l'activité musicale

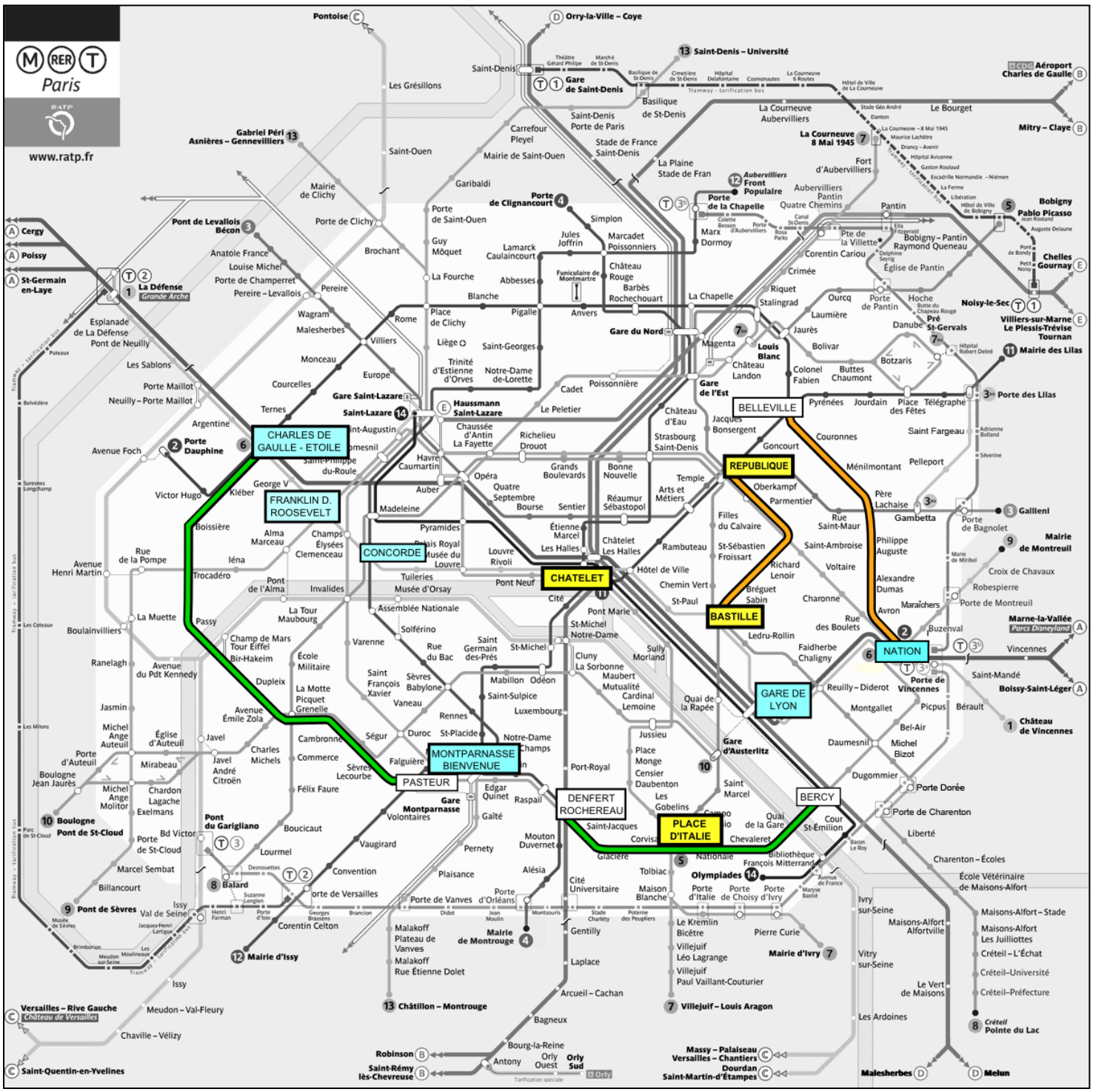
Nous pouvons dire, à la lumière de notre analyse, que la perception particulière du musicien cherche à capter dans des espaces destinés au transport une dimension parallèle : le métro peut être vu comme un « terreau », une matrice où le musicien va essayer de faire fleurir son art. Cette matrice propose différents espaces qui vont chacun répondre à un besoin spécifique au regard de la musique.

Ainsi, selon l'objectif recherché par le musicien dans le métro, et son style de jeu, celui-ci va se placer plus à un tel endroit où à un autre, ce qui nous amène à envisager une typologie croisée entre pratique musicale et emplacement choisi. Un musicien qui recherche à toucher un large public va alors se placer sur une des placettes étudiées en particulier à deux heures de fort passage : on retrouve ici surtout des formations de plusieurs musiciens dont la prestance musicale est assez forte pour pouvoir s'imposer face à la forte densité de transit, des chanteurs de variétés (et quelquefois de classique), ou encore des musiciens qui jouent des musiques venues d'un *ailleurs* (musique des Andes, musique chinoise, etc), qui à l'aide d'un accompagnement numérique proposent dans une certaine discrétion aux gens qui passent un espace de fuite, de rêve. Un musicien plus soucieux de développer la sensibilité de son jeu et de travailler sa sonorité va plus opter pour un espace de plus faible passage, donc soit ces mêmes placettes mais à des heures plus tardives, soit des plus petits couloirs, voir la proximité de certains quais : on retrouve ici surtout des musiciens solitaires instrumentistes, une majorité de saxophonistes mais aussi d'accordéonistes et de guitaristes. Gérald m'a d'ailleurs expliqué que le saxophone était un instrument très adapté pour jouer dans le métro car il a le double avantage d'être assez imposant au travers d'un large éventail harmonique, et que son timbre était très parlant et accrochant pour les voyageurs, étant à son goût proche du timbre humain. Enfin, des musiciens soucieux d'entretenir avec le métro un rapport d'immédiateté et de mouvement, de contact brut et direct vont plus opter pour le jeu dans les rames : on y retrouve ainsi en grande majorité les populations gitanes venues de Roumanie. Le mode de vie d'influence encore aujourd'hui nomade de la culture gitane peut expliquer en partie le choix d'utiliser un espace en mouvement pour la prestation (Boullet, 2002). Ce sont en général une ou deux personnes, plus rarement des formations, qui reprennent surtout des standards issus du répertoire du bal musette, du swing ou de musiques tziganes.

La diversité des styles de musique dans le métro nous permet de prendre en compte une cartographie particulière du réseau métropolitain. La musique perçue par le géographe et sa diffusion spatiale peut être comprise sous la forme d'une aire de répartition qui fluctue dans l'espace selon sa progression et sa popularisation, comme le cas par exemple de l'étude du phénomène des groupes itinérants des Bandas dans le Sud-Ouest de la France (Pendanx, 2006). Pour le cas du métro, il

est plus correct de s'intéresser, en lien avec son organisation spatiale sous forme du réseau, à la notion de pôles de musiques. Certaines stations vont ainsi pouvoir, par leur fréquence d'utilisation et par l'ampleur d'émulation qu'elles peuvent potentiellement dégager constituer les pôles les plus importants : ce sont les quatre placettes de Bastille, Chatelet, Place d'Italie et République énoncées plus haut. Je voudrais toutefois rappeler que cette déduction provient de mon travail de terrain limité dans le temps et qui n'a pu interroger qu'une infime partie de tous les musiciens qu'il est possible d'y rencontrer : il est fort possible qu'un autre musicien puisse nuancer mes analyses. Il est important alors de dégager aussi des pôles secondaires où il reste très fréquent de croiser des musiciens : nous pouvons retrouver les couloirs de la station Gare de Lyon, Nation, Charles de Gaulle - Etoile, Montparnasse-Bienvenüe – en particulier dans le couloir proche de la Porte Océane –, Concorde et Franklin Roosevelt. A noter qu'il est possible de retrouver pour les stations Bastille, Chatelet, Place d'Italie et République d'autres emplacements que les placettes étudiées où des musiciens peuvent fréquemment se placer, en particulier à Bastille à l'espace connectif proche de la sortie de la Banque de France, séparant d'un côté l'accès à la ligne 8 et de l'autre l'accès aux lignes 5 et 1, (voir **figure 18**) ou à Chatelet, non-loin de la placette, à l'espace connectif au début du long couloir qui sépare d'un côté les lignes 1, 4 et 14, de l'autre côté les lignes 7 et 11 et depuis un couloir tangent les lignes des RER A, B et D (voir **figures 24** et **25**). Ces emplacements secondaires renforcent la dynamique de pôles de ces quatre stations. De la même manière, non pouvons parler de pôles pour les musiciens du métro lorsque l'on prend en compte dans les rames les tronçons de la ligne 5 de Bastille à République et de la ligne 2 de Nation à Belleville. Plus secondairement aussi donc, nous pouvons prendre en compte les tronçons Pasteur – Charles de Gaule Etoile et Bercy – Denfert Rochereau sur la ligne 6.

Si l'on parle ici de pôles c'est bien pour souligner l'idée qu'il est possible de relever des disparités spatiales dans l'usage du métro par les musiciens. La **carte 1** permet ainsi d'avoir un point de vue schématique et simplifié sur les stations et les tronçons de rames les plus utilisées pour le fait musical. Mais cela permet de rappeler du coup aussi qu'au final l'ensemble du réseau reste utilisable, et qu'il est possible de rencontrer des musiciens dans quasiment toutes les stations et toutes les



LEGENDE

POLES DE MUSIQUE :

BASTILLE : stations

: tronçons de ligne

POLES SECONDAIRES DE MUSIQUE :

NATION : stations

: tronçons de ligne

AUTRES :

BERCY : délimitation des tronçons de ligne

Carte 1 : Les pôles de la musique dans le métro

Conception/Réalisation : Boris Desbertrand. Fond de carte de la RATP (dont j'ai atténué les couleurs).

lignes, bien que ce phénomène s'amenuise au niveau des stations assez excentrées des grands centres urbains et des zones de connectivité du réseau.

4) Rapports entre musiciens

Mes observations, et les discussions et entretiens réalisés avec les musiciens m'ont permis de comprendre que leur activité professionnelle reste avant tout une affaire personnelle : par exemple, Gérald m'a expliqué qu'il trouvait l'activité musicale plus rentable dans le métro lorsqu'elle est individuelle, ne se faisant pas plus d'argent lorsqu'il joue à plusieurs. Mais au-delà de ça même, qu'ils soient seuls ou au sein d'une formation préalablement définie, ils s'organisent et réalisent leur activité sans trop se soucier généralement des autres musiciens qu'ils peuvent croiser dans les couloirs. Ils ne se connaissent pas forcément entre eux et n'ont pas forcément une cohésion sociale de groupe du fait de leur activité. Le principal lien qui relie les musiciens se met en place par soucis d'organisation, lorsqu'un musicien qui vient jouer à un endroit trouve cette place prise par un autre musicien : s'en suit alors en général une présentation, l'arrivant demandant jusqu'à quelle heure celui-ci joue, et s'organise en fonction de cela. A la longue, certains musiciens qui se croisent souvent dans ce contexte échangent leur numéro et s'appellent ainsi pour savoir à l'avance si la place souhaitée dans le métro n'est pas occupée.

Cela amène à penser l'idée de territoires des musiciens dans le métro, que l'on peut comprendre comme un espace qui vient se fixer peu à peu qu'un musicien y entretient des habitudes. La plupart des musiciens ont ainsi leurs emplacements de prédilection, où l'on peut les retrouver le plus fréquemment : pour en citer quelques-uns, Wang joue de façon générale en fin d'après-midi à la placette de République ou dans le couloir de Nation, Florent joue régulièrement le matin à République, le Cabaret Slave joue vers midi sur la placette de Chatelet.... Le Prélude de Paris va jusqu'à jouer de façon déterminée les après-midi du Mardi et du Jeudi à Chatelet, et du Vendredi et Samedi à Bastille ; Christophe vient quant à lui se calquer sur les horaires du Prélude de Paris pour jouer en général le vendredi à Bastille à la fin de leur prestation, vers 18h. Associé à la question de territoire peut alors s'instaurer un rapport d'autorité entres musiciens : un soir, le guitariste Ellon que j'accompagnais à la percussion a été délogé du couloir Franklin Roosevelt par un autre guitariste lui

expliquant qu'il jouait toujours ici le mercredi soir. De la même façon, le flûtiste Ephrain fut une fois assez perturbé de voir que Spike était en train de jouer juste à côté de son espace de prédilection à la placette de la station Place d'Italie, l'empêchant ainsi de jouer, allant même jusqu'à aller le voir lui expliquer son mécontentement. Spike m'a d'ailleurs expliqué par la suite que cette notion de territoire lui paraissait absurde, car il perçoit lui-même le métro comme un lieu d'improvisation et de changement : pour lui, l'habitude vient tuer l'esprit imaginatif. Cependant, si l'idée de territoire est importante, la règle première reste celle du premier arrivé. Par exemple, je devais un jour retrouver le groupe des Mutants de l'Espace à la placette de République mais, celle-ci étant prise par la chanteuse Alexandra, la formation est allée jouer alors à Chatelet.

L'idée d'un lien commun entre musiciens peut devenir pertinente dans le cas des différents musiciens gitans qui jouent dans les rames. Au début des années 2000, il semblait exister quasiment une micro-culture ici, soudée autour d'une origine commune (la provenance de Roumanie et la culture tzigane), et par le souci de s'organiser ensemble pour lutter contre une certaine précarité - la position de sans-papier, la difficulté du logement –, en partageant l'argent récolté, en vivant ensemble, etc (Boullet, 2002). Les musiciens roumains que j'ai interrogés ici témoignaient par contre d'une baisse de cette ancienne solidarité : Ion m'a ainsi précisé que hors du métro, les musiciens ne se retrouvaient plus ensemble comme le précisait l'étudiante en ethnomusicologie Héloïse Boullet, chacun restant plus dans son cercle familial restreint. Toutefois, au sein du métro, j'ai pu remarquer comment par exemple à la station République, les différents musiciens roumains qui attendaient de monter individuellement dans la rame de la ligne 5 vers Bastille, passaient du temps assis sur les sièges du quai à discuter dans leur langue, à rigoler, même parfois à jouer ensemble juste pour le plaisir. Ceci est d'ailleurs en lien avec un souci d'organisation : se crée au travers de cet espace spontané de sociabilité une file d'attente où en général, selon l'ordre d'arrivée sur le quai, et selon la motivation individuelle de chacun, un musicien va monter dans la rame qui arrive avant un autre.

5) Rapport avec la RATP

Le phénomène musical au sein du métro a commencé à être pris en compte par la RATP dès les années 1970, considérant que celui-ci pouvait être un moyen très intéressant d'accroître la sociabilité au sein de son espace, et étant parallèlement soucieuse de pouvoir maîtriser ce processus « sauvage ». Divers campagnes culturelles furent entreprises comme la création en 1977 d'une émission radiophonique nommée « Métro Molto Allegro », mais surtout d'une structure nommée « Espace Métro Accords » (EMA) qui depuis 1997 tend à valoriser et à mieux contrôler l'implantation des musiciens dans le métro. La RATP a cherché par ce biais à fixer ce phénomène au sein d'un règlement strict : des auditions sont ainsi réalisées deux fois l'an, au printemps et à l'automne, pour donner l'autorisation par l'obtention d'un badge à environ 300 musiciens de jouer légalement dans le métro, pour une durée de 6 mois, durée après laquelle le musicien doit renouveler l'audition pour être de nouveau habilité à jouer. La condition pour ces musiciens est de ne pas jouer sur les quais (pour éviter des débordements et d'éventuels risques liés à l'arrivée du train à quai) et dans les rames, pour ne pas troubler outre mesure le confort des voyageurs. La norme s'inscrit d'ailleurs ponctuellement dans l'espace du métro : on peut la retrouver par exemple sous forme de marqueurs dans les wagons de la ligne 10 à côté des panneaux indicateurs de stations, qui stipulent en gros caractères qu'il ne faut pas encourager l'activité musicale dans les rames en répondant aux sollicitations des musiciens, ceci pour une raison de tranquillité, et que la RATP s'occupe d'offrir une « *détente musicale de qualité* » en accréditant des musiciens qui jouent dans les couloirs. Nous pouvons par ici comprendre la volonté de la RATP de prendre en charge en se l'appropriant un phénomène culturel au sein de son territoire.

La norme est aussi transcrite sur les panneaux « Mode d'Emploi » rappelant les consignes d'usages du métro que l'on peut retrouver dans les SAS et les quais, dans la rubrique « Musiciens », mais aussi en bas de ces panneaux, dans la rubrique « Dispositifs de police et de sécurité » sous divers arrêtés qui font de façon plus ou moins direct référence à la musique. Le règlement interne du réseau métropolitain a d'ailleurs toujours stipulé que le phénomène musical dans le métro (puis plus précisément celui non accrédité par l'EMA à partir de 1997) était interdit. Nous pouvons citer ainsi dans le décret du 22 Mars 1942, article 74, alinéa 11, l'interdiction

« *de faire usage dans les voitures, dans les salles d'attentes, sur les quais ou dans les dépendances des gares accessibles aux voyageurs ou autres usagers, d'appareils ou instruments sonores* », ou encore dans l'arrêté du 9 Décembre 1968, à l'article 15 à l'alinéa 7a, l'interdiction « *de se livrer à la mendicité, de troubler la tranquillité des voyageurs, de quelque manière que ce soit et de quêter* ». Cet alinéa est d'ailleurs retrouvable en gros caractères sur un panneau placé à côté des panneaux indicateurs de stations sur les rames de la ligne 9. Cependant, l'activité musicale était plus tolérée à cette période : Gérald, mais aussi Jean-Noël, professeur de musique, m'ont tous les deux confiés jouer sans grands problèmes vis-à-vis des organismes de sécurité dans le métro durant les années 1970.

A partir de la mise en place de processus visant à contrôler le phénomène musical dans le réseau, la RATP a multiplié les mesures de répressions face aux pratiques musicales jugées transgressives. Les musiciens des rames en particulier, jouant illégalement, sont ainsi de temps en temps réprimandés par les forces de l'ordre en présence, en particulier les agents de sécurité, qui leur donnent régulièrement des amendes – qui restent impayées pour le cas des musiciens sans papiers qui leur donnent une fausse adresse - , et dans des cas plus rares confisquent leur matériel – il y a même eu des cas de casse du matériel par ces agents (Green, 1998 ; Boullet, 2002). Les agents font ainsi au travers de l'application du règlement figure d'autorité dans l'espace métropolitain : leur arrivée dans les quais ou les rames poussent les musiciens non-accrédités à arrêter leur prestation, et à se déplacer rapidement pour éviter d'être verbalisé. Le rappeur Leon m'a dit ainsi avoir régulièrement des problèmes avec les agents RATP. Spike qui pratique également la musique de façon illégale sur le réseau, depuis 20 ans, a à quelques reprises eu à faire aux agents qui l'ont même une fois agressé, d'une telle façon qu'il a cru qu'ils allaient lui casser sa guitare. Par ailleurs, cette figure d'autorité peut être pressentie même pour les musiciens accrédités, car le règlement stipule que tout agent de la RATP gêné par la musique a le droit d'en demander l'arrêt : ainsi Gérald m'a dit avoir souvent été délogé par le chef de station de la station Sèvres-Babylone sans aucun motif particulier à part celui d'être dérangé par son saxophone.

Tim Cresswell, dans son ouvrage « In Place / Out of Place, Geography, Ideology, and Transgression » (1996), cherche à comprendre comment étudier la création de *places* demande dans certains cas d'« *observer la façon dont des sens*

se construisent par un conflit actif et continuel de signification et de géographies, produit par différents groupes de gens »[1] (Cresswell, 1996, p.59). L'idée est de montrer qu'une transgression, considérée « Out of Place », non-possible à insérer dans la norme d'un espace, va si celle-ci perdure au sein du conflit qui oppose les acteurs de la transgression et les acteurs de la norme, contribuer à modifier le *sense of place* d'un espace et du coup sa propre normativité. Dans le cas du métro, il y a en effet l'idée d'une pratique, toujours jugée illégale, qui a peu à peu par l'ampleur qu'elle a pris entraîné les organismes de la RATP a repenser le phénomène social dans le métro, pour au final tendre ponctuellement à la valorisation de ce processus, le rendant dans certain cas alors « In Place ».

Je suis allé réaliser un entretien avec le directeur artistique de l'EMA, Antoine Naso, pour mieux comprendre le rôle de cette structure sur le phénomène musical. Le rôle principal reste ainsi la sélection de divers musiciens habilités à jouer dans le métro à partir d'une audition de recrutement : il y a l'idée d'une sélection – moins d'un tiers des musiciens présentés généralement obtenant le badge d'habilitation – sur des exigences définies par un jury composé d'agents RATP, axés selon Antoine Naso autour de critères de diversité culturelle et de qualité musicale. Ces musiciens sont selon ses termes « lâchés dans la nature », n'ayant en général plus à faire à la structure EMA jusqu'aux prochaines auditions. Toutefois la structure met en place certains « tremplins » qui permettent à quelques musiciens – en partie ceux qui les sollicitent régulièrement pour - de jouer à des premières parties de concerts, ou à des circuits musicaux partenaires de la RATP, notamment les festivals de Solidays, Art Rock, Rock en Seine, W9 Festival...

Il y a en parallèle l'idée d'une volonté de mettre en place des « espaces-musique » fixes dans le métro : pour cela, l'EMA a décidé d'installer des grands posters, accompagnés d'un revêtement semi-circulaire au sol (voir **figure 13**) symbolisant que cet emplacement est propice pour la musique – n'empêchant bien sûr pas les musiciens de jouer autre part – que l'on retrouve sur les placettes de Bastille, Place d'Italie et République, et à la station Gare de Lyon – et en prévision actuellement à quinze autres endroits. Il en existe de même un à Montparnasse, proche des sorties 5, 6 et 7 de la station, dont la pancarte spéciale propose un

[1] « *Look at the way meanings are constructed by the active and continuing conflict of meanings and geographies produced by different groups of people* » (Cresswell, 1996, p.59).

graphisme plus épuré, représentant une clef de sol et le début d'une partition (voir **figure 15**), mais qui est moins utilisé par les musiciens, notamment dû au fait du plus faible passage de ce couloir.

Nous pouvons noter également la volonté de l'EMA d'organiser ponctuellement des concerts, ou des évènements musicaux, sans lien en général avec les musiciens qui jouent régulièrement dans le métro, qui peuvent être prévu ou non. Des artistes célèbres tels que M ou Keziah Jones (qui a d'ailleurs commencé sa carrière en jouant illégalement dans le métro dans les années 1980) furent ainsi invités à y jouer : pour éviter que trop de monde n'afflue dans le métro pour voir ces artistes, la RATP ne prévient en général pas du concert, ou alors dévoile le lieu quelques heures seulement à l'avance. Divers autres évènements sont aussi mis en place, tels que des représentations de danse à la station Bibliothèque François Mitterrand un jeudi au hasard par mois, ou encore des concerts ponctuels aux stations Auber, Miromesnil, Jaurès... Ainsi, je suis allé voir un concert gratuit et annoncé par des affiches présentes sur divers quais du métro, organisé le 26 Mars (initialement prévu le 27 Janvier mais annulé alors en lien avec les priorités de sécurité dans le contexte des attentats du début du mois) du pianiste et animateur de télé Jean-François Zygel à la station Auber, qui dispose d'un large espace au centre de la zone connective et commerciale de la station lui conférant un grand potentiel scénique. Ce large emplacement est au centre du réseau de circulation humaine, et ainsi de nombreux agents de sécurité étaient présents lors du concert pour éviter que le public attroupé ne s'étale sur les côtés et ainsi gène le flux de circulation. Ici, la RATP a mis en place un véritable espace scénique – monté et démonté avant et après le concert –, au sein même de l'espace de transport, composé d'une estrade avec le piano, d'un jeu de lumière et des pancartes pour renforcer l'ambiance parallèle du concert, qui a duré alors un peu plus d'une heure.

Evoquer ici brièvement comment la RATP a réfléchi à une manière d'agencer et d'imbriquer deux espaces au sein de la station Auber – la zone englobante du transport et à l'intérieur de celle-ci un espace restreint destiné à la musique – nous amène à nous demander comment est-il possible d'associer l'espace fonctionnel à l'espace sensible, si ils sont tous deux potentiellement complémentaires ou bien antagonistes. Si jusqu'à présent notre étude sur le fait musical dans son caractère global nous a permis un décentrement vis-à-vis de la considération du métro comme

un simple lieu de transport – en s'intéressant alors au point de vue des musiciens, à leur choix et stratégies spatiales, aux jeux d'acteurs qui les relient ensemble sur un territoire en partie normé par le cadre décisionnel des acteurs de la RATP et de l'EMA – il sera dès lors important d'intégrer les observations que j'ai réalisé du caractère vivant, expressif de la prestation musicale en elle-même - du moment où le musicien vient par sa prestation et son rapport aux voyageurs performer le métro.

II) La création d'un espace musical

J'en arrive au point qui m'a semblé le plus important pour mettre en valeur la construction d'une dynamique sensible au sein d'une zone de transport : celui d'une analyse scientifique au plus près de l'acte créatif du musicien qui va contribuer à transformer l'espace du réseau métropolitain, lui conférant une valeur sociale et humaine et permettant ainsi de dépasser la vision du métro comme un « non-lieu », tel que nous l'avons suggéré précédemment.

Pour ce faire, je vais tout d'abord me concentrer sur le processus créatif dans le cas de la musique produite dans les couloirs du métro, où le musicien se réalise depuis un emplacement fixe face aux voyageurs mouvants – le cas des prestations réalisées dans les rames et ses spécificités sera pris en compte secondairement à guise de comparaison. J'étudierai en préambule des qualités dites sensibles du musicien – le regard inspiré qu'il porte à l'environnement du métro, ses talents de musicien et de créateur qui lui permettent de pouvoir rentrer dans une démarche de composition – pour m'intéresser ensuite pleinement au rapport entretenu entre musicien et voyageurs, qui par le prisme humain nous permettra d'appréhender la jonction entre deux espaces de valeurs différents – artistique et fonctionnel. Cette jonction sera approfondie par des études méthodiques d'observations portées sur deux prestations musicales suivies du début à la fin dans le métro qui par le biais de la temporalité de la prestation seront des outils pour étudier les impacts de l'empreinte musicale sur la matrice du métro. A partir de cette étude de cas, je serai ainsi en mesure de proposer une réflexion géographique finale à mon mémoire à propos des divers modes d'interconnexion des dynamiques de musique et de

transport : quelle place la musique entretient-elle dans le métro ? Comment s'articule-t-elle avec la dynamique de circulation du transit humain ?

1) Les qualités sensibles du musicien

Avant toute chose, nous pouvons dire que si le musicien peut arriver à utiliser le métro pour y réaliser sa prestation, c'est grâce à un travail d'abstraction qu'il entreprend au travers de son regard sensible qu'il porte à l'environnement. De nombreux musiciens m'ont ainsi expliqué qu'ils percevaient le métro comme une scène. Pour citer quelques phrases relevées, « le métro est une scène de théâtre, où le rideau s'ouvre devant un public, et nous coupe de notre autre vie : il n'y a que la musique » selon les propos de Soleil Man, ou encore, « le métro est un espace de théâtre, du moins théâtralisable » selon les termes de Christophe. Ce chanteur d'opéra perçoit par exemple dans le métro un ensemble de caractéristiques qu'il cherche à associer à son art musical et à son jeu scénique : la placette de Bastille où il joue le plus souvent lui permet, mieux que dans un couloir étroit, de se déployer, d'avancer vers différents endroits tout en chantant pour jouer avec différentes acoustiques, étudier les diverses résonnances des agencements architecturaux tandis qu'il fait porter sa voix grave vers un couloir qui donne sur la placette, par exemple. De même, il m'a confié percevoir le métro comme un « décor » et associe des éléments de l'architecture à son jeu : la barrière d'escalier qui se trouve en face de la placette lui permet par exemple de s'appuyer, de souligner qu'il se met dans la peau d'un personnage particulier. Enfin, il m'a dit trouver dans le métro un certain attrait « sacré », de par son rituel d'accessibilité – le passage du portillon – où il perçoit une once de fraternité due à la position commune de tous les usagers du métro : ici existe une vie parallèle car souterraine, hors du monde de la surface, qui pourrait dévoiler un potentiel d'identité commune de par la position particulière que chacun y entretien.

C'est à partir de ces impressions que le musicien va développer son identité artistique. Le potentiel scénique du métro peut être mis en œuvre de nombreuses façons : certains artistes restent sobres visuellement, en ne présentant aux voyageurs que leur stature et leur prestance, tandis que d'autres vont imaginer des tactiques d'agencement pour renforcer l'introspection dans la musique. La **figure 15**

présente ainsi la disposition scénique du groupe MIAM, se produisant à la placette de la station Montparnasse : une attention particulière est portée ici sur les costumes, et sur l'utilisation de marqueurs personnels, tels que le nom du groupe et sa page facebook accrochés au mur, où certains détails tels que la boîte stylisée utilisée pour récolter de l'argent, une photo présentant le sourire d'une personne âgée à sa gauche et encore à gauche la mise à disposition de cartes du groupe.

Figure 15 : L'agencement scénique du groupe MIAM

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Montparnasse-Bienvenüe

La qualité intrinsèque à l'artiste qui lui donne une identité musicale propre, permettant d'attirer l'intérêt des voyageurs, reste avant tout son aptitude à communiquer par la musique. Marc Augé parle ainsi à propos de certains musiciens des couloirs du métro particulièrement de leur *« [...] incontestable talent que reconnaissent quelques-uns et que beaucoup devinent »* (Augé, 1986, p.83) : le talent serait ainsi ce qui octroierait au musicien une légitimité particulière, comme facteur direct de l'attention que les voyageurs lui portent. Par talent, au sens

artistique, nous pouvons entendre la technique de jeu du musicien, mais aussi sa capacité de transmission d'un ressenti, d'une sensation : Soleil Man m'a ainsi expliqué que pour lui, faire un morceau, c'était comme raconter une histoire, un voyage, qui permettrait d'ouvrir par l'imagination à l'auditeur un monde de sensations toutes nouvelles. Lorsque je l'ai accompagné à la percussion – à la station Chatelet en décembre, ma première expérience de jeu dans le métro – il m'a souvent repris pour me demander de rendre mon jeu plus sensible afin de transmettre aux voyageurs un univers abstrait qui lui était propre : il m'a entre autre fait imaginer que mon jeu de percussion soit ressenti comme une caravane, qui avance doucement, à partir de laquelle il puisse tel un oiseau, à la basse, graviter autour.

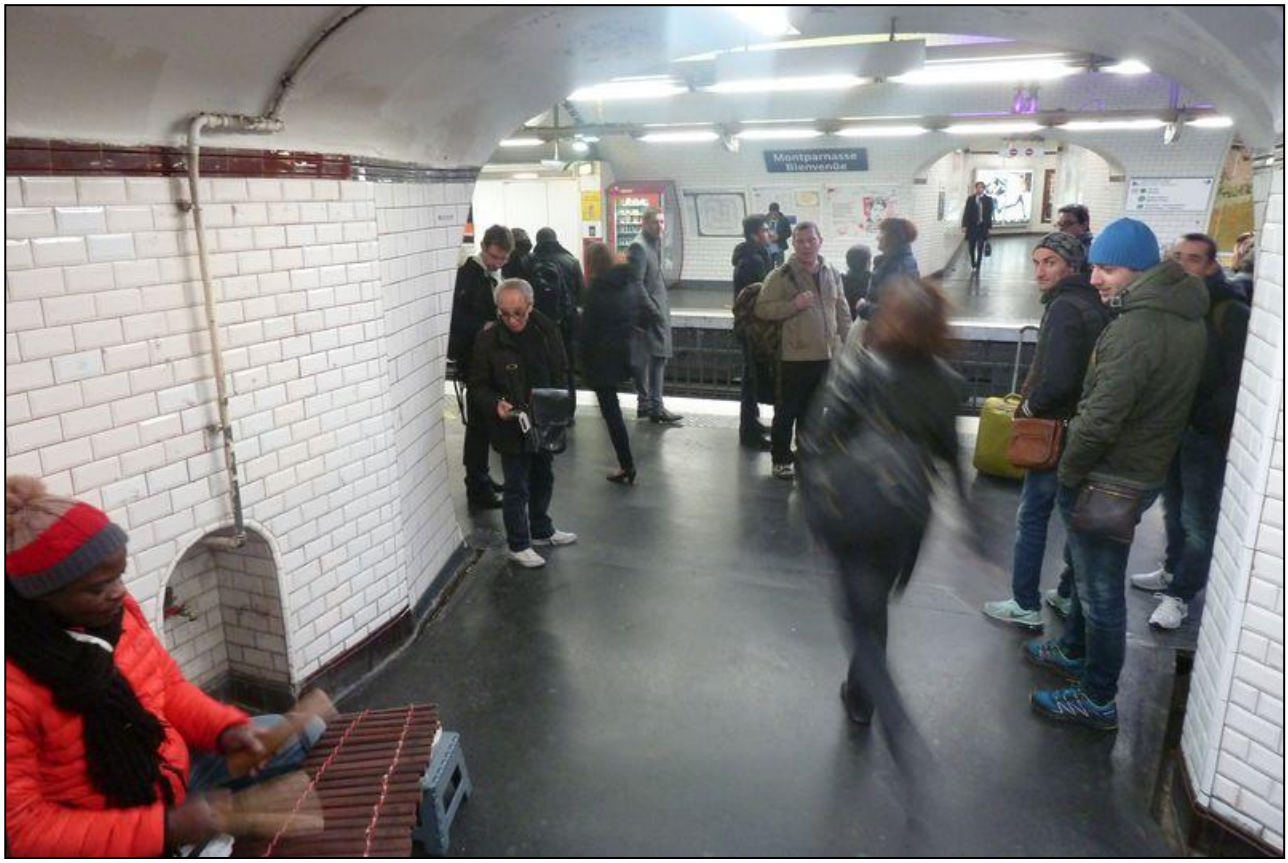
Dans son ouvrage « Les lieux du sensible » (2013), Alain Mons énonce ceci : « *La musique, au-delà même du rythme, est une respiration, un souffle joué, qui nous rapproche d'un sens primitif de l'aura (émanation, atmosphère, halo)* » (Mons, 2013, p.166). Selon Soleil Man, le musicien talentueux est accompagné d'une aura qui peut devenir – au sens figuré – quasi visible pour le public et attirer plus en particulier son attention lorsque la prestation est particulièrement bien appliquée. J'ai pu ainsi observer comment la qualité qui permettait à l'artiste de performer un espace dépendait directement d'une dimension intérieure à lui-même dont la mise en pratique par la musique, son émanation, permettait de faire résonner des cordes sensibles chez certains voyageurs. Ceci peut se comprendre assez concrètement chez certains musiciens par la transmission d'une bonne humeur qui devient source d'un échange très fort et chaleureux : la chanteuse Alexandra touche ainsi un public assez large, outre par sa belle voix, mais aussi par l'impression d'allégresse qu'elle dégage, notamment par ses sourires et ses regards, par les phrases qu'elle adresse aux personnes qui sont arrêtés pour l'écouter. Cette aura peut aussi s'apercevoir par l'idée d'un certain caractère insolite que peuvent dégager des artistes, qui attirent alors facilement l'œil curieux des voyageurs : Florent, qui joue d'un instrument à cordes assez atypique – le Stickman – et qui accompagne son jeu d'un chant sans paroles très aigu, semble apporter dans les couloirs du métro une dimension parallèle très propice à l'évasion et à l'imagination.

Au final, chaque musicien développe, selon son style de jeu, sa manière personnelle de rentrer en contact avec les voyageurs. Dans des emplacements similaires, certains chercheront à se mettre en avant, de par leur prestance artistique,

sur le flux de passage, en dirigeant directement leur *aura* vers les gens qui passent à leur niveau : par exemple, les filles du groupe MIAM sont très à l'affut lors de leur performance, et viennent essayer grâce à leur expressivité de mettre en place un contact humain, en faisant des signes aux passants, en les interpellant par le regard, par leur chant, leurs mouvements, etc. Le chanteur Christophe va en permanence se déplacer dans son jeu pour aller jusqu'à interpeller physiquement des voyageurs qui transitent devant lui : il lui arrive ainsi de suivre en chantant certaines personnes sur quelques mètres, rentrer dans un jeu théâtral en face de certaines personnes arrêtées, ou faire des grands signes à des personnes éloignées en leur signifiant qu'il leur adresse quelque chose. D'autres musiciens sont quant à eux plus discrets, non pas forcément qu'ils soient moins expressifs mais qu'ils ne veulent pas imposer aux voyageurs une expulsion trop brusque de leur espace personnel. Le saxophoniste Jef m'a expliqué essayer avant tout de jouer dans le métro des morceaux « *cool*, *relax* », et surtout pas trop fort, car il comprend que les usagers du métro veuillent rester dans leur intimité, quitte à ne pas forcément réaliser quelque chose qui lui est plus propre : il évite ainsi de jouer du free-jazz, son style de prédilection, car il estime que le côté très rêche et expérimental de cette musique puisse être très mal perçu dans le métro, où ce qui est recherché est avant tout de la douceur et de la rêverie. Au final, de nombreux musiciens proposent un mode beaucoup plus implicite de liens émotionnels avec un public en construisant par l'émanation de leur musique comme une forme de bulle ou d'aura, un espace abstrait où le musicien, en jouant d'une façon souvent calme, même des fois les yeux fermés, va inviter de façon détournée le regard à se tourner vers lui pour rechercher dans son jeu une forme d'oasis au sein des couloirs du métro qui lui permettrait un instant agréable de détente, de sortie de son climat de quotidienneté. Le musicien Koko peut ainsi jouer du balafon pendant un temps très long, sans relever sa tête ni sembler sortir de sa rêverie, en restant quasiment imperturbable, semblant même dans une certaine mesure accéder à une forme de trance, en utilisant avant tout comme moyen de contact avec son public les imaginaires développés par son instrument : sur la **figure 16**, nous pouvons ainsi sentir le lien, plus proposé qu'imposé, entre le musicien, discret, assis, et un public de personnes aux visages curieux et interloqués. Cette idée de bulle est souvent renforcée par l'utilisation d'un accompagnement numérique qui permet à certains musiciens d'installer un paysage de rêverie. Ainsi j'ai pu remarquer que les flûtistes des Andes Ephrain et Santiago,

ainsi que le joueur de Er-hu chinois Wang, ont tous les trois en commun l'idée d'apporter par le jeu musical – qui peut être perçu par les usagers du métro comme de la « musique du monde » donc exotique – et par leur stature très calme un climat très doux de rêverie qui donne, autant par le jeu instrumental que par le caractère paysagé et évocateur de l'accompagnement, l'ouverture sur un ailleurs, sur un voyage. Au final, nous pouvons dire au vu des différents modes de partage de la musique étudiés dans ce paragraphe, que selon les prestations des musiciens, ceux-ci peuvent plus ou moins propulser les personnes qui passent à leur niveau dans une « zone de danger » que l'on peut opposer à la zone de confort par la nécessité pour le voyageur de se reprendre en charge pour pouvoir affronter un fait social et pénétrer dans un autre univers, celui du partage musical – nous creuserons cette idée plus loin avec l'étude de cas portée sur une prestation spécifique du chanteur d'opéra Christophe. Toutefois cette « zone de danger » ou du moins son potentiel de risque de « danger » est souvent atténuée par le musicien qui va rendre en général son jeu assez confortable pour que l'interaction se fasse d'une façon peu brutale pour l'intimité du voyageur.

Figure 16 : Le musicien de balafon Koko



Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Montparnasse

2) L’articulation entre espace musical et espace de passage

2.1) L’étude par l’écoute sonore

J’ai essayé de mieux comprendre la façon dont l’univers musical du musicien des couloirs va réussir à parvenir dans le champ en particulier auditif du voyageur. Je me suis pour cela mis dans la peau de deux voyageurs en mouvement qui vont sur leur passage croiser un musicien et qui respectivement vont décider de continuer leur chemin ou alors de s’arrêter écouter. J’ai réalisé ces marches en focalisant mon attention sur l’environnement sonore qui m’entourait – basé sur le principe du « soundwalking » - accompagné d’un enregistreur sonore.

L’**enregistrement 2** correspond au transit d’un voyageur qui descend d’une rame de la ligne 4 à Chatelet, pour se diriger vers la ligne 1 en direction de la Défense. Sur son trajet, il rencontre dans le couloir un saxophoniste accompagné d’une bande numérique mais ne s’arrête pas et continue son trajet jusqu’à rentrer dans la rame de la ligne 1. En écoutant l’enregistrement, nous pouvons déjà entendre le bruit de la rame, de son annonce sonore et de son départ, de grande amplitude sonore, juxtaposé avec l’arrivée d’une autre rame sur le quai d’en face, puis au fur et à mesure que le voyageur s’éloigne du quai la perception d’un univers musical, à partir de 34s, que le voyageur va alors entendre, dans le sens où il va peu à peu le dégager du paysage sonore du métro technicien pour le considérer comme une entité particulière. Pendant environ une minute, la musique va prendre de l’ampleur par rapport au paysage sonore avant tout constitué du passage humain du couloir de la correspondance – bruit de pas, voix – pour vers 01min30 devenir l’univers auditif le plus important, bien que perturbé à 01min40 par une annonce RATP réalisée par haut-parleurs. A 01min58 le voyageur passe physiquement au niveau du saxophoniste : jusqu’à 02min03, le son du saxophone recouvre quasiment tous les bruits extérieurs, correspondant alors au moment où le voyageur est le plus immergé dans la musique – cet instant parallèle est d’ailleurs renforcé dans l’enregistrement par le jeu du saxophoniste qui à ce moment précis s’attarde sur une seule note, recouvrant son accompagnement, procurant ainsi une sorte « d’instant de grâce » au voyageur. Toutefois le voyageur continue son trajet et très vite la musique s’efface derrière les bruits des rames, que l’on perçoit dès 02min03 lorsque la rame 1 direction Château de Vincennes rentre à quai : à 02min30 le voyageur est

sur quai et le bruit de départ de la rame ainsi que le bruit d'arrivée de la rame en direction de la Défense surplombe complétement la musique, que le voyageur va entendre à nouveau légèrement avant le départ de son train.

L'**enregistrement 3** suit cette fois ci le parcours d'un voyageur qui depuis la ligne 5 en direction de Bobigny va descendre à République, pour se diriger vers la ligne 8 mais va croiser sur son chemin le musicien Wang, à la placette de République, et décider de s'arrêter jusqu'à la fin du morceau. Ici, nous pouvons déjà entendre l'univers sonore de la ligne 5 qui dès 36sec ouvre ses portes sur la station du métro, où l'acoustique est très différente, les bruits résonnant beaucoup, en particulier la musique d'un artiste jouant sur un couloir accessible par le quai d'en face. Le voyageur va continuer son chemin et quitter le quai pour se retrouver dans un nouvel univers sonore dont la réverbération des bruits humains est encore plus importante. La musique de Wang est perçue dès 01min22 et peu à peu se superpose au paysage audible, et englobe les sons plus agressifs du métro. Le voyageur arrive au niveau de Wang à 02min14 et alors l'immersion dans l'univers de valeurs du musicien est plus importante : si l'on entend encore les bruits alentours, en particulier dû à l'acoustique de la placette de la station République, la nappe sonore numérique et le son de Er-hu – proche du violon – du musicien chinois semble atténuer le stress auditif des signaux et des bruits caractéristiques de l'espace sonore du métro. Le morceau dure jusqu'à 04min58, moment où le musicien coupe la nappe de son accompagnement numérique et où l'environnement sonore du métro réapparaît plus concrètement tandis que le musicien égrène quelques notes « à nu » avant de s'arrêter.

Au travers de ces deux « soundwalking », nous pouvons apercevoir la frontière, la ligne de césure qui peut séparer l'univers musical de l'environnement sonore du métro. Le voyageur qui est pris dans la dynamique narrative de transport évolue au sein d'un espace auditif très dense dont l'identité sonore se caractérise par les bruits des équipements techniques et du passage humain, au sein d'une acoustique architecturale qui par sa grande réverbération stimule très fortement, voir violemment le sens auditif. L'univers sonore du musicien n'abolit pas le paysage audible du métro mais se juxtapose à lui pour proposer dans la temporalité de la marche du voyageur un imaginaire sensoriel plus expressif qui procède, au travers de l'émanation de valeurs propres véhiculées par la musique, comme un appel, une

main tendue qui propose à celui qui veut la prendre l'installation d'un ressenti partagé. L'**enregistrement 2** représente le cas le plus fréquent où le voyageur ressent cet appel mais ne s'y attarde pas, étant avant tout pris en charge par sa dimension de transport et cherchant alors à assurer son déplacement. Le cas de l'**enregistrement 3** représente quant à lui le cas désiré par le musicien où le voyageur va accepter l'invitation et ainsi s'immerger dans un univers sonore en faisant alors abstraction momentanément de l'environnement qui l'entoure pour se concentrer sur la musique.

2.2) Les comportements des voyageurs face à la musique

Nous avons ainsi saisi en partie la dichotomie qu'il pourrait exister chez le voyageur entre la perception du paysage sonore du transport et de la musique. Selon l'influence que va réaliser chez lui tel ou tel espace, cela va provoquer en lui des comportements particuliers qu'il est intéressant de relever.

Le cas le plus fréquent est celui d'une relative indifférence que le voyageur va manifester vis-à-vis de la musique, en n'accordant pas d'importance au musicien qu'il rencontre et en continuant sa route. Ceci peut s'expliquer soit par l'absence d'affect qu'il ressent pour cette musique, soit par la volonté primordiale de réaliser son trajet en général par soucis d'économie de temps. Il arrive aussi que la musique soit pressentie par le voyageur comme une contrainte à son déplacement ou une violation de son intimité qu'il exprime alors en ne prêtant pas attention au musicien ou dans des cas plus rares en manifestant sa gêne en marquant une expression de visage irritée, en se bouchant les oreilles, voire en insultant l'artiste ou en bousculant les personnes attroupées qui écoutent.

Maintenant, lorsque la musique représente une certaine attraction pour le voyageur, celui-ci va en fonction de son inscription au sein de la dynamique de mouvement du flux répondre à certains comportements particuliers. Il arrive ainsi souvent que tout en continuant sa route, le passant « ouvre » son visage à la musique, se sentant touché par celle-ci et alors présentant un visage intrigué, curieux, voir joyeux et des fois adressant un sourire, ou un mot à l'artiste, lui donnant une pièce ou le filmant sans s'arrêter, voir même parfois dansant sur quelques

mètres. Se joue à ce moment-là selon l'attirance que provoque le phénomène musical une interrogation chez le voyageur sur la possibilité de s'extraire du flux de mouvement pour s'arrêter quelque temps écouter la musique : il est fréquent ainsi de voir des passants ralentir la marche, hésiter à s'arrêter, ou alors marquer une pause furtive avant de repartir. La marque de l'arrêt représente le passage véritable pour le voyageur d'un univers à l'autre : il correspond à l'instant où celui-ci va faire avant tout cas de l'aura, de l'art du musicien et va alors le mettre en valeur selon diverses façons. Nous retrouvons ainsi ici le plus souvent l'écoute immobile, avec comme première marque d'attention un visage plus ouvert ou expressif. Le don d'argent devient ici un acte de soutien et de partage du voyageur qui montre par ce biais l'engouement que lui procure la musique. Il arrive aussi souvent de voir des personnes filmer le musicien. Lorsque dans certains cas l'intensité de partage entre voyageurs et musiciens devient plus forte, il est fréquent d'apercevoir des comportements plus explicites tels que des phrases ou des cris d'engouements, des personnes bougeant au rythme de la musique, voir dansant, des applaudissements à la fin d'une prestation ou des voyageurs venant prendre une photo avec le musicien ou discuter avec lui.

C'est dans cette acception qu'il est réellement possible d'employer la notion d'espace social : le musicien peut provoquer par son art une véritable émulation qui va réunir des gens qui ne se connaissent pas et qui n'auraient pas partagé une expérience commune dans le métro d'une autre manière. La **figure 17** représente par exemple une danse réalisée par deux personnes qui se sont rencontrées alors lors d'une prestation musicale du Cabaret Slave, devant la placette de la station Chatelet. Il arrive aussi fréquemment que diverses personnes viennent se regrouper à la fin d'un morceau d'un musicien pour lui transmettre leur félicitation et par ce biais pour discuter avec lui, comme le montre par exemple la **figure 18** où divers touristes qui ne se connaissaient pas en sont venus à se traduire mutuellement ce que leur expliquait le musicien russe Ihor – à droite sur la photo -, à la station Bastille. De nombreux musiciens en profitent alors pour faire la promotion de leur CDs ou de leurs prochains concerts, et ainsi créent de nouveaux liens au travers du métro. Il m'est souvent arrivé ainsi de discuter avec des voyageurs qui venaient me voir pour me transmettre leur ressenti sur la musique, et créer des cercles de discussion avec le musicien. Nous pouvons dire que la qualité communicative du musicien vient ici se

répandre dans un lieu où le facteur social est laissé en général en retrait, pour créer autour de lui une impulsion d'échange plus forte. La **figure 19** représente dans le même ordre d'idée une femme venue discuter avec le musicien Wang à la placette de la station République pour lui poser des questions à propos de sa musique – cette photo prise avec un temps de pause plus lent permet de mieux représenter l'idée d'une dissociation entre un univers « net » où il est possible de communiquer et l'environnement alentours, paraissant flou sur la photo, où ne subsiste que le transit.

J'ai pu aussi remarquer comment les musiciens tissaient souvent des liens avec d'autres acteurs du métro que les seuls voyageurs : par exemple, lors d'une prestation de Marcellin avec deux amis instrumentistes à la placette de la station Place d'Italie, le vendeur au kiosque Relay montrait clairement son engouement en applaudissement très fort à la fin de chaque morceau. Ou encore, j'ai pu voir comment une personne chargée de changer les affiches de publicité est venue spontanément parler aux musiciennes du groupe MIAM à la placette de Montparnasse et les encourager. Christophe m'a même confié qu'un balayeur du métro avait souvent l'habitude de venir participer à des rôles dans ses mises en scènes. Enfin, j'ai remarqué de même que très souvent, certaines personnes SDF ou qui faisaient la manche dans le métro venaient discuter avec les musiciens ou restaient écouter leur musique, parfois très longtemps. Il y a l'idée que l'environnement créé par le musicien reste une source de chaleur humaine qui pour certaines personnes peut être indispensable lorsque cette dimension humaine leur fait par ailleurs défaut, en particulier dans le métro qui peut alors réellement paraître aliénant.

Figure 17 : Danse réalisée par deux voyageurs

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Station Chatelet

Figure 18 : Les discussions impulsées par le fait musical (1)

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Station Bastille

Figure 19 : Les discussions impulsées par le fait musical (2)

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station République

2.3) La qualité de *place* de l'espace musical

Les différents comportements que nous avons évoqués témoignent tous de l'idée commune que le musicien vient performer l'espace du métro dans le sens où les voyageurs, qu'ils soient favorables ou récalcitrants, doivent d'une façon ou d'une autre se positionner face à sa prestation. L'emplacement où celui-ci joue n'est plus seulement un environnement perçu comme un espace pour se déplacer ou se repérer mais aussi comme un *place*, un lieu où il se passe manifestement quelque chose.

La qualité de *place* de l'espace de musique va dépendre en particulier du nombre de personnes attroupées pour écouter le musicien : plus il y aura de gens arrêtés, plus la sensation de partage et d'émulation, proche de celle d'un concert, sera forte. Nous arrivons ici au principal défi du musicien, qui est de réussir à attirer l'attention du flux en mouvement pour créer autour de lui un cercle d'écouteurs. J'ai essayé de comprendre s'il existait des facteurs qui expliqueraient comment se créé

un public, une foule d'auditeurs au sein du métro. Ceci dépend avant tout du talent et de l'expressivité du musicien, mais aussi du lieu où le musicien joue, c'est-à-dire en particulier aux placettes des grands embranchements des stations, qui combinent un flux de passage important et la possibilité de s'arrêter sans trop gêner la circulation. A partir de là, plus le fait musical va paraître imposant, plus celui-ci aura des chances de réunir du monde. J'ai remarqué par ce biais que ce sont souvent les formations de plusieurs musiciens qui réunissent le plus de gens. Dans le même ordre, les musiciens du groupe des Mutants de l'Espace m'ont expliqué qu'ils ont réuni une foule particulièrement grande un jour où ils ont invités des danseuses et des amis caméramans à participer à leur prestation. Ce groupe a rajouté que durant la prestation, « la foule entraîne la foule », que lorsque quelques personnes s'arrêtent, il va y avoir exponentiellement de plus en plus de gens qui vont eux aussi oser prendre le temps d'écouter la musique. Cela rejoint un propos du chanteur Christophe qui m'a expliqué qu'il avait remarqué que dès qu'environ 6 personnes s'arrêtaient autour de lui, une grande foule allait se créer alors dans les secondes à venir. Ainsi, le fait que quelques personnes soient arrêtées renforcerait la dimension solide du partage qui unirait musicien et voyageurs, le musicien ayant par ce biais plus de facilité à s'imposer sur le flux et à inviter d'autres personnes à s'arrêter.

Toutefois, les musiciens interrogés m'ont tous confiés que la création d'une foule d'auditeurs, d'une émulation au sein du métro dépendait durant leur prestation en grande partie d'un facteur aléatoire. Il y a en effet l'idée pour le musicien de jouer devant un public qui n'est jamais le même, et donc la possibilité toujours aléatoire de réunir autour de lui des esprits plus ou moins attentifs et curieux. Pour pouvoir mieux faire sentir dans mon mémoire comment pourrait s'affirmer au sein du métro un espace musical, sans présenter des généralités qui peuvent fausser la réalité du fait étudié, j'ai voulu ainsi présenter deux cas de prestations que j'ai suivies dans leur intégralité.

3) Etudes de cas

3.1) Etude de cas n°1

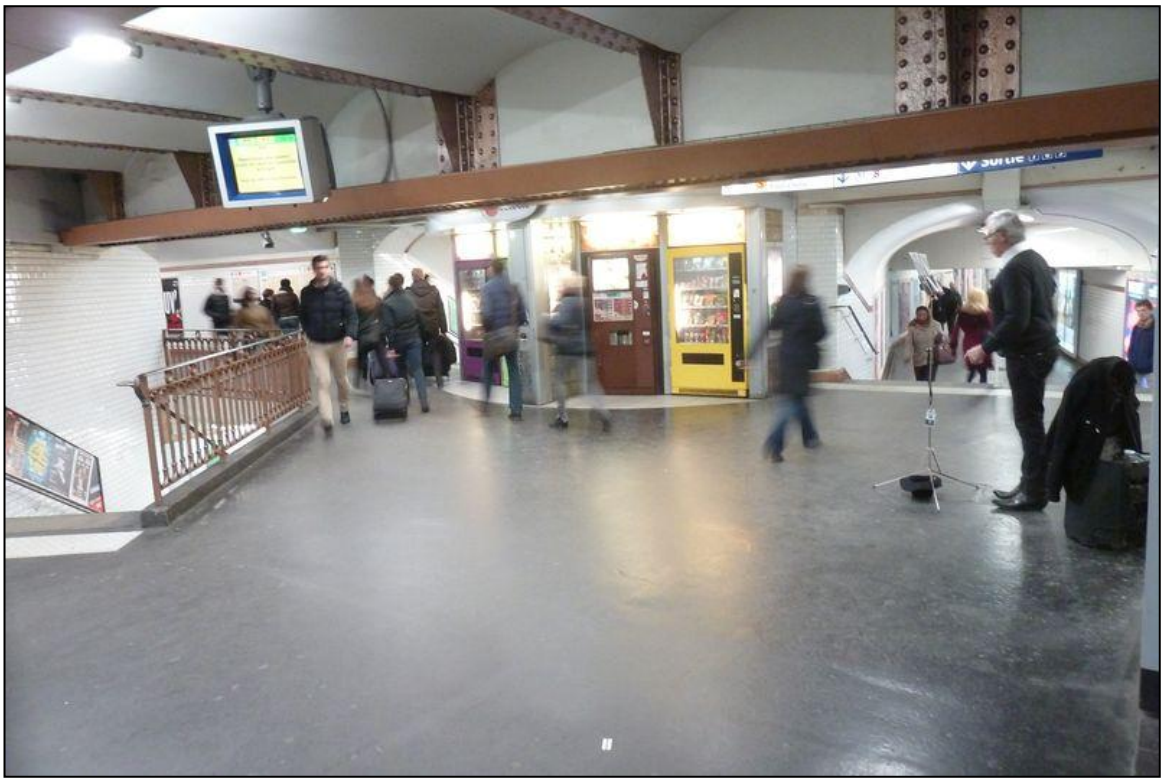
La prestation du chanteur d'opéra Christophe Ménager à la station Bastille (au niveau de la placette), Vendredi 13/03.

Le chanteur est arrivé à la placette de Bastille à 18h10 alors que la formation du Prélude de Paris finissait de jouer, afin de s'assurer qu'il puisse occuper le lieu par la suite. Ainsi à 18h20, il s'est installé sur l'endroit en y plaçant son pupitre et son amplificateur. La placette de Bastille est composée de l'emplacement où le musicien en général joue – marqué par la RATP par une pancarte et un léger marquage au sol - entouré de machines distributeurs, d'un Relay « Bonne Journée » de nourriture, d'un photomaton et de 11 couloirs qui relient les entrées et sorties de la station aux lignes 1, 5 et 8. Il est à noter que dans cet espace connectif multidirectionnel, certains flux de passages transitent directement devant le musicien tandis que d'autres se déroulent un peu en retrait. Cependant tous les voyageurs qui passent ici peuvent voir et entendre le musicien. Nous avons vu précédemment que passent dans cet espace en moyenne sur 5 minutes à 18h environ 400 personnes, mais nous pouvons préciser ici qu'environ trois quarts d'entre eux transitent directement au niveau du musicien tandis qu'un quart transite en peu en retrait.

Hors des moments où des musiciens y font une prestation, cet embranchement est avant tout perçu par les voyageurs dans sa dimension de transport – il faut tout de même noter l'attractivité extra narrative que représente le photomaton, les distributeurs et surtout le Relay qui permet aux voyageurs qui le souhaitent de se ravitailler en nourriture ou en boisson par le biais d'une présence humaine, mais sans pour autant offrir de lieu pour pouvoir s'arrêter les consommer. Ainsi juste après le départ des musiciens du Prélude de Paris et des quelques auditeurs arrêtés, l'embranchement ne portait en quelque sorte plus aucune « traces » du fait musical passé pour redevenir complétement un lieu de passage. L'arrivée de Christophe créé alors un nouveau point de repère : durant que celui-ci s'installe, entre 18h20 et 18h35, quelques voyageurs viennent l'observer comme un fait particulier, sans toutefois y porter plus d'intérêt. La **figure 20** montre ainsi la dynamique de la placette au temps « 0 » de la prestation, au moment-même où Christophe commence à chanter. Pour ceci, il affiche préalablement le titre du

morceau qu'il va jouer sur un pupitre posé juste derrière lui, lance l'accompagnement d'orchestre numérique tandis que lui n'utilise aucun amplificateur pour sa voix de basse dont la puissance naturelle est suffisante. Pour son premier morceau « Ode au Métro », qui commence à 18h35, il interprète dans une composition le personnage d'un SDF qui glorifie le métro en soulignant qu'il y fait plus chaud qu'à l'extérieur. Durant ce premier morceau, que Christophe perçoit comme une « mise en jambe », un échauffement, la dynamique de transport est restée la forte autour de lui : une seule personne s'est arrêtée écouter l'artiste puis est repartie directement à la fin du morceau.

Figure 20 : Le début de la prestation de Christophe



Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Bastille

Par la suite, Christophe interprète des airs connus, en général provenant du répertoire d'opéra italien. Pour cela, il va mettre un accent tout particulier sur son jeu scénique en interprétant physiquement le rôle des personnages qu'il joue. Il va aussi tout au long de sa performance se déplacer dans la station, dès fois jusqu'à environ cinq mètres de son pupitre, pour ainsi installer un espace scénique suffisamment grand pour qu'il puisse s'exprimer. Au travers de ses déplacements, il va chercher à venir se confronter aux voyageurs de façon plus ou moins directe pour les faire rentrer dans son univers : certains se prêtent au jeu et s'arrêtent, comme le montre la

figure 21, tandis que d'autres se sentant un peu agressés continuent d'avancer en essayant de ne pas faire cas de Christophe. Par ce moyen, le chanteur cherche à capter d'une manière franche l'attention du public, et instaure ainsi ce que j'ai appelé précédemment une « zone de danger » : lorsqu'ils passent devant Christophe, les voyageurs se rendent compte ainsi qu'ils vont être sollicités et donc vont devoir s'extraire de l'intimité dans laquelle ils étaient confinés. Si pour beaucoup ceci peut être perçu comme un danger, un obstacle au bon déroulement de leur trajet, certains vont décider de pénétrer dans le monde créé par l'artiste en y acceptant ses valeurs propres.

Figure 21 : Le contact que créé Christophe avec les voyageurs

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Bastille

Ainsi sur les six premiers morceaux, Christophe a réuni un public variant entre deux et cinq personnes, qui repartent en général toutes à la fin. L'arrêt de la musique marque alors souvent le moment où le voyageur sort du monde de l'artiste et reprend sa course initiale. Toutefois de nombreux voyageurs sont venus tout en le rémunérant lui parler, en général pour le féliciter, telle une vielle dame très émue qui est venue lui expliquer que cela lui rappelait sa jeunesse, mais aussi pour discuter

avec lui de choses diverses, tel un monsieur qui après avoir pris une photo – un « selfie » – avec lui, lui a proposé de venir jouer pour sa Web radio. A partir du septième morceau, « Si Morir Ella De », de Ponchielli – ou Christophe interprète une personne qui cherche à empoisonner sa femme pour qu'elle meure dans les bras de son amant – le chanteur réunit un public de 5 puis 9 voyageurs dont 7 restent pour regarder le morceau suivant. La **figure 22** montre alors une partie du public qui a commencé à s'installer autour de Christophe au morceau suivant, composé en totalité à cet instant de 21 personnes. Durant ce morceau, le nombre de public a grimpé exponentiellement par rapport au début de la prestation, rejoignant l'idée que la foule autour d'un artiste se met en place lorsqu'un certain nombre de personnes sont au préalable déjà arrêtées.

Figure 22 : La foule regroupée autour de Christophe

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Bastille

L'espace scénique se met en forme : la barrière est alors utilisée à fin de reposoir, et un noyau de voyageurs vient en l'entourant conférer au chanteur une véritable place d'importance. Christophe m'a par ailleurs confié que c'est à partir du moment où un public se crée qu'il peut vraiment rentrer dans la peau de ses personnages et jouer beaucoup plus expressivement. Pour son suivant et dernier morceau, « L'air du Commandeur », de Mozart, il se « lâche » véritablement et utilise

toute l'ampleur que lui procure la configuration des voyageurs, courant d'un point à un autre, pour d'une façon très expansive faire rendre compte de l'ambiance tragique de la situation que son chant raconte. Son jeu crée alors une certaine tension qui vient véritablement focaliser l'attention de la totalité de la placette sur l'histoire qu'il met en scène, devenant ainsi le pôle d'attraction de cet endroit. La **figure 23** représente la zone à gauche du chanteur à la fin du morceau lors du dernier applaudissement des spectateurs : à ce stade le public composé de 42 personnes s'est alors emparé de l'ensemble du demi-cercle qui entoure Christophe. Cet applaudissement a la teneur d'une ovation et dure quelque temps durant lequel Christophe vient remercier chaleureusement les personnes présentes. Durant les trois minutes qui suivent la fin de sa prestation, la chaleur dégagée par le chanteur continue à se faire ressentir au travers des personnes qui viennent le féliciter. Juste après cela – un peu avant 20h – ne subsiste plus aucun spectateur et le métro retrouve alors brusquement sa qualité de transport tandis que Christophe range son matériel : il n'y a d'un coup plus aucune « trace » de sa performance.

Figure 23 : Le public à la fin de la prestation de Christophe

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Bastille

J’ai voulu ici rendre compte de la tension que peut réussir à créer un musicien dans le métro, qui explique comment celui-ci vient transformer la dimension humaine de l’environnement par sa seule qualité d’artiste. Il met ainsi en place un univers où l’expressivité est forte et vient répondre par certains attraits à la carence émotionnelle ou sensitive que peut représenter le métro dans sa compréhension comme un non-lieu. Les gens arrêtés, qui décident de rentrer dans le monde de valeurs propre au chanteur, sont ainsi tous tacitement en accord pour renforcer en créant une cohésion l’intensité de l’aspect social de sa performance. A noter que je n’ai pas pris de vidéo de cette prestation mais qu’il existe sur le site internet *YouTube* une vidéo prise par un voyageur, « *Christophe Ménager Hilarious Métro Opéra* » qui rend bien compte du jeu que le chanteur engage avec les passants du métro.

L’espace scénique s’impose alors sur l’embranchement connectif et durant un certain temps, celui-ci ne remplit plus tout à fait son rôle d’artère au sein du métro : les corps en présence y circulent plus difficilement, la présence insolite d’un artiste y induisant une force parallèle de maintien où vient alors s’installer un attroupement stable autour de lui. Ma deuxième étude de cas viendra creuser plus en détails cette organisation spatiale toute particulière que le fait musical induit. Nous verrons comment s’articulent dans les couloirs du métro les zones de fluidité de la circulation humaine et les zones de fixité créées par les personnes désireuses de s’arrêter pour écouter le musicien.

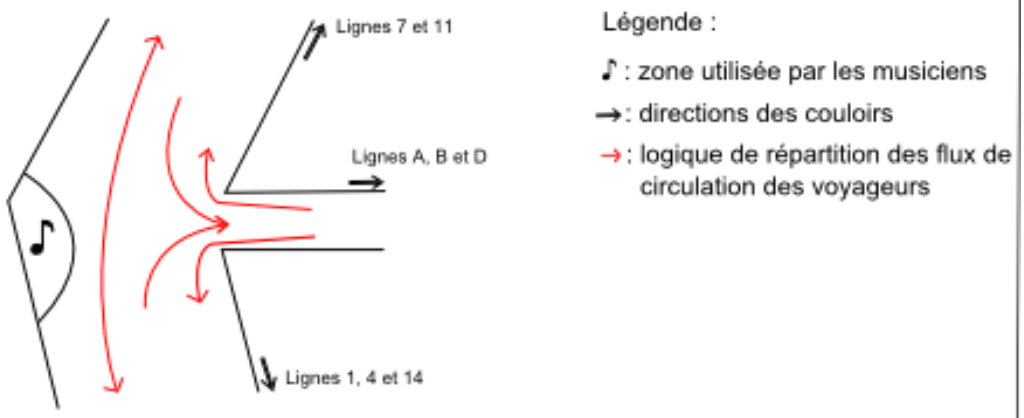
3.2) Etude de cas n°2

La prestation du groupe des Mutants de l’Espace à la station Chatelet, Lundi 30/03.

Le groupe est venu pour jouer à 16h à la station République, mais la place pressentie étant déjà occupée par des musiciens, ils sont alors allés à Chatelet. La placette étant elle-aussi déjà occupée par le groupe du Cabaret Slave, ils se sont alors installés à l’emplacement secondaire, à l’embranchement au niveau du long couloir qui sépare, comme le montre le **schéma 2**, les lignes 1, 4 et 14 (en direction de la placette de Chatelet), les lignes 7 et 11 (en prenant le long couloir de passage) et les lignes de RER A, B et D (en prenant le couloir tangent). Cet embranchement

est très différent de la placette de Bastille étudiée précédemment : si son agencement permet à un groupe de musique de s'installer dans le renfoncement sans trop gêner le passage, il reste moins pratique pour pouvoir installer un véritable espace scénique car son architecture, plus en forme de couloirs que de place, va y imposer une dominante plus narrative et progressive. Ceci est renforcé par la très forte circulation de l'endroit : j'ai estimé qu'à 17h passaient en moyenne 600 personnes à cet embranchement – soit bien plus que le passage à la placette même de Chatelet à 18h, cela pouvant s'expliquer par la connexion que cet endroit réalise particulièrement entre la ligne 7 et les lignes de RER. Les trois couloirs étant pris dans les deux sens, aux heures de forte circulation s'installe ainsi une logique spatiale de flux multidirectionnels qui s'articule en général tel qu'expliqué par les flèches sur le schéma. Il n'y a toutefois pas de règles de circulation explicitées ici et l'agencement des différents flux se fait aussi de manière très différente selon les fluctuations des densités des flux qui viennent et qui vont depuis et vers les trois couloirs. Il y a l'idée ici que le passage s'impose beaucoup plus sur le musicien qu'à la placette de Bastille ; nous allons voir cependant comment la performance musicale va contribuer à transformer les dynamiques de mouvement de cet espace.

Schéma 2 : L'organisation spatiale de l'embranchement



Conception/Réalisation : Boris Desbertrand

Yves Raibaud, dans son article « Les fêtes musicales : expérience de la ville et performativité » (paru dans la revue Géographie et cultures, n°59, 2006) émet l'idée à propos de fêtes musicales de petits villages du Sud-Ouest de la France que « *L'appel sonore d'une voix ou d'un instrument déclenche la déambulation collective,*

la ‘’promenade’’, non plus liée à la fonctionnalité de trajets du domicile au travail ou d’un commerce à un espace public, mais d’une émotion à une autre » (Raibaud, Géographie et cultures n°59, 2006, p.93). Il dresse pour cela un schéma sur la façon dont « *Le groupe musical émet des impacts sonores qui rompent le flux de circulation* » (Raibaud, Géographie et cultures n°59, 2006, p.94). Sur le même principe, bien qu’à une échelle plus petite, nous pouvons avancer comment les musiciens du métro peuvent être responsables d’une réorganisation spatiale des flux dans les couloirs de passage.

Si le premier morceau du groupe des Mutants de l’Espace n’a réuni que 5 personnes dont 3 sont restées écouter le morceau suivant, le deuxième a réuni rapidement de 7 à 20 personnes à la fin, dont 11 sont restées à la suite. Ainsi dès le début de la prestation et pendant les 5 morceaux suivants se sont mises en place de façon fortuite dans les couloirs des zones créées par les voyageurs désireux de s’arrêter pour écouter la musique, comme nous pouvons le voir sur le **schéma 3**. Les zones 1 et 2 sont les plus utilisées ; la zone 3 était en général composée de deux à quatre personnes ; la zone 4 restait quant à elle éventuelle, il y avait de temps en temps une ou deux personnes y stationnant. Sur la **figure 24**, nous pouvons apercevoir la zone 1 (alors assez restreinte à ce moment-là) et la zone 2 utilisées par les spectateurs, et le flux de passage circulant entre les deux. De par la dimension relativement large du couloir principal, cette disposition permettait encore au flux de circulation de passer, bien que celui-ci ait donc dû être sujet à une certaine déviation : nous pouvons ici utiliser la métaphore d’un cour d’eau, dont le courant va être réaménagé selon les obstacles qui se mettent en travers de son chemin. Toutefois, il arrivait durant certains morceaux que la zone 1 se densifie et rejoigne quasiment la zone 2 : à ce stade, les voyageurs qui souhaitaient circuler devaient se frayer un chemin entre les personnes arrêtées pour continuer leur route. C’est à ce moment que j’ai pu entrevoir quelques cas de bousculades provoquées par des voyageurs irrités.

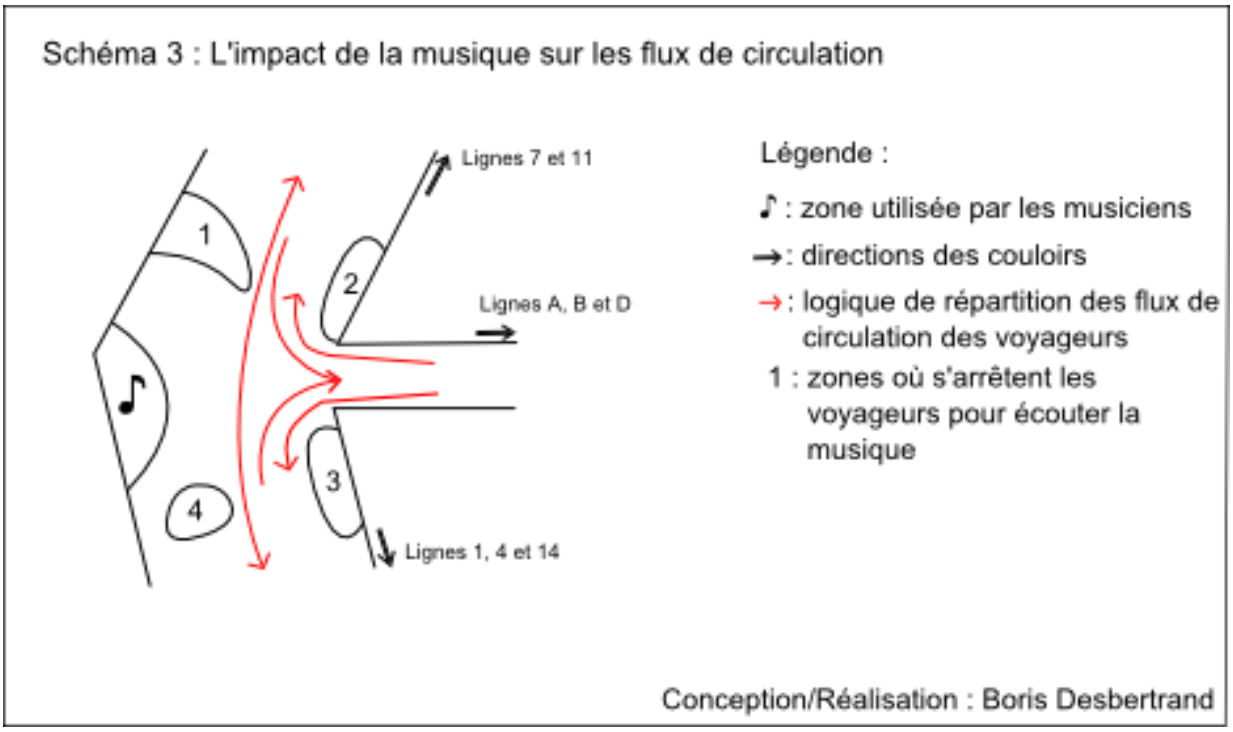
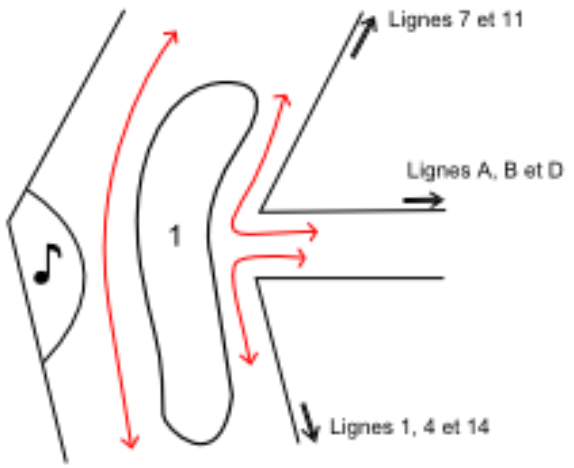


Figure 24 : La disposition des zones d'arrêt utilisées par le public

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Chatelet

Durant les morceaux précédant et suivant la pause de dix minutes du groupe, à 17h50, la densité de personnes arrêtées a considérablement diminué, redonnant aux couloirs leur dimension fondamentale de passage. Cependant le public s'est densifié à nouveau à partir du morceau suivant, et surtout à celui d'encore après où 27 personnes ont stationnés autour de la formation. A partir de là l'organisation spatiale du public a complétement changé, comme le montre le **schéma 4** : une seule zone d'arrêt s'est alors créée devant les musiciens, qui s'est stabilisée durant les 4 morceaux suivants. Le flux de circulation s'est alors à nouveau adapté, avec un espace de passage restreint depuis et vers le couloir tangent, et une zone de passage entre les musiciens et le public stationné – ce qui créait par ailleurs une certaine césure avec la cohésion de l'espace scénique. A partir d'un certain stade, la zone des spectateurs arrêtés s'est agrandie en forme de demi-cercle, entourant finalement complétement les musiciens, comme le montre la **figure 25**. Dans cette figure de cas, le flux est alors restreint à passer uniquement derrière les spectateurs, l'espace scénique étant par ce fait véritablement en position de force par rapport au passage des voyageurs. A 18h30, il y avait ainsi environ 50 personnes regroupées pour écouter la musique, et les voyageurs voulant circuler étaient alors contraints souvent de patienter quelques temps pour laisser passer un autre flux de circulation. Mais ce phénomène s'est estompé très rapidement et à 18h43, il n'y avait alors plus que 4 personnes arrêtées pour l'avant-dernier morceau du groupe, et 7 personnes pour le dernier morceau.

Schéma 4 : L'impact de la musique sur les flux de circulation



Légende :

♪ : zone utilisée par les musiciens

→ : directions des couloirs

→ : logique de répartition des flux de circulation des voyageurs

1 : zone où s'arrêtent les voyageurs pour écouter la musique

Conception/Réalisation : Boris Desbeaund

Figure 25 : La foule attroupée en demi-cercle

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Chatelet

J'ai voulu ici, en complément de la première étude de cas centrée sur la prestation du musicien, porter mon regard sur les dispositions spatiales induites par sa performance. Nous pouvons présumer qu'il existe un rapport, tantôt complémentaire, tantôt imposé, entre la mise en place d'un espace scénique et la circulation des voyageurs, en particulier lorsque cette association se réalise dans des couloirs de fort passage où les phénomènes de fixité et de fluidité des corps vont connaitre une plus forte promiscuité. C'est d'ailleurs cette proximité qui peut expliquer en quoi il est très difficile pour le musicien de garder autour de lui un public cohérent tout au long de sa prestation : réaliser un concert dans le métro, à la différence d'une salle, signifie se mettre face à un public en constant renouvellement de par la dynamique très progressive des couloirs. De l'autre point de vue, cette dynamique de circulation va être de même constamment remodelée dans sa trajectoire empruntée par les phénomènes de stabilité générés par l'attraction que représente la musique.

4) Les spécificités de la prestation dans les rames

J'aimerais dans un second temps évoquer plus sporadiquement le phénomène musical dans le métro induit par l'activité toute particulière que représentent les musiciens qui jouent au sein des wagons du métro. En effet, certaines de ses caractéristiques répondent à des approches très différentes vis-à-vis du lieu et des voyageurs.

Avant tout, si j'ai choisi dans mon mémoire de considérer les deux types de prestations, dans les couloirs et dans les rames, c'est parce que toutes deux répondaient à cette mise en place d'un espace sensible, à qualité sociale, au sein d'un environnement fonctionnel qui tend à fixer et à systématiser au plus possible son organisation et ces procédés de mise en utilisation par les usagers. Pour le musicien des rames, une constante reste similaire : celui-ci va chercher à toucher un public qui n'est pas venu dans le métro pour le rencontrer. Son outil premier reste la qualité de sa musique, et sa faculté à transmettre des émotions par sa performance.

Maintenant, l'empreinte spatiale dans lequel il ancre son activité va lui imposer des modalités de jeu et de rapport à l'autre très différente. En premier lieu, la disposition close et restreinte du wagon impose une plus forte promiscuité entre musiciens et voyageurs. Il y a l'idée pour le voyageur d'être un peu « sans issue » face à la prestation musicale, en particulier dans les rames sans interconnexion où si la musique lui déplaît au point de devoir s'éloigner d'elle, il devra attendre l'arrivée du train à quai pour changer de wagon. Héloïse Boullet parle ainsi à propos des musiciens des rames du métro de l'« *audition imposée* » des voyageurs face à ce phénomène (Boullet, 2002). Ensuite, la dynamique progressive étant ici directement prise en charge par le dispositif technique, le voyageur se retrouve dans une position d'attente qui lui permet de s'enfoncer au sein de ses activités personnelles et de ses paysages intérieurs, en réalisant une césure avec ce qu'il y a autour de lui. L'état de stase dans lequel il se trouve ne sera ainsi pas forcément adapté à l'apparition fortuite d'un musicien au sein de son champ de perception et de ressenti. Le sociologue Marc Augé décrit ainsi à ce propos :

« *L'intrusion de deux jeunes gens avec guitare dans le wagon, où chacun songe à la veille et au lendemain, a pour effet d'enfermer un peu plus visiblement quelques solitaires dans leur monde ambiant, soit qu'ils n'aiment pas la musique, soit*

qu'ils n'aient pas de monnaie, soit qu'ils apprécient exclusivement dans le métro la sensation d'une intimité avec eux-mêmes, animale et reposante, qu'ils n'ont pas le loisir de goûter ailleurs et que tout contact extérieur viendrait arbitrairement dissiper » (Augé, 1986, p.81).

Sur la **figure 14**, nous pouvions déjà apercevoir cette césure qui semble séparer l'activité du musicien et les voyageurs à proximité de lui qui semblent n'y accorder aucune importance, à l'exception de deux personnes qui regardent vaguement le musicien. Dans la même idée, nous pouvons voir sur la **figure 26** l'activité musicale du musicien de cymbalum Ion, qui semble en retrait de l'humeur solitaire des personnes de la rame, en particulier de son partenaire de banc qui dès lors que Ion est arrivé lui a tourné le dos pour continuer sa lecture. S'il existe au même titre que dans les couloirs un certain climat d'indifférence vis-à-vis du fait musical, l'aspect « imposé » de la prestation dans les rames va alors plus facilement entraîner le rejet, la négation de ce phénomène.

Figure 26 : Le musicien Ion

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, Ligne 5 au niveau de la station Richard Lenoir

C’est dans ce climat particulier que le musicien va devoir mettre en place ses stratégies d’approche. A la différence de la prestation dans les couloirs, l’artiste va ici beaucoup plus essayer de créer un contact franc, direct, avec les voyageurs. Durant sa performance, il va essayer de capter au mieux possible les regards curieux qui se trouvent autour de lui, et alors leur destiner ses morceaux. Ion s’est par exemple assis à côté d’un couple et leur a joué un morceau accompagné de la phrase « Pour madame, un morceau romantique ». Il y a l’idée de devoir s’adapter à chaque contact que l’on crée, afin de mettre en place un climat de séduction en repérant les failles de l’ambiance de solitude qui est de mise dans les wagons. Pour cela, certains musiciens sont très brusques, comme le rappeur Leon qui vient aborder très directement les voyageurs, en dansant et rappant autour d’eux, se servant de la barre horizontale de maintien comme barre de pole dance. D’autres cherchent à jouer davantage la carte de la discrétion, comme Ion qui vient s’asseoir dans le métro, en adressant très doucement aux voyageurs un « Bonjour à tous » et se met à jouer de son cymbalum, dont le son très mélodieux et profond s’accorde d’une façon très douce à l’ambiance du wagon, semblant ainsi bercer les voyageurs dans le trajet, comme nous pouvons le pressentir sur l’**enregistrement 4**, enregistré sur la ligne 2 entre les stations Nation et Père Lachaise. De temps en temps alors, le musicien parvient à s’entourer d’un public d’auditeurs et quelquefois cela lui permet de créer une certaine émulation autour de lui. La **figure 27** présente ainsi le musicien Roméo, dans la ligne 1, qui notamment par le caractère insolite de son instrument, a réussi à entraîner un grand engouement de la part des voyageurs – on peut voir sur la photo à ce moment-là une personne qui esquisse une danse devant lui, et un homme assis lui lançant des cris d’encouragement.

Figure 27 : Le musicien Roméo

Cliché : Boris Desbertrand, 2015, ligne 1 au niveau de la station Concorde

Enfin, nous pouvons dire que la temporalité particulière de l'univers de la rame vient imposer au musicien certains codes de prestation tout particuliers. L'aspect furtif que dégage le musicien lorsqu'il rentre dans le wagon peut s'expliquer par son soucis de rentrer rapidement en phase avec un potentiel public sur un temps minimum de stations, car l'arrivée à quai de la rame pourra entraîner le départ de certains de ses auditeurs avant la fin de sa prestation. Ainsi, lorsque le musicien entre dans le wagon, il lance en général une petite phrase d'introduction – « Bonjour à tous » « Mesdames et Messieurs » « Bon Voyage à tous », etc – et commence directement à jouer. Au bout d'environ 3 à 5 minutes de jeu, celui-ci entreprend alors la quête, et ainsi à la différence du musicien du couloir va solliciter directement les voyageurs en avançant vers eux, d'un côté puis de l'autre de l'endroit où il a joué, accompagné en général d'un petit mot de remerciement, avant de descendre du train. L'**enregistrement 5**, qui commence sur le quai de République lors de l'arrivée de la rame à quai, présente la prestation des chanteuses Claudia et Cornelia sur la

ligne 5 entre les stations République et Bastille. A 28s nous pouvons entendre l'introduction de 3 secondes réalisée par Claudia - avec notamment l'utilisation de la formule « Excusez-moi de vous déranger », qui traduit aussi le sentiment latent du musicien d'avoir à faire à un public qui ne va pas forcément être apte à partager un moment musical – suivi de trois minutes de jeu où les deux femmes vont chanter chacune à leur tour sur les deux morceaux présentés, accompagnés d'une bande numérique. A 03min28 Claudia va alors remercier les personnes présentes en leur souhaitant un bon voyage et va entamer la quête pendant un peu plus d'une minute tandis que Cornelia va chanter seule durant un troisième morceau, dont la fin est amorcée un peu avant l'arrivée du train en quai de Bastille.

La prestation dans les rames témoigne ainsi d'un caractère beaucoup plus codifié, et rigoureux dans le temps. Les musiciens cherchent ici à s'adapter à un espace mécanique en mouvement qui, beaucoup plus que dans les couloirs, vient prendre en charge le trajet de ses usagers : le phénomène extra-narratif est bien plus limité ici, car le voyageur n'ira pas, du moins en cas général, jusqu'à louper la station où il devait descendre pour continuer à écouter un musicien. Toutefois, lorsque cette précaution est prise, les musiciens disposent alors d'un temps très court dans lequel ils vont essayer, autant que possible et selon la disponibilité apparente des voyageurs, de charmer par la musique, d'accrocher le regard de certaines personnes qui semblent moins ancrées au fond de leurs activités ou de leurs pensées.

5) Quelle place à la musique dans le métro ?

En guise de synthèse à cette partie, j'aimerais proposer une réflexion sur la place qu'entretient le phénomène musical dans le métro : celle-ci apparaît comme le reflet d'aspirations sociales particulières qui justifient son installation dans l'espace du réseau métropolitain. Cependant, sa confrontation avec cet espace nous amène à visualiser quelques limites à son développement.

La musique, du moins celle réalisée par le biais de personnes vivantes – non celle retransmise uniquement par bandes numériques dans des hauts parleurs – semble répondre de façon universelle à un besoin des sociétés de pouvoir s'exprimer, et par ce biais de réunir des personnes dont la cohésion se fera au

travers du partage d'une identité commune. Cette cohésion amène à mettre en place des lieux que les acteurs de la musique – musiciens et spectateurs – chargent de sens (Pendanx, Géographie et cultures n°59, 2006). Ce phénomène est particulièrement intéressant à étudier dans le cadre des sociétés postmodernes et en particulier de certains lieux, ou non-lieux, tels que le métro, dont la dynamique vient justement rendre difficile l'établissement d'un cercle d'identités, d'un espace de cohésion. Dans le réseau métropolitain, est avant tout mise en place une organisation spatiale qui tend à assurer le confort et la prise de sens, d'information à l'échelle individuelle : on créé un univers ici, un système qui tend à rendre possible la prise en charge d'une activité précise, le déplacement, sans nécessiter de la personne qui le réalise l'aide physique ou morale d'une quelconque personne aux alentours. Toutefois nous avons vu comment le phénomène musical s'y est développé, de base de manière fortuite et illégale, puis ensuite au travers d'une certaine mainmise par la RATP, de façon alors parallèle aux processus d'automatisation du métro qui en excluaient de plus en plus l'homme.

Le concept d'hétérotopies, créé par le philosophe Michel Foucault (Foucault, 1984), peut être compris déjà étymologiquement comme un « lieu autre », ensuite dans la réflexion du philosophe comme un lieu, implanté au sein d'une société qui va répondre à des règles différentes que l'univers alentours dans lequel il se trouve, reflétant alors une dimension parallèle, et répondant certaines fois en la fixant dans un emplacement précis et réel à une certaine aspiration des hommes à une utopie, une dimension idéale. Peut-on parler d'hétérotopies dans le cas de l'espace musical du métro ? Si l'installation du fait musical a pris une ampleur toute particulière au fur et à mesure que dans le métro disparaissait l'entraide humaine, elle pourrait ainsi être le reflet tacite de la volonté à l'échelle d'une société de garder en tête un lieu parallèle et idéal sur le plan social, à l'inverse des endroits où il se développe : le fait musical peut être ainsi vu dans le métro comme la concrétisation du partage car son objectif même est de pouvoir être communiqué.

« *L'identité du lieu [place] et son attachement peuvent être créés à travers la musique* »[1] (Wissmann, 2014, p.32). L'espace musical pourrait correspondre à une utopie moderne de pouvoir encore s'accrocher à des lieux qui nous échappent, tels

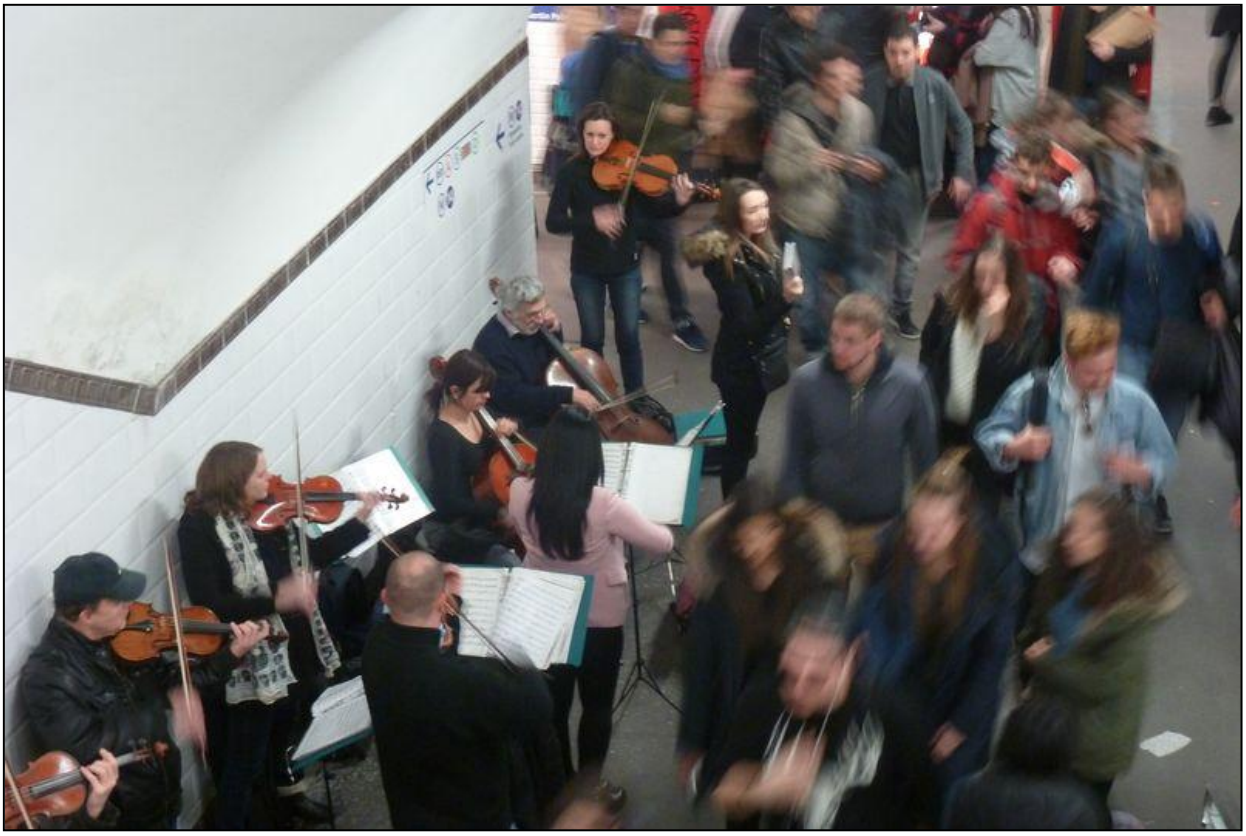
[1] « Place Identity and attachment can be created throught music » (Wissmann, 2014, p.32)

que les couloirs et les rames du métro. Lorsqu'un musicien vient proposer ici son art face à des voyageurs, il réalise en quelque sorte un processus universel d'appropriation d'un territoire par l'homme, en amorçant la création d'un espace où l'environnement du métro va être perçu par le biais d'un d'un ressenti commun, lui conférant alors idéalement une identité aux yeux du groupe qui l'a à ce moment vécu. Lorsqu'un musicien a réussi à faire communiquer une émotion forte, une émulation, l'espace où il a réalisé sa performance pourra – encore ici dans l'idéal – devenir le lieu de souvenir de cette prestation aux yeux des voyageurs qui y ont assisté, et non pas seulement un endroit détaché de soi, que l'on traverse à but uniquement fonctionnel.

Cette conception d'idéal que j'ai voulu amener à penser reste toutefois très relative quand elle est confrontée à la réalité de l'usage du métro. Si le processus que j'ai avancé ici reste une supposition, il est intéressant de mettre en avant certaines limites à l'impact que le fait musical réalise dans le réseau métropolitain.

Tout d'abord, le phénomène musical se confronte dans le métro à une dynamique de mobilité dont l'ampleur confère à l'espace musical un impact très relatif. La **figure 28**, représentant une prestation du Prélude de Paris à la placette de la station Chatelet, illustre bien à propos la dynamique de flux qui de façon générale s'impose face à la volonté de vouloir par la musique créer un ressenti commun : la photo laisse transparaître la césure qu'il peut exister entre l'espace musical – restreint sur la photo au groupe de musique - et la circulation généralisée qui ici l'entoure et passe à son niveau sans y accorder d'importance, sans arrêter pour autant la dynamique de son mouvement.

Figure 28 : Le prélude de Paris à la station Chatelet



Cliché : Boris Desbertrand, 2015, station Chatelet

Cette force de mouvement du flux m'est d'ailleurs aussi apparue tandis que j'essayais de réaliser un questionnaire auprès des voyageurs. Dans une volonté première de pouvoir recueillir des propos des voyageurs face au fait musical, j'ai cherché à interroger des personnes en mouvement au sein des couloirs du métro. La chose aurait été certainement plus simple sur les quais où les voyageurs en attente sont plus disponibles, mais il m'a semblé que chercher à interroger la foule en mouvement était plus représentatif vis-à-vis de mon travail qui s'est intéressé, notamment par les deux études de cas réalisées, prioritairement aux lieux de fort passage – j'ai donc choisi comme site d'enquête la station République, au niveau du carrefour qui rejoint la ligne 9 en direction de Montreuil. Aux deux reprises où j'ai réalisé mon enquête, à 18h en semaine hors période scolaire, j'ai cherché à rentrer en contact avec à chaque fois 20 personnes qui passaient à mon niveau, en évitant au maximum de choisir ces personnes par affinités apparentes. Ma démarche d'approche consistait à faire un pas vers eux, ma feuille de questions à la main et munis de mon enregistreur sonore, pour leur proposer de répondre très rapidement, dans le cadre universitaire, à quelques questions autour du phénomène des

musiciens qui jouent dans le métro. Ma première tentative s'est soldée par un nombre total de refus ; j'ai eu lors de mon deuxième essai un résultat de 2 questionnaires réalisés – pour un nombre de 18 refus. Si ma tentative d'approche s'est soldée par un échec, j'ai pu toutefois analyser le refus en lui-même, le façon dont la personne se dérobait à ma sollicitation : la plupart des refus consistait dans le déni simple de ma proposition, la personne ne m'accordant aucun crédit, me considérant avec un visage intrigué, perplexe ou irrité ou alors m'adressant quelques mots brefs –« Non », « Désolé », « J'ai pas le temps »- avant de continuer son chemin. Sur les trois personnes ayant refusé mais qui ont tout de même pris le temps de s'arrêter écouter jusqu'au bout ma proposition, la réponse négative fut dans les trois cas agrémentée d'une raison en lien avec le défaut de temps et le souci de continuer sa route. Comme conclusion - certes relative - à cette tentative, j'ai pu saisir comment la force du flux de mouvement créait un climat défavorable à l'échange. Mon approche était ici perçue comme anormale - voir douteuse, non-source de confiance -, notamment par ma position « out of place », qui ne s'inscrit pas dans la dynamique progressive de ce couloir. J'ai pu par ce biais pressentir aussi cette difficulté que ressent le musicien à tenter de rentrer en contact avec un mouvement humain qui peut paraitre par certains aspects assez brutal. Si nous avons avancé précédemment que la création d'un espace musical pourrait procéder d'une volonté latente d'améliorer la qualité sociale de l'environnement du métro, celle-ci se confronte cependant à la norme collective qui en instaurant la dynamique narrative, progressive comme comportement y faisant loi peut venir faire du tort au développement du fait musical entre les murs du métro.

L'impact relatif que la musique représente dans le métro peut se saisir aussi par l'évolution des comportements entrainés dans le monde postmoderne. Spike m'a ainsi fait remarquer qu'en 20 ans où il a joué dans le métro, il a vu la qualité de la prestation musicale comme un fait *exceptionnel* être atténuée en partie par l'avènement d'internet qui a permis une ouverture et une accessibilité accrue sur la diversité musicale. De façon générale, l'ère du numérique permet un rapport tout particulier avec un espace virtuel, qui peut substituer au monde réel le souci d'accomplissement dans la sphère physique. L'activité d'un musicien dans le métro peut paraître par ce biais beaucoup plus anecdotique, lorsqu'il est désormais possible dans cet espace de pénétrer au sein d'une sphère de sensations et

d'émotions transmise notamment par l'écoute de musique à l'aide d'un smartphone ou d'un lecteur mp3 : par ce biais le contact humain physique est alors moins recherché. L'utilisation de baladeur de musique, selon les termes du géographe Tony Wissmann, viendrait « [...] *transformer le paysage sonore urbain, depuis un espace avant tout public vers un espace privé et fragmenté* »[1] (Wissmann, 2014, p.75). Ainsi, le musicien doit aujourd'hui faire face directement dans le métro à des usagers qui par leur utilisation de casque ou d'écouteurs vont pouvoir passer à côté de lui sans pour autant prendre conscience de son activité, ou du moins sans y pénétrer. La performativité de l'activité du musicien en est par ce biais très réduite.

L'ampleur du phénomène de mobilité ou la consécration de la sphère personnelle viendraient fonctionner ici comme des freins aux modalités de développement d'un espace musical partagé dans le métro. Nous pouvons pour conclure là-dessus évoquer l'idée que l'activité musicale puisse être sous certains aspects un phénomène qui reste assez marginal, lorsqu'on le compare à la prédominance de l'usage perçu comme solitaire et fonctionnel du métro qui reste globalement de mise. Si nous avons dans cette partie, au travers de nos deux études de cas notamment, essayé de faire rendre compte de processus où l'artiste vient réussir à connaître sur la durée de sa prestation un certain impact social vis-à-vis d'une partie des voyageurs rencontrés, ce public créé reste en proportion très faible face à l'ampleur de la circulation qui règne dans le réseau métropolitain. La prise en compte de ces limites nous permet alors de mieux saisir le rapport complexe qu'entretient dans le métro cet univers artistique avec l'univers de transport : le souci d'un partage recherché par la quête d'émotions, d'expérience ou même d'identités communes au sein du métro, que l'on peut entrevoir en observant notamment les visages de certains voyageurs véritablement touchés par la musique, par leur engouement ou leurs applaudissements, se heurte au final au climat ambiant de l'espace dans lequel il a pu apparaître.

[1] « *[...] changing the urban soundscape from a mostly public space to a private and fragmented one* » (Wissmann, 2014, p.75)

CONCLUSION GENERALE

En conclusion à mon étude, j'aimerais revenir sur les différentes analyses abordées dans mon développement pour proposer une synthèse de tous les aspects du métro que j'ai pu observer. Ceci nous permettra d'avoir une vision concise des problématiques qui me furent laissées à voir tandis que j'essayais de mieux visualiser les caractéristiques des espaces fonctionnels et sensibles qui s'articulent dans le métro, ainsi que leurs modalités d'interconnexion. Les conclusions émises à partir de là seront alors un socle pour insérer en guise d'ouverture des nouvelles perspectives de réflexion quant à l'évolution de la mise en rapport de ces deux espaces au sein du réseau métropolitain.

L'organisation du métro est pensée avant tout dans sa fonctionnalité afin de prendre en charge au maximum le déplacement de ses usagers. Le souci d'en faire un lieu pratique et accessible à tout le monde a donné au métro la charge d'être un guide pour les voyageurs : selon les indications de ses divers espaces, les voyageurs vont ainsi se conformer à un certain nombre de comportements – avancer, choisir une direction, attendre, pour citer les trois plus récurrents – exigés plus ou moins explicitement par les agencements et les marqueurs spatiaux, afin de pouvoir de la façon la plus concise possible se déplacer d'un point A à un point B. La qualité de cet espace fonctionnel se comprend alors en termes de simplicité d'usage, de rapidité – au travers de l'amélioration constante de ses équipements techniques – mais aussi de confort de voyage et de sécurité. Il s'agit ici de mettre en place un univers où le voyageur doit être *assuré*, dans le sens où le moins possible d'obstacles matériels ou humains ne doivent gêner le bon déroulement de son trajet. Ce processus peut toutefois témoigner en parallèle d'une certaine déshumanisation de l'espace du métro : l'automatisation des équipements et la systématisation des comportements en norme sont la cause d'une exclusion visible dans le métro du besoin de prise d'initiative et de contact humain, ce qui y explique en partie le climat d'individualité et les pratiques solitaires des usagers qui y sont de mise.

C'est à partir de cette considération qu'est opérée l'importance de la prise en compte dans le métro d'un espace sensible, c'est-à-dire accessible à l'homme et à

ses perceptions, un espace qui ne nous échappe pas et que nous pouvons dans une certaine mesure ressentir et transformer par nos qualités humaines. Nous avons tout d'abord énoncé les premières mesures mises en place par les organismes gestionnaires de la RATP pour considérer ce phénomène, ce qui nous a permis de voir qu'il pouvait exister déjà dans l'agencement du métro un effort axé sur la sensibilité du lieu, notamment au travers de processus artistiques ponctuels dans l'agencement des espaces – l'originalité du revêtement de certaines stations ou de certaines bouches de métro, des compositions lumineuses ou encore des quelques fresques présentes dans le métro. Cependant l'idée de rendre à l'homme un univers qui lui échappe peut être en particulier comprise lorsque l'on étudie l'espace social et vécu du métro, et en particulier les phénomènes sociaux d'intrusion d'activités commerciales ou culturelles, formelles ou informelles, qui se sont véritablement développées et ont pris de l'ampleur dans le contexte d'automatisation du métro des années 1970.

Nous retrouvons dans celles-ci la prise d'ampleur tout d'abord fortuite, puis contrôlée par les organismes gestionnaires en présence, de l'activité musicale dans les couloirs et les rames du métro. Les musiciens qui viennent jouer ici imposent alors un nouveau point de vue, utilisant le métro à but lucratif et artistique, percevant l'attrait de tel ou tel emplacement, de telle ou telle rame selon des stratégies très particulières et font par ce biais apparaître une considération toute nouvelle de l'espace métropolitain. Si bien que le phénomène, tout d'abord « out of place », finit par être pris en compte par la RATP au sein d'une structure précise qui va alors chercher à développer et promouvoir le bien-fondé de l'activité musicale tout en cherchant à y imposer des limites strictes.

Les musiciens créent de cette façon une considération du métro qui se met en place sur les marges de son espace fonctionnel. L'objectif du musicien est de réussir grâce à son talent et son expressivité à faire vibrer les cordes sensibles des voyageurs, à accéder à leur singularité et leur intimité pour que ceux-ci se sentent touchés, voir émus, par sa musique. La prestation musicale est cependant très différente selon qu'elle soit réalisée dans les couloirs, face à un flux de personnes en mouvement qui peut décider ou non de s'arrêter pour partager un instant de musique, ou dans les rames où l'espace clos de la rames peut conférer à l'activité musical un caractère plus imposé. Mais dans les deux cas, il y a l'idée que le

musicien vient essayer de transformer, de performer le métro pour tenter de créer un espace de partage, un univers social qui sera alors, lorsqu'il y arrive, expérimenté à plusieurs pour ses qualités artistique et sensible : par la production de musique pour le musicien et par l'écoute donc de la suscitation du sens auditif pour le voyageur – voir d'une participation plus active marquée par un engouement plus fort tel que les phrases d'encouragement, les applaudissements, etc – les deux acteurs de cette transmission musicale créent et récréent ensemble l'espace du métro, y introduisant une dimension vécue et porteuse d'émotion.

Lorsque l'on veut essayer de comprendre les rapports qui unissent les dimensions fonctionnelles et sensibles dans le métro, il semble tout d'abord que la mise en place ponctuelle d'un espace musical réponde à un besoin émotionnel et humain que ne puisse pas remplir par ailleurs les caractéristiques intrinsèques au métro parisien et à sa conception comme un lieu de déplacement. Mais il apparaît aussi qu'il puisse exister un rapport conflictuel entre ces deux univers : le fait musical peut dans certaines circonstances paraître dérangeant pour des voyageurs qui se sentent alors bousculés dans leur intimité, en particulier dans les rames où il apparaît certaines fois comme perturbant ou intrusif. De façon plus générale, si la musique peut venir introduire dans le métro un ressenti qu'il ne peut pas développer par ailleurs, ce processus reste très fragilisé face à la dynamique de circulation dont le comportement normé s'impose sur l'espace musical et ne lui confère qu'une place secondaire, voir marginale.

En 1976, le géographe Armand Frémont énonçait ceci : « *La ''création'' d'espace est-elle encore possible à l'ère des techniques industrielles ? Celles-ci n'écrasent-elles pas à jamais les possibilités créatrices des espaces vécus ?* » (Frémont, 1976, p.259). Dans une perspective plus contemporaine et axée sur le sujet d'étude, nous pouvons nous demander si la norme de déplacement imposée par l'espace fonctionnel et technicien du métro ne vient pas entraver, voir empêcher le développement d'un univers sensible créé par le musicien. Avec le parti pris de vouloir imaginer une place plus solide à l'espace musical dans le métro, j'aimerais en ouverture à mon mémoire prendre en compte quelques pistes de développement de ce phénomène.

Tout d'abord, j'ai pu apercevoir qu'il existait un processus de diffusion du fait musical du réseau métropolitain qui se réalise de façon informelle, à une échelle extérieure au métro, en grande partie par le biais d'internet. La page Facebook « Musique du métro parisien », gérée par une personne indépendante à l'organisme de la RATP et suivie par un peu moins de 2000 personnes, propose très régulièrement la mise en ligne de prestations musicales réalisées dans le métro par des artistes divers, rencontrés et filmés par le gérant de la page Facebook mais aussi par des tiers qui lui envoient des vidéos. Par ailleurs, certains sites internet tels que www.lebonbon.fr, www.artrock.org ou www.metronews.fr ont proposé des articles qui viennent communiquer et expliquer ce phénomène. Par cette idée, nous pouvons émettre l'hypothèse que l'outil d'internet puisse devenir un bon moyen de promotion du fait musical dans le métro : l'activité musicale dans le métro pourrait par sa diffusion face à un plus grand nombre de gens être d'avantage perçue dans l'imaginaire collectif comme une richesse culturelle et moins comme un fait marginalisé.

Ensuite, ma discussion avec le directeur artistique de la structure RATP en charge des musiciens du métro (EMA) m'a fait imaginer des pistes de promotion du fait musical par le développement d'espaces plus adaptés à ce phénomène. Tout d'abord, l'idée des pancartes « musiciens du métro » que la structure EMA a mise en place dans certains emplacements des stations pourrait être développée, notamment en concertation avec les musiciens qui y jouent, afin de proposer par des dispositions artistiques et une scénographie plus travaillée – une réflexion sensible sur les couleurs, l'éclairage, l'installation de fresques ou de revêtements - une dimension beaucoup plus scénique à certains emplacements du métro et favorable à la création musicale, à l'inspiration. Enfin, il serait même possible d'imaginer dans certaines stations l'installation de bancs, voir même dans un cadre plus utopique l'agrandissement de certaines stations afin de pouvoir faciliter la cohabitation dans le métro entre un espace de circulation et un espace où les gens peuvent ainsi plus facilement décider de s'arrêter, et profiter des prestations musicales des artistes rencontrés.

BIBLIOGRAPHIE

AGNEW J. 1987, *Place and politics. The geographical mediation of state and society*, Routledge, London, 286 p.

AGNEW J., LIVINGSTONE D., 2011, *The SAGE handbook of geographical knowledge*, University of California, Los Angeles, 656 p.

AMAR G., 2010, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, FYP, Limoges, 228 p.

ANTONIOLI M., 2003, *Géophilosophie de Deleuze et Guattari*, L'Harmattan, Paris, 272 p.

AUGE M., 1986, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, Paris, 128 p.

AUGE M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Editions du Seuil, Paris, 150 p.

AUGE M., 2008, *Le métro revisité*, Editions du Seuil, Paris, 100 p.

BOULLET H., 2014, *Nous, notre musique, on n'en parle pas*, Editions du Panthéon, Paris, 292 p.

BRAVERMAN L., KNUDSEN D., METRO ROLAND M., RICKLY-BOYD J., 2014, *Tourism, performance and place. A geographic perspective*, Ashgate, Surrey, 196 p.

CARPENTIER S., GERBER P., 2013, *Mobilités et modes de vie. Vers une recomposition de l'habiter*, Presses Universitaires de Rennes, 223 p.

COHEN S., 1991, *Rock culture in Liverpool, popular music in the making*, Oxkord University Press, 31 p.

COHEN S., LASHUA B., SCHOFIELD J., 2010, *Popular music, mapping, and the characterization of Liverpool*, Equinox, London, 19 p.

COSTES L., 1994, *L'étranger sous terre ? Commerçants et vendeurs à la sauvette du métro parisien*, L'Harmattan, Paris, 186 p.

CRANG M., 1998, *Cultural Geography*, Routledge, London, 224 p.

CRESSWELL T., 1996, *In Place / Out Of Place. Geography, Ideology and Transgression*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 224 p.

FOUCAULT M., 1967, *Des espaces autres*, dans *Dits et écrits* t. IV, (1984), Gallimard, Paris, p.752-762

FOUCAULT M., 1970, *L'ordre du discours*, Gallimard, Paris, 80 p.

FREMONT A., 1999 (1976), *La région, espace vécu*, Flammarion, Paris, 288 p.

GREEN A-M., 1998, *Musicien de métro. Approches des musiques vivantes urbaines*, L'Harmattan, Paris, 224 p.

GUIU C. (sous la direction de), 2007, *Geographies et musiques : quelles perspectives ?,* Géographie et culture n°59, 144 p.

GUIU C., FABUREL G., MERVANT-ROUX M., TORGUE H., WOLOSZYN P., 2014, *Soundspaces. Espaces, expériences et politiques du sonore*, Presses universitaires de Rennes, 411 p.

KOKOREFF M., 1994, *Le propre du métro*, Informations sociales n°33, Paris, p.95-99

McKENZIE M., TUCK E., 2015, *Place in research. Theory, metodology and methods*, Routledge, New York, 196 p.

MARGAIRAZ M., 1989, *Histoire de la RATP. La singulière aventure des transports parisiens*, Albin Michel, 173 p.

MINCA C. (sous la direction de), 2001, *Postmodern geography : theory and praxis*, Blackwell Publishers, Londres, 336 p.

MONS A., 2013, *Les lieux du sensible. Villes, hommes, images*, CNRS Editions, Paris, 258 p.

PENY A., 1992, *Le paysage du métro. Les dimensions sensibles de l'espace transport*, Annales de la recherche urbaine n°57-58, Paris, p.16-23

ROSA H., 2010, *Accélération, une critique sociale du temps*, La découverte, Paris, 474 p.

ROSE G., 1995, *Place and Identity. A sense of place*, dans JESS P., MASSEY D., 1995, *A place in the world ? Places, cultures and globalization*, Oxford : the open University, p. 88-132

SANSOT P., 1986, *Les formes sensibles de la vie sociale*, PUF, Paris, 224 p.

SCHAEFFER P., 1966, *Traité des objets musicaux*, Seuil, Paris, 701 p.

SCHAFER R. M., 1977, *The tuning of the world*, Knopf, New York, 301 p.

TUAN Y., 1977, *Space and place : the perspective of experience*, Edward Arnold, London, 248 p.

TRICOIRE J., 1999, *Le métro de paris*, *1899-1911 : images de la construction,* Département du patrimoine de la RATP, Paris, 256 p.

VERON E., 1986, Le métro empire des signes : stratégie pour le câble, RATP – Réseau 2000, Paris, 119 p.

WISSMANN T., 2014, *Geographies of urban sound*, Ashgate, Farnham, 278 p.

Revues non scientifiques

2013, Offensive Libertaire et Sociale n°37, Paris, 52 p.

Sitographie :

Sites Web :

Ratp.fr, www.ratp.fr

Stif.org, www.stif.org

Wikipedia.org, www.wikipedia.org

Pages Web :

Artrock.org, « Musiciens du métro », http://www.artrock.org/myportfolio/musiciens-du-metro/

Ifsttar.fr, 2006, « La vidéo protection à la RATP. Réalités d'aujourd'hui et perspectives de demain », http://actions-incitatives.ifsttar.fr/fileadmin/uploads/recherches/geri/ntic/NTIC11-14dec06/presCAIRE.pdf

Mylittleparis.fr, « Les meilleurs musiciens du métro », http://www.mylittleparis.com/operation/site-les-meilleurs-musiciens-du-metro/index.html

Omnil.fr, 2005, « Les transports en commun en chiffres en Ile de France », http://www.omnil.fr/IMG/pdf/transports_en_commun_en_chiffres_edition_2005.pdf

Ratp.fr, « Une véritable scène alternative », http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_5103/musique/

Ratp.fr, 2010, « Les ''Musiciens du Métro'' : la musique aussi transporte les voyageurs », Dossier de presse RATP, 5 p. http://www.ratp.fr/ja/upload/docs/application/pdf/2010-10/dp_musiciens.pdf

Ratp.fr, 2011, « Mise en service du premier train automatique avec voyageurs », http://www.ratp.fr/fr/upload/docs/application/pdf/2011-11/dossier_de_presse_automatisation_ligne_1_hd.pdf

Stif.fr, 2011, « Les transports en commun en chiffres », http://www.stif.org/IMG/pdf/TCC_2000-2009_Bd.pdf

Symbioz.fr, 2012, « Les stations culturelles », http://www.symbioz.net/index.php?id=71

Ressources Web :

Folgoas R. (de), 2015, « *VIDEOS. PSG-CHELSEA : pris à partie dans le métro, Souleymane témoigne* », leparisien.fr, http://www.leparisien.fr/psg-foot-paris-saint-germain/ces-supporteurs-de-chelsea-doivent-etre-punis-19-02-2015-4545887.php

Hugues B. (de), 2010, « *Le métro parisien, ''plus grande scène de France''* », lefigaro.fr, http://www.lefigaro.fr/musique/2010/04/16/03006-20100416ARTFIG00388-le-metro-parisien-plus-grande-scene-de-france-.php

Laurent S. (de), 2013, « *PHOTO : Ils se battent pour vous jouer de la musique dans le métro* », metronews.fr, http://www.metronews.fr/paris/photo-ils-se-battent-pour-vous-jouer-de-la-musique-dans-le-metro/modh!McfNsxZ2epU2/

Léchenet A, Piel S. (de), 2013, « *Traque du tireur : le réseau de vidéosurveillance à l'épreuve* » ; lemonde.fr, http://www.lemonde.fr/societe/article/2013/11/19/traque-du-tireur-a-paris-la-police-peut-s-appuyer-sur-un-dense-reseau-de-videosurveillance_3516603_3224.html

Marine (de), 2015, « *Les musiques du métro* », lebonbon.fr, http://www.lebonbon.fr/culture/les-musiques-du-metro/

2012, « *Pierre Mongin : ''La modernisation dans le métro n'aura jamais été aussi poussée''* », leparisien.fr, http://www.leparisien.fr/paris-75/pierre-mongin-la-modernisation-de-la-ratp-n-a-jamais-ete-aussi-poussee-26-11-2012-2357305.php

Vidéos :

Dailymotion.fr, 2010, « *Georges Amar, directeur de la prospective à la RATP* », http://www.dailymotion.com/video/xflmfr_georges-amar-directeur-de-la-prospective-a-la-ratp_webcam?start=71

Facebook.com, « *Musique du métro parisien* », https://fr-fr.facebook.com/musiquedumetro

Youtube.com, « *Christophe Ménager Hilarious Metro Opera* », https://www.youtube.com/watch?v=VNfA9lc7vRo

TABLE DES ILLUSTRATIONS

CARTE

Carte 1 : Les pôles de la musique dans le métro **101**

TABLEAU

Tableau 1 : La densité de circulation dans certains emplacements du métro **92**

SCHEMAS

Schéma 1 : Les comportements des voyageurs selon les espaces traversés dans le métro **43**

Schéma 2 : L'organisation spatiale de l'embranchement **128**

Schéma 3 : L'impact de la musique sur les flux de circulation **130**

Schéma 4 : L'impact de la musique sur les flux de circulation **131**

FIGURES

Figure 1 : SAS d'entrée et sortie **40**

Figure 2 : Espace connectif interne **41**

Figure 3 : Le quai **42**

Figure 4 : Signalisation de sortie **46**

Figure 5 : Les marquages au sol sur les quais **47**

Figure 6 : L'intérieur de la rame de la ligne 5 (MF 01) **55**

Figure 7 : Consignes de sécurité affichées sur des portes palières **57**

Figure 8 : Consignes de sécurité **58**

Figure 9 : L'accès Guimard à la station Denfert-Rochereau **61**

Figure 10 : Fresque (extrait) du quai de la ligne 1 à la station Bastille **62**

Figure 11 : L'utilisation de smartphones au sein des rames **72**

Figure 12 : Publicité dans la rame de la ligne 4 **73**

Figure 13 : La placette de la station Place d'Italie **91**

Figure 14 : Le musicien Vassili **98**

Figure 15 : L'agencement scénique du groupe MIAM **110**

Figure 16 : Le musicien de balafon Koko **113**

Figure 17 : Danse réalisée par deux voyageurs **119**

Figure 18 : Les discussions impulsées par le fait musical (1) **119**

Figure 19 : Les discussions impulsées par le fait musical (2) **120**

Figure 20 : Le début de la prestation de Christophe **123**

Figure 21 : Le contact que créé Christophe avec les voyageurs **124**

Figure 22 : La foule regroupée autour de Christophe **125**

Figure 23 : Le public à la fin de la prestation de Christophe **126**

Figure 24 : La disposition des zones d'arrêt utilisées par le public **130**

Figure 25 : La foule attroupée en demi-cercle **132**

Figure 26 : Le musicien Ion **134**

Figure 27 : Le musicien Roméo **136**

Figure 28 : Le Prélude de Paris à la station Chatelet **140**

TABLE SONORE

Enregistrement 1 : Marche sonore - ligne 1, correspondance à Bastille, ligne 5, sortie à Bréguet-Sabin. **97**

Enregistrement 2 : Marche sonore - ligne 4, correspondance à Chatelet, passage devant un saxophoniste, ligne 1. **114**

Enregistrement 3 : Marche sonore - ligne 5, descente à République, arrêt pour écouter le musicien Wang. **115**

Enregistrement 4 : La particularité sonore du cymbalum de Ion. **135**

Enregistrement 5 : La prestation musicale des chanteuses Claudia et Cornelia dans la rame de la ligne 5, entre les stations République et Bastille. **136**

Tous les enregistrements sonores sont **disponibles en ligne**, soit écoutables directement sur le site YouTube (à l'adresse www.youtube.com/user/brisratom), soit téléchargeables via une Dropbox (à l'adresse https://www.dropbox.com/login, E-mail – boris.desbertrand@gmail.com, Mot de passe – musiquemétro).

ANNEXES

Méthodologies

Méthodologie des entretiens avec les musiciens

Grille d'entretien semi directive regroupée autour de 4 grands axes. Les sous-axes de questions n'étaient pas forcément évoqués, ils permettaient plus de recentrer l'entretien.

Objectif : Interroger les musiciens sur leur vécu dans le métro.

Mise en application : Lieu variable (dans le métro, à l'extérieur, par téléphone, chez les musiciens). Questions posées oralement, prise de note des réponses obtenues. Suivi et durée de l'entretien variable : entretien plus ou formel selon la disponibilité du musicien.

Grille d'entretien :

Profil du musicien

1 – Son rapport au métro

- Pourquoi y joue-t-il ?
- Où et quand joue-t-il ?
- Caractéristiques du/des lieu(x) choisi(s).

2 – Son rapport aux passagers

- Comment est ressenti son rapport avec les passagers ?
- Existe-t-il des facteurs qui peuvent expliquer l'arrêt des voyageurs, la création d'une foule, d'une émulation par la musique ?

3 – Son rapport avec les autres musiciens

- Quels liens entretient-il avec les autres musiciens du métro ?
- Existe-il une cohésion, une identité entre musiciens du métro ?

4 – Son rapport avec la RATP

- A-t-il déjà eu des problèmes, des rapports conflictuels avec des acteurs de la RATP ?
- Que pense-t-il des politiques de promotion culturelle réalisées par l'EMA ?

Méthodologie de l'entretien avec la structure EMA

Grille d'entretien semi directive regroupée en deux grands axes.

Objectif : Comprendre le rapport entretenu entre la RATP et le fait musical dans le métro, au travers du rôle de la structure EMA (Espace Musique Accords)

Mise en application : entretien réalisé au bureau de l'EMA (paris 11e), en face à face avec Antoine Naso, directeur artistique de la structure. Questions posées oralement, prises de notes des réponses obtenues.

Grille d'entretien :

1 – Rôle de l'EMA

- Quel rôle, quelle prise en charge et promotion du phénomène musical ?
- Quelles perspectives de développement et de valorisation par la suite ?

2 – A propos des musiciens du métro

- Comment et depuis quand se sont installés les musiciens dans le métro, comment cela s'est-il développé, quels processus ont-ils impulsés dans la réflexion sur le métro par la RATP ?
- Quel rapport existe-t'-il aujourd'hui avec les musiciens dans l'illégalité ?

Méthodologie du questionnaire destiné aux voyageurs

Questionnaire de trois questions ouvertes.

Objectif : Venir saisir de façon générale le rapport entretenu par les voyageurs sur le phénomène musical

Mise en application : réalisé à la station République – couloir menant à la ligne 9 en direction de Montreuil – en jour de semaine (hors période scolaire) à 18h. Processus réalisé à deux reprises, avec à chaque fois 20 voyageurs abordés.

Approche du voyageur : Depuis mon poste fixe (à côté du Relay, en face du flux de circulation), je viens essayer d'aborder certains des voyageurs qui passent à mon niveau, en évitant de choisir ces voyageurs par affinités communes. Proposition de réaliser un court questionnaire dans le cadre universitaire à propos des musiciens du métro. Lorsque la réponse est positive, questions posées oralement, réponses recueillies par dictaphone.

Grille du questionnaire :

1 – Pourquoi et à quelle fréquence prenez-vous le métro ?

2 – Que pensez-vous des musiciens qui jouent dans les couloirs ? Dans les rames ?

3 – Prenez-vous dès fois le temps de les écouter ? Pour quelles raisons ?