



HAL
open science

Voyage à l'aéroport : étude de cas à Roissy : entre urbanité locale et rêve d'ailleurs, conditions et enjeux d'une analyse communicationnelle de l'espace

Oriane Vittu de Kerraoul

► To cite this version:

Oriane Vittu de Kerraoul. Voyage à l'aéroport : étude de cas à Roissy : entre urbanité locale et rêve d'ailleurs, conditions et enjeux d'une analyse communicationnelle de l'espace. Sciences de l'information et de la communication. 2015. dumas-04406472

HAL Id: dumas-04406472

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04406472>

Submitted on 19 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Master 2 Recherche

Mention : Information et communication

Spécialité : Recherche et développement

Voyage à l'aéroport

Étude de cas à Roissy : entre urbanité locale et rêve d'ailleurs,
conditions et enjeux d'une analyse communicationnelle
de l'espace

Responsable de la mention information et communication
Professeure Karine Berthelot-Guiet

Tuteur universitaire : Karine Berthelot-Guiet

Nom, prénom : VITTU DE KERRAOUL Oriane

Promotion : 2014-2015

Soutenu le : 08/07/2015

Mention du mémoire : Très bien

Remerciements	4
Avant propos	5
Introduction	7
Partie Première	19
L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, une ville mode d'emploi ?	19
I. Pour une approche sensible des lieux : signes et perceptions d'une atmosphère de ville.	20
1. De l'aéroport à la zone des arrivées : processus d'observation et créativité méthodologique.	20
2. Éléments d'une poétique urbaine : « hyper-esthésie » et « ambiance » des grandes villes. 21	
II. La zone des arrivées comme précipité d'une urbanité idéale	28
1. L'arrivée, mode d'emploi.	28
2. Lectures et actualisation d'une grammaire urbaine : un enjeu communicationnel.....	33
3. Le dispositif urbain, chorégraphe de l'espace.	36
4. Une fresque cubiste, mise en abîme d'une urbanité « à la française » centrée autour de l'acte marchand.	38
5. La condensation des signes de la ville aboutit à un précipité urbain.	43
Conclusion intermédiaire	45
Partie deuxième	
Pour une érotique aéroportuaire	46
I. L'espace-temps de l'arrivée, une socialité singulière.	47
1. Une approche interactionnelle de l'arrivée, des énonciations piétonnières propres au lieu aéroport.	47
2. L'aéroport : microcosme ou multivers ? L'extérieur parisien mis en scène dans l'espace des arrivées, un début de réponse.	51
II. Lieu ou non-lieu ? Exploration et dépassement d'une aporie.	56
1. La zone à l'épreuve de l'analyse : la mise en espace du temps de l'arrivée.....	56
2. Le corps utopique au seuil du voyage : une <i>comunitas</i> éphémère dans l'espace liminal des arrivées.....	58
Conclusion intermédiaire	63

Partie Troisième	
L'aéroport, prisme ou boîte noire ? Apports d'une analyse communicationnelle pour penser un espace contemporain.	64
I.L'aéroport, une « maison de rêve » ?	65
1. Des lieux organisés en poupées russes formant un « réservoir ».....	65
2. Une rêverie marchande. Prédilection sémiotique de l'espace.	70
II.L'expérience du lieu, un bien immatériel de grande valeur.....	73
1. Le lieu comme bien de consommation : paroxysme de la dépublicitarisation ?	73
2. L'incorporation de l'utilisateur à la fresque : mise en abîme de l'expérience du lieu	75
3. L'aéroport Suvarnabhumi à Bangkok, mise en exposition culturelle et espaces marchands.	77
4. L'aéroport, hangar d'une portion d'espace volant instrument d'une contemporanéité marchande. Un hyper-lieu.	84
Conclusion	87
Conclusion générale.....	88
Reprise des conclusions avancées et réponse à la problématique	88
Démarche réflexive et ouverture	93
Bibliographie thématique.....	96

Remerciements

Je tiens en premier lieu à remercier Madame Karine Berthelot-Guiet, directrice du CELSA, que j'ai eu la chance de côtoyer cette année en sa qualité de professeure directrice de ce mémoire. Ses conseils, son écoute, et sa bienveillance y sont pour beaucoup dans l'accomplissement de ce travail.

Mes chaleureux remerciements vont aussi à Emmanuël Souchier, directeur de la formation du Master 2 Recherche, et à Adeline Wrona, directrice du GRIPIC, qui m'ont également soutenue et conseillée de multiples fois pour ce mémoire et dont les cours, depuis ma Licence 3 au CELSA, me passionnent toujours autant. J'adresse enfin toute ma gratitude à Emanuelle Lallement qui a suivi mes premiers pas en Recherche avec une régularité et une attention touchante.

D'un point de vue plus personnel, je remercie mes parents qui m'ont depuis toujours encouragée à m'ouvrir aux milles horizons vers lesquels mènent les aéroports ; mais qui m'ont également appris à être consciente du privilège que cela représente.

Merci à mes soeurs, et aussi (par anticipation) à Côme et à Mélinée,

qui révolutionnent le monde à leur manière.

A Hoël qui a partager avec moi cette deuxième année de mémoire...!

Un clin d'oeil plus que mérité à une ribambelle d'amis très chers qui me suivent depuis plusieurs années, de près ou de loin, contre mémoires et marées : Carla, Joséphine, Alma, Khévin, Valère, Marc, Henry, Jules. Une pensée toute particulière pour Marie-Thérèse, inlassablement présente à mes côtés pendant les moments de doutes.

Plus récemment entrées dans la ronde : Gabriele Cépulyte, dont les désormais célèbres *sauts et gambades* m'ont à la fois inspirée (en témoigne ma production prolifique de néologismes), rassurée et divertie pendant toute cette année de Master Recherche. Et, bien sûr, Agathe Nicolas, pour son attention et sa douceur qui m'ont secourue bien souvent.

De plus loin, merci à Nicolas Horner et Susan Karabush, grâce à qui j'écris avec encore un peu de *grosse pomme* au bout des doigts.

Pour finir, merci à La Vieille Pie de m'avoir si souvent accueillie (ou recueillie) dans la bonne humeur et les effluves de café/bagel.

Avant propos

« Il faut s'être égaré seul pour poursuivre avec
le filet à papillons ces bruits effrayés
lorsqu'ils déploient leurs ailes
en vacillant dans le silence. »¹

Lorsque j'ai commencé le Master 2 de Recherche et Développement au CELSA, cela faisait déjà presque un an que l'idée de me pencher sur le sujet de l'aéroport m'occupait. Dans le journal de bord tenu périodiquement pendant mes recherches, se confondant parfois avec mes notes de terrain à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, la première entrée date du 17 octobre 2013. Tournant le dos, pour un instant, à la modestie la plus élémentaire qui recommande d'éviter l'auto-citation, je la livre ici car elle expose en quelques mots la nature du travail que j'ai entrepris alors : « *un sujet de mémoire de recherche tout droit sorti des rails du métro quand je rentrais tout à l'heure : l'aéroport* ».

Si je n'ai pas immédiatement commencé mes recherches théoriques, j'ai commencé dès ce jour-là à prêter attention à tout ce qui, de près ou de loin, ce rapportait à ce sujet : actualités lues ou entendues dans la presse française et anglo-saxon (lors de mon stage de six mois à New York l'an passé), réactions des personnes à qui je parlais de ce projet, informations et impressions recueillies sur des notes éparses lors des voyages que j'ai le privilège de pouvoir faire régulièrement.

Mon travail, dans le cadre universitaire du master de Recherche a donc « officiellement » commencé en octobre 2014, mais le sujet a pris forme un an auparavant. Ce mémoire est donc le fruit de deux ans de questionnements (et, pour être honnête, de tergiversations) mais aussi, plus concrètement, de deux ans d'observations, d'écriture, de réflexions et de conversations avec de nombreuses personnes d'horizons différents que j'ai eu la chance de croiser sur le chemin de cette aventure, notamment à l'aéroport Paris Charles de Gaulle mais aussi à celui de Bangkok (Thaïlande) ou de Vientiane (Laos).

Avec un terrain d'une telle ampleur, et un matériau d'analyse d'une telle variété, la créativité méthodologique est rapidement devenue une condition de possibilité de la réalisation de ce travail. Parfois perdue dans une vision trop romantique de mon objet, cet impératif initial d'inventivité méthodique m'a permis de façonner

¹ BENJAMIN, Walter, *Sens Unique*, Payot, Paris, [1928] 2013.

ma réflexion de manière à rendre compte au mieux de mon travail de recherche. Si l'éclectisme de cette approche (qui s'inspire aussi bien de l'anthropologie que de la sémiotique, de l'urbanisme et de la philosophie) peut surprendre, j'espère qu'elle saura également convaincre par la rigueur que je me suis appliquée à lui donner, afin de faire partager le fruit de mes recherches à mon lecteur.

Malgré, cet effort de rationalisation, je n'ai pu résisté à la tentation de cette référence poétique en exergue de ce travail, car elle me semble caractériser à merveille la course aux indices volatiles et l'effort de capture, résultant dans une mise en forme organisée, que ce travail a requis. Parti sans doute du fantasme d'un *ailleurs*, j'ai, au fil de mes lectures, problématisé mon sujet afin de garantir la solidité de ma réflexion. Pour autant, la phrase de Benjamin n'est que la preuve que, tout *rationalisé* soit-il, il m'est encore impossible d'envisager ce mémoire comme autre chose qu'une production universitaire cousue du fil des rêves qui m'en ont inspirés le sujet.

Introduction

Dans un ouvrage de 1941, l'architecte Le Corbusier se remémore la nouvelle d'un progrès technique et technologique qui marqua son époque : « *Un bel après midi bleu, Auguste Perret, chez qui je travaillais, entra en trombe dans l'atelier, brandissant un Intransigeant tout frais : « Blériot a traversé la Manche ! Les guerres sont finies ! Il n'y a plus de guerre possible ! Il n'y a plus de frontières »*²

L'enthousiasme iréniste que donne ici à entendre cette anecdote de Le Corbusier permet d'appréhender les imaginaires et les projections qui gravitent autour du sujet que nous aborderons dans ce mémoire : non pas la possibilité d'un vol humain, mais le lieu de sa réalisation et de sa massification, l'aéroport.

En effet, si le mythe de *l'homme volant* est *polycrésique*³, en tant qu'il circule depuis l'antiquité, dans la culture occidentale, sous des formes et des modalités de récits innombrables (du mythe d'Icare, à Batman), il connaît une phase de stabilisation et de concrétisation lors des débuts de l'aviation civile, à l'aube du XXe siècle.

Les projets et fantasmes politiques, architecturaux, et commerciaux que suscitent la naissance de cette nouvelle industrie de la mobilité, sont relatés dans l'ouvrage de Nathalie Roseau, *Aérocité, Quand l'avion fait la ville*⁴. Dans une perspective diachronique, l'auteure observe une modification des villes et de leurs conceptions urbanistiques, au gré du développement d'une « *culture aérienne* »⁵, épiphénomène d'une *culture de la mobilité*⁶ déjà installée depuis les premiers chemins de fer. Selon l'auteure urbaniste, l'aéroport serait l'exemple type de cette nouvelle manière *aérienne* de concevoir le monde, d'aménager les villes et de les pratiquer. Le discours d'inauguration de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle en 1974 par le premier ministre de l'époque, Pierre Messmer, confirme l'importance

² LE CORBUSIER, *Sur les quatre routes*, Denoël Gonthier, Paris, 1970 [1941], p. 165-167

³ *ce terme désigne, dans la terminologie d'Yves Janneret « l'appropriation sociale des objets ».* JANNERET, Yves, *Penser la trivialité. Volume 1 : La vie triviale des êtres culturels*, Hermès-Lavoisier, coll. Communication, médiation et construits sociaux, Paris, 2008.

⁴ ROSEAU, Nathalie, *Aérocité, quand l'avion fait la ville*, Parenthèses, Paris, 2012, (p29)

⁵ *ibidem*

⁶ À la fin du XIXe siècle et au début du XXe, le développement du transport d'hommes, d'informations et de marchandises modifie la perception du temps : le temps long du voyage est *compressé* dans lui des transports.

DESSPORTES, Marc, *Paysages en mouvements, Perception de l'espace et transports (XVIIIe-XXe siècle)*, Gallimard, Paris, 2005.

de l'enjeu politique, mais aussi économique et symbolique que représente un aéroport à cette époque :

« *Les voyages aériens correspondent au goût, au rêve et au besoin des hommes. Par ces baies nous pouvons voir se profiler Concorde. Cet aéroport et cet avion ne sont pas liés seulement par la beauté de leur ligne. L'un et l'autre expriment une même ambition : celle d'un pays qui a voulu d'abord, qui a appris ensuite, à épouser son siècle* »⁷

On notera l'accent presque benjaminien de l'ancien premier ministre qui fait de l'aéroport un prisme par lequel regarder le XXe siècle. Quatre décennies plus tard (et de plein pied dans un nouveau siècle) il semble intéressant de revenir sur ce lieu, l'aéroport, et d'essayer de proposer un regard analytique qui pourrait en démontrer la complexité et la résonance actuelle.

Précautions rédactionnelles et prise de parti méthodologique

L'emploi de la première personne pour la rédaction d'un travail universitaire peut sembler (dans le contexte académique français) être un choix déroutant, une menace pour le « recul » nécessaire à la production d'un travail argumenté. Pour autant, j'entends ici justifier ma posture *singulière* par la nature même du travail que j'ai entrepris, et la méthodologie d'analyse que j'ai forgée.

En amont de ce travail de terrain, j'ai pris le parti d'intégrer dans ma méthodologie une contrainte d'ordre pratique : l'impossibilité d'obtenir, au titre de mes recherches, une autorisation pour pénétrer dans l'espace des aérogares « sous contrôle de douanes »⁸. Je considérerai donc cet interdit comme une *donnée* d'analyse qui me permet de rendre compte des frontières matérielles et symboliques du lieu, des modalités de sa *clôture* sur lui-même. Ces espaces *pour moi* inaccessibles ne feront donc pas partie du corps que j'analyserai.

Dans un souci de cohérence avec cet interdit préliminaire, j'ai donc décidé de ne pas organiser d'entretiens sociologiques, ni de constituer de corpus d'archives documentaires de l'aéroport que j'étudie. En effet, dès lors que j'ai intégré cette contrainte d'inaccessibilité, il m'a semblé intéressant de pratiquer le terrain en collectant sur place ce qu'il donnerait à voir, à sentir et à comprendre, sans autre intermédiaire que le prisme, déjà nécessairement subjectif, de mon regard

⁷ Inauguration de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, INA, [en ligne], url : <http://www.ina.fr/video/CAF97025131>, consulté le 15/05/2015

⁸ Il s'agit d'espaces réservés aux voyageurs en partance, ou en instance d'arrivée, ainsi qu'au personnel de l'aéroport, des compagnies aériennes, ou des douanes

d'apprentie chercheuse. En raison donc de la nature même de ce lieu qui affichait d'emblée qu'il *ne dirait pas tout*, il me semblait pertinent de tenter de le saisir dans sa quotidienneté, et d'en exploiter les zones accessibles, pour mieux en appréhender les limites, la complexité.

Mon corpus est donc exclusivement composé de notes, dessins, schéma, et cartes proxémiques produites sur le terrain. Malgré ma décision de ne pas procéder par entretiens, j'ai pu recenser de nombreux discours d'acteurs qui s'adressèrent spontanément à moi et avec qui je partageais bien volontiers les raisons de ma présence et l'objet de mes recherches. Complétée par une analyse sémiotique qui s'attachera à en *déconstruire* les signes prolifiques et les fausses évidences du matériaux extrait, mon observation ethnographique tentera ainsi de rendre compte du lieu que j'ai choisi d'observer dans toute sa nature d'objet *composite*⁹. Par ce terme que j'emprunte à Joëlle le Marec, j'entends « *un ensemble de situations où ce ne sont pas les choses inscrites qui constituent des représentations mais les choses en train d'être construites dans les communications (...) des condensations à la fois matérielles et discursives, dynamiques* ».

Cette collecte est le fruit d'une observation de type ethnographique menée pendant une période totale de quarante trois jours où je me suis rendue à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, pour des durées de trois à dix heures consécutives, y compris la nuit. J'ai donc *expérimenté* ce lieu dans une variété de périodes de temps et de situations : dans sa régularité et sa quotidienneté, mais aussi lors d'événements plus exceptionnels.¹⁰

Aux variations des moments et des événements liés à mon objets de recherche, je dois ajouter les variations du prisme qui m'a servi à les recenser : ma personne, à la fois corps et esprit « en immersion » sur le terrain. Ma prise de note, (mon matériaux d'analyse, donc) est parfois teinté de mélancolie, d'ironie, de fatigue. Je n'ai pas cherché à supprimer ces digressions car elle font partie de la manière dont j'ai construit mon objet de recherche. Pour autant, l'analyse sémiotique que j'ai produite *a posteriori* m'a permis de réintroduire la distance critique nécessaire à l'analyse. J'ose en cela rapprocher ma démarche de celle de Roland Barthes qui insiste à plusieurs reprise dans ses écrits sur la subjectivité en temps que part constitutive du travail de l'analyse. Une des occurrences les plus limpides à ce que l'on pourrait nommer une *subjectivité créatrice*, se trouve dans *la chambre claire* : « *j'ai toujours eu envie d'argumenter mes humeurs* » écrit le sémiologue. Par

⁹ LE MAREC, Joëlle, « *situation des communications dans la pratique de recherche : du terrain aux composites* », *Etudes de Communication*, n°25, 2002 [En ligne] URL : <http://edc.revues.org/831>, consulté le 19 janvier 2015.

¹⁰ Notamment les concerts ou expositions organisés dans les aérogares à l'occasion des fête de Noël ou vernissage d'exposition à l'Espace Musée du terminal 2E.

ailleurs, l'illustration de cette dimension subjective du travail d'analyse transparait dans *l'aventure sémiologique*, où, dans le chapitre *Sémiologie et urbanisme*¹¹ on peut lire l'élan intellectuel qui mène l'auteur à faire de la ville un objet de recherche : « *car j'aime et la ville et les signes. Et ce double amour me pousse à croire (...) à la possibilité d'une sémiotique de la cité* ». C'est ainsi l'effervescence d'une conviction intime qui guide la démarche du chercheur ; démarche dont je suivrai moi aussi le pas.

Enfin, il me faut préciser que cette durée de quarante trois jours n'est pas arbitraire : c'est le temps qu'il m'a fallu pour appréhender le lieu, cerner l'endroit précis qui me serait le plus facile d'accès pour une analyse en profondeur, et enfin, effectuer un travail « d'épuisement »¹² de ce lieu, c'est-à-dire un recensement des signes, interactions, images, dynamiques, atmosphères qui lui sont propres.

Ainsi, l'emploi de la première personne du singulier dans ce mémoire résulte de la nature de mon objet et de la proposition méthodologique qui est la mienne. Je suis donc consciente des conditions matérielles de production de cette recherche, et je m'efforce ici d'en rendre compte de la manière la plus transparente possible. Faute de pouvoir échapper aux *obstacles épistémologiques*¹³ d'une analyse empirique, je les intègre et les assume dans une posture réflexive résumée dans l'utilisation que je ferai du « *'je ' derrière le moi caché* »¹⁴. Le « nous » ou le « on » que j'emploierai alternativement, devra être considéré comme une manière d'enjoindre le lecteur à me suivre dans l'aventure que j'ai commencée il y a un an¹⁵ et de l'aider à comprendre l'analyse et le raisonnement que j'en ai retiré.

Intérêt et enjeu de la recherche

Le sujet de l'aéroport questionne ce que notre langue et notre culture nomme « *lieu* ». L'enjeu définitionnel auquel je suis ici confrontée est de taille. En effet, de la cité grecque dont les frontières délimitent un espace à la fois physique, politique, social et économique¹⁶, à aujourd'hui, l'enjeu que constitue la définition

¹¹ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

¹² Ibidem

¹³ « *C'est dans l'acte même de connaître, intimement, qu'apparaissent, par une sorte de nécessité fonctionnelle, des lenteurs et des troubles* ».

BACHELARD, Gaston *La formation de l'esprit scientifique. Contribution à une psychanalyse de la connaissance objective*, J. VRIN, Collection : *Bibliothèque des textes philosophiques*, 5e édition, 1967, [1934], p39

¹⁴ Jean-Claude Ameisen, *Sur les épaules de Darwin*, émission France Inter du 01/03/2014 : « *Ce lien qui nous rattache aux autres : le retour d'Ulysse (8)* ». [en ligne] url : <http://www.franceinter.fr/emission-sur-les-epaules-de-darwin>, consulté le 10/01/2015.

¹⁵ *Mes observations de ce lieu ont commencé avant même l'entrée en Master Recherche*

¹⁶ *politique (la polis), social (le monde des citoyens et celui des 'xénos'), et économique (les xénos' étant soumis à des impôts spécifiques).*

de ce qu'est *un lieu*, est central et conditionne à la fois nos représentations et notre compréhension du monde, ainsi que nos actions collectives et individuelles dans celui-ci.

Définir ou délimiter des lieux c'est donc prendre le parti de tracer une limite, une *frontière* entre l'ici et l'ailleurs, mais aussi entre l'identité et l'altérité. Ainsi, il semble que les dimensions matérielles et symboliques du lieu ne soient pas dissociables. C'est ce que souligne l'architecte Norbert Schultz dans la définition qu'il propose : « *Le lieu est un phénomène total, qualitatif qui ne peut être réduit à aucune de ses caractéristiques comme par exemple celle des relations spatiales. Sans perdre de vue sa nature concrète (...) le lieu fait entièrement partie de l'existence* ».

Un lieu est donc un espace matériellement délimité et investi de sens par l'homme. Les sciences de l'information et de la communication, par leur faculté à établir des méthodologies permettant de « *dire les complexités matérielles et sociales des discours par delà leurs simples contenus* »¹⁷, semblent donc appropriées pour pour comprendre ce qui se joue dans ces espaces matériels et symboliques. Au-delà de la curiosité que suscitait en moi ce sujet, il m'a donc semblé être un terrain d'exercice idéal pour l'écriture d'un mémoire en Sciences de l'information et de la communication car il me donne l'occasion de mettre à profit l'interdisciplinarité de ce champs, et d'en explorer les marges en faisant preuve d'une « *créativité méthodologique* »¹⁸ capable d'enrichir mon propos et de ne pas réduire la complexité de mon sujet.

Cependant, il ne s'agit pas d'ignorer les différentes études et disciplines qui se sont penchées sur le cas de l'aéroport. Tantôt traité, en sociologie, comme lieu de cristallisation des classes sociales dites « cosmopolites », tantôt envisagé, en urbanisme, comme extension ou condensation de la ville, cet espace singulier fait l'objet d'interprétations qui convergent vers l'idée d'un aéroport comme lieu « stéréotype » de la ville-monde, ou bien, concept plus évanescent encore : de la mondialisation. Ainsi, pour Marc Augé, l'aéroport serait un « non-lieu » en raison de son absence d'enracinement « historique, identitaire, et relationnel ».

Cependant, si les études menés sur ce lieu apportent des analyses tout à fait pertinentes, elles tendent à *lisser* la complexité intrinsèque d'un tel espace. Si chacune de ces disciplines serait légitime à analyser un tel lieu, le « *ou* » qui les sépare et les enferme dans leur propre champ méthodologique est précisément ce qui justifie d'opter pour une perspective communicationnelle, qui a sa

¹⁷ AÏM, Olivier « *le métro éditeur d'affiches* », *Image and Narrative*, n°21, Mars 2008 [en ligne] consulté le 15/05/2015

¹⁸ BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013.

méthodologie propre, mais également la capacité à intégrer ces points de vue ou disciplines variés.

C'est pourquoi je proposerai une analyse de l'aéroport dans sa *quotidienneté*, sa *matérialité*, en me plaçant à la fois du côté des *producteurs* du lieu et de celui de ses *usagers*. J'emprunte cette méthodologie sémiotique à Eliséo Veron qui affirme dans *Sémiotique Ouverte*¹⁹ : « Il n'y a de sens qu'incorporé à des agencements complexes de matières sensibles ». Selon Veron, le sens est le fruit d'une grammaire de production et d'une grammaire de reconnaissance qu'il convient d'interroger conjointement.

Afin de mener à bien cette analyse, je me focaliserai sur un lieu précis : la zone des arrivées du terminal 1 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Ce choix est motivé par deux raisons distinctes.

Tout d'abord, le caractère historique et *patrimonial*²⁰ du terminal m'a semblé intéressant à étudier. Conçu en forme de cône renversé, ce terminal est le premier qui fut construit à Roissy en 1974. Complété par la suite par deux autres terminaux, le terminal 1 aussi appelé « le camembert » est le seul au monde qui soit construit selon un tel schéma : les différents niveaux de l'aéroport (départ, arrivées, gare routière) sont constitués par des cercles concentriques qui s'imbriquent les uns aux autres et sont reliés, de l'intérieur, par de longs escalators tubulaires qui en tracent différents diamètres. Il m'a donc semblé intéressant de confronter ce qui, alors (dans les années 70) se voulait être une architecture *futuriste*²¹, aux discours et représentations qui, quarante ans plus tard, sont visibles et lisibles au sein même de ce lieu.

La seconde raison qui justifie mon choix du terminal 1 comme support d'analyse est liée à la posture de recherche que j'explicitais précédemment : cette zone précise est celle que j'ai identifiée, durant mes quarante trois jours d'observation, comme la plus accessible à explorer. En temps que « zone frontière » entre espace public et espace à accès limité, cette zone précise me semble avoir une dimension éminemment heuristique en tant que mise en abîme de la frontière qu'est l'aéroport lui-même : cette zone précise exprime, par effet de synecdoque²²,

¹⁹ VERON, Eliséo, BOUTAUD, Jean-Jacques, *Sémiotique ouverte, itinéraires sémiotiques en communication*, Hermès science publications, Paris, 2007.

²⁰ *Patrimonial* dans le sens où à la fois le bâtiment, son histoire et son actualité font partie du *patrimoine* français en temps ensemble matériel et symbolique dont le caractère *français* est définitoire.

²¹ ANDREU, Paul, *J'ai fait beaucoup d'aérogares. Les dessins et les mots*, Editions Descartes & Cie, Paris, 1998, (p16)

²² *figure de style qui consiste à évoquer le tout par la partie.*

l'impossibilité *pratique* de pénétrer, au titre de mes recherches, les espaces « sous contrôle de douanes » du reste de l'aéroport.

Choix méthodologiques et objectifs de la recherche

Pour éclairer ma démarche, remarquons dans l'anecdote de Le Corbusier que j'ai cité précédemment, la présence d'embrayeur de récit : *l'Intransigeant*, journal quotidien parisien qui annonce la nouvelle de la première traversée de la Manche en avion. Ainsi, c'est d'abord un acte de communication (en l'occurrence, un discours médiatique) qui déclenche l'enthousiasme, et qui fait exister cette « culture aérienne » dont parle Roseau. Par effet de miroir, ce que j'entreprends ici, et ce que j'entends par « perspective communicationnelle » n'est pas une étude des discours médiatiques *sur* l'aéroport, mais bien une plongée dans l'univers des discours *de* l'aéroport analysé au prisme de la méthodologie véronienne.

Cette méthodologie se justifie une nouvelle fois par ma pratique du terrain et par l'étude des conditions de possibilité de ma recherche : comment recenser et comment analyser un lieu foisonnant de signes présents sur une variété de supports ? Publicité, signalétique, interactions... l'épuisement du lieu peut ainsi sembler impossible. C'est pourquoi, malgré l'apparente binarité de cette approche, je peux la justifier par la nature du terrain même qui « impose » presque intuitivement d'opérer un classement. Il s'agit d'une méthode qui prend en compte ses propres limites : la *mise en écrit* en temps que « technologie de l'intellect »²³ est toujours arbitraire, mais elle relève de ce que l'esprit humain fait intuitivement pour se repérer dans un environnement et y produire du sens ; en cela, ma démarche ne se cache pas de son point de départ *intuitif*.

En effet, que fait-on généralement dans un aéroport comme dans beaucoup de nos lieux aujourd'hui saturés de signes ? On sélectionne pour se repérer et diriger nos actions. La méthodologie de Véron me permet ainsi d'opérer ce découpage entre *grammaire de production* et *grammaire de reconnaissance* pour tenter de déconstruire ce qui peut sembler n'être qu'un ensemble informe et surchargé de signes.

J'observerai donc d'une part ce qui relève d'une grammaire de production propre à la zone étudiée, ce qui semble diriger *l'usager de l'espace*²⁴, l'orienter et le guider dans cet espace. Je tenterai en quelque sorte de reconstituer un *mode*

²³ GOODY, Jack, *Raison Graphique, la domestication de la pensée sauvage*, Les Editions de Minuit, Paris, [1977] 1985.

²⁴ Terminologie de Georges Pérec : *C'est ainsi que je désignerai les sujets qui se rendent de manière exceptionnelle, occasionnelle ou régulière à l'aéroport.*

d'emploi du lieu à partir des matériaux disséminés que j'ai pu y prélever. L'analyse de ce lieu consistera donc à essayer de déconstruire²⁵ ces repères matériels, et ces discours du lieu pouvant se matérialiser sur différents supports, formant différents *ensembles discursifs*²⁶. Ce qui sera donc à l'étude ici sera donc ensemble de surfaces et d'objets matériels hétérogènes et porteurs de discours produits par différents acteurs. Il s'agira de trois types de surfaces, ou de « matière sensibles » :

- La nature et la disposition du mobilier dans l'espace : banc d'attente et tables de café
- La représentation symbolique de la fresque décorative
- Les indications fonctionnelles sur le lieu (panneaux)

A partir de l'étude de ces discours j'émettrai l'hypothèse²⁷ qu'ils produisent ou *norment* le lieu. Je me pencherai ensuite sur la réception et l'interprétation de ces normes par les usagers de l'espace. En effet, comme le souligne Eliseo Veron, il y a un « *embrayage réciproque entre deux grammaires, celle du locuteur-producteur, et celle de l'interlocuteur qui, en reconnaissance, fait une reprise de cette parole pour en produire une autre* ». ²⁸ C'est ce mécanisme d'embrayage qui apparaît dans les « stratégies interactionnelles » des individus qui pratiquent le lieu.

Il faudra alors interroger la nature de cette pratique, de ces usages du lieu, et sur l'identité de ces *usagers* qui le co-produisent via ce que Certeau nomme des « *rhétoriques cheminatoires* »²⁹. En effet, tout comme les acteurs hétérogènes qui participent d'une *grammaire de production* du lieu (en émettant des signes variés sur des support hétérogènes), une variété d'individus co-écrivent une *grammaire de reconnaissance* du lieu. Il va de soi qu'il ne peut s'agir d'une construction collective, concrète et conscientisées, mais dans une collaboration tacite et silencieuse. Le contexte du lieu étudié ne pourrait ainsi être défini de manière exacte que s'il était matériellement possible de prendre en compte l'identité et le contexte personnel de chaque individu qui y *passé*. Un aperçu de cette pluralité

²⁵ au sens de Derrida, « La déconstruction désigne l'ensemble des techniques et stratégies utilisées par Derrida pour déstabiliser, fissurer, déplacer les textes explicitement ou invisiblement idéalistes ».

HOTTOIS, Gilbert, *De la Renaissance à la Postmodernité. Une histoire de la philosophie moderne et contemporaine*, De Boeck et Larcier, Paris 1998, p399-400

²⁶ VERON, Eliseo, « Sémiosis de l'idéologie et du pouvoir », In: *Communications*, 28, 1978. Idéologies, discours, pouvoirs. pp. 7-20, [en ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_1978_num_28_1_1416 consulté le 20/05/2015

²⁷ J'énoncerai de manière linéaire mes trois hypothèses de travail dans les pages suivantes de l'introduction (partie : problématique et hypothèses). Il s'agit pour l'instant de donner un aperçu de la méthodologie mise en place lors de mon travail de terrain.

²⁸ *idem* : VERON, Eliseo, « Sémiosis de l'idéologie et du pouvoir »

²⁹ CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, [1990] 2012.

d'individus, et donc, de situations peut ainsi se résumer en une classification aux contours lâches :

- touristes, voyageurs d'affaires, résidents français ;
- passagers désormais « arrivés » à destination, ou passagers en « transit »
- individus simplement venus accueillir ces « arrivants » qu'il connaissent ou non (accueil hôtelier ou professionnel)
- personnel de l'aéroport, des compagnies aérienne, ou Sans Domicile Fixe qui y trouve refuge.

La typologie des individus observables dans le lieu ne peut ainsi être qu'arbitraire et non exhaustive en raison de l'intense circulation de personnes et de l'infinité de contextes dans lesquels elles se trouvent. En tant que zone « frontière », le lieu étudié comporte ainsi une certaine *plasticité* de sens, c'est-à-dire qu'il est sujet à un nombre de lectures proportionnel à la multiplicité d'individus qui peuvent potentiellement le parcourir. Nous pouvons à ce titre nous approprier ce que Veron dit du *texte* (en temps qu'ensemble signifiant) : « *tout texte est susceptible d'une multiplicité de lectures, il est un objet pluriel, un point de passage de plusieurs systèmes différents, hétérogènes de détermination* »³⁰.

Pour étudier ces différents contextes et ces différentes lectures du lieu qui peuvent être faites, je m'appuierai sur un corpus précis : des cartes proxémiques (représentations des corps en mouvements et des postures), et schéma de répartition des individus dans l'espace qui me permettront de donner un aperçu de cette multiplicité de lectures possibles, car j'émettrai l'hypothèse³¹ d'une *socialité* propre au lieu étudié.

Cette notion de foule hétéroclite, figure d'une réception plurielle des signes du lieu, m'invite à interroger l'aéroport dans son rapport à la ville.

En effet, en temps qu'ensemble bâti en dehors de la capitale française, l'aéroport n'est pas à proprement parlé un *lieu urbain*. Pour autant, comme le souligne encore l'architecte Norbert Schultz : « *le lieu définit quelque chose de plus que la localisation* ». De plus, la ville elle-même est un concept qui va au-delà de sa

³⁰ *ibidem*

³¹ *voire note 27*

définition³². A ce titre, dans une conférence de 2013, le philosophe Jean Luc Nancy³³ affirme :

*« la ville inclue et absorbe une grande quantité d'architectures mais l'architecture n'est pas l'art exclusif de la production de la ville ; l'architecture est subordonnée à un autre art : l'art de produire un **vivre ensemble**. (...) La ville est une rencontre qui garde quelque chose de la **contingence du contact, du frôlement passager, des occasions** »*

Ainsi, si l'aéroport ne se situe pas au sein d'une ville précise³⁴ son rapport à la capitale et au pays qu'il dessert est intrinsèque. En tant que porte d'entrée, il *produit* déjà de la ville, il est l'un des éléments d'architecture qu'elle *absorbe* dans sa construction globale de *vivre ensemble*. C'est sur cet aspect que je m'attarderai dans ce mémoire qui envisage l'aéroport en tant qu'espace pratiqué par l'homme. En effet, matériellement, l'aéroport est une infrastructure de la ville qu'il dessert, malgré son décentrement. Économiquement, il est un lieu qui concentre des *flux* d'hommes, de marchandises, de capitaux. Enfin, symboliquement, il est un *port*, un lieu d'accostage des individus dans la ville ; c'est un lieu qui permet de quitter la ville, d'y venir ou d'y revenir, ou encore d'aller y retrouver une personne en instance d'arrivée.

Arriver (étymologiquement : atteindre la rive³⁵) dans l'aéroport, c'est, métaphoriquement, *aborder*, entrer au contact de la ville. Ainsi, même si l'*arrivant* en transit ne se rendra pas dans le centre de la ville elle même, il *abordera* cette ville via la zone des arrivées que nous étudierons.

La « zone » que j'analyserai est donc, au delà d'une *porte d'accès*, un espace de représentation et de référence plus ou moins explicite de la ville et du pays qu'il dessert, mais également, un espace dont la matérialité et la pratique par des usagers de l'espace variés lui confère une forme d'autonomie par rapport à ces deux entités. J'articule ces deux dimensions dans la problématique dont je traitait grâce à trois hypothèses de travail.

³² « Agglomération relativement importante dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées, notamment dans le secteur tertiaire »

Trésor de la langue française, « ville » [en ligne] url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/visusel.exe?28;s=3141832305;r=2;nat=;sol=2>, consulté le 07/06/2015

³³ « Corps de/dans la ville », Jean-Luc Nancy, colloque international L'Art de la Ville / The Art of the City organisé par l'équipe Cultures Anglo-Saxonne de l'Université de Toulouse 2-Le Mirail, 6 -8 novembre 2008 [En ligne] url : https://www.canal-u.tv/video/universite_toulouse_ii_le_mirail/corps_de_dans_la_ville_jean_luc_nancy.4167 : consulté le 15/05/2015

³⁴ L'aéroport se situant sur le territoire de trois communes différentes, à 25 kilomètres de la capitale

³⁵ Trésor de la langue française, « arriver » [en ligne] url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=3141832305>, consulté le 07/06/2015

Hypothèses et problématique

Mon analyse se focalisera donc sur les signes de *production* et de *reconnaissance* de la zone des arrivées, mais elle interrogera également l'interpénétration (ou l'« embrayage » selon la terminologie de Véron) de ces deux grammaires, dans le contexte du lieu hybride, à la fois urbain et frontalier qu'est l'aéroport. Il s'agira ainsi de rendre compte et d'analyser, ce qui, dans la matérialité du lieu même, peut permettre de comprendre ses enjeux à la fois économiques, sociaux, et culturels de l'aéroport.

C'est par ce prisme kaléidoscopique qu'il me sera ainsi possible de dépasser la dichotomie lieu / non-lieu et de proposer une lecture qui sera propre à cet espace. Cette proposition de lecture du lieu, ou de dialogue avec son *Genius Loci*³⁶, se cristallisera autour d'une question centrale :

En quoi l'aéroport est-il à la fois le lieu d'une construction discursive qui en fait l'emblème d'une urbanité marchande « à la française », et un espace qui relève d'un vivre ensemble spécifique ?

Comme je l'expliquai précédemment, il m'a semblé pertinent de rendre compte de mon analyse telle que je l'ai concrètement réalisée, en suivant les **phases d'hypothèse et de résultats que j'ai formulés au cours de mon étude de terrain et que j'exposerai brièvement pour clore cette introduction :**

La première partie de ce mémoire retracera une première étape d'« épuisement » de la zones des arrivées (c'est-à-dire de recensement des signes de ce lieu). Cette première partie repose ainsi sur l'activité de *repérage* et d'orientation que tout individu mène intuitivement dans un lieu qui lui est inconnu. Lors de cette première phase d'exploration, il m'a fallu d'abord identifier les signes qui me semblait *organiser, hiérarchiser, normer*, le lieu : panneaux indicateurs, spécificités architecturales, aménagement de l'espace, mobilier, décoration. **J'émettrai alors l'hypothèse que la zone des arrivées est un dispositif typiquement urbain dont les composantes sont données à voir dans la matérialité des surfaces étudiées.**

Cependant, le risque d'un tel travail de découpe du réel en « *plans d'intelligibilité* » est souligné par Deleuze et Guattari : « *Il s'agit toujours de vaincre le chaos par un plan sécant qui le traverse (...) c'est comme si l'on jetait un filet, mais le pêcheur risque toujours d'être entraîné et de se retrouver en pleine*

³⁶ *L'esprit du lieu, dans la religion grecque : un dieu avec lequel les hommes dialoguent pour établir leur demeure et pouvoir y vivre.*

mer»³⁷. Ainsi, la deuxième phase de ma réflexion consistera envisager l'hypothèse d'un lieu dont l'organisation spatiale est supplantée par l'action des individus qui y circulent : les interactions liées au temps de l'arrivée forment une communauté éphémère qui norment le lieu au delà du dispositif prévu. Autrement dit, il s'agira d'explorer la dimension érotique³⁸ du lieu.

Enfin, la troisième et dernière phase de mon raisonnement consistera à proposer une perspective comparative grâce à des matériaux d'analyse plus fragmentaires que j'ai pu récolter dans un autre aéroport, celui de Suvarnabhumi, à Bangkok (Thaïlande). J'émettrai l'hypothèse selon laquelle l'aéroport est, au delà d'un prisme par lequel le chercheur en Sciences de l'Information et de la communication peut observer des processus de communication propres à une époque que je nommerai contemporanéité³⁹, il est également un lieu où des enjeux de pouvoirs se nouent, dans une dynamique de représentations multiples.

³⁷ DELEUZE Gilles, GUATTARI, Félix, *Qu'est-ce que la philosophie?*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1991, (p. 191)

³⁸ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, (p. 261-271)

³⁹ *ce qui relève du contemporain en temps qu'espace-temps*

Partie Première

L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, une ville mode d'emploi ?

Le premier temps de la réflexion que je déroulerai dans ce mémoire interrogera l'aéroport dans son rapport à la ville. Rapport symbolique étroit puisque l'infrastructure aéroportuaire est propre aux grandes villes, emblème des ramifications nationales ou mondiales de leur influence ; mais, également, sur un plan concret, rapport distancié puisque l'aéroport n'est pas un lieu de vie ni de relations sociales structurellement établies.

L'architecte Paul Andreu interviewé en 1974 par l'ORTF⁴⁰ déclare « *l'aéroport est une véritable ville, une ville dont la seule exception est qu'elle ne comporte pas de logement* ». Une ville sans *habitation*, peut-elle encore être qualifiée de la sorte ? Qu'en est-il aujourd'hui de ce rapport de l'aéroport à l'urbanité : reflet de la ville qu'il dessert, du pays où il s'implante, ou microcosme aseptisé, « non lieu » ? Il s'agit donc d'un enjeu communicationnel primordial : établir ce qui, dans ce lieu, relève des signes et des normes de *l'urbain*, ou de ce que le sémiologue Erick Larsen⁴¹ nomme « *la sensation urbaine des choses* ».

Une appréhension concrète du terrain m'a permis d'explorer ces questions en profondeur. Je qualifie ainsi ma posture à la manière dont Walter Benjamin entend explorer Moscou⁴² : « *Au fond la seule garantie d'une vision juste est d'avoir choisie sa position avant de venir* ». L'organisation de cette partie rendra compte de cette explorations, des attendus, des découvertes et des analyse que j'ai pu produire en appréhendant cet espace *au prisme* de l'urbanité.

⁴⁰ Source : INA : <http://www.ina.fr/video/CPF86609252/roissy-en-france-aeroport-charles-de-gaulle-video.html>. Pierre DUBOURG s'entretient avec Paul ANDREU architecte

⁴¹ LARSEN, Erick, « *Séméiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn* » in *Questions de Sémiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002, (p443 à 470)

⁴² BENJAMIN, Walter, *Journal de Moscou*, L'Arche, Paris 1983, (p.26)

I. Pour une approche sensible des lieux : signes et perceptions d'une atmosphère de ville.

1. De l'aéroport à la zone des arrivées : processus d'observation et créativité méthodologique.

La première phase d'exploration que j'ai menée à l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, m'a conduite à questionner les conditions de réalisation de ce mémoire. En effet, afin de pouvoir l'analyser comme un objet de recherche il me fallait pouvoir recenser un corpus pertinent. Pour cela, j'ai intuitivement sélectionné une portion d'espace qui me semblait avoir sa propre *économie*, autrement dit, un espace dont la matérialité (c'est-à-dire : son organisation interne, ses panneaux indicateurs, son aménagement, son mobilier, la dynamique des corps qui y circulent), me renseignait déjà *empiriquement* sur sa fonction et ses spécificités.

On pourrait à juste titre reprocher à cette démarche de décoreller deux processus qui fonctionnent pourtant de paire, dans un « *embrayage* »⁴³ réciproque : la production d'ensemble discursifs signifiants et leur réception par les usagers de l'espace. J'anticipe et contreviens dès lors à cette critique en justifiant cette prise de parti : si je choisis d'analyser en premier lieu les *traces* de production du lieu, c'est qu'il me semble nécessaire de rendre compte ici des conditions matérielles et des obstacles épistémologiques qui se posent au chercheur qui travaille sur un terrain urbain.

En effet, la profusion de signes qui est caractéristique de nos lieux urbains contemporains nécessite de se questionner sur nos capacités cognitives à l'appréhender. C'est pourquoi, lors de mon expérience de terrain et lors de mon analyse il m'a semblé cohérent de procéder par *épuisement* des signes du lieu. Plus précisément, il s'est agi d'opérer un recensement des signes qui me semblaient organiser structurellement le lieu, régler la circulation des hommes en son sein, définir ses limites, désigner ses ouvertures et ses clôtures, souligner ses pôles d'activités, son centre, et sa périphérie.

A ce titre, Georges Didi-Huberman parle d'un travail d'« échantillonnage du chaos »⁴⁴. Ainsi que l'explique l'auteur dans un article qu'il consacre à un travail épistémologique qu'il a mené sur le *Mnémosyne* d'Aby Warburg⁴⁵, l'auteur insiste

⁴³ *ibidem*

⁴⁴ DIDI-HUBERMAN, Georges, « *Échantillonner le chaos. Aby Warburg et l'atlas photographique de la Grande Guerre* », Études photographiques, 27 mai 2011, [En ligne], url : <http://etudesphotographiques.revues.org/3173>. consulté le 01 février 2015.

⁴⁵ *ibidem*

sur la nécessité d'opérer des « coupes » dans le matériaux à l'étude, afin d'en définir des « plans d'intelligibilité ». Et si j'ai ici conscience que cet acte est en lui même un acte d'énonciation⁴⁶, j'en assume la responsabilité et la justifie par sa portée heuristique : en traitant les actes énonciatifs qui définissent l'espace, j'entends proposer un angle, une prise sur ce lieu à la fois gigantesque et hétéroclite, afin de pouvoir expliquer les caractéristiques et les dynamiques de ce *composite*⁴⁷. J'inscris ici ma démarche dans celle évoquée par Pérec dans *Vie mode d'emploi* :

« [...] saisir [...] décrire [...] épuiser, non la totalité du monde — projet que son seul énoncé suffit à ruiner — mais un fragment constitué de celui-ci ». ⁴⁸

C'est pourquoi il importe de commencer par rendre compte de la première phase de mon observation ethnographique dont les premières conclusion m'ont ensuite guidée vers l'espace des arrivées comme lieu d'une analyse sémiotique.

2. Éléments d'une poétique urbaine : « hyper-esthésie » et « ambiance » des grandes villes

Portant sur l'aéroport dans son ensemble, cette première étape a constitué en elle-même une première tentative de définition de l'espace en tant qu'ensemble foisonnant de signes et de messages hétéroclites sans apparente unité. Pourtant, l'hypothèse que j'ai formulé alors part de l'intuition que l'aéroport reproduit une *atmosphère* de moi connue : celle de la grande ville. Cette notion d'atmosphère, ou plus précisément d'« ambiance », ne doit pas ici être comprise dans sa définition première et polysémique de « *climat ou impression qui enveloppe une personne ou une chose* »⁴⁹ mais comme un concept forgé pour désigner ce qui est expérimenté par un sujet qui pratique un lieu. Dans le contexte urbain, l'ambiance, selon les chercheurs sociologues et architectes

⁴⁶ Comme le souligne Emmanuel Souchier, reprenant l'analyse de Jack Goody dans *Raison Graphique*. GOODY, Jack, *Raison Graphique, la domestication de la pensée sauvage*, Les Editions de Minuit, Paris, [1977] 1985.

⁴⁷ voire note 9, Introduction.

LE MAREC, Joëlle, « situation des communications dans la pratique de recherche : du terrain aux composites », *Etudes de Communication*, n°25, 2002 [En ligne] URL : <http://edc.revues.org/831>, consulté le 19 janvier 2015.

⁴⁸ PEREC, Georges, *La Vie mode d'emploi*, Le Livre de Poche, Paris, (1978) 2000

⁴⁹ *Trésor de la langue française*, « ambiance » [en ligne] url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=3141832305>, consulté le 07/06/2015

Jean-Paul Thibaud et Rachel Thomas, se définit comme une « *expérience sensible de la vie urbaine* ». ⁵⁰

La démonstration d'une telle expérience étant nécessairement subjective, elle ne peut valoir comme argument. Cependant, je suis parvenue à identifier dans cet espace des éléments qui me permettent de justifier la pertinence de cette analyse de l'aéroport comme étant porteur d'une *ambiance* proprement urbaine, malgré son éloignement géographique de la ville *réelle* et l'éloignement conceptuel de l'une de ses caractéristiques définitoires : l'*habitabilité*. Ces éléments d'analyse directement prélevés du terrain figurent en annexes⁵¹ : il s'agit de schémas de l'espace reproduisant des « scènes types » retrouvées de parts et d'autres de l'aéroport, que j'ai complétée par une analyse de la circulation et des flux de personnes dans ces lieux. Ainsi, je m'appête à démontrer le phénomène de *mimésis urbaine* qui imprègne les couloirs des terminaux.

Afin d'écartier tout doute possible sur la pertinence ou la *représentativité* de cette méthode d'analyse *par fragments*, je me réfère une nouvelle fois à Walter Benjamin qui, ayant consacré la plus grande partie de son œuvre à étudier la ville par cette méthode *parcellaire*, l'explique sans équivoque :

« *Le bar est la clé de chaque ville ; savoir où l'on peut boire de la bière allemande, voilà bien assez de géographie et d'ethnologie.* »

C'est d'abord pratiquant cet espace dont les dimensions⁵² relèvent de l'incommensurable, que j'ai pris conscience qu'il s'agissait là de l'une des caractéristiques principales de ce lieu : la difficulté pour tout individu d'en prendre la mesure exacte, de s'y repérer, et même de s'y comporter de manière « *adéquate* »⁵³.

Si l'aéroport est un lieu difficile à *saisir*, (et même du point de vue du chercheur : difficile à *décrire*) c'est aussi et surtout en raison de la profusion de signes qui y cohabitent : les panneaux indicateurs qui donnent des informations sur la topographie du lieu côtoient de nombreuses images publicitaires, mais aussi des enseignes de magasins. Il est donc difficile d'appréhender cet espace ; de le

⁵⁰ THOMAS, Rachel, THIBAUD, Jean-Paul. « *L'ambiance comme expression de la vie urbaine* », *Cosmopolitiques*, 2004, n°7, pp. 102-108

⁵¹ Annexe 1

⁵² (trois mille deux cents hectares de surface totales)

⁵³ dans la terminologie *goffmanienne* : « *qui permet à l'individu de sauver sa face* » GOFFMAN, Erving, *Les Rites d'interaction*, les éditions de minuit, Paris, 1974

comprendre, ici au sens étymologique du terme : impossible à *prendre avec soi*, en raison de son paysage visuel saturé d'informations de natures variées.

Ce foisonnement de signes, que Georg Simmel résume dans le concept d'« *hyperstimulation visuelle* »⁵⁴, serait, selon l'auteur de *Les Grandes villes et la vie de l'esprit*⁵⁵, une des caractéristiques de nos villes modernes. Au-delà de la théorie, l'observation des villes contemporaines corrobore aisément cette idée. À ce titre, je renverrai au mémoire d'Odile Fillon⁵⁶ qui analyse de manière extrêmement pertinente l'un des lieux emblématique de cette saturation visuelle : le quartier de Times Square à New York qu'elle qualifie de « *paysage visuel surchargé 'assourdissant' et désorientant* ».

Dans le cas de l'aéroport, si la posture du chercheur (qui n'est pas présent à l'aéroport dans un but précis) accentue cette impression de *bourdonnement* général de signes hétéroclites, l'observation des individus en présence dans cet espace (observation à la fois de leurs corps, de leurs postures et de leurs discours) permet de déceler les effets concrets de cette sur-sollicitation visuelle qui provoque une désorientation plus ou moins momentanée.

Ainsi, comme on peut le remarquer sur les schémas proposés en annexes⁵⁷, les corps des individus en présence sont à l'arrêt, leurs regards se situent bien au dessus de la ligne d'horizon, cherchant des informations susceptible de les orienter sur des panneaux indicateurs généralement suspendus au plafond de l'espace. Ce schéma constitue une « scène type » de l'aéroport, que l'on peut observer de parts et d'autres de ses terminaux. Les acteurs de ces scènes récurrentes sont repérables immédiatement par leur cette posture qui relève de l'errance : on montre du doigt, on questionne son voisin, on tourne la tête de tous côtés. Cet ensemble de postures constitue une sorte de *répertoire d'actions* qui, au fil des couloirs et des terminaux de l'aéroports, ne varient que très peu. Observant la récurrence de ce type de situations, sortes de « micro-espaces » d'interactions et de suspension d'activité dans le flux continu de l'aéroport, on comprend alors que l'un des enjeux de l'espace sera sa *lisibilité* par des usagers de langues et de cultures différentes, et ayant des objectifs qui leurs sont propres.

⁵⁴ SIMMEL, Georg, *Les grandes villes et la vie de l'esprit. suivi de Sociologie des sens*, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », Paris, 2013

⁵⁵ *ibidem*

⁵⁶ *ibidem*

⁵⁷ Annexe 1

Par ailleurs, ce genre de « scène type » sont ponctuées de discours d'acteurs eux aussi récurrents et caractérisés par un grand nombre de déictiques⁵⁸ « c'est ici », « c'est là », « à droite, à gauche » ... les individus lisent à voix haute, reprennent et répètent la toponymie du lieu afin, dirait-on, de se l'approprier.

Ainsi, ce n'est pas seulement ce « paysage visuel surchargé » qui sollicite le regard des usagers de l'espace, mais également un environnement auditif spécifique : les conversations interpersonnelles dont je viens de rendre compte (lisibles in extenso dans l'annexe 1) en font partie. Il s'agit également des « annonces-micro » qui retentissent en plusieurs langues dans l'aéroport et provoquent la suspension des regards et des corps dans l'attente d'une information.

De même, l'odorat est sollicitée dans cet espace où la restauration est une des activités principales. Ainsi, la marque de restauration rapide du rez-de-chaussé du terminal 1 est perceptible avant même que l'on en perçoive l'enseigne. Dans le même registre sensitif : « *tu sais que c'est le matin quand ça commence à sentir la javel !* » m'a confié un employé de l'aéroport pendant une de mes observations nocturnes.

C'est dans ce sens d'hyper-sollicitation sensorielle que j'emploierai le terme d'« hyper-esthésie » en contre-pied des « synesthésies » baudelairienne. Alors que le poète souligne par ce terme l'harmonie des *esthésies*, ou perceptions⁵⁹,

« *Les parfums, les couleurs et les sons se répondent
Dans une ténébreuse et profonde unité.* »

j'entends insister (en employant sa variante : l'hyper-esthésie) sur l'*exagération* de ces perceptions multi-sensorielles, liées aux sollicitations de l'environnement des aéroports. Selon Simmel, cette densification de la *vie sensible urbaine* provoque une « *intensification de la vie nerveuse* »⁶⁰ des individus qui en pratiquent l'espace.

Cette méthode d'appréhension sensible de l'espace est également utilisée par Walter Benjamin dans son *Journal de Moscou* où il écrit :

⁵⁸ ECO, Umberto, *Sémiotique et philosophie du langage*, Paris: Presses universitaires de France, 1988, coll. « Quadrige / Grands textes », (p236)

⁵⁹ BAUDELAIRE, Charles, *Les Fleurs du mal*, Le Livre de poche, Paris, [1857], 1975

⁶⁰ SIMMEL, Georg, *Les grandes villes et la vie de l'esprit. suivi de Sociologie des sens*, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », Paris, 2013

« L'œil est infiniment plus occupé que l'oreille. Les couleurs ont leur intensité maximale sur fond blanc. Le moindre lambeau de couleur éclate à la lumière du ciel »

De même, au sein des aérogares que j'ai pratiqué, il semble que la faculté humaine *d'orientation* ne relève plus ici de l'instinct, mais bien de la faculté intellectuelle à sélectionner les informations susceptibles d'être les plus utiles pour se repérer parmi une pléthore de signes et de sollicitations. Cette intellectualisation de l'espace explique la récurrence des « scènes types » que j'ai évoquées, situations durant lesquelles les individus stagnent, se questionnent, et tentent de se repérer parmi la profusion de signes en présence.

Cependant, en observant cet espace avec un regard plus panoramique, on ne peut généraliser ces situations de stagnation ou d'errance des usagers. La circulation des individus se fait, la plus part du temps, en flot continu. Le ballet des corps en mouvement irriguent à la fois les couloirs et les terminaux de ce lieu. Par cette notion de « corps en mouvements » je désigne ici ce qu'Erving Goffman nomme des « *entités véhiculaires* »⁶¹, c'est-à-dire, dans le lexique goffmanien, des individus dont le principal objectif est le déplacement. Or, cette activité est éminemment sociale et s'accomplit grâce à l'existence tacite d'un « code » qui assure « *un modèle sûr au trafic.* »⁶².

Au sein de l'aéroport, l'un des espace où ce mouvement continu et unilatéral d'*unités véhiculaires* est le plus saisissant est celui des couloirs, munis de longs tapis roulants, qui relie entre eux les terminaux de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Dans ces longs espaces aux parois vitrées, ce flux horizontal d'hommes en mouvements devient une forme de code, de norme qui impose le mouvement. Déroger à ce « code du passage » (par exemple : s'arrêter, ne pas marcher assez vite, être perdu) constitue une forme de *déviance* à la norme de cet espace, et sera sanctionné par des signes d'agacement des autres usagers.

La stagnation des corps et l'errance des regards que j'ai évoqué précédemment n'est donc que momentanée, au sein d'un espace qui est plus généralement régulé par une dynamique de flux humain continu. Ainsi, en raison de cette alternance entre des espaces de relative stabilité des corps (notamment devant les panneaux d'indications) et des espace de circulation permanente, l'aéroport fonctionne sur un rythme *syncopé*. C'est précisément ce que souligne l'urbaniste Olivia Germon au sujet des *chorégraphies urbaines* :

⁶¹ GOFFMAN, Erving, *Les Rites d'interaction, les éditions de minuit*, Paris, 1974

⁶² *ibidem*

« *L'alternance des flux, gérée par le mobilier de signalisation, provoque un rythme syncopé sur nos déplacements, (...) qui n'est pas régulier, le contretemps devenant parfois majeur dans la musique de notre parcours en ville.* »⁶³

Il faut ainsi en déduire que, malgré le chaos de signes en présence, le lieu aéroportuaire est organisé en sorte qu'il informe de manière suffisamment claire l'utilisateur pour que ces parcours, ces chorégraphies (même entrecoupées de moment et d'espace de stagnation) permettent tout de même une utilisation fonctionnelle du lieu aéroport.

En effet, l'observation des corps, de leurs dynamiques, de leurs postures et de leurs mouvements, suggère une *organisation matérielle* de l'espace qui les encadrent ou les induit. C'est en tout cas ce que semble évoquer l'urbaniste en parlant de « *flux géré par le mobilier de signalisation* ».

Comme je viens d'en rendre compte par la description de répertoires d'actions, de paroles et de scènes-types récurrents, il semble que l'aéroport propose une expérience sensible dont les caractéristiques (un mode de circulation au rythme syncopé, et un paysage sensoriel hyperesthésique) correspondent à celles des grandes villes. En cela, l'aéroport propose aux sujets qui le pratiquent une expérience urbaine, tout en étant situé loin de la ville *réelle* qu'il dessert, et loin, même, de tout caractère d'habitabilité qui la caractérise. En d'autres termes, on pourrait dire que l'aéroport, par son aménagement, ses flux et ses reflux de corps en mouvements, son « *ambiance* »⁶⁴ produit une *sensation d'urbanité*.

Par urbanité, j'entends ici, non pas de manière littérale « *ce qui est propre à la ville* »⁶⁵ mais également ce qui *réfère* à la ville, non seulement dans sa dimension concrète (l'organisation de ses rues, la dynamique de ses flux...) mais aussi dans l'évanescence et la variabilité de ses frontières. C'est donc à un imaginaire de ville, et non à une ville réelle que renvoie l'expérience sensible de l'aéroport. Car, comme le souligne Barthes dans *L'aventure sémiotique*⁶⁶ : les unités qui constituent la ville sont « *extrêmement imprécises, récusables et indomptables* ». De là le titre de cette partie qui évoque l'idée que l'aéroport se présente sous la forme d'une artère symboliquement reliée au cœur de la ville, dont on peut

⁶³ GERMON, Olivia, « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens », Géographie et cultures [En ligne], 70, 2009, URL : <http://gc.revues.org/2305>, consulté le 10/06/2015

⁶⁴ *ibidem*

⁶⁵ *Trésor de la langue française*, « arriver » [en ligne] url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=3141832305>, consulté le 07/06/2015

⁶⁶ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Paris, Seuil, (p 261 à 271)

mesurer les pulsations, les rythmes, les irrégularités, en pratiquant les couloirs des terminaux.

Dès lors, la dimension communicationnelle et sémiotique de mon objet d'étude semble primordiale à traiter : comment l'espace engendre-t-il et régule-t-il ces chorégraphies, ces rythmes, ces comportements urbains à l'oeuvre dans un lieu qui est pourtant hors de la ville ?

Il s'agit alors de comprendre comment fonctionnent ces mécanismes de repérage et sur quels supports ils prennent appui. C'est là en effet un élément constitutif des messages, et des informations pléthoriques qui organisent l'espace de l'aéroport. Leur matérialité, leur support, leur disposition influent nécessairement sur leur perceptibilité et leur lisibilité par l'utilisateur. Pour paraphraser une formule chère à Emmanuel Souchier, « *la forme informe* », ou selon les termes de Francisco D'Errico⁶⁷ :

« le choix du support, sa préparation et ses dimensions ne sont pas neutres : ils conditionnent l'accès à l'information, déterminent le contexte où se fait l'information et souvent informent autant que le message lui-même »

C'est donc la matérialité même de l'espace qu'il faut ici questionner : une flèche tracée au crayon sur une feuille de papier A4 placardée au mur de l'aérogare serait-elle appréhendée comme une information *crédible* et donc *utile* pour l'utilisateur qui cherche à s'y repérer ? De même, les employés de l'aéroport s'aventureraient-ils à venir partager avec moi des éléments de leur quotidien (comme l'employé précédemment cité) s'il n'étaient pas vêtus d'un uniforme qui rende légitime leur présence et leur témoignage ?

C'est donc tout un lexique de signes, de supports et de conventions qu'il me faut interroger afin de mettre au jour, de quelle organisation interne relève l'espace apparemment chaotique et polymorphe de l'aéroport.

C'est ainsi au terme de cette première phase exploratoire que se présente la nécessité d'une analyse sémiotique : la profusion des signes et le nombre indéfini de lectures pouvant en être faites par les individus dont j'identifie la présence dans l'aéroport (touristes, employés de l'aéroport, français et étrangers...) nécessite d'étudier avec précision ce qui, dans l'architecture, le décor,

⁶⁷ D'ERRICO, Francisco, « Les spécificités de l'écriture », *Pour la science*, dossier n°33 « du signe à l'écriture », octobre/janvier 2002, (p.9)

l'aménagement, le mobilier, *informe* ces usagers et induit leurs parcours. Par l'étude du lieu dans sa matérialité, c'est-à-dire en me penchant sur ses surfaces, ses supports, ses messages et leurs modalités d'expression, je formule l'hypothèse qu'il me sera possible de lire l'espace et son *économie* interne.

II. La zone des arrivées comme *précipité* d'une urbanité idéale

1. L'arrivée, mode d'emploi.

Afin de réaliser cette analyse des messages du lieu et de leurs supports, la méthodologie d'Éliséo Véron⁶⁸ s'est révélée particulièrement pertinente. Percien, l'auteur de *Sémiotique ouverte* corrobore l'idée que le *sens* ne peut être compris comme un ensemble de signifiants-signifiés dont la signification dépend du contexte et de la matérialité dans lequel elle s'inscrit.

« Il s'agit ici de concevoir les phénomènes de sens comme ayant, d'une part, toujours la forme d'investissements dans des conglomerats de matières sensibles devenant de ce fait des matières signifiantes (investissements susceptibles d'être décrits comme des ensembles de processus discursifs), et comme renvoyant, d'autre part, au fonctionnement d'un système productif. »

Le terrain de cette analyse est la zone des arrivées de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. C'est en effet vers cet espace que m'a guidé ma première exploration de l'aéroport. Ayant observé, comme je l'ai précédemment expliqué, les phénomènes d'*ambiance* et de circulation dans le lieu, mais également le type d'interactions et de comportements (les « scènes types ») récurrents, j'ai sélectionné cet espace des arrivées car c'est à cet endroit que j'ai retrouvé l'ensemble des éléments déjà évoqués comme *condensés* dans un seul espace.

Je me suis donc attelée à *épuiser* cette portion d'espace pour comprendre sur quoi se fondait cette intuition de *condensation* de l'ambiance de ville décelée dans l'aéroport. En d'autres termes, je me suis employée à une analyse sémiotique⁶⁹ de l'aménagement, des panneaux, du mobilier et de la circulation spécifiques à cet espace, analyse dont je m'emploierai à rendre les conclusions.

⁶⁸ VERON, Eliseo, BOUTAUD, Jean-Jacques, *Sémiotique ouverte, itinéraires sémiotiques en communication*, Hermès science publications, Paris, 2007.

⁶⁹ Présentée dans sa totalité en annexe 2

Le premier élément qu'il m'a semblé indispensable de faire remarquer dans cette analyse de l'espace est le rôle central de sa paroi opaque qui le sépare de la « zone sous contrôle de douanes »⁷⁰. Cette paroi dotée de porte battantes ne s'ouvrant que dans un seul sens (vers l'espace des arrivées) sépare deux zones qui ont des statuts radicalement opposés : alors que l'espace des arrivées est public, la zone sous contrôle de douanes n'est accessible qu'à deux catégories d'individus : le personnel de l'aéroport ou des compagnies aériennes, et les voyageurs munis d'un billet. Ainsi, la paroi, et plus encore, ses portes, constituent une frontière matérielle et symbolique primordiale.

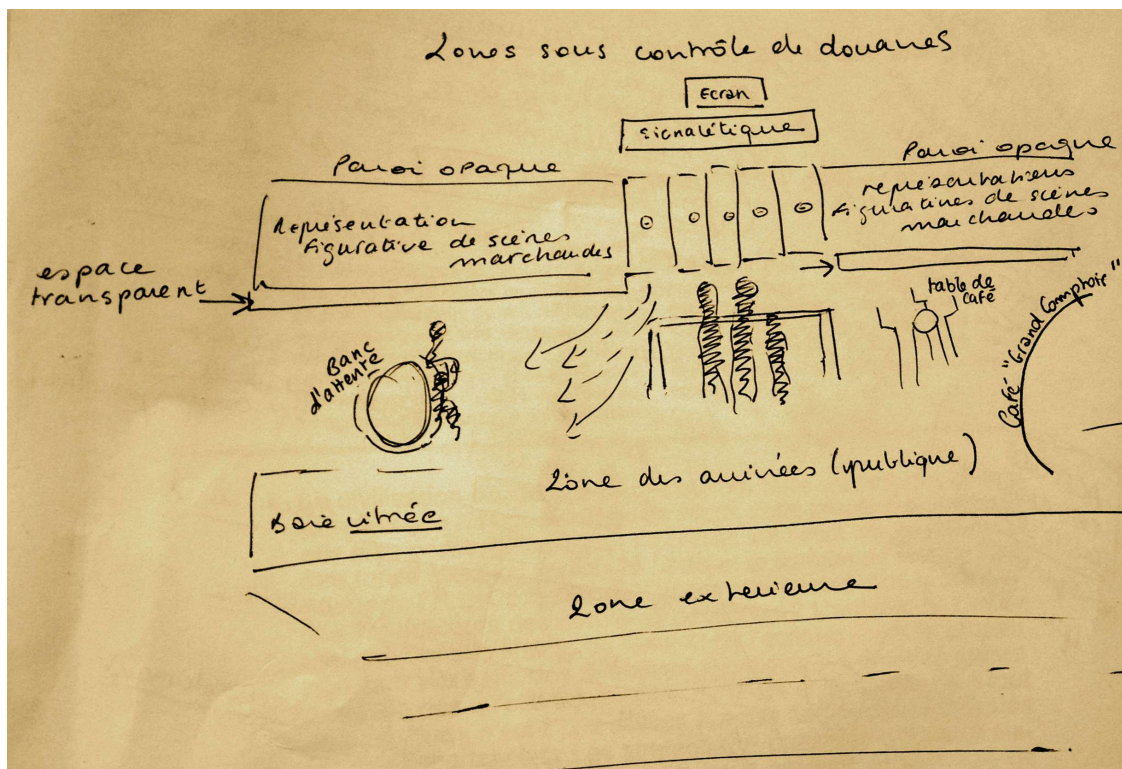


Figure 1 : Schéma de l'espace des arrivées : mobilier, zone, mouvements de flux

Ce premier constat m'invite à emprunter, pour la suite de cette analyse, la méthodologie sémiotique proposée par le sémiologue Erick Larsen dans son article « *Séméiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn* ».

Dans cette contribution à l'ouvrage collectif *Question de Sémiotique*, l'auteur part du postulat piercien qu'il n'y a de signe que s'il y a des hommes pour les percevoir. Or, avance-t-il, les « *sensations urbaines des choses* » nous sont données par la capacité que nous possédons de percevoir - consciemment ou non - les différences, à divers niveaux de l'espace culturel urbain. L'auteur distingue trois espaces au sein

⁷⁰ Terminologie utilisée sur les plans d'ADP. Annexe 3.

desquels nous percevons des *différences*, ce qui nous⁷¹ permet de comprendre et de pratiquer le lieu :

- un espace matériel qui nous permet d'appréhender des phénomènes spatiaux et de contrôler nos mouvements, nos placements physiques dans un lieu.
- un espace social , qui nous permet de comprendre les normes écrites ou implicites du lieu dans lequel nous sommes, et nous comporter comme escompté.
- un espace idéologique qui nous permet de contrôler notre comportement mental par rapport aux valeurs et tendances qui imprègnent notre espace urbain, matériel et social.

Ces portes battantes, situées au centre de la paroi qui délimite deux espaces aux fonctions et aux conditions d'accès opposés, se présentent en effet comme des *unités* au rôle la fois matériel, social et idéologique.

Pour l'observateur du lieu, les portes en tant qu'*ouverture*, qu'*accès*, semblent jouer un rôle central dans la *scénographie d'ensemble* de l'espace car elles organisent, coordonnent et répartissent le flux des corps. Ce flux, ou plutôt ce flot, parfois dense et parfois plus clairsemé de passagers qui pénètrent dans l'espace, donne l'impression d'un véritable *foyer*, ou de pôle de concentration et de distribution du mouvement des corps dans le lieu. Le regard est donc d'emblée attiré par ces portes, et se *focalise* sur elles. Cette impression de point focal est renforcée par la lumière directe qui éclaire cette *scène* centrale.

En d'autres termes, les portes ici étudiées sont des éléments architecturaux presque *dynamiques* puisqu'elles sont elles-mêmes mise en mouvements dans un double sens : ouverture/fermeture. De plus, elles irriguent le lieu d'une présence humaine dont elles organisent la circulation. Elles sont donc *dynamiques* car elles dictent une sorte de *circuit de lecture* de l'espace pour l'observateur. Repérables d'emblée, notamment grâce à leur mouvement d'ouverture qui fait figure de *signe annonciateur* des corps, elles donnent à l'observateur une sorte de *mode d'emploi* de l'espace : c'est de là que les gens viennent, et ils n'avancent que dans un seul sens, uniformément, et une fois le flux passé, les portes se referment. J'expliquerai plus loin cette notion de mode d'emploi et en quoi elle est heuristique pour l'analyse de la zone des arrivées.

⁷¹ Par ce nous, l'auteur désigne une pluralité de sujets susceptibles de produire une lecture du lieu. LARSEN, Erick, « Séméiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn » in *Questions de Séméiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002

Sur la figure ci-dessus (fig.1), on peut constater que les portes ne sont pas les seuls éléments qui organisent matériellement, socialement et idéologiquement le lieu. Le banc d'attente situé sur la gauche, les tables de café sur la droite, encadrent également cet espace et constitue des obstacles sur le parcours de ceux qui se dirigent hors du lieu, ou des pôles de concentration pour ceux qui attendent des passagers en instance d'arrivée.

Devant les portes se trouve également une barre circulaire horizontale portée par deux pieds : cet élément de mobilier sépare de quelques mètres l'espace des portes de l'espace de l'attente. L'usage qui en est fait ne semble pourtant pas avoir été prévu par les concepteurs (architectes et décorateurs) du lieu : les personnes en attente, pour la plupart, s'accourent ou s'appuient sur cette barre latérale comme on se pencherait d'un balcon pour assister au spectacle de la rue. Cet « art de faire » qui relève du « bricolage » dont parle Michel de Certeau⁷² est une première piste de lecture de l'usage du lieu par certains de ses usagers.

En effet, la métaphore du spectacle⁷³ se trouve être particulièrement intéressante pour décrire cet espace. Les portes qui s'ouvrent et se referment créent un effet d'attente, de surprise, et ouvrent tout un champ de possibilités de réactions variées face aux retrouvailles d'une personne connue ou non (comme c'est le cas pour les rencontres du personnel hôtelier venu accueillir un client).

Dans le cadre de mon analyse de la paroi de l'espace des arrivées en tant que frontière de l'espace, les portes sont donc une ouverture régulatrice déterminante car, comme on le note sur le schéma ci-dessus (fig.1), le reste du mobilier se répartit autour d'elles, et en fonction de la zone centrale qu'elles irriguent de passagers en instance d'arrivée. Cela signifie qu'un individu qui pénètre dans l'espace, même s'il ne lit pas les indications figurant sur les panneaux de signalétique, pourra se s'orienter et se *placer* - trouver sa place - dans l'espace des arrivées, espace de latence et de transition qui correspond aux scènes-types de stagnation que je décrivais précédemment. *Le mode d'emploi* serait donc implicite dans cet aménagement de l'espace des arrivées.

Je viens ici de faire deux usages différents du terme *mode d'emploi* : l'un pour qualifier la fonction de l'aménagement de l'espace qui guide les parcours des usagers, et l'autre pour désigner la lecture qui en est fait. Je revendique cette ambivalence en me référant explicitement à l'oeuvre de Georges Pérec qui, dans *Vie Mode d'emploi*, sous-titré « romans » emploie une méthode de *découpe de l'espace* qui se rapproche des « plans d'intelligibilité » que j'ai tenté d'établir lors

⁷² CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, [1990] 2012.

⁷³ *J'y reviendrai dans la deuxième partie de ce mémoire*

de cette sémiotique du lieu des arrivées. Cependant, ma démarche de classement s'arrête à un ensemble de schémas et de tentatives de recensement (comme présenté ci-dessous) car, il s'est vite avéré que le travail titanesque de Pérec ne serait pas restituable dans le temps et le volume limités de ce mémoire. De plus, sa portée étant moins littéraire que démonstrative il ne semblait pas ici souhaitable que cette méthode d'épuisement soit menée à son terme. Pour autant, nourrie de cette contrainte oulipienne, je l'ai utilisée afin de *saisir* l'espace, de le découper en unités qui soit analysables.

Une illustration de la portée heuristique de cette méthode de *classement* des unités de l'espace (comme Pérec fait un classement des *histoires* des personnages de son *roman*) se résume dans le tableau ci-dessous. En une heure d'observation j'ai recensé les mouvements et la circulation des individus en présence dans le lieu :

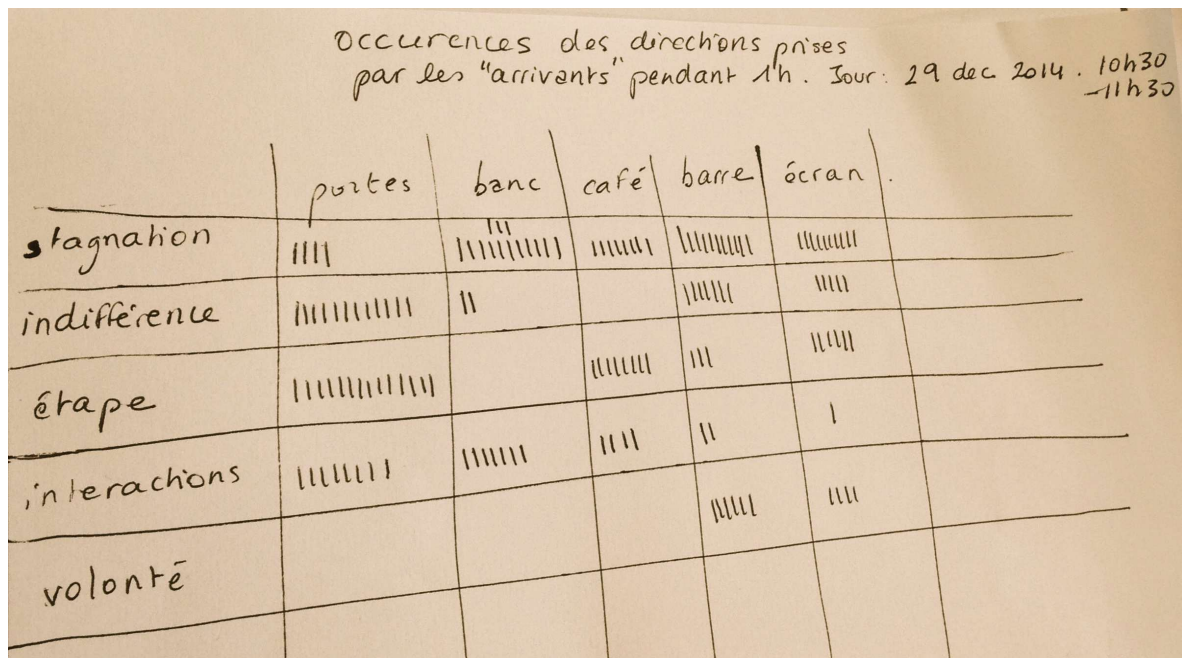


fig. 2 : recensement de la répartition des individus et de leurs attitudes. Durée de l'observation : une heure, le 29 décembre 2014, entre 10h30 et 11h30

Espace de choix pour observer ces périodes de latence et d'immobilisme qu'induit par moments la pratique d'un lieu tel que l'aéroport, l'espace des arrivées me permet également d'examiner de plus près les *dynamiques de flux* qui sont propres à cet espace. Comme l'indiquent les flèches sur la figure 1, et la répartition sur la figure 2 ci-dessus, la circulation des individus semble parfaitement rythmée, et leur répartition dans l'espace se fait de manière relativement égalitaire.

Les substantifs de l'axe des ordonnées (« stagnation » « indifférence » « étape » « interactions » « volonté ») désignent le type de motivation ou d'activité que les

individus mènent dans cet espace précis. On remarque avec intérêt que la case « volonté », c'est à dire, les signes qui montre la décision délibérée des individus de se rendre dans un des pôles (signalés en abscisses : « portes » « banc » « café » « barre » « écran ») n'est que très peu utile. Cela corrobore ainsi l'idée que l'espace et son aménagement matériel *oriente* l'usager dans cette zone, alors que la première impression qu'un observateur peut avoir en observant la sortie des individus par les portes, est celle d'une *libération* des corps vers l'avant.

Ainsi, par la seule analyse de la configuration de l'espace, il devient possible de lire cette *grammaire de production* sous-jacente mais également d'entr'apercevoir les modalités de lectures de ce lieu. Ainsi l'on comprend de manière particulièrement éclairante ce que Véron entend lorsqu'il parle d'un « *embrayage réciproque entre deux grammaires : celle du producteur-locuteur d'une parole donnée et celle de l'interlocuteur qui, en reconnaissance, fait une reprise de cette parole pour en produire une autre* ».

J'ai ainsi pu démontrer de quelle manière s'articulent dans la zone des arrivées ces deux grammaires grâce à une lecture sémiotique de l'aménagement de l'espace. Je m'attèlerai à présent à examiner de quel domaine relève la *production* de cet espace afin de comprendre comment est induite cette *reconnaissance* ou cette *lecture* du lieu par les usagers de l'espace, et quel en est l'enjeu principal.

2. Lectures et actualisation d'une grammaire urbaine : un enjeu communicationnel

La production d'un espace tel que celui que j'ai observé se traduit par les propos des architectes et décorateurs du lieu qui soulignent bien cette attention particulière portée à la circulation des corps dans cette zone précise. Dans un document de communication⁷⁴ mis en ligne par l'entreprise Aéroports de Paris (entreprise qui construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires de l'aéroport dont je traite), la formulation est claire à ce sujet : « *Aéroports de Paris architects have created comfortable and well-lit waiting areas and a spacious and smooth-flowing exit hall* »⁷⁵. Autrement dit, la zone des arrivées a été créée pour être « agréablement éclairée » « confortable » « spacieuse » et « permettant une circulation fluide ». On remarque par une brève analyse de discours que le lexique utilisé par les acteurs-concepteurs du lieu est d'avantage celui d'architectes

⁷⁴ Annexe 4.

⁷⁵ « *Les architectes ont créé des espaces confortables et bien éclairés et de spacieuses zones d'arrivées dont la circulation est fluide.* »

d'intérieur que celui de producteurs industriels. Les adjectifs utilisés semblent se référer davantage à une pièce telle qu'un salon, plus qu'à un hall d'attente.

L'habitabilité, le confort et la fluidité de la circulation est donc affichée par les producteurs du lieu comme un véritable objectif commercial, et pourrait-on avancer : communicationnel. Il s'agit pour les producteurs du lieu de *programmer* une *lecture idéale* du lieu, autrement dit, de pré-définir les parcours et l'expérience sensible du lieu par des usagers aux *horizons d'attente multiples*.

En effet, comme je le signalais en introduction, il est presque impossible de dresser une liste exhaustive, ou une *typologie* des individus qui fréquentent ce lieu. Du côté des arrivants (ceux qui franchissent les portes battantes et pénètrent dans le lieu des arrivées) on distingue : le personnel de l'aéroport ou des compagnies aérienne, les voyageurs qui arrivent dans un pays ou dans une ville qu'ils *connaissent* déjà ou qu'ils habitent, enfin : ceux qui sont qualifiés de « touristes » ; du côté des individus « en attente » il y aura également des individus du personnel « au sol » des compagnies aériennes ou de l'aéroport, des familles ou amis résidents sur le sol français, des voyageurs de passage. Ainsi, ces différents types d'individus sont susceptibles de produire des lectures différentes du lieu, d'en actualiser les potentialités de manière extrêmement différentes.

Cette analyse se réfère explicitement à la définition du « texte » que propose le sémiologue Umberto Eco⁷⁶ : « *un texte est un produit dont le sort interprétatif doit faire partie de son propre mécanisme génératif* ». C'est de cette conception du texte que vient le lexique employé ici pour l'espace que j'analyse : la *programmation*, l'*actualisation* et la *lecture idéale* du lieu peuvent être utilisés comme concepts heuristiques pour *déconstruire* les signes du lieu et leur *grammaire de production*. Ainsi, les usagers de l'espace en présence dans la zone des arrivées semblent participer à ce que l'auteur de *l'Œuvre ouverte* nomme « *la libre aventure interprétative* »⁷⁷.

Pour autant, toute heuristique soit-elle, cette métaphore de l'espace comme texte ne peut être menée à son terme car l'usager de l'espace, parcours et interprète le lieu de manière tout à fait différente et dans des objectifs tout à fait autres que pendant une activité de véritable *lecture*. S'avancer physiquement dans le lieu, passer les portes battantes qui délimitent deux espaces symboliques aussi différents qu'une zone publique et une zone « sous contrôle de douanes » est un processus d'actualisation qu'il est difficile de *dé-faire* : les portes définissent

⁷⁶ ECO, Umberto, *Lector in fabula Le rôle du lecteur*, Grasset, Paris, 1985.

⁷⁷ *ibidem*

l'impossibilité d'un retour en arrière. A ce titre, Michel de Certeau parle d'*énonciation piétonnière*⁷⁸ : la lecture de l'espace, en tant que produit d'une *grammaire générative*, s'actualise dans la marche, dans l'engagement physique de l'individu dans le lieu.

Suivant l'hypothèse qui guide cette première partie, suggérant que l'aéroport serait un espace proprement urbain, on remarquera avec intérêt que cette configuration *physiquement contraignante* se rapproche de très près de ce que la sociologue et urbaniste Laurence Liégeois analyse comme phénomène dans l'espace urbain :

« *L'aménagement n'est plus qu'une simple mise en ordre d'un chaos, il est aussi une manière d'exercer une contrainte plus ou moins forte sur le corps, et plus précisément sur les mouvements des corps dans l'espace urbain (...) l'aménagement est une manière d'orienter le mouvement, de lui imprimer avec plus ou moins de force certaines trajectoires au détriment d'autres.* »⁷⁹

Le reste du mobilier que j'ai représenté sur la figure 1 contribue également à cette configuration pensée pour être *lisible*, praticable et même presque *habitable* par l'utilisateur : le banc d'attente circulaire, les tables de cafés, la barre latérale en face des portes, offrent plusieurs possibilités de *placement* pour l'attente qui rappellent les modalités de circulation propres à la ville. Cette configuration de l'espace semble répondre à une exigence d'*intelligibilité* qui corrobore ce que j'évoquais précédemment avec l'analyse des *hyperstimulations*, des *hyperesthésies*, propres au lieu aéroport.

À la similitude que je notais entre les ambiances urbaines et celles de l'aéroport, il faut donc ajouter une configuration *matérielle* comparable. Les modalités de l'attente (le banc public, le café, les portes, et la circulation entre ces différents pôles) rappellent les modalités d'organisation urbanistiques de la ville.

⁷⁸ CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, [1990] 2012, p 148

⁷⁹ LIÉGEOIS, Laurence, « Espace labyrinthique et contrainte », *Géographie et cultures [En ligne]*, 70, 2009, url : <http://gc.revues.org/2290>, consulté le 09/06/2015

3. Le *dispositif urbain*, chorégraphe de l'espace.

Au terme de cette première partie, je résumerai ma perspective ainsi : après une première appréhension de l'espace qui m'a donnée l'intuition - confirmée par l'analyse - d'une ambiance urbaine identique dans l'aéroport et dans la ville bien qu'il en soit matériellement éloigné, j'ai émis l'hypothèse, de nouveau validée, d'une organisation matérielle qui engage le corps de ses usagers de la même manière qu'une ville engage les piétons qui la parcourent.

Ainsi l'analyse sémiotique de cet aménagement de l'espace m'invite à introduire la notion de *dispositif* en tant que concept heuristique pour comprendre la nature de l'activité hétéronome de *production* et de reconnaissance à l'oeuvre dans la zone des arrivées. Foucault donne une piste de définition de ce qu'il nomme dispositif dans un entretien de 1977 retranscrit par Giorgio Agamben dans *Qu'est-ce qu'un dispositif*⁸⁰ :

« Ce que j'essaye de repérer sous ce nom c'est [...] un ensemble résolument hétérogène comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques ; bref du dit aussi bien que du non-dit voilà les éléments du dispositif. »

Cette définition du dispositif foucauldien me permet d'éclaircir la nature de mon analyse et son objet : relevant moins d'une analyse sémiotique de l'espace que d'une analyse de sémiotique urbaine, elle porte à la fois sur ces *dits* et ces *non-dits* du lieu qui pourtant semble relever de l'urbain. Il y a donc, dans la *production* de ce lieu, un *faire urbanistique* dans sa dimension matérielle (ressemblance du mobilier) mais également dans sa dimension *discursive*.

Comme le souligne Véron, les « matières sensibles » ne deviennent « matières signifiantes » que lorsqu'elles sont investies de sens par des *processus discursifs*. Or, dans la zone des arrivées que j'ai analysée, il semble que ces « *effets de sens* » soient, en tant que processus « *toujours hétérogènes* », illustrés de manière particulièrement pertinente : en effet, les unités de sens que j'ai jusqu'ici analysées relèvent à la fois des « aménagements architecturaux » (la configuration de l'espace et le mobilier précédemment décrits), des « décisions réglementaires » (séparant matériellement et symboliquement le statut de la zone des arrivées publique et de la zone sous contrôles de douanes) mais aussi des

⁸⁰ AGAMBEN, Giorgio, *Qu'est-ce qu'un dispositif?*, Rivages Poche, Paris, 2007 (trad. Martin Rueff)

discours (comme ceux du document de communication⁸¹ dont j'ai plus haut analysé le lexique).

Au terme de cette analyse sémiotique de la zone des arrivées, il semble donc que cet espace réponde à la définition d'un « dispositif », relevant plus particulièrement d'un dispositif « urbain », en ce que ses discours, ses normes, et son économie internes répondent de manière assez exacte à ceux qui investissent la ville.

L'utilisation de ce concept me permet de finir de justifier la dimension *symbolique* (ou, dans la terminologie piercienne du sémiologue Erick Larsen : « idéologique »⁸²). En effet, les discours, normes et valeurs qui sont extérieur à sa matérialité, mais investies en elle par des *processus discursifs*, délimitent un espace physique (entre deux zones au statut distinct) mais également symbolique entre un « eux », les individus qui sont du côté de la zone sous contrôle de douanes, et un « nous », la communauté éphémère des individus qui se trouvent dans l'espace d'attente. Ainsi, la configuration matérielle du lieu est bien, comme le souligne Larsen, également « *sociale et idéologique* ». À ce titre, une fois encore, la similitude avec les dispositifs urbains qui sectionnent, séparent les espaces *accessibles* ou non à certains types d'usagers, est frappante. C'est ce que note également H. Raymond.

« à travers l'instrument urbain, ce qui est visé c'est le plus souvent l'acceptation d'une règle d'usage consubstantielle à l'espace »⁸³.

Cette analyse du lieu comme *dispositif* urbain permet de corroborer l'hypothèse d'un aéroport qui serait une sorte de *mode d'emploi* de la ville, puisqu'il semble, par ces ensembles discursifs propres aux lieux ou dispositifs urbains, reprendre les *codes* de la ville.

Ainsi, si la première partie de ce mémoire évoquait la reprise d'une *ambiance* urbaine, il m'est désormais possible d'avancer que c'est également une *organisation matérielle*, une *économie* de la ville qui est reprise grâce aux différents *discours du lieu*. Ce qui est repris de la ville dans l'aéroport ce n'est donc

⁸¹ Annexe 4.

⁸² LARSEN, Erick, « *Sémiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn* » in *Questions de Sémiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002, p474

⁸³ RAYMOND, Henri, « *L'urbanité : socialité et fait urbain* », dans A. Berque (dir.), *La qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne*, Tokyo, Éditions Maison franco-japonaise, 1987 (p. 202-210)

pas uniquement sa *foule*, son chaos de corps en mouvement, mais aussi la *chorégraphie* que leur impose la matérialité des aménagements urbains⁸⁴.

4. Une fresque cubiste, mise en abîme d'une urbanité « à la française » centrée autour de l'acte marchand.

Après avoir constaté la configuration, l'ambiance, et la chorégraphie urbaine du lieu aéroport, par le prisme de la zone des arrivées, il me semble intéressant de regarder de plus près l'un des éléments de décor de cette zone spécifique.

Il s'agit de la paroi *frontalière* dont les portes battantes occupent le centre. Si je viens de démontrer que cette frontière *matérielle* avait une dimension symbolique relevant d'un dispositif urbain de mise sous contrainte des individus, il est également indispensable de se pencher sur l'image qui décore cette paroi.



fig. 4

⁸⁴ Nous verrons, dans la seconde partie de ce mémoire, que cette notion de chorégraphie peut être reprise et développée pour rendre compte d'une spécificité, non seulement matérielle, mais aussi : sociologique de l'aéroport.



fig. 5



fig. 6

Pour le temps de cette analyse, je qualifierais de « fresque »⁸⁵ l'image présente sur toute la longueur de la paroi. Ce choix lexical exprime déjà la singularité de sa forme et de son mode de représentation : de nature symbolique, les icônes représentées semblent peintes à même la paroi. À la différence d'une photographie qui restitue, ou capture une image avec une prétention de *réalisme*, les formes ici identifiables sur les images qui composent cette « fresque » sont, bien que figuratives, tout à fait de l'ordre du *symbole*⁸⁶, dans une esthétique qu'on pourrait instinctivement qualifier de *impressionniste* car la visée en est d'abord métaphorique. Ce mouvement de peinture est connu pour son mode de représentation qui repose sur une appréhension *sensible*, voire *sensitive*, et éminemment subjective du *réel*. Mener plus loin cette digression nuirait à la clarté de mon propos, cependant, il me faut souligner l'originalité de cette représentation iconique : impressionniste en ce qu'elle représente avant tout des *atmosphères*, des *impressions de ville*, elle relève d'avantage (après une analyse de son mode de représentation) du mouvement cubiste. Le cubisme s'éloigne résolument du réalisme et aboutit à une grande simplification des formes et des surfaces colorées, de plus en plus géométriques.

Le document fourni en annexes⁸⁷ révèle la pertinence de ce parallèle entre le mouvement pictural cubiste représentés par de grands noms (Picasso, Cézanne), et la fresque décorative de l'aéroport, produite par une entreprise de BTP⁸⁸ également chargée de la peinture des murs et plafond du terminal 1. Cette dichotomie entre « œuvre d'art » et simple « représentation iconique » repose ainsi sur la *signature* de l'auteur, ou sur son historicité. Ici, la fresque non signée mais très caractéristique du mode de représentation cubiste donne l'impression que le lieu revendique un héritage culturel français.

Ce que l'on peut retenir de l'analyse⁸⁹ de cette fresque est que, située dans un lieu à priori uniquement *fonctionnel*, et non-signée, elle a un statut hybride entre œuvre d'art et oeuvre industrielle. En quoi cela nous intéresse-t-il pour notre

⁸⁵ *Peinture murale aux dimensions souvent imposantes et mettant en scène de nombreux personnages exécutée selon ce procédé. Trésor de la langue française, « fresque » [en ligne], url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=467963505>, consulté le 03/06/2015*

⁸⁶ «un symbole est un signe qui renvoie à l'objet qu'il dénote en vertu d'une loi, d'habitude une association d'idées générales. »

ECO, Umberto, Sémiotique et philosophie du langage, Presses universitaires de France, Paris, 1988 (p.201)

⁸⁷ *Annexe 5 : points communs pléthoriques (reprise des même formes et couleurs) entre le tableau cubiste de Jean Rougerie et la représentation de la fresque du terminal 2*

⁸⁸ *Peinture : Société Eliez, mobilier : société Léon Grosse. Source : Journal Officiel : <https://www.journal-officiel.gouv.fr> , consulté le 03/06/2015*

⁸⁹ *figurant dans son intégralité en annexe 2.*

analyse de l'espace des arrivées et de la dimension urbaine de l'aéroport ? La réponse à cette question est double.

En premier lieu, maintenant que j'ai éclairci son mode de représentation, il me faut détailler ses *référents*. Cette fresque représente, sur toute la longueur de la paroi que j'ai déjà évoquée, différentes *scènes urbaines* qui réfèrent spécifiquement à l'univers parisien. Cela nous est indiqué par le lexique français utilisé sur la représentation des devantures de boutiques mais également par un certain nombre d'éléments iconiques *typiquement* parisiens comme le manège d'un parc public (pouvant référer au jardin des Tuileries ou à celui de la butte Montmartre), le banc d'attente (dont le design reprend explicitement les codes de l'art nouveau caractéristique de l'aménagement urbain parisien) ou encore les bouquinistes devant lesquels flânent des passants. Et justement, ces *passants* eux-mêmes sont représentés par des formes anthropomorphiques dotées d'accessoires (livres, sacoche...) qui évoquent une mise en scène de *la figure type* du parisien. La fresque joue ainsi sur des *topoi* parisiens, autrement dit : des stéréotypes de la ville de Paris.

La notion de *topoi* est utilisée par Ruth Amossy qui en étudie les différentes acceptions en mettant particulièrement en valeur leur qualité d'*embrayeurs* capables de créer des *lieux communs* ou des *univers de reconnaissance* nécessaires à la communication (quelle que soit sa forme et sa visée) entre les hommes qui vivent en société⁹⁰. L'utilisation de ces *topoi* parisiens permet donc de créer un *univers de reconnaissance* au centre duquel se trouve la notion de ce que l'on pourrait appeler la *parisiannité*. Je forge ce terme sur le modèle du concept barthésien d'*italianité*⁹¹. Ce concept permet ainsi de penser le lieu comme un *condensé*⁹² de signes parisiens repris et ré-agencés au sein de l'aéroport.

Cependant, en second lieu, il faut remarquer que ces éléments « typiquement parisiens » ne correspondent pas pour autant à des « images d'Épinal » qu'on pourrait avoir de la capitale : la tour Eiffel n'apparaît pas, le nom de la ville non plus. C'est donc d'avantage *une ville à la française* qui est ici représentée. En effet, organisée par panneaux, cette fresque représente des scènes de vie urbaine, qui sont pour la plupart des scènes marchandes. Les produits sont représentés par des

⁹⁰ AMOSSY, Ruth, HERSCHBERG-PIERROT, Anne, *Stéréotypes et clichés*, Nathan université, Paris, 1997

⁹¹ « À vrai dire, ce message peut encore se décomposer, car le signe Panzani ne livre pas seulement le nom de la firme, mais aussi, par son assonance, un signifié supplémentaire qui est, si l'on veut, l'« italianité » » BARTHES, Roland, *Rhétorique de l'image*, in *Communication*, n°4, 1964, (pp. 41-42)

⁹² Je reviendrai sur cette notion que j'emprunte à Karin Berthelot Guiet dans la sous-partie suivante. BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013, (p. 298)

formes géométriques non-identifiables seules, mais dont il est possible de comprendre le sens grâce à un regard plus panoramique sur la fresque. Par exemple, un carré vert fluorescent ne correspond *a priori* à aucun référent réel, cependant, en regardant la fresque dans son ensemble on se rend compte qu'il figure sur un étalage d'autres carrés de couleurs différentes, en dessous d'une façade où figure la mention « Papeterie ». On peut en déduire qu'il s'agit de la représentation symbolique d'un livre ou d'un objet vendu en papeterie.

Néanmoins, cette scène n'est pas spécifique à Paris et peut nous conforter dans l'idée qu'il s'agit d'une scène de rue, dont l'action principale est un échange marchand, mais cette rue n'est pas nécessairement parisienne. Au-delà de la *parisiannité* c'est donc à la *francité*⁹³ qu'aboutit cette agencement de représentations urbaines et marchandes.

En troisième lieu, on peut même avancer que la fresque qui représente ces scènes marchandes ne réfère ni à un univers précisément parisien ni à un univers spécifiquement français. En effet, la situation marchande en temps qu' « **espace-temps constitué autour de l'activité marchande, c'est-à-dire non seulement les lieux et leur dispositif (leur scénographie), mais également toute la gamme des relations sociales qu'elles instaurent** »⁹⁴ est lisible par n'importe quel individu, quel que soit ses « horizons d'attente » et son « encyclopédie ». ⁹⁵ La dimension marchande de cette représentation la rend accessible à presque tous, car cette activité d'échange entre individus est, comme le souligne Lallement, constitutive de la vie en société.

J'en reviens donc ici au lexique d'Umberto Eco qui postule, pour sa théorie du texte, une infinité d'*actualisations* du sens d'un texte, ou de création de « *mondes possibles* » selon les individus qui le lisent. Ni tout à fait parisien, ni tout à fait français, la zone des arrivées est donc avant tout perceptible comme un lieu urbain, de par la dimension ostensiblement marchande de la fresque qui la décore. Pour continuer sur ma lancée conceptuelle on peut parler d'un lieu qui

⁹³ terme que je forge, une nouvelle fois sur le modèle barthésien. Voir note 82, page précédente

⁹⁴ LALLEMENT, Emmanuelle, WINKIN, Yves « Quand l'anthropologie des mondes contemporains remonte le moral de l'anthropologie de la communication », *Communiquer [En ligne]*, url: <http://communiquer.revues.org/1562>, consulté le 06/06/2015

⁹⁵ « ensemble enregistré de toutes les interprétations, concevable objectivement comme la bibliothèque des bibliothèques, quand bibliothèque veut dire aussi les archives de toute l'information non verbale enregistrée d'une manière ou d'une autre, des peintures rupestres aux cinémathèques. » ECO, Umberto, *Sémiotique et philosophie du langage*, Paris: Presses universitaires de France, 1988, coll. « Quadrige / Grands textes », (p.110)

relève de l'urbanité⁹⁶, dans sa dimension *marchande*. Or, comme le souligne Emmanuelle Lallement, l'*urbanité marchande* est un pléonasme :

« les situations marchandes dans lesquelles les citoyens sont impliqués sont le lot commun de la quotidienneté urbaine et le commerce sous ses différentes formes constitue le paysage urbain de toute grande ville aujourd'hui. La « ville marchande », n'est-ce finalement qu'un pléonasme ? »⁹⁷

La zone des arrivées est donc un lieu où les situations marchandes représentées évoquent l'idée de ville par un processus de condensation de signes urbains. J'expliciterais ce processus dans la partie qui suit.

5. La condensation des signes de la ville aboutit à un précipité urbain.

Ces deux interprétations possibles de la fresque (scènes d'une localité urbaine précise : Paris, ou scènes d'une urbanité plus générique : française) montre bien l'enjeu d'une telle image sur la paroi de la zone des arrivées. Le rôle principal de cette image n'est pas de représenter une ou plusieurs réalités, mais bien d'évoquer un *mode d'actualisation* de la ville, (ou, comme le conceptualise Emmanuelle Lallement : un *régime d'urbanité*⁹⁸) qu'est la situation marchande.

Ainsi la ville représentée n'est pas une ville précise, mais bien un *condensé* de ville, ou plus exactement d'*urbanité*. J'emprunte ce concept à Karine Berthelot-Guiet qui définit par là un processus de concentration de signes hétéroclites dont le sens final converge vers un seul et unique point : la marque. Dans le cas de la représentation de la fresque que nous étudions, on peut constater que ce concept est tout à fait heuristique : les scènes représentées concentrent et condensent plusieurs types de situations marchandes (celle de la boutique, celle du manège, et celle de la rue commerçante plus généralement) qui ne correspondent pas à une

⁹⁶ Ce qui est propre à l'urbain, mais également, selon Emmanuelle Lallement « les pratiques, usages et imaginaires qui font la ville »

LALLEMENT, Emmanuelle, WINKIN, Yves « Quand l'anthropologie des mondes contemporains remonte le moral de l'anthropologie de la communication », *Communiquer [En ligne]*, url: <http://communiquer.revues.org/1562>, consulté le 06/06/2015

⁹⁷ LALLEMENT, Emmanuelle, "La ville marchande : une approche ethnologique.", *EspacesTemps.net, Travaux, [en ligne]* url : <http://www.espacestemp.net/articles/la-ville-marchande/> consulté le 04/06/2015

⁹⁸ Habilitation à diriger des Recherches d'Emmanuelle Lallement, soutenue le 13 juillet 2014, au CNAM, Paris 3e arrondissement.

localité urbaine précise mais *publicise* l'idée générale, le *stéréotype* de la vie urbaine. Par stéréotype, nous entendons ici, à la manière de Ruth Amossy⁹⁹, un *topos* capable de créer chez des lecteurs différents un *monde commun*, que j'appellerais délibérément « univers de reconnaissance ». Ainsi la condensation de signes urbains de l'ordre du *cliché* permet de créer une représentation *ostensiblement* reconnaissable par des individus de cultures, de langues et d'horizons variés.

Ce qui est à l'oeuvre dans cette fresque c'est donc ce que l'on pourrait appeler un processus de *publicisation* de l'urbanité.

En empruntant ce terme de publicisation à Karine Berthelot Guiet, nous reprenons son constat qui consiste à dire que ce phénomène est un « *canon de toute communication médiatisée* »¹⁰⁰. L'enjeu de cette fresque, s'il est esthétique, est donc, plus précisément communicationnel. En effet, si chaque usager de l'espace peut le parcourir de façon différente et ainsi trouver des significations différentes dans la fresque décorative (comme dans l'espace dans laquelle elle se situe), il reste qu'un *dénominateur commun* semble exister : la ville elle-même, ou la « *marque-ville* »¹⁰¹ telle que la définit Sophie Corbillé. Si l'auteure parle d'un processus marketing précis, je postule ici l'existence d'une *marque-ville* générique, ici ostensible dans sa non-définition. En effet, si certains signes de la fresques sont reconnaissables par *moi, apprentie-chercheuse parisienne*, comme des signes renvoyant à l'univers parisien, cela n'ira pas de même pour un touriste connaissant très mal la culture occidentale et européenne, par exemple. Ainsi, cette hypothèse d'une *urbanité générique* repose sur le concept de ville tel que l'avance Barthes dans son chapitre *sémiotique et urbanisme*, dans son ouvrage *l'aventure sémiotique*¹⁰² :

« La ville est une écriture ; celui qui se déplace dans la ville , c'est à dire l'usager de la ville, est une sorte de lecteur qui, selon ses obligations et ses déplacements, prélève des fragments de l'énoncé pour les actualiser en secret. Quand nous nous déplaçons dans une ville, nous sommes tous dans la situation des 100 000 milliards de poèmes de Queneau, où l'on peut trouver un poème différent en changeant un

⁹⁹ AMOSSY, Ruth, HERSCHBERG-PIERROT, Anne, *Stéréotypes et clichés*, Nathan université, Paris, 1997

¹⁰⁰ BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013, (p. 298)

¹⁰¹ CORBILLÉ, Sophie « Les marques territoriales », *Communication [En ligne]*, Vol. 32/2, 2013, [en ligne] url : <http://communication.revues.org/5014>, consulté le 07/06/2015

¹⁰² BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Paris, Seuil, p. 261 à 271.

*seul vers ; à notre insu, nous sommes un peu ce lecteur d'avant-garde
lorsque nous sommes dans une ville »*

On notera que, le terme d' « usager de la ville » qu'utilise ici Barthes fait écho de manière particulièrement pertinente au terme d' « *usager de l'espace* » que j'utilise dans ce mémoire en l'empruntant à Pérec¹⁰³.

Dans cet extrait, il est tout à fait intéressant de noter que, selon l'auteur, la pluralité des lectures possibles de la ville font intrinsèquement partie de sa définition. C'est également ce que j'ai pu conclure jusqu'ici de mes analyses de l'aéroport, ce qui confirme de fait l'hypothèse que j'ai émise au début de cette partie d'un aéroport comme lieu urbain.

Conclusion intermédiaire

Enfin, pour conclure et corroborer cette analyse de *condensation* de l'urbanité dans la fresque iconique de la zone des arrivées, il semble pertinent d'embrasser du regard les différentes analyses que j'ai pu mener dans cette première partie .

L'ambiance urbaine que j'ai décelée et confirmée par une analyse des mécanismes d'*hyperesthésie* à l'oeuvre dans l'espace, a été le premier indice qui m'a guidée vers une analyse des mouvements et des placements des individus dans l'espace des arrivées.

L'analyse de ces chorégraphies spécifiques au lieu des arrivées m'a permise de confirmer l'hypothèse selon laquelle l'organisation matérielle de l'espace avait également une portée symbolique de première ordre.

Dès lors que j'ai confirmé cette hypothèse d'un *mode d'emploi* de l'espace sous-jacent dans la configuration et les représentations (fresque) du lieu, j'ai pu montrer en quoi ce mode d'emploi de la zone des arrivées était similaire au mode d'emploi d'un lieu typiquement urbain.

Ainsi, la dernière étape de mon analyse qui a consisté à analyser le mode de représentation et les référents de la fresque décorative de la zone des arrivées, me permet à présent d'aboutir à cette idée de *mise en scène* ou de *publicisation* de la vie urbaine. Comme la condensation sémiotique aboutit à un *précipité de marque*, la condensation du mode d'emploi, des chorégraphies et des représentations urbaines aboutit à un *précipité de ville*, qui se résume dans le terme d'*urbanité*¹⁰⁴.

¹⁰³ PÉREC, Georges, *Espèces d'Espaces*, Galilée, coll. L'Espace Critique, Paris, [1974] 2000

¹⁰⁴ *Caractère de ce qui fait une ville. Trésor de la langue française*, « urbanité », [en ligne] url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=3476090130>, consulté le 07/06/2015

Partie deuxième

Pour une érotique aéroportuaire

En prenant du recul sur mon objet et la manière dont je l'ai abordé en première partie, j'ai pu me rendre compte que ma démarche était empreinte d'une méthodologie tout à fait heuristique, mais qu'il me faut à présent dépasser. Cette approche est celle de la sémiologie structuraliste telle que la défend Roland Barthes, du moins au début de sa carrière. En effet, cette première exploration du lieu a consisté pour moi à observer des « scènes types », c'est-à-dire des éléments récurrents, que je pourrais également appeler *unités de sens*¹⁰⁵. J'ai ainsi pu démontrer, en analysant leurs rapports, leurs occurrences et leurs configurations, que ces unités de sens *prélevées* sur le terrain, composent de manière cohérente et organisée par des *producteurs*, un sens général du lieu : l'aéroport, en tant que lieu urbain.

J'ai décelé l'influence structuraliste de ce travail en parcourant de nouveau *L'aventure sémiologique*¹⁰⁶, où j'ai rencontré une réflexion de l'auteur qui résonne comme une parfaite illustration du travail que je viens de mener : « *C'est parce que la société, quelle qu'elle soit, s'emploie à structurer immédiatement le réel que l'analyse structurale est nécessaire* ».

En ce qui me concerne, cette démarche *structuraliste* découle, il me semble, d'une volonté de *mise en ordre* du chaos de signes et de sensations auquel j'ai été confrontée lors de mon immersion ethnologique sur le terrain de l'aéroport. En effet, Jack Goody écrit au sujet de ce travail ethnographique : « *l'ethnologie est avant tout une ethnographie, c'est-à-dire une mise en écrit d'une culture qui revient à un **dispositif spatial de triage de l'information*** »¹⁰⁷

Ainsi, malgré l'intérêt méthodologique de cette approche, j'entends à présent la dépasser afin d'interroger, au-delà de la *structuration* proprement urbaine de l'espace des arrivées, ce qui relève de ce que Barthes qualifie d'« érotisme de la ville ». L'auteur définit ainsi cette notion que je reprendrai à mon compte et expliciterai dans la suite de ce mémoire :

« *L'érotisme de de la ville est l'enseignement que nous pouvons tirer de la nature infiniment métaphorique du discours urbain (...) J'emploie indifféremment érotisme ou socialité. La ville (...) est le lieu de rencontre*

¹⁰⁵ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

¹⁰⁶ *ibidem*

¹⁰⁷ GOODY, Jack, *Raison Graphique, la domestication de la pensée sauvage*, Les Editions de Minuit, Paris, [1977] 1985.

avec l'autre ; le centre-ville est institué avant tout par les jeunes, les adolescents, (...) ils ont toujours tendance à restreindre, à concentrer, à condenser le centre »¹⁰⁸

L'hypothèse d'une érotique aéroportuaire sera explorée dans la partie suivante, dans laquelle je restituerai mon analyse des modes de socialité que j'ai pu observer, en examinant les configurations qui les génèrent.

I. L'espace-temps de l'arrivée, une socialité singulière.

1. Une approche interactionnelle de l'arrivée, des énonciations piétonnières propres au lieu aéroport.

En détaillant précédemment les motifs de la fresque décorative dans l'espace des arrivées, j'ai attiré l'attention sur la représentation d'une image qui est moins celle d'une ville précise que celle d'une *urbanité générique*. Ainsi, j'avancerais que cette évocation de la ville est d'ordre *métaphorique* pour reprendre le mot de Barthes qui affirme la nature « *infiniment métaphorique du discours urbain* ». J'en expliciterai dans cette partie les ressorts interactionnels, c'est-à-dire, la manière dont les interactions entre les usagers de l'espace relèvent à la fois d'une pratique typiquement urbaine et d'une socialité propre au lieu et au temps de l'aéroport.

Lorsque je me suis attachée à décrire précédemment des « scènes-types », j'ai également évoqué les observations que j'ai pu faire des interactions entre les usagers de l'espace. J'ai donc envisagé ces éléments de l'espace comme moyen d'identifier les zones de stagnation des corps dans le lieu mais j'ai laissé jusqu'ici en suspens leur teneur communicationnelle, or il importe de rendre compte de leur importance dans cet espace des arrivées.

En effet, lorsque les portes battantes s'ouvrent, les regards (qui, le reste du temps, peuvent être concentrés sur d'autres éléments de l'espace tel que l'écran de télévision suspendu au-dessus des portes) se dirigent vers ce lieu *central* à la fois par son emplacement dans le lieu, et par sa fonction : permettre aux individus en présence de prendre connaissance de l'arrivée des passagers en instance d'arrivée. Dès lors trois scénarios sont observables :

- Les passagers entrent dans l'espace et n'interrompent pas leur marche. Ils ne semblent pas chercher d'information précise sur le nouvel environnement dans

¹⁰⁸ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

lequel ils pénètrent. Il s'agit d'individus membres du personnel de l'aéroport ou des compagnies aériennes qui connaissent déjà l'aéroport, soit de voyageurs « expérimentés » qui ont déjà décidé de leur stratégie à l'arrivée : sortir de l'aéroport le plus rapidement possible, et ce, qu'on soit venu les chercher ou non. Dans ce cas, un court temps de pause se fait pour permettre aux individus de se saluer. Ces salutations, j'y reviendrai, sont en effet indispensables pour officialiser la rencontre, c'est-à-dire prendre acte de la présence de l'autre à ses côtés. C'est ce que Goffman nomme un « rituel d'accès »¹⁰⁹.

- les passagers entrent dans l'espace des arrivées mais ralentissent le pas, et observent de manière attentive le nouvel environnement où ils se trouvent pour s'orienter, ils font de brèves pauses, se parlent, se questionnent sur la direction à prendre. Les contacts entre individus sont ici de l'ordre du phatique, car, selon Goffman : « *La nature sociale a horreur des cases vides. On peut y fourrer n'importe quoi et le lire comme étant la réponse prévue* »¹¹⁰.
- les passagers entrent dans l'espace et cherchent d'emblée une place où s'arrêter sans interrompre la circulation en flux ininterrompu des usagers de l'espace que j'ai déjà évoqué. Cette attitude ou posture précise est identifiable car le regard de ces individus, au lieu de se porter au loin, vers de potentiels panneaux d'indication, se portent dans un rayon de quelques mètres autour d'eux, afin de trouver « refuge », à l'écart du flux ininterrompu d'usagers de l'espace qui sortent, se parlent, et se rencontrent, produisant une sorte de brouhaha de retrouvailles. Ces individus qui optent d'emblée pour une stratégie de distanciation par rapport au flux principal irriguant le lieu, met en exergue de manière particulièrement pertinente l'enjeu de l'espace des arrivées : ne pas « perdre la face »¹¹¹, c'est-à-dire, en l'occurrence : ne pas montrer de manière trop ostensible son état de « désorientation » ou de méconnaissance de l'environnement où l'on vient d'arriver.

Ces trois scénarios que j'ai pu recenser prennent pourtant des formes diverses : certains commencent par avancer d'un pas décidé (correspondant ainsi au scénario 1) avant de s'arrêter à la rencontre d'un proche (scénario 2). D'autres fois, un passager va d'abord se mettre à l'écart afin de ne pas gêner la circulation (et de ne pas perdre la face, comme explicité lors du scénario 3) avant d'identifier une personne venue le chercher. Dans ce deuxième cas, on peut observer ce que la

¹⁰⁹ GOFFMAN, Erving, *Les Rites d'interaction*, les éditions de minuit, Paris, 1974

¹¹⁰ *ibidem*, (p76)

¹¹¹ perdre sa contenance, et de fait, une partie de la légitimité de son « être social ». *ibid.*

théorie interactionnelle gofmanienne nommée des "parades de réassurance"¹¹². Ce type d'interactions s'établit entre deux individus lorsque l'on veut signifier à quelqu'un que son changement de statut ne change pas la relation qu'on avait avec lui; ou bien que l'on approuve son choix de changer sa présentation de lui-même. Ainsi, ce type d'interaction est particulièrement pertinente à analyser dans l'espace des arrivées car l'action même *d'arriver*, d'aborder un nouvel espace, mais aussi, métaphoriquement, un nouveau lieu (qu'on le connaisse déjà ou non) provoque *de facto* un changement de statut des individus qui passent ces portes battantes.

Ce type d'interaction met ainsi en lumière le caractère *frontalier* de la zone que j'ai observée : le retour en arrière n'étant pas possible (tel que l'indique la signalisation prohibitive qui encadre les portes battante¹¹³), l'*arrivée*, est en quelque sorte *définitive*. Cependant, comme le souligne le philosophe Jean-Luc Nancy :

« Il est certain que nous partons tout le temps, mais **arrivons nous jamais vraiment** ? Cela signifierait parvenir à un état d'où il n'y aurait plus du tout à partir (...) cependant l'arrivée est nécessaire pour compenser la déchirure qu'est le départ (...) Notre fixation n'est pas celle des animaux : nous sommes des hommes car nous sommes en partance et que nous savons qu'aucune arrivée n'est possible ou promise »¹¹⁴

Ainsi, ce que j'ai ici nommé « espace » des arrivées est en réalité plus précisément un espace-temps car il a pour fonction principale de rendre possible une *arrivée* (du moins provisoire) dans un lieu précis, d'opérer une transition entre *l'ailleurs* et *l'ici*. Ainsi que ce soit *l'ailleurs* ou *l'ici* qui soit de l'ordre de « l'exotique » (dans deux cas opposés : un voyageur français de retour chez lui, un touriste venu visiter Paris), l'arrivée constitue un temps important du voyage qu'il importe de marquer de repères conformes à la situation présente ; situation qui sera nécessairement différente pour chaque usager en fonction de son statut (voyageur, touriste, personnel au sol, personnel aérien...). Ainsi, malgré la possibilité d'établir plusieurs scénarios pour décrire les mouvements des corps dans l'espace, cela ne rend pas

¹¹² *ibidem*

¹¹³ Annexe 2.

¹¹⁴ « Corps de/dans la ville », Jean-Luc Nancy, in colloque international L'Art de la Ville / The Art of the City organisé par l'équipe Cultures Anglo-Saxonnes de l'Université de Toulouse 2-Le Mirail, 6 -8 novembre 2008 [En ligne] url : https://www.canal-u.tv/video/universite_toulouse_ii_le_mirail/corps_de_dans_la_ville_jean_luc_nancy.4167 : consulté le 15/05/2015

compte de l'infinité des *modes d'actualisation*, de la variété des *énonciations piétonnières*¹¹⁵, qui sont à l'œuvre dans le lieu.

De ce fait, si la paroi entre la zone des arrivées et la zone publique de l'aéroport définit une frontière sociale entre un *nous* éphémère (les individus en présence dans la zone des arrivées) et un *eux* évanescent (les individus dans la zone sous contrôle de douanes qui émergent progressivement dans l'espace du *nous*), elle délimite également un espace symbolique dans lequel les individus, en en prenant plus ou moins conscience, arrivent, abordent, et appréhendent un nouvel espace-temps : celui de *l'ici-maintenant*.

En observant ce lieu et les interactions qui s'y déroulaient, en établissant une série de scénarios récurrents et en en dépassant leur dimension *classificatoire*, il m'a été possible de corroborer l'enjeu symbolique du lieu que je décelai déjà dans la partie précédente.

M'inspirant de la recommandation de Pérec, « *Peut-être s'agit-il de fonder enfin notre propre anthropologie: celle qui parlera de nous (...) Non plus l'exotique, mais l'endotique* »¹¹⁶, je ferai ici une première remarque sur ce qui fonde la spécificité du lieu que j'ai étudié : si l'on regarde ici la dimension *endotique* de l'espace, c'est-à-dire, ce qui relève de notre culture occidentale et en l'occurrence française, il faut souligner que la zone et le moment de *l'arrivée* dans l'aéroport se distinguent très nettement d'autres lieux d'arrivées, dans d'autres lieux de mobilité. L'attente et *l'arrivée* dans l'aéroport ne s'effectuent pas de la même manière du tout que dans les autres lieux de mobilité.

Si cette remarque semble être une évidence, une réflexion paresseuse pourrait être tentée de mettre en lumière plusieurs similarités entre l'arrivée dans une gare et l'arrivée dans l'aéroport. Pourtant, bien que ces deux moyens de transports soient tous deux aujourd'hui *massivement* utilisés pour les déplacements de personnes, de marchandises et de capitaux, il faut noter que la spécificité de l'aéroport réside dans cette *clôture* que j'ai déjà évoquée entre l'espace sous contrôle des autorités de douanes et l'espace public. En effet, à la gare il n'y a pas de cloison entre la sortie du train et le bout du quai où une personne attendra le voyageur. À la gare, il n'y a donc pas d'espace dédié à ce moment, et encore moins d'espace *aménagé* comme celui que j'ai décrit précédemment.

Ainsi, l'arrivée à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, contrairement à l'arrivée à la gare, ou à la gare routière, est *aménagée, configurée*, de sorte qu'elle consiste un

¹¹⁵ CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, [1990] 2012, p148.

¹¹⁶ PÉREC, Georges, *Approche de quoi [1973]* in *L'Infraordinaire*, Le Seuil, Paris, 1989

temps spécifique de la mobilité. C'est le lieu, où concrètement et *métaphoriquement*, la mobilité longue-distance (celle du voyage) s'efface, pour laisser place à la mobilité typiquement urbaine des individus (celle des transports en commun). Le terme d'*unités véhiculaires* qu'utilise Goffman pour qualifier le sujet en déplacement prend ainsi tout son sens.

Cependant, malgré cette configuration en amont, l'espace ne prend ce sens que dans la pratique qui en est faite par ses usagers. Il est donc nécessaire de se pencher à présent sur la collaboration des individus dans cette configuration de la zone des arrivées comme espace symbolique.

2. L'aéroport : microcosme ou multivers ? L'extérieur parisien mis en scène dans l'espace des arrivées, un début de réponse.

J'ai démontré que le lieu étudié reprend et condense un certain nombre de signes, d'atmosphères et de pratiques relevant proprement de l'urbain. On pourrait ainsi être tenté de proposer l'idée selon laquelle l'aéroport serait un *microcosme* urbain, c'est-à-dire un monde de taille réduite, regroupant les caractéristiques définitives de la ville.

Cependant, cette hypothèse ne résiste pas à l'analyse car un microcosme se définit précisément comme un « *Monde en réduction, une entité, un ensemble formant une unité* »¹¹⁷. Or, l'objectif de ce travail n'est pas de *résumer* l'espace en un modèle stable qui rende compte de son unicité, mais bien d'en explorer les reliefs.

Afin de dépasser la tentation d'un modèle uniforme (celui du microcosme), il s'agit de démontrer l'existence de modes de socialités propres à l'aéroport, c'est-à-dire la construction d'un *vivre ensemble temporaire* et spécifique à cet espace-temps que je viens de décrire. C'est en regardant de près ces interactions qu'il devient possible de penser cette dimension intrinsèquement plurivoque de l'aéroport. De fait, si les signes de la ville opèrent comme des variations de notes sur la partition de l'aéroport, c'est pour autant un tout autre morceau qui se joue dans ce lieu.

Ce constat se fonde sur l'observation de la communication interpersonnelle à l'oeuvre dans ce lieu hybride, où le « nous » est créé *de facto* par une paroi matérielle divisant l'espace en négatif (non-accessible) et en positif (librement accessible). Si j'ai pu étudier les phénomènes de socialité dans la zone des arrivées,

¹¹⁷ Trésor de la langue française, « microcosme » [en ligne], url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=467963505>; consulté le 03/06/2015

c'est que j'y ai détecté plusieurs *topoi*, plusieurs types d'interactions et d'activités des individus dans cet espace. En recensant cet ensemble d'actions potentielles dans l'espace, il m'a fallu constater que ces actions ne relevaient pas toutes spécifiquement de l'activité urbaine, mais qu'elles étaient propres à une socialité, ou, pour reprendre le terme de Barthes, à une *érotique* de l'aéroport.

Dans la zone des arrivées, il n'y a donc pas uniquement un condensé des signes de la ville en tant qu'ensemble générique, mais également la reconstitution de plusieurs univers spécifiques tels que celui du jardin public ou du café¹¹⁸.

Il semble donc que cet espace des arrivées soit le lieu d'une *mise en scène* d'univers hétéroclites. La figure 7 ci-dessous permet de justifier ce terme de *mise en scène* car on peut y voir représenté les différents pôles d'activités et d'interactions entre individus qui sont *organisés* en fonction de l'espace et des ses espaces aménagés pour susciter le contact.

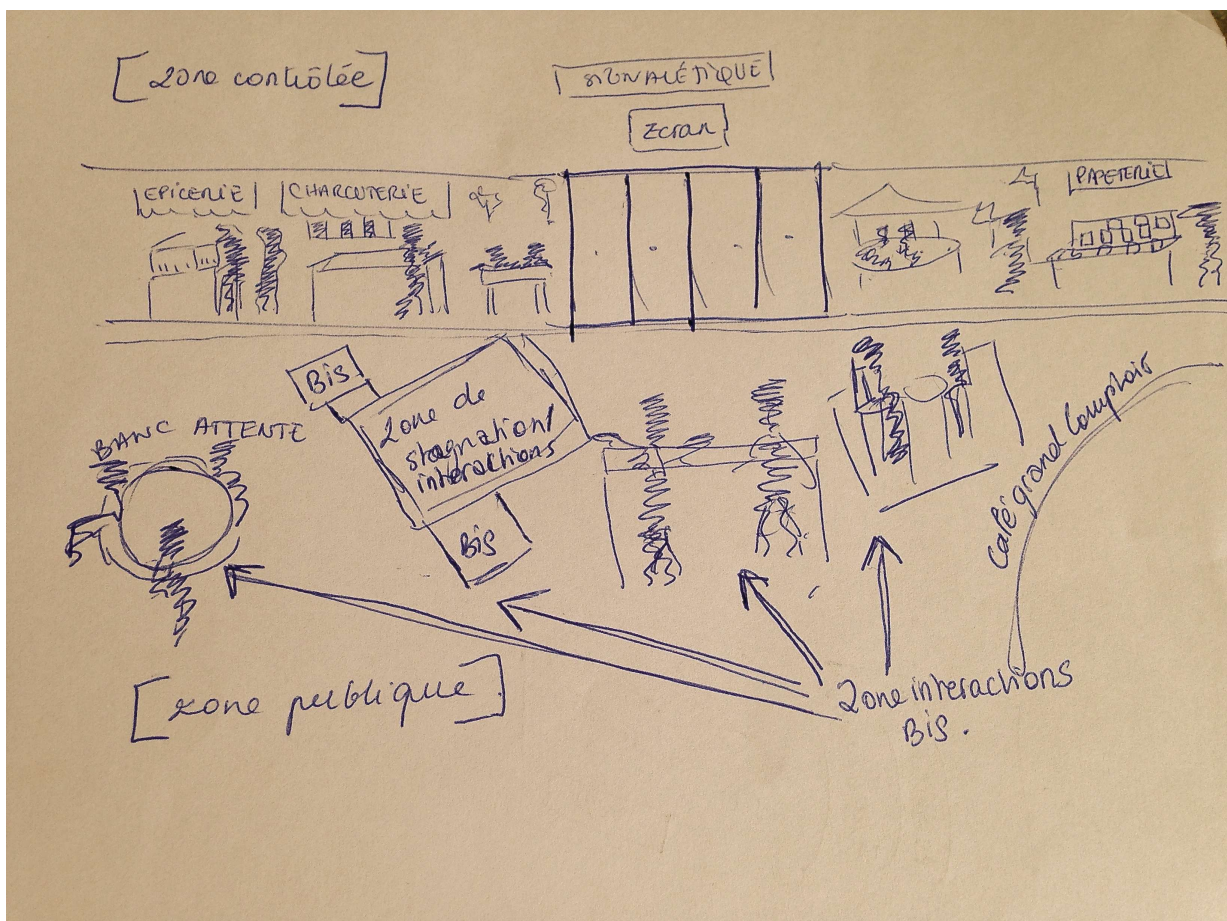


figure 7 : schéma des activités potentiels dans le lieu des arrivées

¹¹⁸ Voir analyse pages suivantes

J'ai pu identifier six types d'activités et d'interactions récurrents, qui semblent conditionnés par le lieu où les individus choisissent de se placer pour attendre :

- boire et manger sur les tables hautes du café
- s'asseoir sur le banc d'attente
- attendre debout derrière la barre en métal située devant les portes
- regarder la télévision suspendue et alternativement les portes.
- se rencontrer
- circuler

La représentation des actions et activités potentielles dans le lieu permet d'emblée de faire un constat : ces activités de nature variées sont effectuées par des individus qui sont, comme je l'ai déjà évoqué, dans des situations éminemment différentes en fonction de leur statut (voyageurs, accompagnant, personnel...). Néanmoins, cette succession d'actions potentielles s'effectuent dans un seul et même espace sans cloison qui séparerait ces différentes activités les unes des autres, et les individus qui les effectueraient. Il y a donc une *cohabitation* d'espaces aux fonctions diverses.

Ainsi, le café qui relève d'habitude d'un espace clos¹¹⁹ où l'on observe la création d'un *entre-soi* propre à l'activité de la consommation, est ici *exposé* aux yeux de tous. On constate ici, à l'intérieur de l'aéroport¹²⁰, la présence ou la *simulation*¹²¹ d'un *intérieur de café*. Comme Benjamin l'écrit au sujet de *passages* de Paris : « *la foule s'avance au dedans d'elle même* »¹²² il semble ici que le lieu aéroport *cite* l'intérieur, ou le convoque, afin de produire du *familier*. En effet, si les cafés sont des espaces qui sont investis de sens différents selon les cultures, ils constituent toujours, en temps que lieu de consommation centrés autour du *boire*, un monde de « mise en commun de soi »¹²³, c'est-à-dire de partage d'une activité qui lie les individus, même provisoirement, à un même univers de reconnaissance. En cela, il y a bien *mise en scène* d'un espace et création d'une socialité spécifique par la

¹¹⁹ ZÉHENNE, Camille *Les cafés, vers une théorie des microsics, mémoire de Master 2 Recherche en Sciences de l'Information et de la Communication*, Paris, CELSA, 2008, p26

¹²⁰ *et au sein de l'aéroport : à l'intérieur de la zone des arrivées*

¹²¹ BAUDRILLARD, Jean, *Simulacre et simulation*, Galilé, Paris, (1971), 2007. L'auteur parle d'une « mise en scène de la communication » en dénonçant l'artificialité de la socialité ainsi créée. Je reviendrai à ce questionnement critique en troisième partie.

¹²² BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989], 2009, [F 5a, 6], p 131.

¹²³ ZÉHENNE, Camille *Les cafés, vers une théorie des microsics, mémoire de Master 2 Recherche en Sciences de l'Information et de la Communication*, Paris, CELSA, 2008, p26

reprise d'un mode de sociabilité connu et potentiellement reconnaissable par les usagers de l'espace.

En m'inspirant de Walter Benjamin qui, dans son *livre des passages*, met en lumière un phénomène de reprise, ou de *citation* d'anciennes formes, pour exorciser l'étrangeté du monde industriel et lui donner un aspect davantage familial (« *des usines avec des galeries et, à l'intérieur, des escaliers tournants en fer* »¹²⁴) je propose ici de considérer cet aménagement d'un *intérieur de café* au sein de la zone des arrivées comme un moyen de la rendre *habitable*. Ainsi comme Benjamin le note à propos des « *intérieurs du XIXe siècle* » :

« *L'espace se déguise, enfile, comme un être séduisant, les costumes des différentes humeurs* »¹²⁵

Une *second costume* que revêt l'espace des arrivées est celui du jardin public. Ainsi, sur la figure 8 ci-dessous, on distingue un banc d'attente dont la forme, la couleur, le *style*, correspondent aux normes de « l'art nouveau », un mouvement artistique de la fin du xix^e et du début du xx^e siècle qui s'appuie sur l'esthétique des lignes courbes. Caractéristique d'un « *renouveau* » de l'aménagement des espaces publics parisiens, l'art nouveau ou « *modern style* » est, selon Benjamin, un moyen d'entretenir un mythe de la nouveauté.



fig. 8

¹²⁴ BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009, [F 5a, 6], p 186.

¹²⁵ BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009, [I 7a, 3], p 240.

Ici, on ne peut que remarquer le changement de statut qu'opère cette *reprise* du mobilier parisien à l'intérieur de l'espace des arrivées. Il s'agit là d'un phénomène de transfert de valeur symbolique : le banc *typiquement parisien* est ici sorti de son contexte (la ville de Paris) et inséré dans un lieu non spécifiquement parisien ou français, mais dans un *espace-frontière*, tel que nous l'avons défini précédemment.

Ainsi, les différents pôles où se concentrent les activités et interactions entre les individus, sont aménagés comme des lieux « *absolument autres* »¹²⁶. Sur le banc, au café, nous ne sommes plus dans un aéroport, mais dans un lieu de socialité spécifique.

L'étude de l'aménagement de l'espace et son occupation par les usagers en présence (comme représenté sur la figure 6) peut ainsi nous renseigner sur le rôle que joue la configuration matérielle du lieu : elle induit des pratiques, des sensations (urbaines mais aussi non-spécifiquement urbaines) qui se jouxtent et se superposent les unes aux autres. Comme le souligne Benjamin, on semble être dans la zone des arrivées, dans un *plurivers* dont la transparence permet la reprise et la *compénétration* de plusieurs espaces :

« *La sensation du tout nouveau, du tout-à-fait-moderne, est une forme de devenir tout aussi onirique que l'éternel retour du même. La perception de l'espace qui correspond à cette perception du temps, c'est la **transparence du monde du flâneur, qui se prête à la superposition et à la compénétration.*** »¹²⁷

Ce qui nous intéresse ici au premier titre, c'est la *porosité* du monde qui est ici évoqué par Benjamin. Ainsi, l'architecte de ce lieu concevait-il lui-même la problématique temporelle liée au lieu aéroport. Paul Andreu écrit à ce sujet :

« *Faire un aéroport, c'est, au delà des questions fonctionnelles, rencontrer beaucoup des **problèmes de la modernité** (...) Ce que sont les rapports d'une culture locale spécifique avec la culture technique universelle, l'enracinement dans un sol, l'attachement au paysage, la résonance entretenue des formes dans l'histoire, ce que deviennent*

¹²⁶ FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966)* Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009

¹²⁷ BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009, [S2, 1], p563

aujourd'hui les notions de limites, de frontières et de passage, le travail sur un aéroport impose d'y réfléchir. »¹²⁸

La comparaison entre les propos du philosophe Benjamin et de l'architecte Andreu est éclairante car ils questionnent tous deux la problématique conjointe du temps et de l'espace dans les yeux d'usagers différents (le flâneur, pour Benjamin, l'usager pour Andreu). En effet, tout deux aboutissent à l'idée que *les lieux* de la modernité sont pris dans un réseau de représentations culturelles, symboliques et même, plus généralement anthropologiques, inextricable. Cependant, que ce soit du point de vue professionnel et réflexif de l'architecte ou de celui, ontologique, du philosophe, une notion est sous-jacente : celle du seuil, de *la marge* qu'il me faudra explorer. Au préalable, il est nécessaire, ici à mi-parcours de ce mémoire, d'interroger sa qualité de *lieu*.

II. Lieu ou non-lieu ? Exploration et dépassement d'une aporie.

1. La zone à l'épreuve de l'analyse : la mise en espace du temps de l'arrivée.

Je viens de démontrer que la zone en temps qu'espace matériel ne semble pas être un simple *conglomérat* de signes et de lieux urbains qu'on (les ingénieurs du lieu¹²⁹) aurait regroupés avec un but déterminé. Ainsi, la zone des arrivées, malgré son mobilier parisien et ses images d'urbanité marchande qui mettent en abîme les pratiques de la ville, ne peut faire l'objet d'une analyse sémiotique exhaustive, qui en débusquerait le *sens* général. Il serait donc fortuit de considérer que « *l'univers ne fait que ramasser les bouts de cigares de Paris* »¹³⁰.

Par ailleurs, les différents univers qui se jouxtent dans la zone des arrivées ne relèvent pas non plus du microcosme, entité concrète dont le sens est alors le simple fruit d'un monde rétréci.

¹²⁸ ANDREU, Paul, *J'ai fait beaucoup d'aérogares. Les dessins et les mots*, Editions Descartes & Cie, Paris, 1998.

¹²⁹ Je désignerai désormais par ce terme les « producteurs du lieu » c'est-à-dire les instances décisionnaires et exécutantes qui en organise, et en réalise la matérialité. J'emprunte ce terme à Emmanuelle Lallement qui, dans son article sur le dispositif de Paris Plage, désigne par le terme d'« ingénieurs de l'enchantement » les producteurs de ce lieu.

LALLEMENT, Emmanuelle « Paris-Plage : une fausse plage pour une vraie ville ? Essai sur le détournement balnéaire urbain », *Géographie et cultures*, 67, 2009, (p65-78)

¹³⁰ [P4, 4] BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009,

La définition la plus proche que j'ai pu ici entrevoir de cette zone des arrivées, est celle d'un *plurivers*, en temps que collection de plusieurs *univers*, ou *lieux*, ayant leurs aménagement, leurs atmosphères et leurs modes de socialité (le contact au café, le passage au parc) propres. Cependant, l'inextricable réseau de sens qui investit ce lieu ne relève pas uniquement d'une cohabitation de mondes différents, mais aussi d'une temporalité particulière ; temporalité propre à la modernité oscillant entre un « tout-nouveau, tout-à-fait-moderne »¹³¹ et « *la résonance entendue des formes de l'histoire* »

Quelle est alors cette zone (des arrivées) dont Jean-Luc Nancy dit qu'elle est « *ce qui est le plus éloigné du pays ou du territoire : endroit où on se déplace de manière errante ?* »¹³²

Dans ce que j'ai pu observer et ici démontrer, nous ne sommes pourtant pas si loin du « pays » puisque que mes analyses ont montré que cet espace est empreint d'une essence de *francité*, provenant de la *condensation* de signes à la française que j'ai recensés précédemment. De plus, loin d'une errance des corps, j'ai pu consigner les mouvements propres aux *chorégraphies urbaines* que j'exposai précédemment.

Ainsi, la manière dont le philosophe qualifie la zone de manière générale est erronée par rapport à la zone des arrivées dont je traite ici. Cependant, il s'agit là d'une idée encore très répandue dans les écrits d'urbanisme, de philosophie ou de sociologie : notre époque serait « *productrice de non-lieux* » tels que les définissent Marc Augé¹³³ « *des lieux sans ancrage ni historique, ni identitaire, ni relationnel* ». Selon l'anthropologue, les gares, aéroports et super-marchés seraient des archétypes de ces non-lieux.

Or, à ce stade de mon analyse il est possible de défaire l'aéroport de cette qualification, sans pour autant céder à la tentation d'en faire un *lieu* au sens anthropologique¹³⁴ du terme.

Ce n'est certes pas un *lieu*, car il n'est en effet pas un espace choisi et délimité par une population qui définit son identité par rapport à ses frontières ; mais est-il pour autant un *non-lieu* ?

¹³¹ *ibidem* [S2, 1], p563

¹³² « *Corps de/dans la ville* », Jean-Luc Nancy, in colloque international *L'Art de la Ville / The Art of the City* organisé par l'équipe Cultures Anglo-Saxonnes (CAS) de l'Université de Toulouse 2-Le Mirail, 6 -8 novembre 2008 [En ligne] url : https://www.canal-u.tv/video/universite_toulouse_ii_le_mirail/corps_de_dans_la_ville_jean_luc_nancy.4167 : consulté le 15/05/2015

¹³³ AUGÉ, Marc, *Non-lieux, pour une anthropologie de la surmodernité*, p58, Le Seuil, coll. Librairie du XXI^e siècle, Paris, 1992.

¹³⁴ *ibidem*

L'observation et l'analyse des chorégraphies des corps, et du rôle structurel de la *rencontre* dans les différents scénarios d'actions potentiels dans le lieu semble nous interdire de le penser. En effet, s'il s'agissait d'un lieu purement fonctionnel, alors comment expliquer que la série de scénarios que j'ai recensés et exposés précédemment soient concentrés autour de moments où les hommes et leurs liens est au premier plan : *le boire, le manger, le partir, le rencontrer...* Autant d'actions, qui, si elles ne sont pas un *effet* induit par l'aménagement de l'espace, sont en tout cas constitutives de sa fonctionnalité. L'*arrivée* elle-même est un moment qui prend dans l'espace tout son sens. Autrement dit, l'espace des arrivées permet au temps de l'arrivée d'exister.

Cette analyse fait de la zone des arrivées un espace-temps *incompressible* qui entre en dissonance avec la notion même de *non-lieu*. La zone des arrivées, met en espace un *moment T* qui n'existe que pour la communauté des hommes qui partage ce *temps* quelle que soit la raison de leur présence ou la durée de leur passage. « *Notre fixation n'est pas celle des animaux, selon Jean-Luc Nancy, nous sommes des hommes car nous sommes en partance et que nous savons qu'aucune arrivée n'est possible ou promise* »¹³⁵. Et pourtant, l'arrivée, étymologiquement, l'acte de « *toucher la rive* »¹³⁶, est mis en espace dans la zone que j'ai pu analysé. Ainsi, il ne s'agit pas d'une absence d'*ancrage* identitaire et historique comme le souligne Augé, mais d'un ancrage à un temps et à une communauté qui se définissent selon d'autres critères que ceux du *territoire* ou du pays.

Quels sont ces critères et qu'est-ce qui me permet d'affirmer ici que la zone des arrivées cristallise les caractéristiques, au delà de sa dimension fonctionnelle, d'un *temps* symbolique? J'explorerai cette question en proposant le modèle d'espace *liminal*, autrement du seuil pour penser cet espace-temps dont je traite.

2. Le corps utopique au seuil du voyage : une *comunitas éphémère* dans l'espace liminal des arrivées.

Comme le souligne Barthes dans l'aventure sémiologique : « *l'espace humain a toujours été signifiant* ». Or, l'arrivée, temps et lieu créé et pratiqué par l'homme est, je viens de le démontrer, éminemment signifiant.

¹³⁵ « *Corps de/dans la ville* », Jean-Luc Nancy, in colloque international *L'Art de la Ville / The Art of the City* organisé par l'équipe Cultures Anglo-Saxonnes (CAS) de l'Université de Toulouse 2-Le Mirail, 6 -8 novembre 2008 [En ligne] url : https://www.canal-u.tv/video/universite_toulouse_ii_le_mirail/corps_de_dans_la_ville_jean_luc_nancy.4167 : consulté le 15/05/2015

¹³⁶ Trésor de la langue française, « *arriver* » [en ligne], url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=467963505;;> ; consulté le 05/06/2015

Néanmoins, il est de l'ordre de l'impossible de définir ce qu'il signifie pour les individus en présence, l'appréhension du temps et de l'espace relevant de l'empirie la plus subjective.

On peut cependant proposer de définir cette zone comme un *espace liminal*, un seuil, qui sera traversé de manières différentes par chaque individu, mais qui, pour autant peut être envisagé comme un même seuil, une même étape productrice d'un *vivre ensemble* singulier.

Le terme « *limina* » vient du latin *limen* qui signifie tout à la fois « seuil » « ligne de démarcation » et « barrière ». L'ethnologue Van Genep utilise pour la première fois ce terme de *liminaire* pour nommer l'une des phases de tout rituel. Dans son ouvrage, *Les Rites de passage*¹³⁷, l'ethnologue propose en effet une description *fonctionnaliste* des rites comparable à la démarche de Levis Strauss qui propose de débusquer les *structures élémentaires de parentés* dans différentes cultures exotiques. Ainsi, Van Genep propose trois phases structurelles dans tout rite :

- une phase de « séparation », ou « préliminaire » d'avec l'état antérieur, mais aussi d'avec la collectivité ;
- une phase de « marge » ou « **liminale** », dans laquelle celui ou ceux qui font l'objet du rite sont comme en suspens entre l'avant et l'après du rite ;
- une phase d'agrégation » à l'état nouveau ou au groupe auquel le rite de passage permet de s'agréger, ou phase postliminaire.

Le schéma Van Genepien, on le voit, a une forte portée heuristique et s'applique bien au delà des rites accomplis dans les sociétés dites « exotiques ». Les ethnologues et sociologues du contemporain se sont en effet inspirés de ce schéma, ou des caractéristiques de certaines de ses phases, pour analyser des lieux, temps et pratiques qui semblaient relever du rituel. Ainsi, Pierre Centlivres¹³⁸ relève un passage du *Sens Pratique* de Bourdieu dans lequel l'auteur met en évidence le pouvoir du seuil, qui fait surgir la différence :

« la frontière qui fait le groupe et sa coutume singulière (...) limite entre deux espaces où les principes antagonistes s'affrontent »¹³⁹.

¹³⁷ VAN GENEP, Arnold, *Les Rites de Passage, Étude systématique de la porte et du seuil, de l'hospitalité, de l'adoption, de la puberté, de l'initiation, de l'ordination, du couronnement, des fiançailles et du mariage, des funérailles, des saisons etc.* Librairie Emile Nourry, [1909], réimp. 1981, Picard, Paris, p14 et p27

¹³⁸ CENTLIVRES, Pierre, « Rites, Seuils, Passages » in *Communications*, 70, 2000. *Seuils, passages.* pp. 33-34. [En ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2000_num_70_1_2061 consulté le 15/05/2015

¹³⁹ BOURDIEU, Pierre, *Le Sens Pratique*, Éditions de Minuit, Paris, 1980, (p348 et 374)

Avec la reprise de la notion de *seuil* par le sociologue Pierre Bourdieu, on note que le rituel a ainsi une dimension à la fois matérielle, symbolique, sociale et culturelle. La portée heuristique du concept de seuil nous intéresse à double titre.

Tout d'abord, le seuil en temps qu'espace-frontière s'applique tout à fait à la zone des arrivées que j'étudie. J'ai en effet démontré que les portes battantes révèlent et matérialisent la séparation entre l'espace des usagers qui sont encore « sous contrôle des douanes » et celui de ceux qui se trouvent dans la partie « publique » de l'aéroport. Par ailleurs, en temps que « *moment T* » où se déroule la transition entre ces deux espaces clos, la zone des arrivées semble répondre à ce que Van Gennep nomme « marge » : c'est un espace-temps qui a son rythme propre, entre l'avant-ailleurs et l'ici-maintenant.

L'espace que j'étudie trouve ainsi une épaisseur à la fois topographique et temporelle, mais avant tout symbolique, en temps que lieu d'accomplissement d'un rituel contemporain : celui de la fin du voyage qui correspond au changement de statut de l'individu qui subit ce rite. Cela rejoint l'analyse interactionnelle que j'ai proposé précédemment.

Le sociologue Victor Turner, dans son ouvrage *The Ritual Process*¹⁴⁰ reprend et développe également le stade intermédiaire du rituel que Van Gennep nomme « marge », et que Turner désignera comme « liminal ». Turner développe surtout la dimension sociale propre à ce stade intermédiaire du rituel. Pour lui, il est le moment où se forme une « *communitas* » où les « gens du seuil »¹⁴¹ vivent dans un statut intermédiaire, sorte de hors statut idéal où des individus au statut inégaux sont en communion parfaite. Période transitoire très brève, et précisément circonscrite dans l'espace et le temps, la « *comunitas* » désigne moins une communauté réelle d'individus que la réunion symbolique d'individus qui sont en train d'effectuer des *voyages rituels* distincts mais qui se retrouvent momentanément à un même stade : celui du franchissement d'un *limen*, d'un seuil, entre un avant et un après.

On trouve dans ce concept idéal de « *communitas* » une réponse provisoire à la question de la réception et du parcours du lieu par un ensemble d'individus d'une hétérogénéité apparemment irréductible. Avec le concept d'une *comunitas* involontaire mais *de facto* créée par le partage d'un temps et d'un lieu commun,

¹⁴⁰ TURNER, Victor, *The Ritual Process. Structure and anti-structure*, Aldine Publishing Company, [1969], 1990 : *Le Phénomène rituel, Structure et Contre-Structure*, PUF, Paris, 1990

¹⁴¹ *ibidem*, p 96

le *lecteur modèle*¹⁴² dans l'espace des arrivées ne semble pas se dessiner comme un usager précis, d'une nationalité ou d'un âge particulier, mais bien comme une *communauté* d'usagers qui partagent, sous la loupe du chercheur, un espace-temps que je me suis appliquée à décrire.

Le concept de « *communitas* » de Turner permet ainsi de *qualifier* cette foule d'individus qui passent l'espace au prisme de leurs perceptions. Ainsi, communauté symbolique et temporaire, les usagers de l'espace des arrivées ont pour point commun ce stade *liminaire* de leur passage dans ce lieu.

Pierre Centlivres¹⁴³ conclut sur le concept de *communauté idéale* de Turner : « *Là règne l'état social rêvé, l'état de grâce où le ciel et la Terre ne font qu'un* ». Rien de plus approprié à la situation que j'analyse dans l'espace des arrivées : entre le rêve du voyage et l'arrivée dans un lieu concret, l'espace des arrivées concrétise l'idée d'une frontière.

Il s'agit ici d'une frontière qui n'est pas seulement celle « légale » et arbitraire, définie entre deux zones de l'aéroport, ou entre deux pays, mais également la frontière symbolique qui rassemble les usagers de l'espace sans pour autant qu'ils s'éprouvent comme faisant partie d'un tel ensemble.

À ce titre, Foucault corrobore l'idée d'un espace éminemment signifiant et investi du sens que cette *communitas* (actrice de la frontière) lui donne : « *on ne vit pas dans un espace neutre et blanc (...) dans le rectangle d'une feuille de papier* »¹⁴⁴. Foucault rejoint ainsi Barthes dans sa conception d'un espace qui *signifie* de manière incontournable. Cependant, l'auteur du *corps utopique* s'intéresse d'avantage à *la manière* dont l'espace signifie. Au lieu de se pencher sur les propriétés de l'espace (entendu comme *ensemble de signifiants* chez Barthes) il s'intéresse aux propriétés du corps qui l'appréhende.

Pour lui, le *corps utopique* est ce « *point zéro du monde, là où les chemins et les espaces viennent se croiser* ». ¹⁴⁵ En suivant Foucault, qui me permet de réexaminer mon hypothèse de départ (celle d'un aéroport comme espace érotique), je reprendrai à mon compte cette approche en l'appliquant à l'usager de l'espace.

¹⁴² ECO, Umberto, *Lector in fabula Le rôle du lecteur*, Paris, Grasset, 1985.

¹⁴³ CENTLIVRES, Pierre, « *Rites, Seuils, Passages* » in *Communications*, 70, 2000. *Seuils, passages*. pp. 33-34. [En ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2000_num_70_1_2061 consulté le 15/05/2015

¹⁴⁴ FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies*, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966) Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009, p18

¹⁴⁵ *ibidem*

Cette conception du *corps* comme entité qui n'existe qu'en parcourant, et en s'imprégnant des sinuosités de l'espace dans lequel il évolue, semble en effet parfaitement appropriée pour rendre compte de l'enjeu interactionnel, et communicationnel, qui est inhérent à l'espace des arrivées.

Pour Foucault, le corps n'est nulle part quand il n'est pas face à lui-même : il n'existe *ici et maintenant* qu'en voyant son reflet dans le miroir, en voyant un cadavre ou en faisant l'amour :

« *L'amour lui aussi comme le miroir et comme la mort, apaise l'utopie du corps, il la fait taire, il la calme, il l'enferme comme dans une boîte, il la clos, il la scelle (...) c'est parce que dans l'amour, le corps est ici.* »

Ainsi, espace aménagé ou décoré comme je l'ai décrit à Roissy, ou espace entièrement dépourvu d'indications ou de références précises (comme dans certains aéroports que j'évoquerai en dernière partie de ce mémoire), l'espace des arrivées est avant tout un *espace-temps* qui se parcourt, et s'incarne via le corps et le regard des usagers.

Le mouvement des portes battantes qui irrigue le lieu d'hommes qui cherchent, de manière plus ou moins ostensible, des informations sur le lieu dans lequel ils pénètrent, tout autant que l'immobilité des corps en attente qui balayent du regard la foule des *arrivants* pour y trouver un proche, témoignent du fait que la *frontière* se concrétise dans la manière dont l'espace est *habité, utilisé* par l'utilisateur, et non uniquement par la paroi qui le scinde en deux.

C'est en cela que le concept d'*érotique aéroportuaire* prend sens. Si Barthes propose une *érotique de la ville* en établissant que « *la ville, essentiellement et sémantiquement, est un lieu de rencontre avec l'autre* », il faut appliquer ce concept à l'aéroport qui, vu par le prisme des arrivées, est centré autour de cette activité de rencontre de l'autre à un degré plus ou moins élevé. C'est, outre le lieu des *retrouvailles*, le lieu où se concentrent une masse d'individus d'horizons différents, cohabitant pour un temps, dans cet espace liminal, à l'état de *comunitas*.

S'il on veut explorer plus avant cette notion d'*érotique aéroportuaire* et en tester les limites, on pourrait essayer de regarder ce lieu par le prisme d'un autre espace : celui des départs. À ce titre, la *séparation* entre des proches à laquelle on peut assister dans cet espace, ressemble à une autre forme de *rencontre*, physique par les adieux, mais aussi symbolique : l'au revoir scelle la séparation qu'est le départ, comme les salutations consacrent la réunion qu'est l'arrivée. Mais dans les deux

cas, il y a à la fois partage d'un temps et d'un espace commun qui mettent en lumière l'importance rituelle du contact et de la communication avec l'*autre*, qu'il s'agisse de sceller le départ ou de consacrer les retrouvailles.

Conclusion intermédiaire

Dans les deux parties précédentes, j'ai mis en évidence d'une part le rôle de la configuration de l'espace par les ingénieurs du lieu et l'importance de la référence à un univers urbain qui en fait presque *une ville* ; et d'autre part, le rôle primordial du corps des usagers qui pratiquent cet espace-temps spécifique qu'est l'arrivée, et qui donnent sens à la notion de frontière omniprésente dans ce lieu.

J'ai ainsi pu définir la notion d'*érotique aéroportuaire* résultant de la *rencontre*, volontaire ou involontaire, entre des usagers et des corps, qui se trouvent au cœur de cet espace. Ainsi, le corps de l'utilisateur semble être le prisme par lequel il est possible d'analyser de la manière la plus juste possible le lieu de l'aéroport. Pour corroborer le point de vue philosophique de Michel Foucault qui m'a permis de mener à bien cette analyse, il faut noter avec intérêt la remarque du sémiologue Erick Larsen qui, dans *Questions de Sémiotique*, écrit :

« lorsqu'il y a corps, il y a espace ; et s'il y a espace, il y a, par définition, relation intercorporelle, délimitant le corps propre par rapport au corps de l'autre ; ce corps propre lui-même implique de la subjectivité et, inévitablement, une dimension sociale et symbolique »¹⁴⁶

Ainsi, grâce à une analyse sémiotique (en adoptant la méthodologie perçienne d'Erick Larsen) croisée avec une perspective philosophique et anthropologique (grâce aux écrits de Benjamin et Foucault amplement exploités dans la partie qui s'achève), il m'est possible de confirmer l'hypothèse émise au début de cette partie, qui consistait à postuler que la zone des arrivées constitue un espace permettant d'envisager les modes de socialités et la dimension symbolique de l'aéroport (*l'érotique aéroportuaire*).

¹⁴⁶ LARSEN, Erick, « *Sémiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn* » in *Questions de Sémiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002

Partie Troisième

L'aéroport, prisme ou boîte noire ? Apports d'une analyse communicationnelle pour penser un espace contemporain.

Articulant ainsi dans ma première et ma seconde partie une étude de la *collaboration* entre la production du lieu par des instances aux intérêts variés, et sa pratiques par des usagers multiples, j'ai considéré l'aéroport d'abord comme une ensemble urbain, puis, comme un plurivers.

Il faut en dernière partie tenter de dépasser cette conception de l'espace comme modèle stable et proposer une lecture *transverse* de la manière dont l'aéroport est organisé et pratiqué. Cette prise de recul permettra de comprendre ce que l'espace aéroportuaire peut nous dire de nos espaces au sens large, ceux du monde contemporain.

Car en effet, au delà de la production et de la pratique de ce lieu par des usagers, il est sujet, comme j'ai commencé à le démontrer, à un investissement de sens qui est à la fois concret et symbolique, et dont la construction *réelle* est supplantée par la *construction* discursive dont il est à la fois l'objet et le théâtre.

J'examinerai donc l'hypothèse selon laquelle l'aéroport permet de comprendre les enjeux des représentations et des imaginaires qui se tissent dans cet espace. L'aéroport comme prisme, permet-il de regarder notre époque dans une perspective critique ? ou au contraire est-il cette *boîte noire* anthropologique dont parle Bruno Latour ?

Ce terme de *boite noire*, utilisé par l'anthropologue pour la première fois en 1987 dans son ouvrage *science in action*, où il étudie, au sein de laboratoires scientifiques, la production de la *science*, et plus précisément, dans une perspective sémiologique : les *énoncés scientifiques* qui circulent dans le monde social. Cette démarche d'analyse des discours et de leur circulation rappelle les travaux menés en sciences de l'information et de la communication sur la fabrication et la circulation des discours qu'ils soient scientifiques (Joëlle le Marec), littéraires (Yves Jeanneret et Emmanuël Souchier) ou publicitaires (Karine Berthelot-Guiet).¹⁴⁷

¹⁴⁷ - LE MAREC, Joëlle, BABOU, Igor, « De l'étude des usages à une théorie des composites : objets, relations et normes en bibliothèque. » in *Lire, écrire, récrire : objets, signes et pratiques des médias informatisés*, DAVALLON, Jean, DEPRÉS-LONNET, Marie, JANNERET, Yves, SOUCHIER, Emmanuël, BPI, pp.233-299, 2003. [en ligne] URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00159180/document>, Consulté le 19/01/2015

- BERTHELOT-GUIET, Karine, *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013.

J'expliquerai en quoi l'aéroport peut être identifié à cette *boîte noire* anthropologique : un lieu où sont produits des énoncés multiples dont il est difficile de produire une *généalogie* mais que l'on peut observer en tant que *faits communicationnels* qui nous permettent de nous re-situer dans la nature complexe des espaces contemporains, et d'en identifier les enjeux.

I. L'aéroport, une « maison de rêve » ?

1. Des lieux organisés en poupées russes formant un « réservoir »

Dans les parties précédentes je me suis fondée principalement sur des analyses de l'espace des arrivées de l'aéroport Paris Charles de Gaulle dont j'ai déduit qu'il s'agissait d'une zone sujette à un double phénomène.

Premièrement, un phénomène de condensation des signes et atmosphères propres à l'univers français et parisien.

Deuxièmement, un phénomène d'incursion, et de *compénétration* d'espaces autres, non-spécifiques à la métropole (le jardin, le café, le manège...) et vecteurs d'une socialité qui n'est pas celle de la foule anonyme, mais davantage celle de la *comunitas*¹⁴⁸, la *communauté éphémère* des individus en présence dans cette zone.

Or, une des raisons de l'existence de ce double phénomène réside dans la fonction même de l'aéroport : se déplacer d'un point A à un point B, aller d'un ici à un ailleurs, que cet ailleurs soit exotique ou non, que ce déplacement soit volontaire ou non. Ainsi la compénétration d'espaces autres dans l'aéroport renvoie à sa fonction concrète de déplacement des hommes dans le monde : le lieu qui leur sert de point de départ et d'arrivée donne *déjà* métaphoriquement accès, à « *tous les ailleurs du monde* »¹⁴⁹.

En effet, avec le cas de la zone des arrivées de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, nous sommes face à une configuration qui rappelle celle d'un jeu de poupées russes : plus on entre dans l'analyse de son espace, plus on découvre des niveaux de significations différents :

¹⁴⁸ Voir note 139

TURNER, Victor, *The Ritual Process. Structure and anti-structure*, Aldine Publishing Company, [1969], 1990 : *Le Phénomène rituel, Structure et Contre-Structure*, PUF, Paris, 1990

¹⁴⁹ FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies*, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966) Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009, (p15)

- sous un aspect de parisiannité, c'est en réalité un idéal de francité urbaine qui est connotée par la fresque décorative de la zone des arrivées du terminal un.
- sous cet idéal de ville française, c'est une urbanité générique à laquelle peuvent s'identifier les usagers de l'espace.
- sous cette urbanité générique, ce sont des lieux de socialité comme le café ou le manège qui surgissent.

Arrivé à ce troisième niveau de l'analyse, celle de lieux réels *reproduits* au sein de l'espace des arrivées, il me faut tenter de voir si ce phénomène de compénétration est propre à cet espace ou si le reste de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle est également investi par ces *lieux autres*, représentés ou aménagés par les ingénieurs de l'espace. Au lieu d'une *représentation* de lieux divers, il faudrait d'ailleurs plutôt employer le terme de *mise en scène* puisqu'ils sont le fruit d'un travail de configuration par ces *ingénieurs*, et ils influent sur la répartition des corps des usagers dans l'espace, comme je l'ai précédemment démontré.

Pour étayer cette hypothèse de *lieux autres* mis en scène dans l'aéroport (pris cette fois dans son ensemble) j'aurai recours à un corpus d'images prélevées lors de mon observation des différents terminaux, à savoir :

- Les sanitaires du terminal 2F (figure 9 et 10)
- Le hall des départs du terminal 2E (figure 11)
- Le hall des arrivées du terminal 2E (figure 12)
- Le couloir entre le terminal 2A et le terminal 2B (figure 13)

L'iconographie présentée ci-après permet de mettre en perspective et de généraliser ce jeu de compénétration de différents lieux que j'ai d'abord analysé dans la zone des arrivées du terminal un. Alors que cette zone convoque, par sa fresque décorative et son mobilier typiquement parisien, un univers français, ou du moins, une impression de *francité*, j'ai pu recenser bien d'autres *lieux* ainsi *représentés* et convoqués au sein de l'espace plus large de l'aéroport.

Figure 9



Figure 10

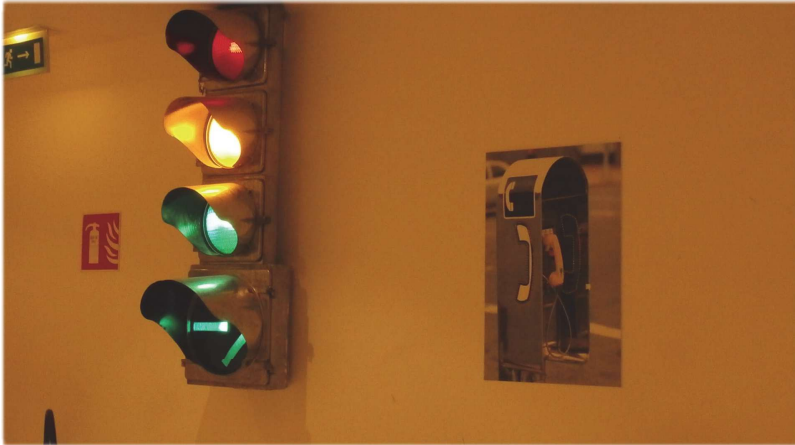
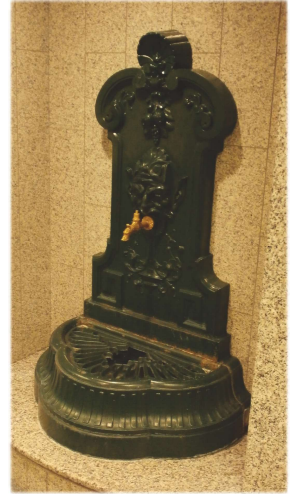


Figure 12



Figure 11



Figure 13

Les illustrations sont étonnamment pléthoriques et explicites. De la fontaine au style art nouveau (en cela comparable au banc d'attente que j'évoquais en première partie), à la bouche de métro réalisée dans la continuité d'une rangée de sièges rappelant ceux du métro lui-même, le mobilier et les représentations urbaines réfèrent bien à la parisienneté que j'évoquais précédemment¹⁵⁰.

Cependant, sur la figure 13, on remarque que la reconstitution de l'univers urbain ne correspond pas à la ville de Paris mais à celle de New York. Là encore, le feu tricolore est caractéristique des rues new-yorkaises et même potentiellement reconnu par les individus qui ne se sont jamais rendu dans la grosse pomme. L'image qui jouxte cet élément de décor complète, en deux dimensions, l'atmosphère¹⁵¹ de New York.

Ainsi, l'aéroport n'est pas uniquement le lieu de mise en place d'un seul dispositif à la manière de celui que j'ai décrit dans la zone des arrivées, mais bien l'évocation de plusieurs univers, non seulement *généraux* (comme ceux du café ou du jardin public), mais également plus précis : celui de New York ou de Paris. On remarque ici avec intérêt que, à l'exception du boudoir *façon XVIIIe siècle* représenté sur la figure 9, tous les éléments faisant référence à des espaces autres, et convoquant à l'intérieur de l'aéroport des éléments urbains, sont des représentations ou des éléments de mobilier qui appartiennent à l'univers *extérieure* des villes auxquelles ils font référence. On se situe donc une fois encore dans la droite lignée de ce qu'observe Walter Benjamin dans son *livre des passages* : « *la rue devient pièce et la pièce devient rue* »¹⁵².

Dans le cas que nous observons, l'aéroport en tant qu'espace clos, devient par endroit une rue, qui sera, à l'envis, celle de New York ou de Paris. Ailleurs, cet espace public devient le lieu intime du cabinet de toilette. De plus, dans ce deuxième cas, on observe une référence explicite à un espace qui n'est pas seulement *autre*, mais qui est aussi *passé*, voire *dépassé*. En reprenant une nouvelle fois Benjamin, ce cabinet de toilette représenté sur la figure 10, permet de dire que le lieu « *revêt un masque historisant* »¹⁵³.

¹⁵⁰ Deuxième partie II.4, p37

¹⁵¹ telle que je l'ai définie en première partie, I.2, p20

¹⁵² BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009, [L1,1], p423

¹⁵³ *ibidem*, [L1a,3], p 425

Revêtant alors le masque de différents lieux et de différentes époques, comment décrire ce lieux qui ne réfère pas uniquement de « la technologie de pointe » liée à l'aviation, mais convoque également des espaces-temps hétéroclites ? L'auteur du *Livre des passages* semble évoquer un questionnement similaire : « *il faut voir pourquoi une fontaine dans une pièce couverte incite à la songerie* »¹⁵⁴

Une réponse à ce questionnement réside, semble-t-il, dans le terme même de « *songerie* », qu'emploie Benjamin. Cette notion de « *maison de rêve* », dont il ne donne (comme toujours) pas de définition mais un aperçu fragmentaire, a une portée tout à fait heuristique pour l'espace dont je traite. En effet, dans cette section du *livre des passages* intitulée « *maison de rêve, musée, pavillon thermal* »¹⁵⁵, l'auteur traite de ces lieux qui sont interpénétrés par d'autres lieux, appartenant à une temporalité ou à un espace autre.

Cette section du *Livre des passages* est représentative du projet benjaminien qui est de saisir sur le vif les grands traits et changements d'une époque, la modernité, *via* un espace, Paris. Si le projet de ce mémoire ne peut être si ambitieux, il faut néanmoins y voir une inspiration, méthodologique du moins, d'appréhension du terrain qui est le mien. J'ai en effet pu recenser plusieurs lieux (Paris, New York, la rue, le café, le cabinet de toilettes) symboliquement *représentés* ou aménagés au sein de l'aéroport. Cet aménagement du lieu où cohabitent différents espaces appartenant à des univers et des temporalités différentes rappelle ce que Benjamin nomme « *un espace de temps [Zeitraum], un rêve de temps [Zeitraum]* »¹⁵⁶.

Un autre terme utilisé par Benjamin pour désigner cet espace-temps spécifique, est celui du « *rêvoir* »¹⁵⁷ qui évoque, à la manière du « *gueuloir* » de Flaubert, un lieu dans lequel résonnent d'autres lieux. La portée heuristique de cette étude de l'espace permet, selon Benjamin, de comprendre les grands traits de la modernité et des hommes contemporains de cette époque :

« *le collectif assoupi s'enfonce au dedans de lui même. Il faut l'y suivre pour interpréter le XIXe siècle, dans la mode et la publicité, l'architecture et la politique, comme la suite de ses visions oniriques* ».

¹⁵⁴ *ibidem*, [L1a,3], p 425

¹⁵⁵ *ibidem*

¹⁵⁶ *ibidem* [K1,4]

¹⁵⁷ *ibidem*

Étudier les lieux dans lesquels vivent les hommes, c'est, pour l'auteur, commencer à les comprendre. Les passages parisiens, par leur mise en scène, leur aménagement, leurs représentations, sont un *prisme* par lequel observer les changements et les traits caractéristiques de la modernité sur un plan avant tout esthétique et philosophique.

De même, je pourrais déduire de mon observation de ces lieux une atmosphère propre à l'aéroport. Il faudrait alors essayer de définir l'époque à laquelle l'aéroport appartient. Mais entre sa création et sa rénovation (1974 - 2004), trente années et un changement de siècle ont également changé sa perception et sa pratique (dite massifiée) par les usagers de l'espace. Prendre l'aéroport comme *prisme* d'observation d'une époque précise supposerait d'avoir les outils nécessaires pour penser rétrospectivement l'époque qui est la nôtre.

Ne pouvant dans l'espace de ce mémoire développer ces outils, je me contenterais de dessiner les contours de ce que pourrait être une analyse de la *contemporanéité* par le prisme de l'aéroport.

2. Une rêverie marchande. Prédilection sémiotique de l'espace.

Au vu de ce que j'ai précédemment démontré, Roissy Charles de Gaulle pourrait être considéré comme l'extension contemporaine de ces *maisons de rêves* que sont les musées, les casinos, mais également, selon l'auteur, les gares qui sont, elles aussi, des révoirs :

« les gares **sont vraiment des usines de rêves** (...) la comédie banale du départ et des retrouvailles que l'on y joue, avec des wagons-lits pour décor, **transforme le quai de gare en scène de province** »¹⁵⁸

De même, la dimension rituelle de l'aéroport que je soulignais en deuxième partie de ce mémoire, semble faire de l'aéroport un lieu où la *rêverie* précède le voyage, et au delà, en fait partie.

Mais cette rêverie, ou « fantasmagorie » est également, pour Benjamin, toujours organisée afin d'entretenir le flâneur dans l'illusion que la marchandise qu'il peut potentiellement consommer est source de bonheur. Les passages sont ainsi créés pour mettre en valeur « *les fétiches de la marchandise* » et leur dimension esthétique est une vitrine qui incite à la consommation.

Concernant le cas de l'aéroport, il semble également que cette dimension marchande du « rêve » soit omniprésente et entretenue par les ingénieurs du lieu. En effet, l'illusion d'un lieu qui *donne accès* à d'autres lieux est cultivée par le discours que les ingénieurs de l'espace semblent vouloir faire circuler. En témoigne le document de communication externe¹⁵⁹ produit par la société JCDecaux, en charge de l'affichage dans l'aéroport que j'étudie :

« *On est déjà dans l'esprit du voyage, de la découverte* » ;
« *C'est déjà une phase de dépaysement.* » ;
« *Il y a déjà en germe l'ailleurs, la découverte d'un autre monde* » ;
« *je vais au duty free pour me faire plaisir* » ;

Les verbatims de voyageurs sont sélectionnés avec soin pour corroborer cette impression onirique. Cette idée d'un espace qui permet d'accéder tout à la fois au « dépaysement », au « plaisir » et à la « découverte » place ce discours du côté de la *publicitarité*. Ce terme employé par Karine Berthelot-Guiet¹⁶⁰ désigne la teneur publicitaire, dans le sens *promotionnel*, de certains discours qui ne sont pas nécessairement des publicités. Ce terme est utilisé notamment pour qualifier la dimension promotionnelle des formes non-publicitaires, qui pourtant mettent en scène une marque qui en est le message final.

Selon l'auteur, ce mécanisme repose sur un double phénomène **de condensation** des signes qui réfèrent non pas seulement au produit, mais à la *marque* ; et **de distillation** de ces signes qui promeuvent la marque dans différentes formes de discours, qu'ils soient publicitaires ou non.

Ainsi, l'on retrouve, appliquée aux discours promotionnels, l'articulation de deux phénomènes que j'évoquais précédemment en parlant d'une part de la condensation des signes de la parisiannité et de la francité, et d'autre part de l'incorporation d'espaces autres, au sein même de l'aéroport.

Pour prolonger cette réflexion, je suis désormais en mesure d'avancer que l'aéroport peut se définir comme un espace de concentration de signes variés se rapportant à différents lieux. Cela lui confère une forte *prédilection* sémiotique, c'est-à-dire, une faculté à être *reconnu*, compris et activé par les individus qui le

¹⁵⁹ annexe 6

¹⁶⁰ BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013

pratiquent. Cette idée de *prédilection* utilisée de manière heuristique par Karine Berthelot Guiet, est conceptualisée pas Yves Jeanneret qui écrit¹⁶¹ :

« *L'élaboration du sens se dégage dans les rapports toujours redéfinis entre **préfiguration** (création matérielle des formes de la communication), **prétention** (degré d'intervention dans le cours des pratiques) et **prédilection** (exercice d'une capacité des sujets à redéfinir ce qu'ils jugent interprétable). La sémiotique ne peut prétendre décrire que certaines conditions de possibilité de ce processus, que l'histoire des sujets et des sociétés dessine d'une façon qu'aucune science ne peut modéliser* »

C'est donc une investigation au cœur de la *prédilection marchande* des espaces de l'aéroport qui peut nous permettre de comprendre cette concaténations d'espaces aux identités diverses au sein de son espace.

De plus, cela justifie ma démarche d'analyse qui ne prétend pas établir une théorie ou une explicitation globale de la configuration de l'espace aéroportuaire mais bien d'identifier *certaines conditions de possibilité* d'une étude de la contemporanéité par l'analyse d'un espace tel que l'aéroport. Ainsi, lorsque j'évoquais plus haut l'*aménagement* de l'espace ou sa configuration, j'aurais également pu emprunter le terme de « préfiguration » à l'auteur qui décrit de manière très pertinente ce qui a fait l'objet de mes recherches : « *la création matérielle des formes de la communication* ».

Ce processus décrit par Yves Jeanneret (préfiguration, prétention, prédilection) permet de commencer à comprendre ce qui se joue dans la représentation de ces *ailleurs* au sein du lieu aéroport. Le rêve produit par la convocation de lieux autres au sein de cet espace de mobilité dite massifiée, permet de faire de l'aéroport un prisme par lequel on peut comprendre les fantasmes liés à cette culture de la mobilité. En effet, si l'avion relie des villes nationales entre elles, il permet aussi de traverser la planète, ce qui n'est le cas d'aucun autre moyen de transport. Représenter des lieux *autres* au sein de l'aéroport c'est ainsi alimenter l'idée d'une suprématie de ce moyen de transport qui rend les lieux du monde accessibles. Au-delà, on pourrait même penser que l'individu qui fréquente l'aéroport, est ainsi entretenu dans une illusion d'omnipotence.

¹⁶¹ JEANNERET, Yves, «Faire avec le faire communicationnel», Actes Sémiotiques [En ligne], url : <http://epublications.unilim.fr/revues/as/3336>, consulté le 23/06/2015

Comme la condensation de signes, selon Barthes¹⁶², aboutit toujours à un unique message qui est l'excellence de la marque, on pourrait dire que l'accumulation de lieux dans l'aéroport aboutit toujours au seul message de cette suprématie absolue du transport aérien, de l'industrie qui le rend possible, et de l'individu qui s'offre, par procuration, l'expérience de multiples ailleurs au sein d'un même espace-temps.

Pour conclure, l'activité de préfiguration de l'aéroport orchestrée par des ingénieurs tels que l'entreprise Aéroport de Paris, JCDecaux, ou les entreprises de BTP qui en exécute les travaux, détermine déjà en partie sa *prédilection* sémiotique, autrement dit : les conditions de possibilité de la compréhension par les usagers du message principal du lieu, à savoir l'excellence du transport aérien et le rêve d'un monde *absolument* accessible.

Si j'ai précédemment constaté la concaténation de lieux, dans un aéroport prenant ainsi la forme d'une poupée russe, et si j'ai à présent explicité la stratégie marchande dont elle est le fruit, il me faut revenir sur la *potentielle* raison de cette organisation en *maison de rêve*. Pour cela je me pencherai sur la manière dont l'usager de l'espace peut percevoir et pratiquer ce lieu.

II. L'expérience du lieu, un bien immatériel de grande valeur

1. Le lieu comme bien de consommation : paroxysme de la dépublicitarisation ?

Les discours publicitaires sont aujourd'hui disséminés sur de multiples supports souvent non-publicitaires. C'est ce que Karine Berthelot Guiet nomme la *dépublicitarisation*¹⁶³. Ce concept ici permet de penser la démultiplication de lieux différents au sein de l'aéroport. En effet, malgré l'omniprésence de la publicité dans cette espace, il semble qu'il y ait également une forme de *publicité* qui ne dit pas son nom : celle du lieu lui-même, en temps que symbole d'une culture de la mobilité.

Cependant, à travers ce culte de la mobilité rapide et *omnipotente* du transport, c'est le culte de l'individu capable de s'offrir cette expérience qui apparaît. À ce

¹⁶² BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

¹⁶³ BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013.

titre, le slogan de FRAM qui revendique un « *droit au voyage* » donne un aperçu de la satisfaction hédoniste associée à l'idée de la mobilité. Cette analyse peut être étayée de manière particulièrement pertinente par les travaux de Jean Baudrillard dans *La société de consommation*¹⁶⁴. La notion de gratuité qui est très largement exploitée par l'auteur, nous intéresse ici au premier titre. Au sujet de la publicité, Baudrillard insiste sur l'importance de cette illusion de gratuité qui « *place l'espace marchand sous les auspices de la gratuité* » ce qui produit l'effacement de la « *rationalité économique* »¹⁶⁵

De même, si l'aéroport est un lieu souvent comparé à un centre commercial, la représentation de lieux publics (comme le jardin public évoqué plus haut) ou d'espaces exotiques (comme le mobilier et la photo new-yorkaise précédemment évoqués) permet d'entretenir les usagers du lieu dans l'idée que l'espace public de l'aéroport (le seul auquel j'ai eu accès pour mes recherches) est le lieu d'une expérience *gratuite*.

Pour illustrer cela, dans les verbatims sélectionnés dans l'étude qualitative¹⁶⁶ produite par l'un des ingénieurs du lieu, les passagers qui évoquent « *le début du voyage, de la découverte* » semblent avoir oublié le prix du billet qui leur a permis d'accéder à cet espace. En ce qui concerne le personnel de l'aéroport, les employés qui se sont confiés à moi semblent pris dans une forme déclinée de cette illusion : dans leurs propos¹⁶⁷, on identifie une même impression de travailler dans un espace « *à part* », fonctionnant selon ses règles propres.

Ainsi, que ce soit du côté des employés du lieu, des voyageurs ou des accompagnants, il semble que l'aéroport fasse bien figure d'un *ailleurs* malgré son caractère éminemment *endotique*.

Il faut néanmoins s'entendre sur les limites de cette analogie. La mise en place de cette illusion de gratuité ne sert pas, au final, une seule marque, mais plusieurs. L'*expérience aéroportuaire* en temps que satisfaction hédoniste du fantasme d'omnipotence de l'individu, se fait d'abord et avant tout au profit du dispositif aéroportuaire lui-même. En temps qu'il *donne accès* à ces *ailleurs*, matériels (les destinations effectives) et immatérielles (les lieux convoqués au sein de son espace public) l'aéroport cultive ses propres conditions d'existence qui résident dans la consommation de produits achetés dans les boutiques auxquelles Aéroport de Paris loue les emplacements.

¹⁶⁴ BAUDRILLARD, Jean, *La société de consommation*, Editions Gallimard, coll. *Idées*, Paris, 1974

¹⁶⁵ *ibidem*

¹⁶⁶ *annexe 6*

¹⁶⁷ *idem*

Ainsi, l'hyper-stimulation de l'individu par une multitude d'enseignes de marque se double d'une *infiltration* d'un message sous-jacent : celui de l'excellence du lieu même. La satisfaction de l'individu, au-delà de l'acte d'achat, réside donc dans sa seule présence, même en temps qu'accompagnant, dans un lieu où les *situations marchandes* sont à la fois réelles, et représentées sur les murs du lieu et par son aménagement.

Afin d'illustrer ce dernier point revenons un instant à la fresque du terminal un qui représente des enseignes commerciales françaises.

2. L'incorporation de l'utilisateur à la fresque : mise en abîme de l'expérience du lieu

Sur cette fresque dont j'ai élucidé en première partie la nature de *représentation poétisée* de situations marchandes, il faut noter un ultime élément relevant d'une mise en scène du lieu.

En effet, s'il on prend du recul sur l'espace occupé par l'image, on remarque que le bandeau transparent situé en bas de la fresque laisse apparaître les pieds des individus qui se trouvent de l'autre côté de l'espace des arrivées.



figure 14

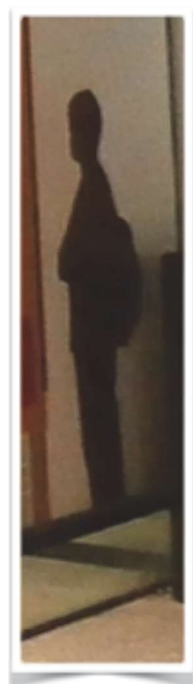


figure 15

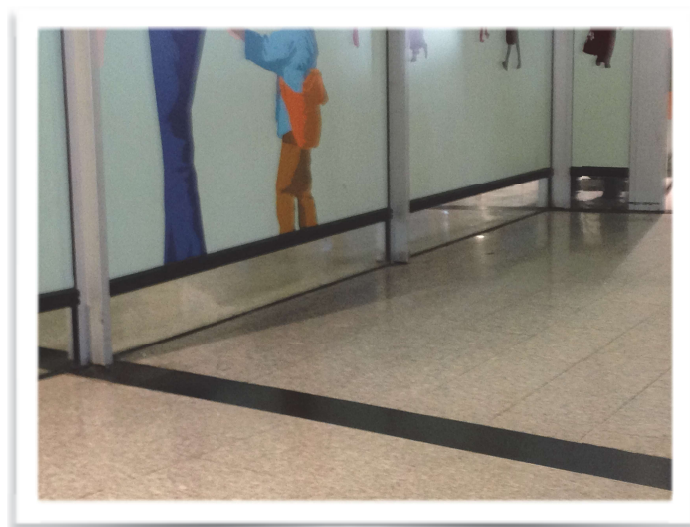


figure 16

Il ne s'agit plus ici d'une représentation mais bien des pieds *réels* des individus dont on ne voit pas les corps car ils sont de l'autre côté des portes battantes qui interdisent l'accès à l'espace sous contrôle des douanes. Ainsi, par cet effet de mise en scène de la fresque, il semble qu'il y ait presque une collusion entre l'espace réel et l'espace représenté en deux dimensions sur la fresque.

Cette collusion matérielle entre espace réel (espace des douanes inaccessible) et représentation (fresque décorative) est rendue possible par une prise de recul physique de la part de l'observateur : en se tenant à distance on peut embrasser du regard ce phénomène *d'interpénétration* : les formes anthropomorphiques qui sont représentées sur la fresque n'ont pas de pieds ; or, les pieds des individus *réels* qui marchent dans l'espace qui se situe de l'autre côté de la fresque, semblent compléter l'image de la fresque en dévoilant des pieds réels et en mouvements, qui animent le bas de la fresque.

Par cet effet de mise en scène, un phénomène de *condensation* de l'espace se produit : la fresque est une paroi qui sépare les voyageurs *en instance d'arrivées*, et les usagers de l'espace dans la zone des arrivées. Ces deux catégories d'usagers physiquement et symboliquement séparés par la paroi du lieu, semblent pourtant se rassembler sur un seul et même plan de représentation. Les pieds des voyageurs qui marchent dans l'espace sous contrôle des douanes sont donc des *indices* des corps des individus qui paraîtront une fois les portes battantes franchies. Ce rapport indicial, de « *secondéité* »¹⁶⁸, entre les pieds des voyageurs et leurs corps qui sont cachés à la vue est une mise en abîme du caractère *liminaire* du lieu que j'ai déjà évoqué.

Si la plupart des usagers de l'espace ne prennent pas conscience de cet élément de décor, il est néanmoins intéressant à analyser car il témoigne de la *prétention* de l'espace à *faire signifier* le lieu. En effet, l'utilité de la transparence à ce niveau de la fresque est apparemment nulle : les concepteurs de la fresque (une entreprise de BTP chargée de la décoration du lieu¹⁶⁹) ont mis sur un même plan la présence réelle des usagers et la fresque représentant une rue marchande. Cela confère à

¹⁶⁸ [Un indice est] un signe ou une représentation qui renvoie à son objet (...) parce qu'il est en connexion dynamique (y compris spatiale) et avec l'objet individuel d'une part et avec les sens ou la mémoire de la personne pour laquelle il sert de signe, d'autre part.

Peirce, Charles Sanders, *Collected Papers*, sous la dir. de C. Hartshorne et P. Weiss, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1960

¹⁶⁹ Peinture : Société Eliez, mobilier : société Léon Grosse. Source : Journal Officiel : <https://www.journal-officiel.gouv.fr>

l'espace un tout autre statut qui correspond à ce qu'Emanuelle Lallement analyse dans son étude très pertinente du dispositif de Paris Plage¹⁷⁰ :

« *Certains espaces urbains sortent ainsi de leur banale fonctionnalité pour acquérir un statut particulier, celui de matière ou de support dont on peut faire une œuvre éphémère* »

En effet, grâce la présence des usagers dans le lieu, on pourrait presque dire que la fresque *s'anime*. Par cet effet de transparence, l'espace et l'homme qui le pratique se confondent sur un plan en deux dimensions. De ce fait, l'usager de l'espace est presque invité à faire partie de la mise en scène du lieu.

L'étude de cette fresque et de son *complément humain* permet d'articuler les deux idées jusqu'ici avancées dans cette partie : l'aéroport comme *maison de rêve* et l'adhésion de l'usager à l'illusion d'omnipotence qu'il suscite. Ces *discours du lieu* permettent de répondre en partie à la question dont traite cette partie : l'aéroport est un prisme qui permet de déceler des discours propres à un mode de production et d'adhésion des usagers de l'espace au lieu qu'ils pratiquent.

Cependant on pourrait à juste titre penser que ces analyses sont propres à l'espace de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle et qu'elle ne nous informent en rien sur l'existence potentielle d'un *dénominateur commun* dans la configuration de tout aéroport. C'est pourquoi, une perspective comparative avec l'aéroport de Bangkok peut éclairer cette présumée fonction de *prisme d'observation*.

3. L'aéroport Suvarnabhumi à Bangkok, mise en exposition culturelle et espaces marchands.

Dans l'espace public de l'aéroport de Bangkok, on constate une mise en scène de la *thailandité* comparable à la mise en scène de la francité que j'ai analysé en première partie.

¹⁷⁰ Emmanuelle Lallement, « Paris-Plage : une fausse plage pour une vraie ville ? Essai sur le détournement balnéaire urbain », *Géographie et cultures*, 67 | 2009, 65-78.



figure 17

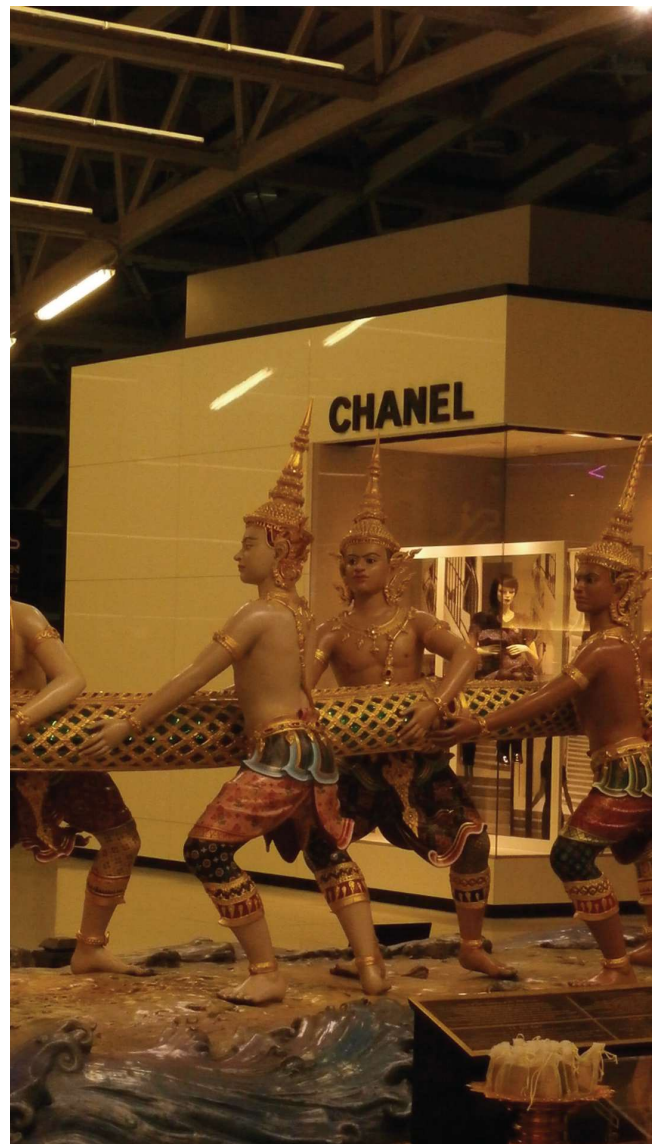


figure 18



figure 19



figure 20

Sur ces photos que j'ai pu prendre dans l'aéroport de Suvarnabhumi, la superposition de deux *productions* de matières signifiantes est particulièrement saisissante.

Au centre du lieu une sculpture de plusieurs mètres de long représente, semble-t-il, le char multi-roues du dieu créateur de l'univers Brahma. Cependant, aucune légende n'étant apposée sur la sculpture, on ignore la signification exacte de cette représentation. Sur les côtés de l'allée centrale des boutiques occidentales de luxe se jouxtent de manière contigüe.

La superposition de ces deux éléments de l'espace crée un agencement atypique qui semble presque avoir été conçu pour apparaître comme tel : les têtes du dieu Brahma entre les visages des mannequins sur la publicité Gucci semblent presque faire partie d'un même ensemble. Cela est renforcé par la coiffe du dieu dont la pointe se positionne entre les deux yeux de l'un des mannequins de la publicité.

L'espace est *ostensiblement* marchand, avec des enseignes et publicités lumineuses. Il y a ici une sur-sémiotisation de l'espace marchand, doublé d'une représentation d'ordre culturel, ou plus exactement *culturalisant*. J'utilise ici ce terme pour désigner la représentation *stéréotypée* d'une culture par effet de métaphore. On en a un exemple ici avec la représentation d'un dieu à plusieurs têtes et plusieurs bras sur un char à quatre roues : il s'agit là d'un condensé culturel d'attributs divins dont de nombreuses divinités bouddhistes sont dotées. Il pourrait en effet représenter Brahma, mais également Vishnu ou Ganesh. Mais le but ici n'est pas ici culturel. La représentation est un patchwork de formes et de couleurs qui ne désignent pas une scène divine précise. C'est en définitive une composition à la *thaïlandaise*, ou sans jouer sur les mots : un monstre de *monstre*. Le monstre, en effet, est une créature mythique, dont le corps est composé d'éléments disparates empruntés à différents êtres réels ou non. Mais c'est également une chose qui effraie ou dérange par son aspect hors-normes¹⁷¹. Dans son aspect non-identifié et *culturalisant* la sculpture ici à l'étude est *monstrueuse*, mais il se trouve que l'image concrète qu'elle propose est celle d'un monstre divin.

Cela évoque ici instinctivement la définition que Barthes donne du mythe¹⁷² « *un signifiant vidé de son sens* » et on lui en assène un nouveau, en niant son histoire propre. Ici, le monstre représenté n'a pas d'histoire propre mais on en utilise la forme justement *monstrueuse* pour évoquer la richesse de la culture thaïlandaise.

¹⁷¹ Trésor de la langue française, « monstre », [en ligne], url : <http://atilf.atilf.fr/dendien/scripts/tlfiv5/advanced.exe?8;s=3710048040>; consulté le 28/06/2015

¹⁷² BARTHES, Roland, *Mythologies*, Seuil, Paris, [1957], 2010

En effet, dans ce pays où le bouddhisme est une religion d'état, il n'y a pas de séparation entre la grandeur de la religion et le pays dans lequel elle s'inscrit.

Ainsi la sculpture propose ici un « objet cactus », tel que le conceptualise l'anthropologue Michael Houseman dans une conférence au quai Branly¹⁷³ en mars 2015. Pour ce chercheur, l'*objet cactus* déclenche des rituels de types néo-païens. Prenant pour exemple les pratiques new-age¹⁷⁴ aux États-Unis, l'auteur démontre que de nombreux adeptes de pratiques alternatives ou occultes ne se fondent pas sur une tradition historiquement ancrée, mais sur un patchwork de croyances et de pratiques qui proviennent de traditions éclectiques : le chamanisme, le bouddhisme, l'animisme, mais qui sont également émaillées de purs produits de la contemporanéité qu'ils soient politiques (l'altermondialisme) ou idéologiques (le créationisme).

Dans le cas de la sculpture que j'étudie, il semble en effet que l'on soit face à ce type d'*objet cactus* qui génère une *impression de culture thaïlandaise* sans pour autant en être le produit. Cette *théorie du cactus*, met en application de manière éclairante l'analyse du mythe de Barthes, et permet de comprendre les enjeux de cette représentation.

Une illustration supplémentaire, linguistique cette fois, de la présence de mythe *culturalisant* de la *thaïlandité* est la présence dans le même aéroport d'une enseigne de restauration rapide « Taste of Thailand », que l'on traduirait par « un goût de de thaïlande ». Ce nom de marque ne fait donc même pas référence à l'univers culinaire puisque on ne parle pas « **des goûts** de Thaïlande » ; mais bien du goût du pays lui-même que l'on a l'impression, du fait de cette synecdoque, de pouvoir consommer *sur place ou à emporter*.

En arrière plan, les marques qui s'affichent de manière ostentatoire et *s'immiscent* dans la représentation pseudo-culturelle de la Thaïlande. L'interpénétration du visage des mannequins sur l'affiche publicitaire et du corps des divinités représentées par la sculpture est-elle le fruit d'une stratégie marchande ou du hasard de l'impression visuelle ?

Il serait difficile de supposer une mise en scène volontaire de ce type car ces deux représentations (publicitaire et pseudo-culturelle) relèvent de deux espaces distincts et aux objectifs très différents : celle de la marque est évidemment marchande, celle de la sculpture est esthétique.

¹⁷³ Cycle de conférences « l'ethnologie va vous surprendre », 14 et 15 mars 2015. Conférences consultables sur le site du Quai Branly [en ligne] url : <http://www.quaibrany.fr/fr/programmation/les-fetes-et-evenements/lethnologie-va-vous-surprendre/grandes-conferences.html>, consulté le 03/07/2015

¹⁷⁴ *courant spirituel occidental qui prend son importance avec les mouvements hippies de 1968. Cette mouvance non-dogmatique prône une spiritualité individuelle d'inspirations mystiques éclectiques.*

Cependant, l'interpénétration de ces deux représentations est éclairante pour mon étude car elle permet de comprendre quels sont les enjeux de cette « *extension du domaine symbolique de la marque* »¹⁷⁵ dont parle Karine Berthelot Guiet. En laissant une place littéralement *centrale* à la culture thaïlandaise, la marque opère en retrait, sur un plan à la fois spatial et conceptuel. En arrière plan de cette gigantesque sculpture les boutiques semblent « faire partie du décor » ce qui semble placer le lieu dans son ensemble sous le signe de la *publicitarité*¹⁷⁶. Le régime communicationnel ainsi mis en place est celui de l'ostentation à la fois culturelle et marchande.

Mais si l'ostentation de la marque n'est que la vitrine de ce qu'elle vend réellement, l'ostentation de la culture est ici « *vide de sens* » comme le souligne Barthes.

De ce fait, on a ici une nouvelle illustration de l'enjeu communicationnel du lieu aéroport. De même que l'aéroport Roissy Charles de Gaulle met en scène la *francité*, l'aéroport de Savanabhumi exhibe sa thaïlandité.

Pourtant, derrière ces représentations ce qui est connoté c'est bien l'excellence d'un lieu rend tous les autres lieux *absolument* et métaphoriquement *accessibles*, par la représentation ou l'aménagement de son espace qui les convoquent au sein de l'aéroport.

Pour conclure, l'ouvrage de Jean Davallon sur l'exposition peut me permettre de compléter les constats dressés dans cette partie. En effet, dans *l'exposition à l'œuvre*, l'auteur explique que « *l'exposition se caractérise par l'hétérogénéité de ses composants* » et se propose d'interroger, au delà de sa matérialité, le « geste de mise en exposition » dont elle est l'objet. Il conclue de manière pertinente que « *l'exposition n'est pas un langage mais un espace où se produit du langage* »¹⁷⁷. Le geste de mise en exposition est donc un geste communicationnel qui configure l'espace et programme une lecture de son sens, tout en prenant en compte la dimension *ouverte*¹⁷⁸ de l'interprétation qui en sera faite.

En cela, la configuration des aéroports que j'ai ici évoquée répond de cette même dynamique de *mise en exposition* à la fois marchande et culturelle, la première cooptant parfois la valeur symbolique de la seconde.

¹⁷⁵ BERTHELOT-GUIET, Karine, MARTI DE MONTETY, Caroline, PATRIN-LECLÈRE, Valérie, *La fin de la publicité ? Tours et contours de la dépublicitarisation*, Bord de l'eau, Lormont, 2014 (p 228)

¹⁷⁶ voir note 160

BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013

¹⁷⁷ DAVALLON, Jean, *L'Exposition à l'œuvre*, L'Harmattan, Paris, 1999.

¹⁷⁸ ECO, Umberto, *Lector in fabula Le rôle du lecteur*, Paris, Grasset, 1985.

Cela m'invite dès lors à reconsidérer les enjeux de cet espace qu'est l'aéroport : les *représentations* étudiées dans ce mémoire semble constituer un part importante de ce que nous appelons *contemporanéité* et les logiques de pouvoirs qui lui sont propres. J'expliciterais, pour conclure, l'enjeu et l'apport d'une analyse communicationnelle du lieu aéroport.

4. L'aéroport, hangar d'une portion d'espace volant instrument d'une contemporanéité marchande. Un hyper-lieu.

Je forge l'expression caractérisant l'aéroport dans le titre de cette partie sur ce que Foucault écrit, dans son texte de 1966 dit sur « *les hétérotopies* » :

« **le bateau, c'est un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu, qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer et qui, de port en port, de bordée en bordée, de maison close en maison close, va jusqu'aux colonies chercher ce qu'elles recèlent de plus précieux en leurs jardins, vous comprenez pourquoi le bateau a été pour notre civilisation, non seulement, bien sûr, le plus grand instrument de développement économique, mais la plus grande réserve d'imagination. Le navire, c'est l'hétérotopie par excellence.** »¹⁷⁹

L'hétérotopie foucauldienne, désigne justement ces *lieux sans lieux, ces espaces absolument autres*. Les hétérotopies selon Foucault sont « *des utopies effectivement réalisées, dans lesquelles les emplacements réels, tous les autres emplacements réels que l'on peut trouver à l'intérieur de la culture sont à la fois représentés, contestés et inversés* »¹⁸⁰. L'hétérotopie du bateau qui clôt ce texte dans lequel l'auteur établit une méthode d'analyse de ces lieux, m'intéresse au plus haut point car il s'agit d'un moyen de transport que Foucault désigne comme un *prisme* par lequel observer le fonctionnement de ces lieux hétérotopiques.

Cela me permet de rejoindre l'idée que j'exposais précédemment d'un aéroport comme prisme de compréhension de nos espaces contemporains et de le questionner de nouveau à la lumière de ce concept qui semble tout à fait applicable au cas de l'avion qui serait alors une *portion d'espace volant*.

¹⁷⁹ FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966)* Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009, (p15)

¹⁸⁰ *ibidem*

L'aéroport, en temps que point de départ de cette hétérotopie mobile peut être conçu comme l'extension de cette hétérotopie. En effet, cela permettrait d'expliquer la juxtaposition des lieux que j'ai pu constater à Paris comme à Bangkok puisque le propre de ces lieux est « *d'être en relation avec tous les autres emplacements* »¹⁸¹.

Ce qu'il faut déduire ici, au delà de la pertinence du modèle foucauldien pour décrire l'aéroport, c'est que cet espace de mobilité semble aller plus loin encore dans l'interpénétration des emplacements.

En effet, Foucault désigne comme hétéropies des lieux tels que les jardins publics ou les cafés, qui se trouvent être des espaces *représentés* au sein même de l'aéroport. Ce lieu n'est donc pas seulement *en lien* avec d'autres emplacements, il est également un lieu de recoupement de plusieurs hétérotopies distinctes ; des hétérotopies (le café, le jardin public) au sein d'une hétérotopie (l'aéroport) font de ce lieu ce que j'appellerais une *hétérotopie au carré*.

L'imbrication des lieux qui sont représentés dans l'aéroport est donc bien plus complexe que je ne l'avais précédemment envisagée et ouvre une perspective de développement qu'il m'est impossible de mener ici. Cependant, il faut en comprendre les conséquences pour l'étude que je viens de mener : l'aéroport ne peut être *in fine* considéré comme ce prisme que j'entrevois précédemment. Ce n'est pas la compréhension de la contemporanéité en temps que totalité temporelle qu'il est possible d'atteindre en étudiant un tel espace, mais bien la conviction qu'il s'agit d'une *boîte noire* telle que la définit Bruno Latour.

L'anthropologue, philosophe des sciences désigne en effet par ce concept toute machinerie concrète ou conceptuelle qui produit un discours dont l'énoncé résulte d'un processus d'agencement de contraintes qui en détermine le sens. Son étude menée dans un laboratoire scientifique des États-Unis aboutit à son célèbre ouvrage *La science en action* dans lequel il étudie les conditions de possibilités d'une *vérité scientifique*, en observant « *la science en train de se faire* ».

Si le terrain est ici loin d'être le même, j'aboutis pour autant à une même conclusion de pluri-détermination de l'espace aéroportuaire. Produit et pratiqué par des individus aux stratégies différentes, il est impossible d'en totaliser le sens .

En revanche, l'étude des représentations et des discours du lieu qui a été menée dans ce mémoire a permis d'en pointer certains enjeux dont le principal est celui de la *représentations* d'espaces multiples : quelles logiques de pouvoir derrière les stratégies commerciales ? quelles stratégies territoriales derrière la représentation des pays ? quelles réalités sociales derrière la répartition des individus dans l'espace ?

¹⁸¹ *ibidem*

Autant de questions sur lesquelles il me faudrait revenir dans un travail ultérieur. Sans me lancer dans la poursuite de cette étude je proposerai néanmoins d'en mesurer l'importance avec ce que Louis Marin évoque au sujet des représentations :

« ce que je voudrais faire apparaître dans ce que l'on pourrait appeler la production du lieu symbolique du pouvoir, du pouvoir d'état, du pouvoir absolu, c'est cette idée d'une appropriation de l'espace universel à ce lieu, et cela, par le regard (...) »

la représentation dans le cadre de cette pensée de l'absolutisme serait une façade où émerge, se résume, s'épuise un fond, l'arrière fond-sombre, comme dirait Deleuze, du pouvoir. »

Ainsi, au-delà de la *production*, au sens déjà explicité d'Éliséo Véron, il faut envisager cette *production symbolique* du lieu qui, par sa configuration se présente, non comme un microcosme, mais comme un macrocosme dont les composantes s'agencent et s'interpénètrent dans une prétention de *domination* de l'espace : à la fois son propre emplacement, et celui des ailleurs auxquels il mène. Le regard de l'utilisateur, en cela, est déterminant : parcourant le lieu, ses énonciations piétonnières se doublent d'interprétations visuelles.

Les représentations de *lieux autres*, ne serait donc pas, comme le dit Baudrillard, un simulacre qui *nie la réalité*¹⁸² mais des entités concrètes qui en affirment ostensiblement le statut et la *prétention*. Cristallisant des enjeux à la fois marchands, territoriaux, étatiques, et les objectifs d'acteurs multiples, l'aéroport n'est pas le lieu d'un pouvoir précis (comme celui de la monarchie, dans le texte de Marin) mais celui des *pouvoirs* en tant qu'entités hétéroclites forgeant, par des représentations et des constructions discursives, les « hauts lieux » propres à la contemporanéité.

En cela, l'analyse communicationnelle prend tout son sens car elle permet d'identifier et de déconstruire ces discours du lieu pour en comprendre la portée. L'issue de ce travail met donc en lumière la nécessité d'une analyse communicationnelle des lieux, des « hauts-lieux », ou encore des *hyper-lieux* dont un exemple est l'aéroport.

¹⁸² « Bien que les images montrent tout, il n'y a pourtant plus rien à voir. » BAUDRILLARD, Jean, *La société de consommation*, Editions Gallimard, coll. Idées, Paris, 1974
Émission France Culture, *Les nouveaux chemins de la connaissances : Objets trouvés (4/4)*, 18/04/2013.

Par cette notion d'hyper-lieu, je propose ainsi un concept qui permet de penser cette dimension hétéroclite de l'aéroport où s'articulent des représentations de *pouvoirs* multiples : ceux de la ville, de l'état, de la concurrence économique entre les territoires dans la course aux tourisme. L'hyper-lieu serait ainsi, non pas une totalité, mais une entité à la fois concrète et évanescence (se rapprochant de ce fait de l'hétérotopie foucauldienne) qui articulent des jeux de pouvoirs qui en co-détermine l'aménagement et le parcours par ses usagers.

Conclusion

Cette partie m'a ainsi permis d'ouvrir ma réflexion à un nouveau terrain d'enquête afin de compléter mes résultats. La comparaison entre deux aéroport permet ainsi d'identifier le point de tension qui ressort de mes analyses de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Il réside en effet dans cette notion de *pouvoir* pluri-centré dont l'aéroport est la manifestation spatiale.

Cette perspective me permet de clore ce mémoire sans proposer d'explication *totalisante* de cet espace-temps et de réaffirmer la dimension *complexe* du lieu et des représentations qui en émaille l'espace.

C'est ainsi grâce à cette analyse communicationnelle de l'espace que j'ai abouti à la notion de pouvoir sous-jacente au lieu aéroport, pouvoir pluricentré dont il serait nécessaire, dans un travail extérieur, de définir les enjeux exacts.

Conclusion générale

Reprise des conclusions avancées et réponse à la problématique

À l'issue de mon analyse de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle, et de sa mise en perspective avec un second terrain (l'aéroport de Savarnabhumi de Bangkok, en Thaïlande) il convient de revenir sur les constats et démonstrations de ce mémoire.

Afin d'examiner ma problématique de départ, qui consistait à questionner en quoi l'aéroport était à la fois le lieu d'une construction discursive qui en faisait l'emblème d'une urbanité marchande « à la française », et un espace qui relevait d'un vivre ensemble spécifique, j'ai proposé ici une approche en trois temps dont chaque hypothèse de départ a été à la fois confirmée et dépassée.

La particularité de cette approche ternaire réside dans le fait qu'elle ne rend pas uniquement compte de l'organisation *logique* de ce mémoire, mais également des différentes étapes de réflexion par lesquelles je suis passée lors de mon étude de terrain. Par ce travail qui fait coïncider mon exploration de terrain et et sa *mise en écrit*, je rend ainsi compte, au delà des résultats d'une analyse, d'un processus de réflexion et d'écriture qui relève d'une méthodologie singulière et créée pour cet objet.

La première prise de partie qui fut la mienne fut de délimiter une portion d'espace, la zone des arrivées, qui m'a servi, pendant toute la rédaction de ce mémoire, de *laboratoire* de recherche. Choisir cette portion d'espace délimitée au sein du lieu aéroport s'est imposée dès le départ comme une condition de faisabilité de ce travail car il me fallait pouvoir avoir accès de manière régulière (voire quotidienne pendant certaines périodes) à ce lieu afin de mener le travail de collecte que j'ai expliqué en introduction.

Cette sélection faite, et mes quarante trois jours d'observations consignés dans des carnets de note, j'ai ainsi pu commencer l'analyse de ce lieu, qui m'était alors, presque devenu familier. La difficulté de cette familiarisation au lieu a pu être dépassée par le travail de « décorticage » progressif du matériau d'analyse prélevé sur place et une analyse faisant appel à diverses méthodologies à la fois

sémiologiques et anthropologiques ou sociologiques. Croisant ces approches, je me suis inscrite dans la méthodologie des SIC, discipline qui permet, au delà de l'hybridité des méthodes, la créativité des outils.

L'examen de ma première hypothèse, correspondant à ma première approche sensible du lieu, a été l'occasion de démontrer que l'aéroport, en temps que lieu de condensation de pratiques et d'imaginaires propres à la grande ville (telle que la définit Simmel¹⁸³) pouvait être considéré comme un espace clos, ressemblant de près à un microcosme urbain.

En effet, l'analyse du lieu et des *énonciations piétonnières*¹⁸⁴ des individus qui le pratiquent et l'étude de la configuration de l'espace par les *ingénieurs du lieu* a permis d'entrer dans ce que l'on pourrait appeler *la fabrique de l'aéroport*.

Plus concrètement, ce double processus de *production* et de *pratique* du lieu, dans la lignée de la méthodologie sémiotique d'Éliséo Véron¹⁸⁵, a été l'occasion de vérifier l'hypothèse selon laquelle l'aéroport réfère intrinsèquement à la ville. Ce *lien* entre la ville elle-même, en temps que lieu d'un *vivre ensemble* spécifique à son espace et à son *atmosphère hyper-esthétique*¹⁸⁶, et l'aéroport en temps qu'entité urbaine *décentralisée* est apparu comme étant l'une des caractéristiques définitoire de l'aéroport Paris Charles de Gaulle à l'étude dans ce mémoire.

Cette référentialité, par ailleurs, repose sur la reprise de la *valeur symbolique* du mobilier *typiquement parisien*. Dans cette partie, l'étude des *topoi* tel que le suggère Ruth Amossy¹⁸⁷, a permis de mettre en lumière cette création de *lieux communs* parisiens au sein du lieu aéroportuaire. Complétée par une analyse des représentations figuratives sur la paroi de la zone des arrivées, dont l'esthétique

¹⁸³ p20 de ce mémoire

SIMMEL, Georg, *Les grandes villes et la vie de l'esprit. suivi de Sociologie des sens*, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », Paris, 2013

¹⁸⁴ Page 48 de ce mémoire.

CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, [1990] 2012, p 148

¹⁸⁵ VERON, Eliseo, « Sémiosis de l'idéologie et du pouvoir », In: *Communications*, 28, 1978. Idéologies, discours, pouvoirs. pp. 7-20, [en ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_1978_num_28_1_1416 consulté le 20/05/2015

¹⁸⁶ tel que je l'ai défini (P.20 de ce mémoire) en m'inspirant du travail sur l'ambiance urbaine de sociologues et d'urbanistes.

THOMAS, Rachel ; THIBAUD, Jean-Paul. « L'ambiance comme expression de la vie urbaine », *Cosmopolitiques*, 2004, n°7, pp. 102-108

¹⁸⁷ AMOSSY, Ruth, HERSCHBERG-PIERROT, Anne, *Stéréotypes et clichés*, Nathan université, Paris, 1997

cubiste¹⁸⁸ a révélé le caractère métaphorique de la référence à l'urbain, cette première partie a permis dépasser l'hypothèse de départ sur laquelle elle se fondait.

En effet, j'ai démontré qu'au delà d'une référence à la parisiannité¹⁸⁹, l'aéroport condense les signes de la francité¹⁹⁰ : la référence au pays surpasse ainsi la référence de l'espace à la ville. Ce processus de *dépassement* du sens par un autre, a abouti à la notion d'urbanité¹⁹¹ en temps que *précipité* des signes de la ville reproduits et *condensés* dans l'espace de l'aéroport.

Afin de contourner la tentation d'un *décryptage* du lieu, qui consisterait à lui asséner *un sens* en fonction de la configuration précédemment décrite grâce à une analyse sémiotique de sa *production* (dans le lexique véronnien), j'ai croisé ma méthodologie avec des approches de *sémiologie urbaine*, notamment celles de Barthes dans *L'aventure sémiologique* et celle d'Erick Larsen dans *Questions de sémiotique*¹⁹².

Grâce à cette approche pluridisciplinaire j'ai pu approcher de près la production du lieu mais également sa *lecture*, par les *usagers de l'espace*. M'inspirant dans la seconde partie des travaux d'Umberto Eco et Barthes¹⁹³ sur la production ouverte du sens, j'ai postulé qu'une *érotique aéroportuaire* serait à l'oeuvre dans le lieu que j'étudiais. Par ce concept j'entendais la socialité et le vivre ensemble propres à l'espace aéroportuaire. Par des schéma de répartition des corps et des mouvements des usagers de l'espace, j'ai pu démontrer que cette socialité relevait bien de modes de vie et de relations qui sont propres à la ville. Cela corroborait ainsi mon hypothèse selon laquelle le lieu aéroport est un lieu avant tout *urbain*.

¹⁸⁸ voir partie 1.II.4

¹⁸⁹ *idem*, p40

¹⁹⁰ *idem*, p40.

BERTHELOT-GUIET, Karine *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013.

¹⁹¹ LALLEMENT, Emmanuelle, "La ville marchande : une approche ethnologique.", *EspacesTemps.net, Travaux*, 23.09.2013. <http://www.espacestemp.net/articles/la-ville-marchande/>

¹⁹² BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

¹⁹² LARSEN, Erick, « *Séméiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn* » in *Questions de Sémiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002

¹⁹³ BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985, p. 261-271.

ECO, Umberto, *Lector in fabula Le rôle du lecteur*, Paris, Grasset, 1985.

Néanmoins la richesse de mon terrain et la pratique régulière de note et de compte rendus d'entretiens spontanés¹⁹⁴ m'ont amenée à nuancer cette idée. En effet, constatant la diversité des expériences du lieu, produites dans l'espace que j'analysais, mais relevant également une certaine harmonie dans la circulation et les discours des usagers de l'espace quelle que soit leur situations (passager, accompagnant, personnel), j'ai ouvert mon analyse dans une perspective anthropologique.

Interrogeant la notion de rituel, il m'a semblé pertinent d'aborder les interactions entre individus. Grâce aux concepts Goffmaniens j'ai identifier les enjeux de ces interactions que j'ai par la suite analysés à la lumière de la définition anthropologique du rituel¹⁹⁵.

Cette méthodologie croisée entre anthropologie et communication s'est avérée particulièrement fructueuse car elle a ouvert mon analyse du lieu à une approche *compréhensive* et non totalisante de cet espace. En outre, elle m'a conduite à identifier, au sein même du lieu, la construction de discours et de représentations référents à d'autres lieux que celui de la ville, déjà évoquée.

Afin de comprendre ce qui se joue en creux de ces représentations, j'ai pris le parti d'élargir mon regard, quittant un instant la zone des arrivées qui avait été jusque-là une sorte d'étude de cas heuristique pour penser le lieu dans son ensemble.

Regardant d'abord l'ensemble de l'aéroport, j'ai ensuite proposé de produire une analyse comparée de ce lieu et de son équivalent en Thaïlande. L'aéroport de Suvarnabhumi a été, par procuration un second terrain de recherche grâce auquel j'ai mis en lumière les apports d'une analyse communicationnelle pour penser un espace qui nous est contemporain.

En effet, à la manière dont Benjamin a analysé les passages, dans *Paris, capitale du XIXe siècle*¹⁹⁶, j'ai proposé de considérer l'aéroport comme un prisme par lequel observer les caractéristiques de l'espace-temps dans lequel nous vivons.

¹⁹⁴ Entretiens non programmés avec des individus précis, mais résultant de conversations engagées spontanément par certains d'entre eux.

¹⁹⁵ GOFFMAN, Erving, *Les Rites d'interaction*, les éditions de minuit, Paris, 1974

¹⁹⁵ TURNER, Victor, *The Ritual Process. Structure and anti-structure*, Aldine Publishing Company, [1969], 1990 : *Le Phénomène rituel, Structure et Contre-Structure*, PUF, Paris, 1990

¹⁹⁶ BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009, [F 5a, 6], p 186.

Néanmoins, après analyse, ce prisme s'est avéré être trop opaque pour être considéré comme tel.

En revanche, l'étude plus approfondie des mécanismes de représentation au sein de l'aéroport s'est révélée particulièrement pertinente pour expliquer la nature *complexe* du lieu abordé dans ce mémoire. En effet, lieu d'une imbrication de références à des lieux autres, j'ai conclu que l'aéroport pouvait faire figure d'hétérotopie¹⁹⁷.

Enfin, dans cette troisième partie, j'ai avancé l'idée que l'aéroport permettait, en tant qu'objet de recherche, d'envisager l'opacité de la *fabrique* dont il est le résultat. En effet, reprenant un concept de Bruno Latour, je l'ai qualifié de *boîte noire* car s'il permet de pré-sentir, d'analyser et de proposer des explicitations de ce que produisent de tels espace au sein du monde contemporain, il ne se laisse pas pour autant décrypter comme un modèle stable.

Pourtant, je me suis risquée en dernière partie à proposer un dernier concept pour désigner les enjeux qui émaillent cet espace : celui d'*hyper-lieu*. Présentant l'avantage de ne pas en fixer le sens, ce terme permet de rendre compte de l'imbrication des représentations au sein de l'aéroport et d'en pointer les enjeux. Ce que j'entends par ce terme, c'est avant tout une condensation de pouvoirs de nature et de provenance hétéroclites dont les enjeux se traduisent spatialement dans la matérialité de l'aéroport.

Ainsi, construit à la fois par des discours l'apparentant à une extension de la ville, et sujet à l'organisation d'un vivre ensemble, pré-déterminé par un réseau de pouvoirs qui restent à définir et qui lui est propre, l'aéroport est un lieu de choix pour observer les enjeux et changements de la contemporanéité qui se matérialisent dans son espace.

¹⁹⁷ FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies*, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966) Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009

Démarche réflexive et ouverture

Pour aller plus loin dans la réflexion que j'ai menée dans ce mémoire, il faudrait interroger la nature de ces pouvoirs et la manière dont ils s'exercent, s'expriment et se négocient matériellement au sein de l'espace aéroportuaire.

Pour cela, il serait intéressant d'élargir encore les terrains d'analyse comme je l'ai fait en dernière partie avec l'aéroport de Bangkok. J'ai en effet commencé à investir un troisième

espace de ce type à l'aéroport Ataturk à Istanbul (Turquie). L'un des éléments qu'il serait intéressant d'approfondir, ce que je n'ai pu faire ici par souci de concision, serait l'idée d'une imbrication, non seulement des lieux, mais des pratiques dont ils sont le théâtre. Sur l'image ci-dessous, des individus de confession musulmane prient dans l'enceinte de l'espace des arrivées de l'aéroport Ataturk.



Si la religion dans ce pays est une religion d'état, faut-il alors voir dans l'aéroport un prolongement de celui-ci ? Ou le pouvoir économique qui incite ce même

aéroport à installer des boutiques de lingerie féminine prime-t-il sur celui de la pudeur qu'impose la religion ? Comment un même espace peut-il faire cohabiter des impératifs d'ordre culturel (parfois, comme ici, religieux), économiques, mais également politiques ?

En effet, si ce parallèle avec un autre pays serait nécessaire à la consolidation de cette analyse, il n'est pas nécessaire de quitter mon terrain de départ pour se rendre compte des enjeux de ces questions. En effet, en fréquentant l'aéroport de Paris Charles de Gaulle pendant de longue période j'ai également appris à en connaître certains aspects qui ne sont, je pense, pas évidents à appréhender pour tous les usagers de l'espace. La présence de personnes sans domiciles fixes ou sans papiers dans ce lieu est une réalité qui ne relève pas de l'occasionnel mais bien du quotidien du lieu. Dans les interstices de l'aéroport, le déracinement qu'il soit social ou culturel se fait jour et même : s'organise. Une personne responsable de la sécurité de l'aéroport me signalait un jour à ce titre que « *la machine à café est tout le temps en panne, car les SDF mettent des morceaux de scotch au fond pour récupérer la monnaie introduite par les consommateurs* ».

Les enjeux de pouvoirs que j'évoquais ainsi en dernière partie vont donc bien au-delà des prérogatives de *production* du lieu par des ingénieurs et de *lecture* de l'espace par des usagers. Le *pouvoir* qu'il faudrait interroger est également celui des représentations et des imaginaires qui les accompagnent.

Pratiquer un lieu tel que l'aéroport c'est donc également remettre en question sa posture de chercheur. C'est en tout cas, pour parler de mon expérience, ce que je me suis efforcée de faire en prenant conscience de la *violence symbolique* que me révélait parfois ce lieu.

Éminemment subjective, ma proposition consiste à investir des champs méthodologiques encore plus larges que ceux dont j'ai fait l'usage au cours de ce mémoire. À l'aide, par exemple, des sciences politiques et de l'économie, mais aussi de la géopolitique, il s'agirait de mesurer les enjeux et stratégies dont un tel espace fait l'objet.

C'est donc en questionnant d'abord les *représentations* et les constructions discursives qui *font l'aéroport*, que j'ai pu mener à son terme mon

raisonnement et que j'ouvre à présent la possibilité de le poursuivre dans de nouvelles directions. En effet, l'élan de recherche dont je témoigne ici me donne l'intuition que *l'image* de l'aéroport qui se construit dans les interstices de ces représentations et de ces discours étudiés, nécessiterait d'être à son tour *déconstruite* et explicitée, en portant attention aux imaginaires qu'elle suscite pour les différents types d'usagers que j'ai évoqués. Comme seul argument, je reprendrais les propos de Gaston Bachelard¹⁹⁸ pour qui « *l'image n'est pas un résidu d'impression, mais une aurore de parole* ».

¹⁹⁸ reprise dans RICOEUR, Paul, *La métaphore vive*, Seuil, Paris, [1975] 1997, (p272)

Bibliographie thématique

Epistémologie / SIC :

DAVALLON, Jean, *L'Exposition à l'œuvre*, L'Harmattan, Paris, 1999.

GALLEZ, Caroline, KAUFFMAN, Vincent, *Aux racines de la mobilité en sciences sociales. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, 2009.

JANNERET, Yves, OLLIVIER, Bruno, « l'invention problématique d'un champ » in *Hermès*, fascicule thématique : « *Les sciences de l'information et de la communication : savoirs et pouvoirs* », (Paris.1988), n°38, 2004 [En ligne] url : <http://documents.irevues.inist.fr/handle/2042/9420?show=full>, consulté le 08/01/2015

JANNERET, Yves, *Penser la trivialité. Volume 1 : La vie triviale des êtres culturels*, Hermès-Lavoisier, coll. Communication, médiation et construits sociaux, Paris, 2008.

LE MAREC, Joëlle, BABOU, Igor, « De l'étude des usages à une théorie des composites : objets, relations et normes en bibliothèque. » in *Lire, écrire, récrire : objets, signes et pratiques des médias informatisés*, DAVALLON, Jean, DEPRÉS-LONNET, Marie, JANNERET, Yves, SOUCHIER, Emmanuël, BPI, pp.233-299, 2003. [en ligne] URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00159180/document>, Consulté le 19/01/2015

LE MAREC, Joëlle, « situation des communications dans la pratique de recherche : du terrain aux composites », *Etudes de Communication*, n°25, 2002 [En ligne] URL : <http://edc.revues.org/831>, consulté le 19 janvier 2015.

MORIN, Edgard, *Introduction à la pensée complexe*, Seuil, Paris, 1990.

WIKIN, Yves, *Anthropologie de la communication : de la théorie au terrain*, Paris, Seuil, coll. Points, 2001

WIKIN, Yves, *La nouvelle communication*, Paris, Seuil, 1989

Anthropologie :

AUGÉ, Marc, *Non-lieux, pour une anthropologie de la surmodernité*, p58, Le Seuil, coll. Librairie du XXIe siècle, Paris, 1992.

AUGÉ, Marc, *Anthropologie de la mobilité*, Rivages Poche, coll. Petite Bibliothèque, Paris, 2012.

AUGÉ, Marc, « Retour sur les 'non-lieux' », *Communications*, n°87, 2010. Autour du lieu [Numéro dirigé par Aline Brochot et Martin de la Soudière] pp. 172-177.

CENTLIVRES, Pierre, « Rites, Seuils, Passages » in *Communications*, 70, 2000. Seuils, passages. pp. 33-34. [En ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2000_num_70_1_2061 consulté le 15/05/2015

CORBILLÉ, Sophie, « Les marques territoriales », *Communication* [En ligne], Vol. 32/2, 2013,] url : <http://communication.revues.org/5014>, consulté le 07/06/2015

GOODY, Jack, *Raison Graphique, la domestication de la pensée sauvage*, Les Editions de Minuit, Paris, [1977] 1985.

JARRIGEON, Anne, *Corps à corps urbains. Vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien*, Thèse de doctorat soutenue le 11 mai 2007 au CELSA sous la direction de Yves Jeanneret et Yves Winkin.

MARIN, Louis, « Le lieu de pouvoir à Versailles », in *Des Hauts lieux : construction sociale de l'exemplarité*, (dir) MICOUD André, Paris, Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1991

URBAIN, Jean-Didier, « Lieux, liens, légendes, Espaces, tropismes et attractions touristiques », *Communications*, n°87, 2010. Autour du lieu [Numéro dirigé par Aline Brochot et Martin de la Soudière] pp. 192-198.

LACARRIERE, Jacques, *Au coeur des Mythologies*, Gallimard, coll. Folio, Paris, 2002.

LALLEMENT, Emmanuelle, WINKIN, Yves « Quand l'anthropologie des mondes contemporains remonte le moral de l'anthropologie de la communication », *Communiquer* [En ligne], url: <http://communiquer.revues.org/1562>, consulté le 06/06/2015

LALLEMENT, Emmanuelle « Paris-Plage : une fausse plage pour une vraie ville ? Essai sur le détournement balnéaire urbain », *Géographie et cultures*, 67, 2009, (p65-78)

LALLEMENT, Emmanuelle, "La ville marchande : une approche ethnologique.", *EspacesTemps.net*, Travaux, [en ligne] url : <http://www.espacestems.net/articles/la-ville-marchande/> consulté le 04/06/2015

TURNER, Victor, *The Ritual Process. Structure and anti-structure*, Aldine Publishing Company, [1969], 1990 : *Le Phénomène rituel, Structure et Contre-Structure*, PUF, Paris, 1990

VAN GENNEP, Arnold, *Les Rites de Passage, Étude systématique de la porte et du seuil, de l'hospitalité, de l'adoption, de la puberté, de l'initiation, de l'ordination, du couronnement, des fiançailles et du mariage, des funérailles, des saisons etc.* Librairie Emile Nourry, [1909], réimp. 1981, Picard, Paris, p14 et p27

Philosophie et Littérature :

AGAMBEN, Giorgio, *Qu'est-ce qu'un dispositif?*, Rivages Poche, Paris, 2007

BAUDELAIRE, Charles, *Les Fleurs du mal*, Le Livre de poche, Paris, [1857], 1975

BACHELARD, Gaston, *L'Air et les Songes, essai sur l'imagination du mouvement*, Librairie José Corti, (1943), 1990

BACHELARD, Gaston, *Poétique de l'Espace*, Les Presses universitaires de France, coll. Bibliothèque de Philosophie contemporaine, Paris, (1957) 1961.

CERTEAU (de), Michel, *L'invention du quotidien, les arts de faire, tom 1*, Gallimard, Paris, 2012.

BENJAMIN, Walter, *Journal de Moscou*, L'Arche, Paris, 1983

BENJAMIN, Walter, *Paris, Capitale du dix-neuvième siècle, le livre des passages*, CERF, Paris, [1989] , 2009

BENJAMIN, Walter, *Sens Unique*, Payot, Paris, [1928] 2013.

DELEUZE, Gilles, *Revue l'Arc n° 49, 2eme trimestre 1972*

DELEUZE Gilles, GUATTARI, Félix, *Qu'est-ce que la philosophie?*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1991

DIDI-HUBERMAN, Georges, « *Échantillonner le chaos. Aby Warburg et l'atlas photographique de la Grande Guerre* », *Études photographiques*, 27 mai 2011, [En ligne], url : <http://etudesphotographiques.revues.org/3173>. consulté le 01 février 2015.

FOUCAULT, Michel, *Le Corps Utopique, Les hétérotopies*, (retranscription de deux conférences prononcées sur la chaîne de radio France Culture le 7 et le 21 décembre 1966) Nouvelles Editions Lignes, Paris, 2009

HOTTOIS, Gilbert, *De la Renaissance à la Postmodernité. Une histoire de la philosophie moderne et contemporaine*, De Boeck et Larcier, Paris 1998

PÉREC, Georges, *Espèces d'Espaces*, Galilée, coll. *L'Espace Critique*, Paris, (1974) 2000

PÉREC, Georges, *La Vie mode d'emploi*, Le Livre de Poche, Paris, (1978) 2000

PÉREC, Georges, *Approche de quoi* [1973] in *L'Infraordinaire*, Le Seuil, Paris, 1989

RICOEUR, Paul, *La métaphore vive*, Seuil, Paris, [1975] 1997

Géographie / urbanisme / architecture :

ANDREU, Paul, *J'ai fait beaucoup d'aérogares. Les dessins et les mots*, Editions Descartes & Cie, Paris, 1998

DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvements, Perception de l'espace et transports (XVIIIe-XXe siècle)*, Gallimard, Paris, 2005.

FRETIGNY, Jean-Baptiste, « Aéroport : non-lieu ou point d'ancrage du Monde ? » in *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Armand Colin, pp.30-35, 2012, [En ligne] URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-00807195/document>, consulté le 12/01/2015

GERMON, Olivia, « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens », *Géographie et cultures* [En ligne], 70, 2009, URL : <http://gc.revues.org/2305>, consulté le 10/06/2015

LE CORBUSIER, *Sur les quatre routes*, Denoël Gonthier, Paris, 1970 [1941]

LIÉGEOIS, Laurence « Espace labyrinthique et contrainte », *Géographie et cultures* [En ligne], 70, 2009, url : <http://gc.revues.org/2290>, consulté le 09/06/2015

MIAUX, Sylvie (dir.) « Corps urbains et mise en scène » *Géographie et culture*, n°70, 2009

RAYMOND, Henri, « L'urbanité : socialité et fait urbain », dans A. Berque (dir.), *La qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Tokyo, Éditions Maison franco-japonaise, 1987

ROSEAU, Nathalie, *Aérocité, quand l'avion fait la ville*, Parenthèses, Paris, 2012

THOMAS, Rachel ; THIBAUD, Jean-Paul. « *L'ambiance comme expression de la vie urbaine* », *Cosmopolitiques*, 2004, n°7

Sémiotique :

AMOSSY, Ruth, HERSCHBERG-PIERROT, Anne, *Stéréotypes et clichés*, Nathan université, Paris, 1997

BARTHES, Roland, « Comment vivre ensemble de Roland Barthes », Ed. COSTE, Claude, *Recherches & Travaux* [En ligne], 72, 2008, url : <http://recherchestravaux.revues.org/107>, consulté le 24/06/2015

BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image », in *Communication*, n°4, 1964,

BARTHES, Roland, *Mythologies*, Seuil, coll. Points Essais, Lonrai, (1957) 2014.

BARTHES, Roland, *L'aventure Sémiologique*, Seuil, [1967], 1985

BAUDRILLARD, Jean, *Simulacre et simulation*, Galilé, Paris, (1971), 2007

BAUDRILLARD, Jean, *La société de consommation*, Editions Gallimard, coll. Idées, Paris, 1974.

BERTHELOT-GUIET, Karine, *Parole de Pub, la vie triviale de la publicité*, Éditions Non Standard, Paris, 2013

BERTHELOT-GUIET, Karine, MARTI DE MONTETY, Caroline, PATRIN-LECLÈRE, Valérie, *La fin de la publicité ? Tours et contours de la dépublicitarisation*, Bord de l'eau, Lormont, 2014

BOUDON, Pierre, *Introduction à une sémiotique des lieux*, Presses Université de Montreal, Montreal, 1981.

ECO, Umberto, *Sémiotique et philosophie du langage*, Paris: Presses universitaires de France, 1988, coll. « Quadriges / Grands textes », 285 p.

ECO, Umberto, *Lector in fabula Le rôle du lecteur*, Grasset, Paris, 1985.

LARSEN, Erick, « Sémiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn » in *Questions de Sémiotique*, dir. HÉNAULT, Anne, PUF, Paris, 2002

PEIRCE, Charles Sanders, *Collected Papers*, sous la dir. de C. Hartshorne et P. Weiss, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1960

VERON, Eliseo, BOUTAUD, Jean-Jacques, *Sémiotique ouverte, itinéraires sémiotiques en communication*, Hermès science publications, Paris, 2007.

VERON, Eliséo, « Sémiosis de l'idéologie et du pouvoir », In: *Communications*, 28, 1978. Idéologies, discours, pouvoirs. pp. 7-20, [en ligne] url : <http://www.persee.fr/>

web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_1978_num_28_1_1416
consulté le 20/05/2015

BUE, Pascal, *Le siège social marque-bâtiment ou média-bâtiment : sémantisation et polysémisme d'un objet architectural*, mémoire de Master 2 Professionnel en Sciences de l'Information et de la communication, Paris, CELSA, 2011

FILLON, Odile, *Times Square médias-buildings : étude de la construction d'un dispositif*, DEA en Sciences de l'Information et de la communication, Paris, CELSA, 2003

THIBAUT, Jean-Pierre *Mythologies à bord*, Gallimard, coll. Nouveaux Loisirs, Paris, 2005

Camille Zéhenne, *les cafés, vers une théorie des microsics*, mémoire de Master 2 Recherche en Sciences de l'Information et de la Communication, Paris, CELSA, 2008.

Sociologie :

BOURDIEU, Pierre, *Le Sens Pratique*, Éditions de Minuit, Paris, 1980,

GOFFMAN, Erving, *Les Rites d'interaction*, les éditions de minuit, Paris, 1974

MICOUD, André, « Le lieu comme figure exemplaire de l'ordre du territoire qui vient », *Communications*, n°87, 2010. Autour du lieu [Numéro dirigé par Aline Brochot et Martin de la Soudière] pp. 109-119.

NIKOLAEVA, Anna, « Airport cities: Construction of public space and visions of urbanity » http://begivenhedskultur.dk/events/2009/motion_emotion/proceedings/Nikolaeva.pdf, in PHD « *More than just an 'Airport'. Visions of the International Airport Terminal as a Multifunctional Urban Public Space* », Department of Culture and Society, Faculty of Arts, Aarhus University, Denmark, soutenue le 07/03/2011

SEMPRINI, Andrea, *La société de flux, forme du sens et identité dans les sociétés contemporaines*, L'Harmattan, coll. Logiques Sociales, 2003

SIMMEL, Georg, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*. suivi de *Sociologie des sens*, Payot, coll. « Petite Bibliothèque Payot », Paris, 2013

Sources vidéos et émissions radiophoniques :

INA, [en ligne], url : <http://www.ina.fr/video/CAF97025131>. Inauguration de Roissy 1 par Pierre Messmer. consulté le 15/05/2015

INA [en ligne], url <http://www.ina.fr/video/CPF86609252/roissy-en-france-aeroport-charles-de-gaulle-video.html>. Pierre DUBOURG s'entretient avec Paul ANDREU architecte, consulté le 15/05/2015

« Corps de/dans la ville », Jean-Luc Nancy, colloque international L'Art de la Ville / The Art of the City organisé par l'équipe Cultures Anglo-Saxonne de l'Université de Toulouse 2-Le Mirail, 6 -8 novembre 2008 [En ligne] url : https://www.canal-u.tv/video/universite_toulouse_ii_le_mirail/corps_de_dans_la_ville_jean_luc_nancy.4167 : consulté le 15/05/2015

Émission France Culture, Les nouveaux chemins de la connaissances (Adèle Van Reth) : « Objets trouvés (4/4), Baudrillard, le cancer de l'objet ». 18/04/2013. [en ligne] url : <http://www.franceculture.fr/emission-les-nouveaux-chemins-de-la-connaissance-objets-trouves-44-baudrillard-et-le-cancer-de-l-objet>, Consulté le 08/06/2015

Emission France Culture, Planète Terre (Sylvain Khan), « Guerlant, État des lieux », [En ligne] url : www.franceculture.fr/emission-planete-terre-l-individu-en-ville-2012-09-19, consulté le 09/09/2013

Émission France Inter, Sur les épaules de Darwin (Jean Claude Ameisen) : « Ce lien qui nous rattache aux autres : le retour d'Ulysse (8) ». 01/03/2014. [en ligne] url : <http://www.franceinter.fr/emission-sur-les-epaules-de-darwin>, consulté le 10/01/2015.

Conférences / Colloques

Habilitation à diriger des Recherches d'Emanuelle Lallement, soutenue le 13 juillet 2014, au CNAM, Paris 3e arrondissement.

Cycle de conférences « l'ethnologie va vous surprendre », 14 et 15 mars 2015. Conférences consultables sur le site du Quai Branly [en ligne] url : <http://www.quaibranly.fr/fr/programmation/les-fetes-et-evenements/lethnologie-va-vous-surprendre/grandes-conferences.html>, consulté le 03/07/2015

Colloque international "Espaces et moments autres. Hétérotopies : concepts, terrains et usages", 18-20 juin 2015, Paris Ouest

La police de caractère utilisée pour composer ce mémoire a été créée par Adrian Frutiger. Ce dernier la nomma d'abord Roissy, car elle fut spécifiquement dessinée pour la signalétique de cet aéroport français, avant qu'elle ne devienne éponyme (désormais, Frutiger) à la demande de son commanditaire (Aéroport de Paris).

Cette police d'écriture est aussi celle utilisée pour la signalétique touristique des autoroutes françaises et, depuis 2002, la variante ASTRA-Frutiger a été adoptée pour toutes les signalisations routières suisses.

Ainsi reconnue internationalement pour sa lisibilité, elle offre, dans le cas de ce mémoire, la possibilité d'une parfaite cohérence entre le fond et de la forme.

Master 2 Recherche

Mention : Information et communication

Spécialité : Recherche et développement

Voyage à l'aéroport

Étude de cas à Roissy : entre urbanité locale et rêve d'ailleurs,
conditions et enjeux d'une analyse communicationnelle
de l'espace

ANNEXES

Responsable de la mention information et communication
Professeure Karine Berthelot-Guiet

Tuteur universitaire : Karine Berthelot-Guiet

Nom, prénom : VITTU DE KERRAOUL Oriane

Promotion : 2014-2015

Soutenu le : 08/07/2015

Mention du mémoire : Très bien

Sommaire des Annexes

Annexe 1.....	p3
Annexe 2.....	p72
Annexe 3.....	p134
Annexe 4.....	p136
Annexe 5.....	p138
Annexe 6.....	p142

Annexes 1

Carnets d'observations

Ils contiennent les notes, schémas, cartes proxémiques, et entretiens spontanés réalisés lors de mon étude de terrain de 43 jours à l'aéroport de Paris Roissy Charles de Gaulle.

68 pages.

28/12/2014 - TLF - Arrivées

Devant l'espace de recueillement, 7 unités arrivent
passent. 3 bancs q d'habitude.

Et espère n'est pas du tout conçu pour qu'on se
T.L. 1. Qd on dit de la gare RER, en longe

le "bâtiment HSR" et on arrive à l'éclairage
1 q moure, 1 q descend. Celui qui monte

va à l'étage "départ", l'autre va à l'étage
arrivées et l'espace de recueillement" (

déjà le nom n'est pas pareil, au T.L. c'est "en-

pace piéte".

• C'est l'entrée de "box" q ont ou semble sortir
de devant alors q'au T.L. 1: entrée entre toilettes
& MDO.

• Attention se fait par portes vitrées //

• Alors que au T.L. 1: porte 1 peu dissimulée
couloir exigüe.

• Pas de documenta° ou de décora° // au T.L.
poule de bibelots improbables dans des
vitres poussiéreuses qui tentent de repré-
senter matériellement le syncrétisme. Mais

du coup, à la réflexion, ça faisait

1 peu ambigüe. Tiki Pop: do genre

d'objets et de livre complètement

culturalistes, n'ont convoqué des

imaginaire spécifique des religions,

mais pas seulement des relig.

- vous représentés de l'espace

de recueillement (il y a 1

avatar de chapelle, 1 avatar

de synagogue et 1 avatar

de mosquée.) car il y

avait aussi des lignes sur le Bonheur du genre

"qui est bouddha?" vs. pour les cathos: la Bible.

ça montre bien quand même que les

4h des
nu x
uniformes
l'aurait
l'usage u.
les
ressentent
1 peu à
des pompier
us s'appellent
c'est évit de leur
dos, "surveillance-
aérogain"

"Bouddhiste sont perçus des espèces de folklores" car leur livre sacré n'est pas là sur 1 ouvrage de vulgarisation et bien présent. Les 4 espaces ébauchent des mais ce petit couloir enrique et peu accueillant connaissait néanmoins 1 antichambre à la fonction de ces 3 pièces. // Au contraire, ce qui est très étonnant ici c'est q l'espace de recueillement n'est signalé q par 1 panneau orange "espace de recueillement" ou par 1 panneau informatif propre à l'espace avec heures des messes @ qq infos: 1 calendrier pour les paroissiens: On leur propose de les emmener à l'auditorium 1 flyer non dénué d'entraî et de "modernité" → "Une super occasion de se retrouver en dehors du W et de dire à la vierge Marie..." (échange contraste de lexique entre 1 et 2 la partie de la phrase. (voir photos))

A l'intérieur, pas de dico pseudo-religieuse donc, mais des tableaux (peintures de pseudo-art contemporain - (voir photos en particulier celle de l'épique informative sur l'artiste et les soutiens: ADP, Sacem...))

Il semble aussi que l'espace adulte 1 bureau mais n'y a personne et les stores sont à demi baissés. Pas à demi? Plusieurs personnes entrent et sortent depuis q je suis assise les (environ 35 mn). Comme l'entrée est couverte par des portes vitrées, les espaces

portées latérales (de chaque côté de la porte) ont des vitres floutées pour d'inquiéter des croyants. Mais le résultat est étrange car en réalité on devine H de même les contours des corps et les couleurs à l'intérieur. C'est à dire que les agents ADP, avec leurs gilets oranges ou jaunes transparents beaucoup. De plus, la porte de l'antichambre de la "morgue" est ouverte, de telle sorte qu'on les voit entrer et enlever leurs chaussures, ce q précède immédiatement le rituel de recueillement. Les oeuvres choisies pour "décorer" l'entrée de cet espace ecclésiastique me laissent perplexes. Elles sont clairement moches, ça c'est 1 chose, mais ce q est étonnant c'est ce choix: qui a choisi ces oeuvres pourquoi? Pourquoi? S'il s'agit de simplicité d'habiller les murs, pourquoi pas acheter des photos de planches vertes chez Ikea? Il y a 1 geste dans le choix et la couleur d'un artiste (de l'art lui-même?) que je ne lui explique pas. Y repense.

des "oeuvres" sont bleues et blanches (repoussent les mouches?) pas tout à fait en 2D: il y a 1 relief é si on avait collé des boîtes de papier usé sur 1 table blanche rectangulaire d'environ 1,50 m sur 90 cm.

De leur effet est pire que l'effet papier usé qui a de près.

C'est à duo q de l'air, ou ce l'impression d'un espace bleu/blanc qui aurait été la scène. Violence. Ou bien peut être 1 femme blanche coloriée au stylo plume un peu à la va vite, si bien que la couleur ne paraît pas être fini et que la plume paraît venue ruisseler (bourrage coexistence). Alors peut être que c'est man enat intérieur post-noël, mais ces "œuvres" ne m'évoquent pas qd chose d'autre que cela : violence, inachevément... cabochys me qu'on. Enfin ça reste bleu et blanc donc ça atténue 1 peu cela.

Jusqu'ici personne d'autre que des murs - submers n'entraient autres ds l'espace / mais 1 femme vient de pénétrer ds le "synagoge". Un homme la suit ds 99s minutes à peine. Je n'ai encore vu les sons s'arrêter ou regarder cet espace. Soit les gens y entrent, soit ils passent devant sans ni s'en rendre cpt. ds @ par des gens eutés st des personnes d'ASP ou de cég aériennes.

[Une femme passe en trottoir] - Aussi, l'espace recevait étant juste à droite de l'escalator q mène au couloir HSBC (c'étage départs ou étages EDGval/NER) cela ne lui garantit aucune visibilité. Au moment où j'écris cela 1 femme s'arrête, pointe du doigt l'espace et dit qdch à son mari, des militaires q patrouillent, en revanche, jettent l'œil de côté à cet espace.

Un petit côté Jacques Tati ces portes minées, au bouillottes: 1 fois sur 2, après le passage de personnes, elles ne se referment pas complètement et vont d'avant en arrière pdt 5 minutes avant de finalement se fermer. La @ les pseudo œuvres d'art = sensation d'absurdité. Un homme au gilet jaune parle très fort au téléphone à 1 certain Thierry: "je vais bloquer alpha 5 914". 1 autre passe dans 1 mini-voiture à 4 roues comme il y en a bcp ici. Une femme, 2 valises rouges et 1 téléphone coincé eutée oreille et épaule a du mal à passer les plots devant les escalator. Des gown up (main apparemment part. évolués) font la course jusqu'à l'escalator. d'habitude eutée ds le synagoge il ya 10 min en sort, réglant son écharpe. Un SDF qui pousse 1 charriot remplis de tissus et autres dans passe au loin de l'art à l'intérieur. Il é gnes et chauffe. Une péhère voiture - nettoyage de sol sort d'1 local à l'air droit. Elle est conduite par 1 personne d'ASP ^{aux} qui sont H en noir avec 1 badge du bout du cou. Une employée du bureau de voitures "Avis" (merveille sur son gilet) (ni si j'ai remarqué q c'était 1 employé d'1 type ou d' 1 autre

avait un d'avoir ou être avis
de son dos → intéressant. Est ce
q' il commença à interviewer certains
codes ?) fait les 100 par devant
l'espace remarquablement. Elle est au tel.
La 1ère petite voiture à 4 roues (jaune)
renvoya au "garage" à ma droite.
Elle est conduite par 1 homme avec
blouson rouge et bonnet noir.

Un groupe d'environ 6-7 personnes dem-
-anda à un agent d'entretien [qui poussa
son chariot de produits en sortant du
"garage" à ma droite] où se trouvent les
dépôts du T12F. En même temps, 4
indiens semblent perdus et tentent de
"faire la queue" pour pose 190 à leur
steur ou du moins pour profiter de
la réparation hebdomadaire de l'agent d'en-
-retien mais ils sont égarés. L'agent
répond à son interlocuteur (un jeune type
q' porte 1 canquette - bonnet échangé
by bride) non sans 1 peu d'étonnement
qui'il faut monter. "Ah il faut mon-
-ter!" "Oui mais vous pouvez dem-
-ander l'ascenseur" précise cela car il
-l'a bien il lui avait désigné l'ascen-
-sateur à ma droite. de l'entre homme
remarque et pense s'info à ses
compagnons de voyages, 1 femme
répète "Ah il faut monter" me fait

d'échange était 1 peu improbable
car le jeune homme n'est apparu de
très près de l'agent d'entretien. Claire
situa° de malaise proxémique. Pendant
le j-h a pris 1 voix très polie/douce.



De H cela, l'indien (enturbané)

et sa famille entent tj's. Les 7 s'éloignent,
l'agent aussi, il reste moi: ils me reg-
-ardent avec espoir mais s'amusent à
me dire des blagues. Ils regardent
à D et gauche, des papiers à la main
peut-être pas s'éloigner.

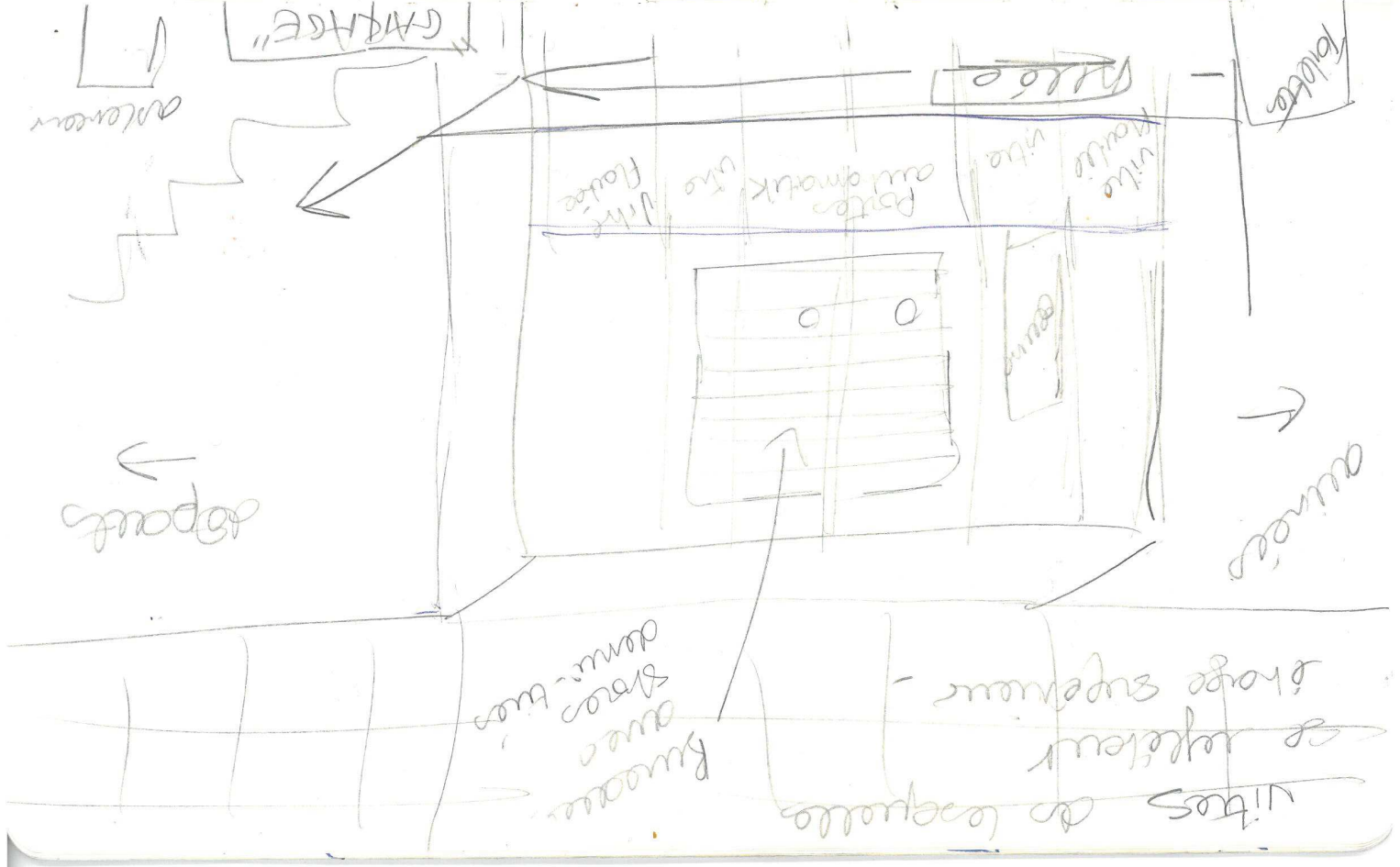
Poisnée de main cordiale entre 1 perso
et 1 FDP gilet jaune et 1 perso costume noir
canato orange. Ils restent dans ce
q' j'appelle depuis q' j'ai le "garage"
d'où entent et sortent 4 type de perso
d'ATP. Deux femmes q' j'ai pas vu
parler sortent de la synagogue.

En m'éloignant je me rend compte que la 1ère
fois compte qu'il y a des cambrios. Elles
sont à l'échelle sup(...)

Interrogées dans ma descrip°
peu deux perso ATP. 1 gilet jaune
et 1 costume noir canato orange.

On discute pendant une bonne demi heure.
Difficile, a posteriori de rendre compte de la

conversation dans son exhaustivité, mais quelques traits saillant de la conversation méritent d'être retenus: Ils n'abandonnent de manière relativement maladroite, gauche, pour rien. C'est Michel (chemise rayée cravate orange) qui me lance à 1,50m de distance: "vous voulez du café? Non collègue veut vous offrir du café!" Je souris, ils se rapprochent. Alors vous voulez du café, vous attendez qqn? Non non, souriant. "Non pas de café ou non vous n'attendez personne? Non - non je n'attend personne, et pas de café merci. Je laisse (volontairement?) planer le doute même si je dois avouer à légèreté augoisie à l'approche de ces 2 huss, clairement identifiable pour leurs uniformes, et q' en + sont du "gavage" à chariot (voitures à travers et personnel q' à voir droite). Ils commencent à me parler de leurs uniformes et de leur fonction assez spontané-ment (cela fait l'ambiguïté levée sur la raison et le but de ma présence.) - Tous les deux disent mouver leurs uniformes peu flatteurs. Insistent sur le fait qu'ils sont amis de la vraie vie m'ni Michel (insiste sur le fait que "vivant, [il] était son chef" = ils bossaient "ensemble sur les parkings - maintenant son dans 2 domaines diffés, Michel est "chef de piste" [Roman remarque fait ce propos que Michel aime bien ce




titre de "chef" - On en rigole ensemble.)
et Roumain est avec la diéresse d'Air France
pour q il s'occupe de gérer les machines
grâce auxquelles on peut s'enregistrer.
Pari: ah les trucs!!! Il me coupe "c'est les
machines toujours en panne et qui, où qu'
elles marchent, ne fonctionnent pas bien!!"
Je n'ai rien dit mais le diagnostic
est le bon. Bref il gère la maintenance
de ces machines. Ils semblent tous les
deux à peu perplexes sur mon sujet de
mémoire, me demandent combien de ps
je veux à l'age fait, ce que j'observe
exactement, mais n'hésitent pas non
plus à sortir complètement des sujets
contextuels "pour me dire q je ressemble
bien à 1 parisienne (+ four loup garou)
avec les "provinciales", et les "banlieusards"
n'hésitent pas à s'autoposer des devinettes: Toi
tu as quoi, 22/24 ans? Tu vis encore q tes pa-
rents sans doute? Attend elle a pas dit quelle
partie de Paris?! Ah parce q tu es intron-
muros? Mais j'ohé fille c'toi en pas autre
chose à faire le dimanche soir très fr-
-ançaisement? Comme ça on discutait
qu'ils étaient terriblement lourds - Mais
en réalité la conversation est plutôt
cordiale et je ne la vis pas et est

désagréable (est-ce l'uniforme = sûreté?)
Ou en revient à mon mémoire. C'est Michel
q y revient = c'est diète des rencontres c'est
rien enfin attention qd in il y a des caméras,
et me les montre - à tous les 10-20 mètres -
si ça se trouve on nous regarde depuis qu'on
a commencé à discuter! Pas de H menaçant
cela dit. On seurt qu'il dit cela pour se
donner de l'importance - Roumain en rigole
"oui enfin l'ingénierie les mecs derrière
les caméras dorment toujours!!". Il
insiste sur le fait q Roumain peut me
donner plein d'infos et q lui va y aller -
Répète cela plusieurs fois avant d'y
aller effectivement n'importe quel q vont
ensemble. Je leur parle aussi de l'
observatoire que j'étais en train de faire avant
qu'ils ne m'interrompent: l'espace recherche
Je leur livre, en bref, mon analyse
ce a quoi Roumain répond en stables -
-sentir à Roumain = verbal tu vois c'est
bien 1 parisienne et puis elle a l'air
d'avoir pas mal de la tête = utilise
des mots de D de 2 syllabes... Je
me rends compte H de m à cette occasion
q j'ai toujours autour de moi à parler
de ce mémoire - je voudrais bien leur
dire que "c'est chéri le sujet parce q les
lieux me semblent si d'il passé et d'
1 intérêt humain incroyable mais j'daube

que ce soit très à propos ici [E si on
avoir contacté ensemble 1 pacte fondé
quasi exclusivement sur l'humour et
de légèreté, mais c'est le cas de la
peut des interactions furtives & celles-
ci probablement - Goffman] -
Finalement rien veut, je reste et dès q Romanin
q je le croise je p-e + hard. Puis je décide
q c'est pas mal de connaître des gens ici -
je le remercie, il me raccommode au
STAR, entraîne son gilet jaune pour ne pas é
derouge pour gens perdus, il l'est qd m et
les aide très gentiment. On échange nos
coordonnées. Il me parle 1 peu de Michel
en me disant q c'est "un personnage" - Puis
me dit que je n'ai pas l'air bête - c'est éti-
-ange cette imputation de familiarité / cordiali-
-té / redéc° de cet univers. Probablement
1 gen de solitude de ce corps de métier = ho-
-raires décalés etc. Cela explique sans
doute cette amitié entre Michel 40/45 ans
et Romanin 28. En H cas les deux se
montent plutôt très enclins à parler de
leurs meufs et de H ce qui s'y rapporte
/ leur donne une importance sociale -
Michel "qd il neige, il faut débarrasser
le plan XYZ, lui il est PES..." Je lui
fait remarquer que peut é q j'utilise bp
des mots de 3 de 3 syllabes mais q lui

peut surhook avec des abréviations de
de 3 lettres. Il note que j'ai la répartie
sympathique -
29/12/2014

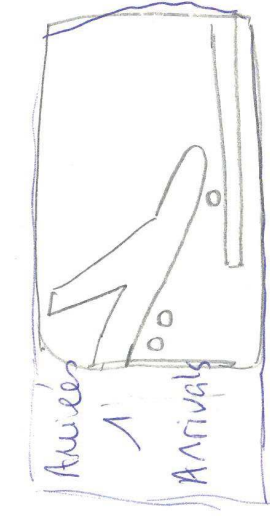
Je me rends cpte q ma façon de relater les
évs est de ⊕ en ⊕ personnalisée. Peut être
le fait de s'accrocher à 1 lieu = on peut
de s'accrocher à l'aéroport [Michel
n'en étonnait s'urt compte tenu de la tempéra-
-ture peu élevée de l'étage arrivées du
T1 2F : 13°C] contrairement à l'étage départs
"21°C" → cela dit qq ch de la fonction de
ces lieux : les départs on y reste 1 temps] -
Ayburud'hui, T1 2D. De sé CDerval, 1 ou
2 minutes avant q le CDerval arrive, 1
suisse dit à 1 couple "La signat°ique en
Fce é pour leur ex-celleste d'habitude,
en montrant le panneau: 
je décide qu'il n'a pas su
répondre à la q° du couple à qui il
s'adresse - Je m'assois, peu bavard en face
de ce couple (à 60/70 ans) = la femme se
penche vers son mari "La signat°ique
est excellente en face, et se moque de nous
?!?" L'homme pose 1 nouvelle q d'orienta°
"J'ai entre lui'aues: "fourbit ou duait
quo ce n'est pas là..." Je le renseigne -
Pour arriver au T1 2D j' suis descendue -
du RER à "Norsy CD6-1" puis ai pu
de CDerval jusqu'à l'aérot "Femina 2 ABSIDERS"

Arrivées douces Terminal 2D très ditrit
enroule de ① et ②. Le 1 est 1 monde
autonome, le ② est suffisamment grand
pour qu'on ait la m impression mais en
réalité on voit bien (ne serait-ce que par
l'accès à l'extérieur autre qu'à l'ordre intérieur)
qu'il est en fait connecté au reste des terminaux

ABDE-G.

Ici c'est 1 peu hybride = pas 1 monde
en soit mais suffisamment "petit" pour
donner cette impression. On voit idem
vend aussi les distinctions sociales bep
plus frappantes. Vu au moins 3 SDF de
A qui s'est fait voir (m si apparemment
gentiment) par 1 agent d'entretien de
sa place - Il est asiatique, agé, mange des
mm's, a 1 chariot à bagage. [Penser à
ce caractère très ditrit de l'objet chariot
en fonction comment 2 employés = SDF,
famille de voyageurs, enfants, personnel
ADP.] Le SDF asiatique (c'est horrible d'
écire ça comme ça mais ça correspond bien
à la violence sociale que l'on peut ressentir
ici) met des gants de soudinage à chaque
main ⊕ 1 sac plastique transparent à la main
gauche, puis s'éloigne en marchant avec
difficulté et poussant son chariot.
Assez d'habitude 1 groupe de personnes
(qui ne regardent pas ensemble) se dirigent
vers les arrivées (portes battantes) et sont
reçus par 1 perso ADP qui leur
tourne 1 porte sur le côté.

Il y a bep ECF ⊕ d'annonce sonores
de ce T qui est 2F. Elles sont aussi bien
⊕ sonores) - c'est la première fois q je
portes) remarque l'identité sonore
d'ADP. Je ne sais ni par où je connais celle
de la SDF (ni m) -



Icones des
arrivées -
Est-ce que cette
icône a toujours
fait figurer des
petites navettes
à l'horizon? Icone q pose
le q de l'espace
vide. Cf page Blanches de Nalland.
Il y a aussi le q° de vocabulaire à laquelle
il pense que je me confronte rapidement =
icône / pictogramme / logo / signe ---

Un autre SDF ou 2D = son chariot près de lui
il est à 1 grande table 23 Starbucks - A l'autre
bout de la table 1 j. homme et 1 j. fille. Il a l'air
d'è en train de faire 1 puzzle ou plus exactement
de trier un tas de petits, tout petits débris avec
un outil q ressemble à 1 pince à épiler - qd
je re-passe 30 mn plus tard le SDF n'est plus
là mais à l'endroit où il avait été = un
petit tas de "choses grises" et devant, sur la table,
1 note de "compensation", c'est ça? [Il me semble
distinguer 1 croix] de petits et ks brillants - je
ne m'approche pas pour discuter, mais ça m'
intrigue bep. On dirait comme 1 sorte de

composition en morceaux de cristal - de
éléments no st pas + grands q de petits
groupes. Dailleurs la petite marquage des
"cette composition" pour avoir é des
gratiers.

Autres SDF encore = famille de 3 que le pas
inroutés ou des trisus à m le sol (ou alors
ce sont des voyageurs?) -
Couture assez "volent" avec 2 nanas q seubent
à la répétition d'une de l'autre mais ce
n'est pas le cas (je les ai distingués grâce à
leurs robes de couleurs ≠ m pas par rapport
au garçon relativement quelconque qui les
tiennent par la main. Tout les deux de longs
cheveux blancs bouclés avec de fausses
boucles bien coiffés pour être honnêtes)
boudes - Portent boîtes hautes et chapeaux
noirs avec 1 élément (1 boucle) brillant
Au le devant. Un peu de m genre que le
monde de chez ladurée.

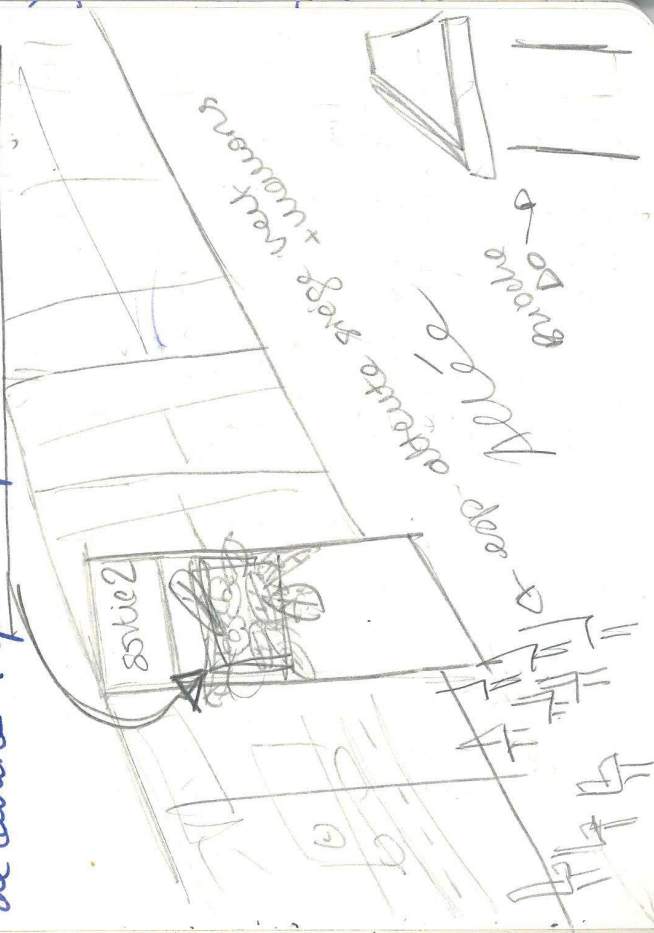
Au straubels 3 hms (30-40 ans) jouent au
Anival poursuite spécial Breizh "monteur"
changent d'avis et commencent un "monteur".

A noter encore q moi, contrairement au SDF
asiatique, je ne me suis pas fait voir alors
que, contrairement à lui, je n'étais pas
mise de l'espace d'attente, mais dans 1
coin derrière la Biode dorée près d'une sorte
de tour de prises électriques étreusement
située à l'écart des sièges d'attente (voir
photos).

Biode dorée q, d'ailleurs, à ici la foule
d'1 maisonnette, ou d'1 cabane - Deux cet
espace q est bien @ petit que celui des autres.
Terminéux cela crée l'atmosphère toute dif-
férente.

Dans ce terminal, la déco végétale est assez
sauvageonne : Des pans entiers de (faux)
feuilles sortent des murs. Une fontaine
type fontaine dans les jardins publics.
Le mobilier est les petites hautes / Rem-
ues. Elle n'est apparemment pas fonction-
nelle mais elle est là, inévitable.
Fonction symbolique de l'espace urbain
relativement évidente ici.

Il y a quand même beaucoup de
métaphore végétale / naturelle dans ce
terminal LD : sièges marons et vert pour
-ue + feuillina + Biode dorée en forme
de cabane + plantes qui sortent des murs.



En même temps 1 peu d'incohérence avec le couloir intégralement décoré dans le thème "NY" (voir photos). On retrouve les m^{es} enseignes que ds le T1: Broche Do, Starbucks (dt les vitres donnant sur les pistes), Hippopotamus. Ce terminal a même est aussi réclamer à proximité de 2 (car en longueur) mais communément 2 (proche de 1 car ai offre de boutiques et restauration. Pas ou d'espace prière ou renseignements en revanche.

Mais autre spécificité: outre la très étrange déco - verdure: les enseignes N'Do, Broche Do et Hippo (récurrente du "O" en plus de la couleur rouge) sont indiqués dès l'entrée du terminal à "moins de 2 m à pieds" et 50 m. plus loin, cette affiche est renouvelée avec exactement (ce qui est inhabituel pour le lps de marche) la même formule

16h30 - 19h30

30/12/2014 - Des hôtes de l'air passent, un plat à fait recouvert d'un sac plastique à la main. Le hall du terminal 2, je suis ds (4?) à la soirée niveau supérieur ABCDEF6. Une chose des terminaux: quelques personnes significatives: quelques personnes attendent à ce terminal notamment. Non en relatif, reviennent normalement. Non en fait, tout comme les "passants"

(majoritairement dans cet espace frontonnière) ils parlent bcp + font que ds les autres lieux de l'Aéroport. J'entend le père qui explique à ces deux petits garçons que "si tu demandes 5€ pour prendre 1 train parcaque il te rembourse 5€, ça va. Mais on te demande 5€... parcaque il y a des gens qui demandent 5€ pour prendre 1 train et eux ils ne prennent pas le train et il vont demander à quelqu'un d'autre 5€ puis à qq'un d'autres 5€..." Le petit garçon dit: "mais s'ils ont besoin de 5€ pourquoi ils demandent pas à la banque?" Juste à ce moment là, au loin il y a le soleil pas) 1 sdf passe en poussant son chariot. Aujourd'hui aux infos la une portait sur les 5 sdf morts de froid depuis samedi 27/12.

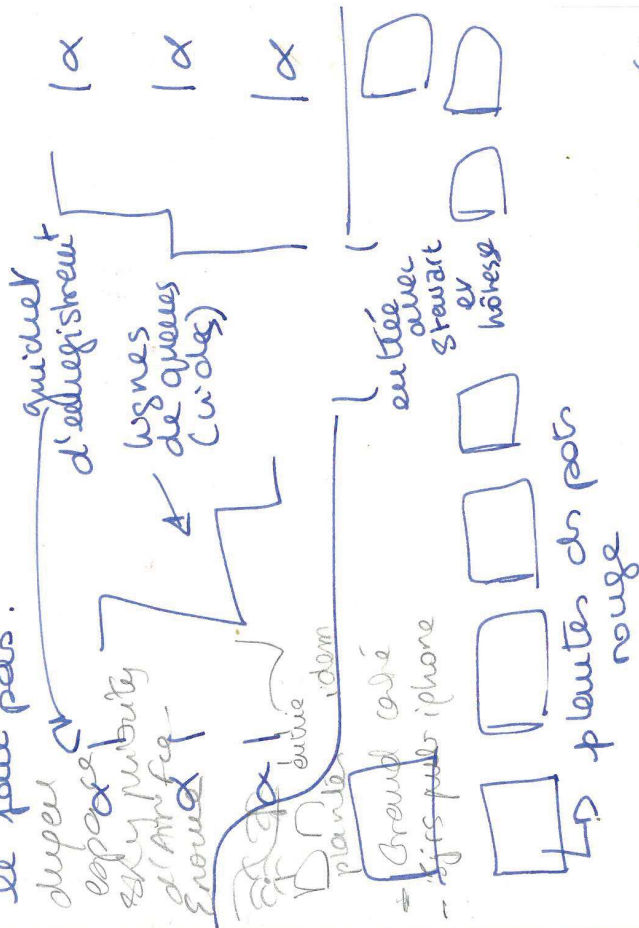
Je crois que je commence (instinctivement) à repérer les types de personnel ADP: En noir c'est la sécurité. En costume cravate c'est soit des perso. de cadres aériennes soit des responsables "opérationnels" de l'aéroport (ex: Michel, chef de piste). Ristent ceux avec pilot orange ou jaune: demander la diffc à Rouain. Ah et il y a aussi les nettes rouges. Ça je crois que c'est sécurité aussi m^{es} 1 fois j'en ai vu un conduire 1 chariot de nettoyage sols.

Egalement lui demander l'éclairage sur les "douanes et droits indirects" aussi appelés "Détaxe" / Tax Refund. Vu pour la 1^{ère} fois au TL2E.

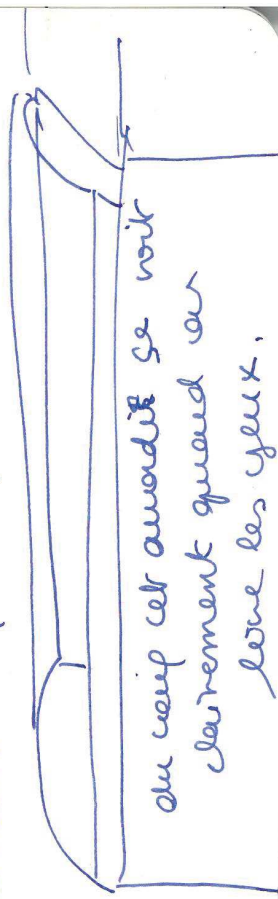
TL2E. Tout de suite en arrivant sur la droite à l'aéroport relativement sophistiqué "salon de l'É" avec 1 comptoir et 1 coin un grand espace avec tables, un peu kitsch/chic. Juste devant, un comptoir de remboursement des taxes. q indique clairement de ne pas faire la queue sous être puni par les "customs", les douanes. Et les toilettes. En arrivant ds les TX en général on tombe direct sur les toilettes - Aspect fonctionnel.

Plus loin on remarque un immense espace AT France "Sky Priority" de couleur est en anglais et seulement dans cette langue. Intéressant pr l'ici française. d'espace est bordée de plantes dans des pots rouges, à au TL2E. Ce qui est étonnant c'est la dimension de cet espace "pour privilégiés" (entre guillemets car l'aéroport est un espace de privilège, en tout q tel) (ex: la maudite bouteille d'eau coûté + de 3€ et après observations aux toilettes, on voit + de dames se rafraîchir le teint que bois au robinet. On

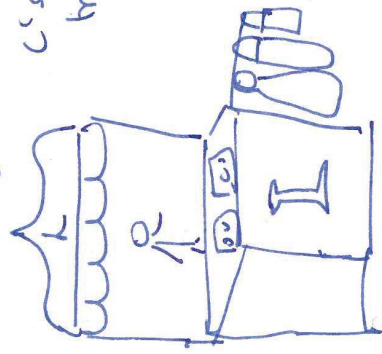
peut-être pourrait car ne se l'attendait (comme dans le train) mais on ne le fait pas.



Toujours cette entrée pour pour iPhone 6. Toujours les guichets HSBC. Toujours les machines Selecta avec des prix bien + élevés que d'ordinaire sur ce type de machine. Des commentes se dégagent donc. Relay aussi mot d'espace ici aussi est relativement oval. Assez étonnant, le seul panneau annonçant les départs est au début du terminal, non répété ensuite.

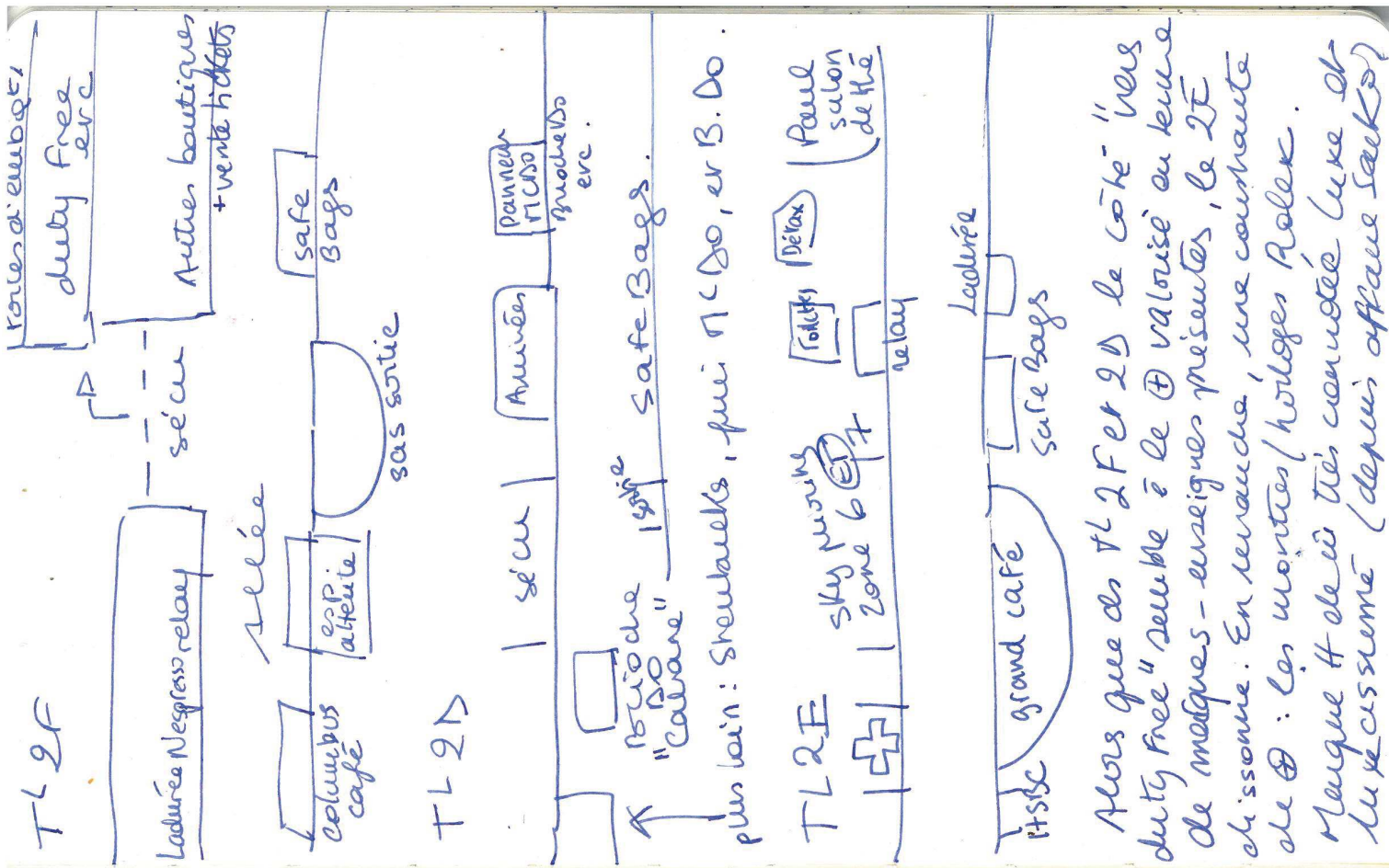


Dans le terminal, également, pas-
-sant presque inaperçu: une petite
"roulotte" Ladurée. Un peu comme
1 marchand de glaces à l'aéroport.



C'est 1 boutique
très réduite
par rapport
à celle
de la 2F
qui fait
aussi
selon
de thé

→ Mais cela permet de compenser
1 urgent besoin de machines... ou de
produits dérivés Ladurée (sacs, thé,
tasses...). des gens s'y arrêtent bien que
cette mini boutique ne se situe pas
du côté "conventionnel" des boutiques
→ on a eu effet remarqué que,
jusqu'ici, les terminaux en forme de
long oraux (ovales?), se décomposaient
en 2 parties distinctes, et relativement
"divisées" (et divantes?) → le côté q
mène à l'embarquement → aux espaces
duty free et aux avions eux m. et
le côté q "regarde vers l'intérieur"
où il y a 1 foule ou 1 autre de
sorte ou d'accès à 1 parking.



Alors que du T1 2F et 2D le côté "vers
duty free" semble être le ⊕ valorisé au niveau
de magasins - enseignes présentes, la 2F
chiffonne. En revanche, une courante
de ⊕: Les montres/horloges Rolex.
Marque H de où très connue (Luxe et
luxueux) (depuis affaire Sacko)

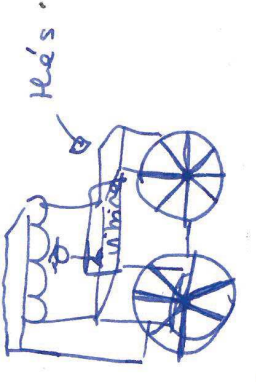
Aujourd'hui, encore on un salt regarder si il re restait pas de monnaie dans les machines à café Selecta. Pensez à demander à Romain d'écrire ces rapports de pouvoir sans utiliser ce terme, of course. A ce sujet, Michel évoque dimanche le pitique la ligne RER a été construite partiellement par ASF pour rejoindre les # CSD 1 et 2 (A partir de Gare du Nord, lui semble -t- il, mais ça m'étonnerait très franchement).

Au #1 ZE la matricule dominant (Plafond, mur, est une sorte de (faux?) bois gris clair avec des sortes de stries (lattes de bois). Le gris/beige n'est pas uniforme comme pour faire authentique. A l'étage inférieur (cuvées) on constate une sorte de vague en creux du toit c'est la même forme que les

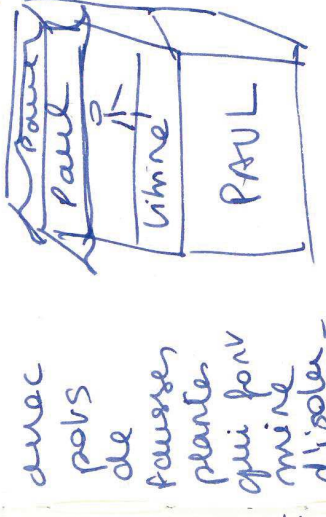


luminières du TLD. Une autre interprétation (figuration) de l'arrondi. De plus la durée est non pas "roulotte" comme d'habitude auparavant mais : un car-

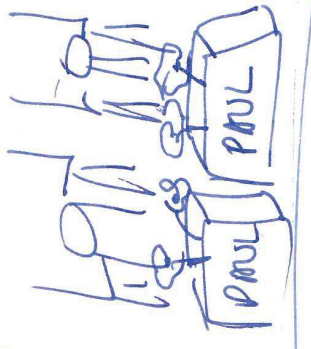
-rosse", of course aux couleurs de la durée. L'uniformité est diffère de celui que porte les personnes de la durée (salon de thé) du LF.



soi, la serveuse porte un costume rose un peu passé et un usuel papillon noir ainsi qu'une toque (ou petit chapeau) qui évoque le chef pâtissier (i chez Paul, cela dit). Comme le détaillée du LF, le ZE a son enseigne française haute gamme": ici c'est le Paul qui fait salon de thé et restaurant alors que l'autre est à crosse, pas de bien construit # au LF c'est l'inverse: l'autre est à restaurant salon de thé et le Paul a une forme de "Boulangerie ambulante" non construite, mais avec H de la des bords et choses au haut. Un peu restau de plage.



avec pots de fleurs plantes qui font mine d'isoler de l'allée. Ou a 1



allée

un dispositif d'ambulant ou poursement d'ambulant car ne va nulle part, mais "fait mine de" comme pour évoquer: le passage d'accessibilité. Une structure qui rassure et encourage à l'achat car elle dit: vous ne faites pas du shopping, vous ne dépensez pas (de temps, d'argent, d'

nergie) vous attraper simplement quelque chose en passant : 1 souvenir (de durée) un "en cas" (même très révélateur : en cas... de faim) une boisson rafraichissante (même qui désigne objectivement 1 type de boisson mais qui lui attribue en même temps 1 qualité positive : elle rafraichit : fait du bien. Cf Baudillard : la consommation prend soin de nous). On peut donc voir dans ce genre de dispositifs supposés mobiles (mais en fait immobile) 1 énonciation du "mobile" très diff. de l'énonciation du bâti : en effet tout dans les matériaux, la déco, la disposition du bâti / construit de l'A dit l'inverse. de bois (ou effet bois, peu importe quelque part car l'imp en l'effet recherché) dit : je suis de la main de l'homme, de la nature, je réchauffe et j'albute. Pas aussi solide et statique que le béton mais + proche de l'homme, + pauvre et rassurant car matière "première" (terme égal à très significatif → premier par rapport à quoi?). L'arrondi dit : j'enveloppe, je suis l'ocoon, une forme parfaite. Pourquoi le rond, le tube, etc. très utiles pour la représentation-futuriste de l'espace, des espaces, des moyens de transports?). de faux maîtres du sol dit : je suis noble, digne qui on

se pose sur ces, origine de nomenclatures les articles.

NB : réalisation des icônes : d'icône départ représente 1 avion en train de décoller et q a donc replié ses voiles. A l'inverse d'icône arrivées le représente voiles déployées (Voie derniers pages précédentes)

Je ⊕ cette q de l'énonciation des matériaux peut être qu'on hier la qqch : énonciation des matériaux, énonciation de la signalétique... énonciation du lieu → problématique pourrait tourner autour de cette q. Quelles sont les diff. modalités expressives de l'A comme lieu et pourquoi peut-on parler d'un lieu polyphonique. Il faudrait ajouter la dimension de l'individu dans le lieu, comment il le co-énonce -

01/01/2015 (!)
Soleil éclatant et ciel bleu sans nuage. Reflexion de la main sur problématique : d'A à page blanche. d'un bras touché : bâtiment, signalétique, mobilier, normalement la conduite mais ça ne veut pas dire que cela produit des conduites normées. Il y a des éléments pour les bateaux de la norme : moi, les SDF, les "techniques" et bricolage / bricolage. L'A est un espace myologique. d'A est 1 temps-lieu. "Plage blanche qui est en attente d'une grande-maire des jambes". sans page blanche aussi dans sa dimension véritable

Il y a des bords, une matière, une frontière sensible de papier qui contient celui qui écrit à certaines "normes". De ce côté est cette frontière sensible, aménagée "à la manière d'"un espace public (2D: Fontaine / 2F: Colonnes Morris)

reflexion
aussi sur la
significative. Dans le

Maison
de l'environnement

TL 2D après le shoutrucks on trouve l'ceil qui mène à l'Redo. Et pour se mettre dans l'ambiance, on se l'odore caractéristique on a l' de'co comme NY (voir les photos en détail) mais on remarque surtout que ce q caractérise cette ville, les éléments mythologiques mis en scène pour évoquer la ville, ce sont majoritairement: la bâti (immeubles typiques) ms aussi: la signalétique: photos des lieux historiques, des panneaux (one way) (vert), des passages piétons... Paris est bcp + caractérisée par ses monuments: cf T1 arrivées: peintures de montagne. T2B fermé: grain de scène. la signalétique, j'ouille douc l'isole ds l'identité et l' pays / d' l'ville comme et) si peut être.

Point méthode: repenser à cette question de "comment parler de mon sujet". Est-ce que la vraie réponse n'est pas que ce n'est pas moi le lieu d' l'paysie c'empit fascinant. Ma facienda est mon objet. Un terrain concret. Un ailleurs en m temps-

2F: celui que je connais le mieux avec l'adulée selon de l'le, N'expresso et les colonnes l'annonce en bas à l'échage arrivées.

2E: Celui qui a des feuillages q sortent des murs avec la brioche Do/cabane, le shoutrucks où se sit les prshes et la fontaine entre les boîtes H/F. Arrivées/Dep. m niveau.

2D: L niveau (Arrivées/Dep) avec le carosse l'adulée, la pharmacie et l'immeuse espace sky priority; les lampes en forme de vagues.

2B: fermé, vole, photos des perso ADP; des avions, des hostesses placés dans des hublots dessinés comme des cadres pour ces photos (+ peinture des quain de scène, une peinture en trench rose assorti aux avions. Désert, passage secret qui mène au TL 2A

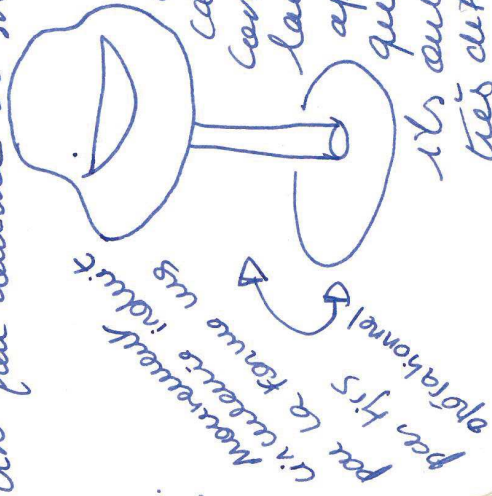
2A: Là où j'ai rencontré les 2 nanas du pt info qui m'ont conseillé la "maison de l'environnement": des sièges de ttes les couleurs qu'on dirait récupérés des restos des diff's terminaux = verts, marrons, rouge, pourpres - 1 seul niveau

2C: Celui où il y a les comptoirs un peu de tables de "Air Algérie": des espaces où l'on respire l'air des comptoirs européens. Puis de l'espace suivant: de l'histoire des frenchys, de la paléontologie, le TCD -> débouche sur 2A

2G: Celui pour lequel il faut prendre l'histoire

pendant environ 3-4 semaines - Shuffle qui fait bouillir par l'extérieur (va du 2F au 2G) - celui-ci il y a les canaux blancs au sol, les fenêtres en plastique coloré et les murs turquoises derrière comptoirs enregistrés TL3

Détails sur le BA : Espace d'attente ici aussi mis en scène par paquet ⊕ plantes. s'en 1 contrainte. des plantes sr tjs fausses. (cf T1 aînées : faux palmier planté ds graviers) - des sièges sont uniquement vert et comme au LF aînées) il sont ronds et supposés "dormables" mais ne tournent pas. Sauf 1. Cassé ou fait exprès? Un peu comme 1 siège de bar mais



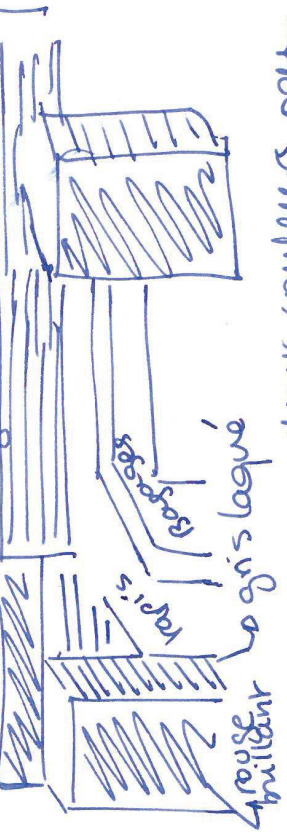
arrivés où il soul se émergeant disposés ds l'espace. (disséminés). En plus ils sont orientés ds ts les sens → icônes. Achuellet, par ex j'ai vu assise ds 1 siège qui regarde vers l'ext et UNIQ, vers extérieur. Il y a de grand pots de fleurs encore jms vu ds les Tux

TKL 9B

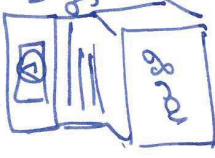


Photo-Hublot c ds le TL2B entièrement en restaura. Le terminal 2A est publie en rénovation: des morceaux de murs semblent cachés des Wot in progress et le peint info a été déplacé à l'endroit ≠ de d'habitude: à 25 mètres de la du coup l'emplacement de d'habitud en recouvre du papier blanc sur lequel sont peints les hublots photos. ds un. Premier TL qui n'est pas rond ou oval. fait vieux. des comptoirs d'enregistreur sont gris et rouges vernis. de gris est 1 matière qui ressemble à du plastique shié et le rouge à une laque brillante

Complètement uniforme main très étrange que ces espaces ressortent vraiment. Obéissance, à part les espaces skywriting, les cepts sont couleurs murs et se distinguent par des écrans placés au dessus de chacun avec le nom de la vie + logo + vol en cours d'enregistrement.

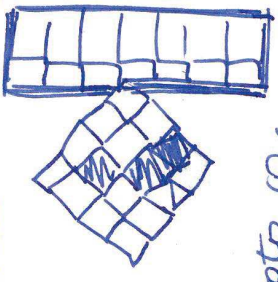


Référence de ces deux couleurs pour l'axe de superposition



rouge gris
 ↳ NRS: une annonce l'us vie auparavant sur ce genre d'écrans: sur fond rose
 'Logo ADP "And gites at all prices in your shops". Tout prix se discute. (int.) - essayant l'emploi du pronom "your" - Comme disait Dengel Washington dans Bone Collector: "Never forget, space is 3 dimensional: floor roof wall". Ici, c'est très à propos: le sol aussi est un élément ≠ des murs. Tax + modernes. Alors que ces tux ont à sols des gdes dalles en faux marbre, ici: ce sont de petits carreaux de couleur

grès exposés en quinconce. Plus ou moins effet faux marbre quand même car altérence grès clair et gris + foncé avec aussi effet usé du marbre. Et à certains endroits des bandes de carreaux droits (≠ quinconce). Un homme prend des photos # autour de lui, de tt le TL (je me sens moins seule). Ça a l'air d'être pour tester son appareil photo ⊕ que peu intéré pour le lieu. Sa femme s'étonne car nous ne tournent pas sur eux. Avant de s'asseoir, essaye de le faire tourner mais ne veut pas alors change de place pour en avoir 1 qui tourne. Il y a des chaises à bagages qui contiennent des plots + lignes d'attente qu'on voit habituellement derrière avant comptoir d'enregistrement ou sécu. Ici il sont tous regroupés et saumonés ensemble sur des chaises à bagages. C'est assez comique: on dit qu'on a démonté le décor d'l spectacle. Le couple photos et siège qui tourne "prend les mêmes chaussures blanches: pseudos baskets deluxe (en cuir) joint c'est siège qui tourne qui teste l'appareil photo, avec le mode d'emploi sur les genoux, pôt que photos retire ses chaussures et les remet tout de suite - se balade un peu chaussette sur le paquer de l'espace attente et cherche qch ds sa valise rouge.

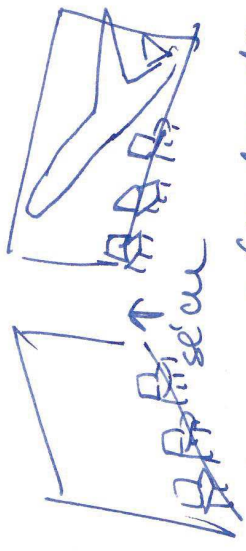


En attendant, 1 employé ASP dépla

Le décor : il installe les plots et lignes d'attente ⊕ tapis (bleu turquoise pour être en harmonie avec le rouge et le gris ...) devant les comptoirs d'enregistrement.

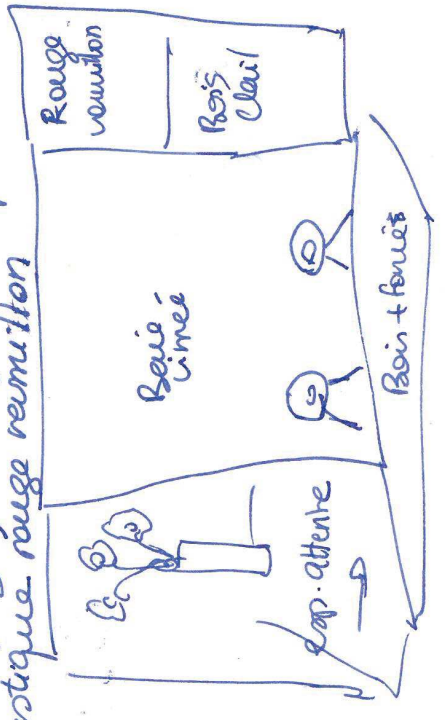
Littéralement il crée la disponibilité d'attente = ce q va permettre au jeu des passagers en patience de s'accomplir. Ou a l'impression d'être ds les coulisses du théâtre en un tps que sur la scène.

Décor old school. Avion (icône) "departs" dessiné en énorme sur 1 mur.



des autres murs (en face des comptoirs) en bordure et autour des vitres)

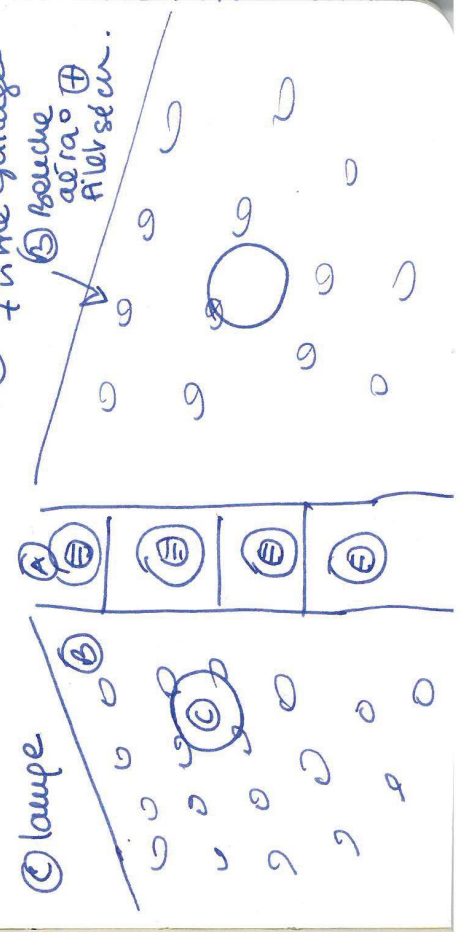
sont en bois clair (mêr clair, presque blanc/beige) et surplombés par un matériau plastique rouge verni/ton



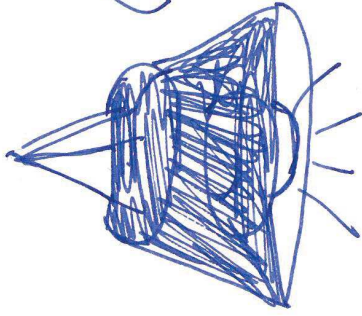
L'espace est donc rechaugulaire - Il y a des filets au plafond sans doute pour empêcher que des morceaux de plafond ne se décrochent. des boucles d'aérodorantes st placées directement ds le plafond. sorte de plafond en sprayé donc.

Tubemopu par endroit peu des bandes de fenêtres grillagées q ne dispensent aucune lumière. [Des milliers passent - 1 ageur d'entretien. Plus tôt ou : 1 sold.

→ près m des les petits terminx & celui-ci. Petit car la parreau/écran départ ont tout petit : pas @ grand qu'écans au dessus des sphères d'enregistrement] [autre contrainte notée : pub iphone 6 + écran verticaux SDeaux où défilant les vi pubs que ds les autres tubes (Samsung etc... + autres pubs + institutionnelles GSF "expeur propre - 14" "webex leader mondiale de la vidéo - compresseur). Je remarque à peine grâce à 1 reflet ds 1 fenêtre) que la structure du bit est celle d' 1 maison. (A) Béton + poncé + nime grillagée (B) Bouche aérao (C) lampe



se fait en forme \wedge se reflète ET se prolonge à l'extérieur (voir ref.) Espace attente les luminaires et ceux qu'on pouvait trouver ds 1 salon (= LE en forme de vague, ou d'un 1 salon en mode "moderne")



(voir photo)

Bornes "First Class Boarding" installée en un temps que les plots et tapis (un peu pelés, ms là pour la forme, pour indiquer, compléter 1 décor formel et "encadrant" (il s'agit en effet de plots + lignes qui encadrent le dispositif d'enregistrement). de tapis et d'1 turquoise à moitié effacé, pelé, sale, on se demande pq on le met encore ms il faut).

On note enfin la coexistence, en dessus ds compteurs d'embuquement d'écran info - malin (nom de la vie, vol en cours d'embq!) "message ADP type love a nice hip" (ET) de panneau (cartonné) affichant les règles de sécurité. Coexistence de 2 dispositifs très # (l'écran et le panneau) pour objets différents aux aussi. Première fois que cela se présente de la sorte ds les terminaux obscurés → car old school ou volonte de

doubler le dispositif?

Je rentre dans le "box" information. Il. Côté la aussi la 1ère fois q le comptoir info se trouve ds 1 espace fermé par des portes automatiques transparentes. Elément cela dit récurrent pour passer du dehors au "dedans" dans l'aéroport. Le fait q ce genre de porte ne se lire pas, ne se pousse pas, mais s'ouvre devant nous est t. significatif. Notamment qd il s'agit de lieux de culte c l'espace accueillent du T&F (qui en @ marchent mal). L'absence de contact physique provoquant l'ouverture conditionne notre vécu de l'espace; favorise l'effet "passage", forme de liquidité ds le vécu, ce passage du voyageur d'1 espace à l'autre: c est il glissant "d'1 espace à l'autre" (cf Bauman: la né liquide) → y repensez là, au point info je demande 1 carte de T que les 2 femmes du comptoir n'ont plus. Mais elle me demande ce dont, j'ai besoin é info. Je leur dirq je suis en école de com + architecture pour q ce soit @ suspect. Contraint - ouvert à Michel et Nouain, en 2 jeungfeur - nos se passionnent pour ce q je fais, demandent façon de détails (y compris: deadbina, avenir, âge...). En Filigrane on parle bcp d'elles. Je @ jeune (38 ans) à 2 enfants et a renoncé il y a 1 an à une offre de poste "en or" à ADP, service satisfac client, avec 1 "budget" illimité pour faire ce qu'on veut. Si on veut l'attente

des sculptures, des œuvres d'art, on peut !
Ple la course sa vie : érudite en art
planique à Paris 8, elle a passé le concours
de professeur à l'IFFH et a postulé pour 1
poste à l'ADP (l'exale) en un temps. S'agit
mise à bosser pour ADP car il "fallait bien
payer l'appareillement etc...". Elle a aussi renon-
cé à la carrière de prof, ni en remplacement
... car remplacement en ZEP où les profs d'
art plastiques sont "en depression" ou
se "font agresser". L'autre est + âgée, ss
doute la 50aine passée. A un enfant en T
Lun K's, Nicolas) a qui elle doit de prendre
son temps au lycée (je lui dit en hors
du lycée à 24 ans le soir à 24 ans).
car en attendant il "se cultive". Est
(désespéré pour la situa' de gens en Bac +5
qui ne trouvent pas d'emploi "l'autre jour
Le homme qui venait de finir ses études
de pilote en ven me demander s'il n'y avait
pas des postes à la logistique ici à l'ADP
un pilote tu te rends compte ?! Il doit se
rehausser à ça → culture conception de l'
ordre et de la hiérarchie des profession à ADP.
"En plus pilote c'est bien 3-4 ans d'étude."
La + jeune m'encourage à postuler à
ADP. Qui veut avec votre profil et les dipl-
mes que vous aller obtenir vous pouvez
avoir 1 bon poste ici van devoirs postuler
Raconte que elle, à son premier poste
Cassierante commerciale) elle a été obligée

de modifier son CV à la demande d'ADP
pour ne mettre que Bac +2. Cela lui a
été demandé. Lui de DD en CD (18 mois
elle a accédé au CDI. Globalement elle
admire les gens qui font des études
et se montent très encourageante sur
le + jeune qui me dit "en tt cas bravo
connuez, est super, vous êtes motivée
et fait des gens comme ça c'est formidable"
Et l'autre aussi sauf qu'elle est + aigrie.
Qui enfin pour avoir 1 boulot et faire
des études si faut qd nû ne fr q Ner : moi
j'ai des voisins qui font ça ils restent
ds leurs chrs des jours entiers à lire
écrire, ils ne font q ça " + gemelles du
labeur de bureau : yeux plissés, mains
qui mimement 1 genre d'écriture continue
(mvt du poignet de G à Droite). Cela lui semble
improbable et "lourd" mais en un temps elle se
rend compte aussi q son boulot au point
l'info est très stétique "hop" précisée la + jeune.
On fait des annonces micro, on répond aux q
et on gère le trafic mû i'et tout", pour cet
aspect là, regrette son poste précédent q était
+ de terrain. M'encourage de m à bosser pour
ADP, super à part que "horaires décalés"
comme bû aux individus (û si c'est cela
q lui a fait renoncé à sa carrière de
prof, di qd û "ça me sera utile 1 jour !"
autre, sûrement, sans pour autant doper
de quelle manière. La + vieille maîne sa
fou d'apprendre ce "renoncement" de sa collègue

Elles sont les habituées avec les uniformes ASP briver : écharpe orange, la veste reste bleu marine. Elle trihue (la @ jeune) contrairement cette écharpe us couramment à Nicole et Romane qui paraissent abondamment de l'erreur "stylistique" de cet uniforme (eu le désignent physiquement, en l'enlevant [pour Roumain qui enlève son gilet] j'aurais pu ne pas être impopulaire] les deux femmes n'évoquent pas cet aspect. Elles semblent cependant absolument ravis de parler d'autre chose. Elles font, surit la + jeune, des recherches pdt que l'on parle sur internet pour me montrer des infos → la maison de l'environnement "qui pourrissent être intéressés" par un projet, le livre fait pour les 40 ans d'ASP. Se renseigne un auprès d'un collègue arrivée ensuite pr savoir s'il n'en restait pas du local "en bas". Non ils l'ont tous rapporté chez eux. Mes gars st brés arions "précise la @ jeune".

↳ sans succès car s'arrête. En un tps il a gendé son talky walky

Les toilettes de ce terminal son décorées à outrance : l'idée est de mimer à cabiner de toilette "à l'ancienne". Une fois encore cel "à la manière de". Is les murs sont roses et bleus (roze photos) avec de faux miroirs et sthoullets de femmes en lieu de se raffaichir. Le sol est à imiter de couleur rose. Le plafond neutre. Même l'odeur est un peu entêtante, comme l'atmosphère de

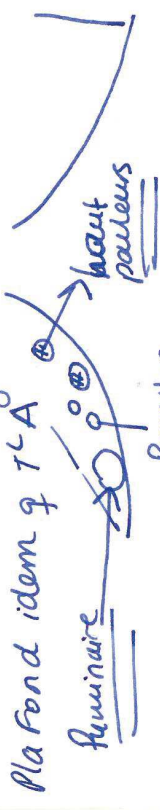
éloigne son maché. C'est assez curieux d'arriver ds cel endroit sur-décoré, sur-investi de sens, au sein d'un terminal qui semble bien + vieux, ds des formes (carrés, rectangles) éloignées des autentiques. Sur-investies de sens : ms pq celui-ci? Le côté faussement 18e? Pourquoi cette référence erronée à l'époque où les cabinets de toilette n'étaient pas du tout des lieux de propreté mais de désinhibition de la saleté sous poudre et parfums. Les toilettes des hommes sont particulièrement ornementées mais... en bleu, car c'est masculin.

↳ le blanc au lieu de la femme. Émission à 24 min.

→ curieuse irruption de mythologies q n'ont rien à voir avec l'univers aérien/contemporain urbain. Décalage entre le lieu et le mythe qu'il convoque. Que les couleurs HSBG évoquent 1 mytobiog futuriste paupériste car l'odore du récu de l'espace et de la projection imaginaire futuriste : A → technologie aérienne avancée → lieu de pouvoir → prise de pouvoir sur l den chose que l'homme peut maîtriser mais qu'il peut se donner l'illusion de maîtriser : l'avenir. Plus clairement : l'univers aérien est à un niveau suffisamment mal connu (d'1 pt de vu technique) du grand public pour faire un idéal "signifié" → transformé en "signifiant" selon la chaîne de communication d'1 second "chaîne de signification" th. po Beulhès ds Mythologies.

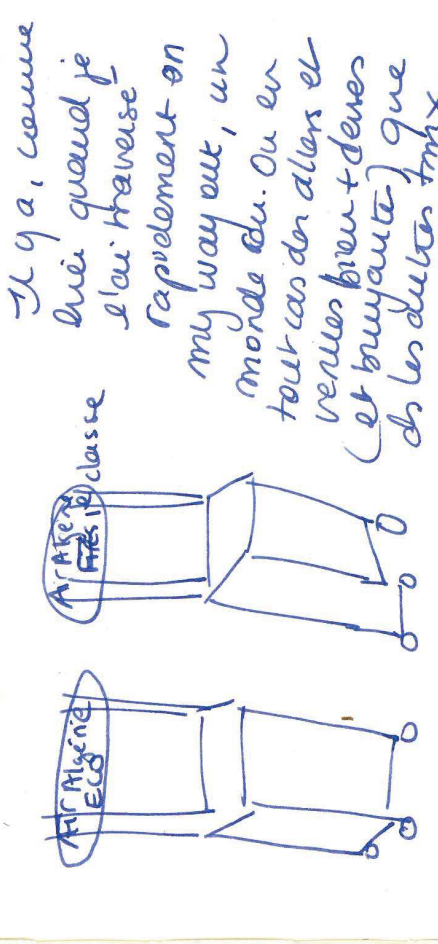
et espace laissé par la méconnaissance et par l'immunité du lieu aérien pour laisser place à tous les fantasmes et explications, pour les raisons qu'on veut d'expliquer et pour des raisons purement culturelles - occidentales - (mythe d'Icare, de l'homme volant, du ciel / paradis) mais aussi autres culturelles (Boudhisme où la tête est la partie + sacrée du corps car le + proche du ciel) → Voir sur ce fantasme, du ciel, du cosmos car aussi lien de l'échelle (cf conf. chemin d'échelle).

Vendredi 2/01/2015. Ciel gris. Sol mouillé. (TL 2C). Je suis près d'un poids-bagage en libre service et assiste donc aux reconstructions stratégiques des valises. "Non mais ça tu peux le prendre à la main frère. Et puis l'ordre tu le met, j'us de la valise". On a la figure des experts du voyage en avion et puis les autres, les "techniciens de l'organisation".



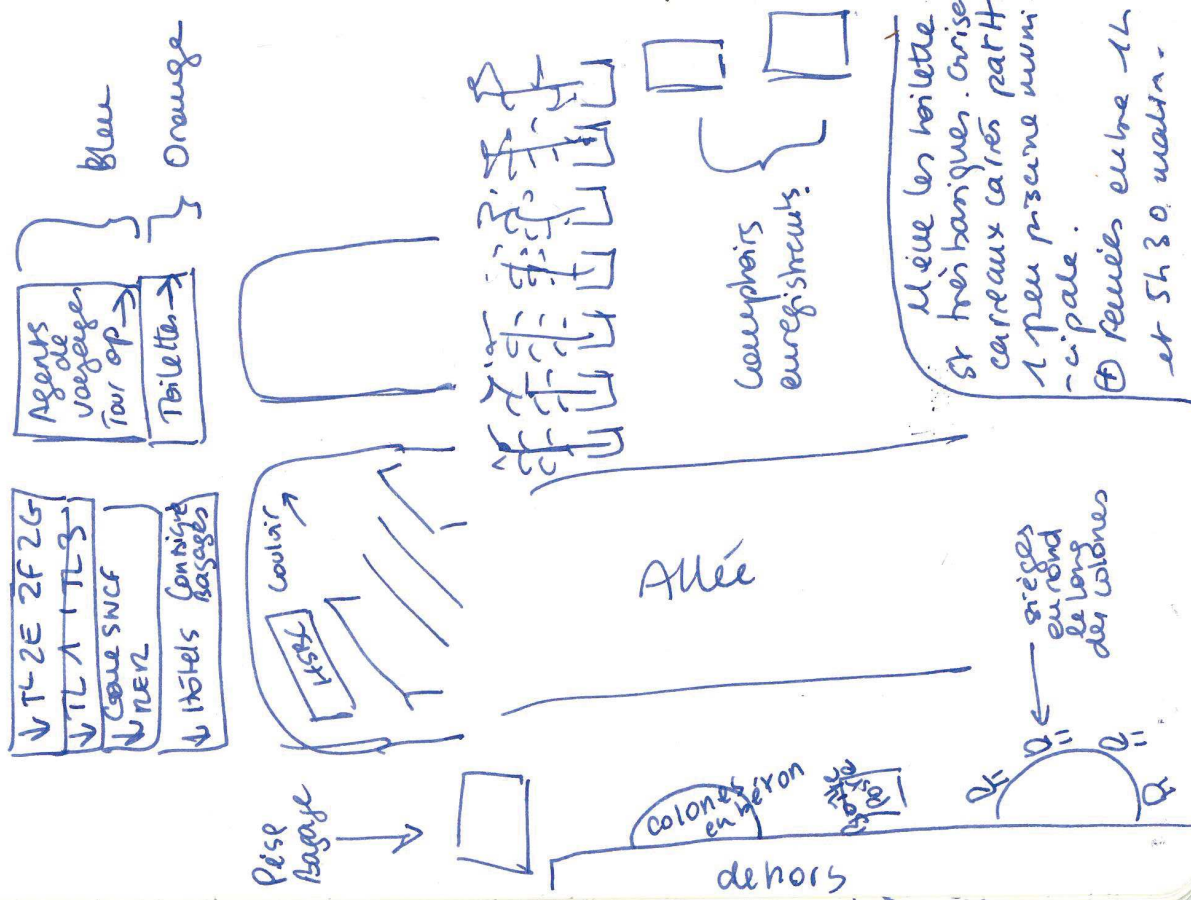
Plafond idem q T²A. Bouche aération / chauffage. Mais pas de fil de sécurité de plafond sur le meilleur état qu'on T²A. Pour tout, c'est au terminal A ou à ce matériau noir et presque "oléoblé". Par exemple les bornes qui de l'arrivée à l'entrée qu'on trouve de la cle Air Algérie sous des espèces de m...

comptoirs sur roues. Il y en a 2 côté à côté. L'un indique "Classe éco", l'autre "Première classe". Une fois arrivé à l'Air France de la first class s'appelle sky priority # et qui réserve 2 zones d'embarquement entières (S et TLE) pour ses membres. Ici au contraire, curieuse similitude entre genre éco et bonne crst. Pas de délimitation d'après non plus à la TLF ou 2E où les first class ont des comptoirs précis et physiq⁷ séparés du reste par des plantes qui font paraître avec le reste des montés des classes "éco". Ici c'est H le monde à la venue enseigne, us on offre l'oubli comptoir d'âme aux passagers first en leur réservant l'empire



Il y a en énorme l'indication "Tour opérateur / Agent de voyage". Dimension du voyage collectif / de masse / organisée H⁷ assumé. Toujours étran plus et peut-être 6. Bcp de femmes voilées (particulièrement) Sol = entre les gdes dalles de T-2F et les petits carreaux de 2A. Des dalles rectangulaires dimension 40 x 55 environ.

Même les pots de fleurs qui longe le dernier comptoir et le délimite de l'allée et même aux toilettes et aux hour operatoir sont très peu feuillu et de feuille f. réduite (voir photo)



Toujours: les chariots à bagage qui ont tous des peuls HSBC au dos. Tous sans excepé

Dominante gris: comptoirs embriquement + murs. Plus planrique gris strié que 7A mais sans l'alternance du rouge laqué.

Accès dehors = porte automatique ronde

TL 2F (sas) mais certaines fenêtres/contourées pour raison de confort climatique

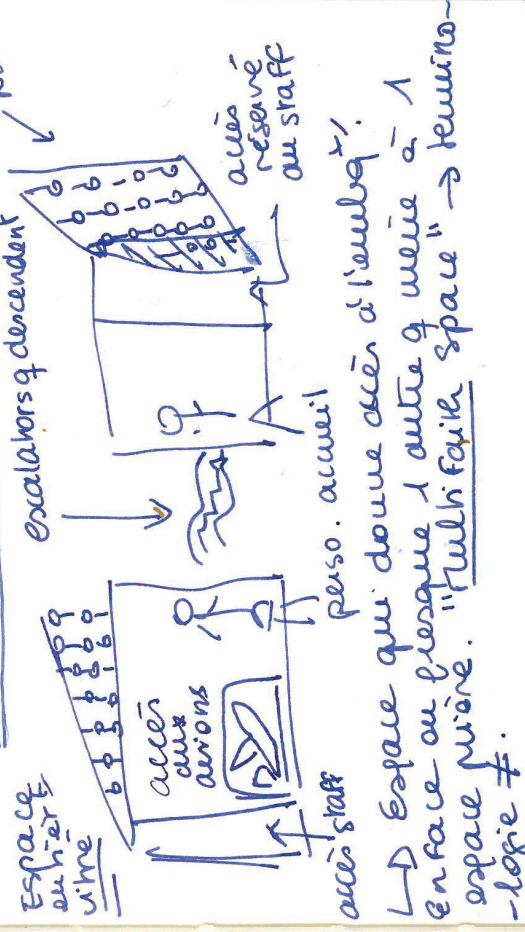
Safe Bags toujours. Un pail sur roues. Sa vendable est litare. Du personnel de douane qui fonctionnent "c'est le w-end!"

En le rendi eplé q'ou pour tout (G) L. Comptoir tickets eur-rub. Mélange des sièges carrés et des sièges ronds paroi du le m'empare attente. Pas en en face des autres. Toujours diminuta des espaces attente par 1 sol parquet. Un mtr, un seul ainsi d'at le TL: sur lequel est peint 1 feuillage (le long de l'espace attente). Bien d'espace attente et bien moins de commerces q des en autres Tmx. Et on tt cas 1 divage, 1 sépa-ration physique entre les 2 q est frappante.

Entre chaque colonne / chaque porte, des [Sortie]. Dabord on a cette succession espace d'attente d'un côté de l'allée et espace embriquement en- gissement (comptoirs de l'autre) avec 5lt 1 pail pour le retour / l'attente. Pas de machine Selecta. Plus en avançant vers autres terminx (A, B, D) on passe ds l'endroit où il n'y a que des Commercés & photocopier, banes internet. Pharmacie (Parapharmacie car aussi vend

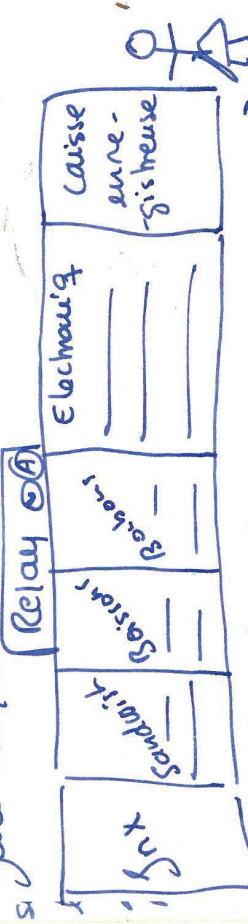
- en de plain de marques françaises (cf franchise) d'occitane "en provenance" Roger et Gallet - Guichet de l'haute cuisine séparés: "Equipage" "Prepans" "Caisse" le 11 en boutique Paris Anglais. Une vitrine de bouteilles d'eau enroulé qui clignote. Paquet - Puis Bism "Frenchy Bros" "vitrine photos du Ollon" → concepteur / Bar en pond. Heubrauce Bisme français - 1 mur décoré avec comme l'audacieux avec mots et dessins "fartare" "magnet" "Boest" Le J'illumine q rappelle le 11 de la - dévée au se de du Café Plo au 11 2F, us en pur tocap. Puis 1 canino + relay qui cohabitent (11 au 11). Juste en face d'escalators qui descendent vers on ne sait pas où: seule indication "Accès aux avions" avec cône départ. Décor de Noël avec guirlandes d'arapants qui pendent le long de la paroi. Une entrée sur le côté des escalators ont réservé au personnel. Puis MC Do immense avec déco spatiale (voire mot de scène 1 voyageur cosmopolite (voire photos Ollon) → bagages, hublots, longon) Cannes de golf. Puis on arrive au 11 A avec les comptoirs d'airways ok en bornes d'entrée gismement automatique d'accès avec vitrons. Bonnes achat forissy Buis direct Paris. Nacleries sélection et bornes internet avec (vitrines old school. → puis vitrine descrip Ollon du 11 A avec mur rouges laqués.

possibilité T-C et A. BCP + d'espaces réservés "aux # handi capes. BCP signalés en H cas q teux F. Voire pks - nos → Met sur la signalétique spécifique handrapés et le clivage des espaces. (4) Rehaumer voir l'espace prière juste en face des escalators qui descendent "accès aux avions". Rehaumer voir cela.



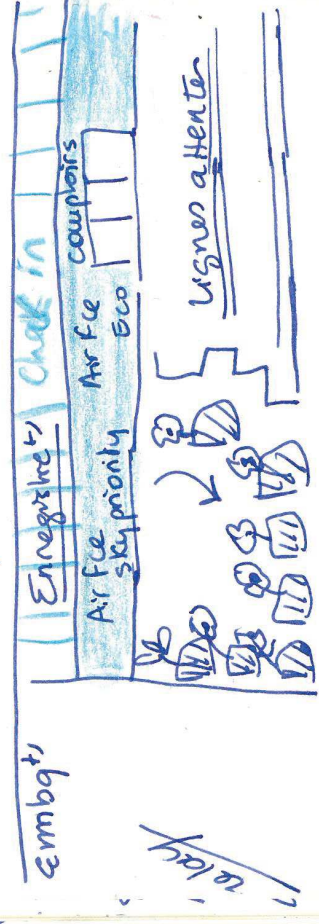
TL2G: Il faut prendre 1 navette. Evén- tré des autres terminx. Ruyne - Le (4) petit de- tux vs jusqu'ici. C'est 1 grand hall où on embrasse + l'espace d'un regard qd on est à 1 point A (d'l mur de tête de D et de G) ce q'è rare et d'origine haut presque p.r aux autres Tmx. Plafond: PLAT. 1^{er} fois aussi. Ressemble à de la table peinte en noir (strée c de la hauteur lumineuse pendo suspendus noirs aussi). Constan- tes habituelles: pub iPhone 6; machines selte (le café 110 ds 11 cher qui au 11 et la machine est visiblement en panne); écran pubs LC beaux avec pubs Nebex (4) Wifi de ADP.

A Paul en dur (pas roulette) et 1 Relay
 mono-vitrine à ds l'espace au dessus de la
 gare TGV/CDGval au T2:



le point en dessous
 à D de relai représente
 1 mappeionde.
 vendeuse mobile
 → devant la caisse
 et non pas derrière.

- des espaces o Embarkement / Boarding
- o Enregistrement / Check in
- o Info
- o les ~~tableaux~~ "Flight Correspondances"
 & Grands
- o les boîtiers sont sur 1 côté de
 la "pièce", en continuité

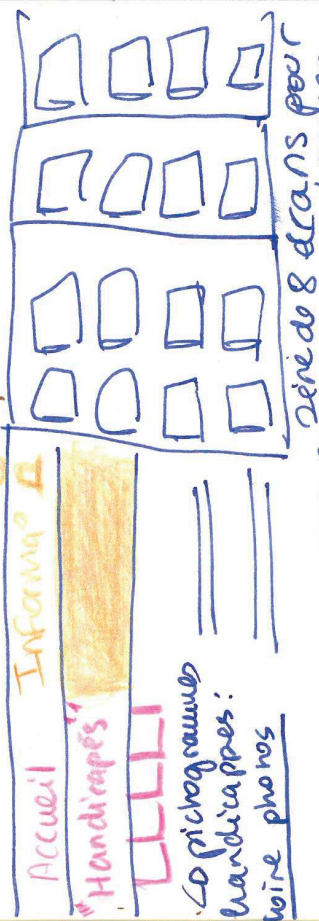


Embarq
 Paell
 solo
 (mbe)
 Espaces d'attente
 → vitres colorées
 turquoise, orange
 Dominante de
 couleurs blanc et
 turquoise.
 Couleurs blanc au sol.
 Grands carreaux 30 cm x 30 cm. joints noirs.
 Plers dernière couleurs: turquoise.

sièges turquoise et orange - seulement
 des sièges en mode "raags" de sièges
 liés ensemble. No. ressemble à ce que un des
 autres terminaux (voire photos)



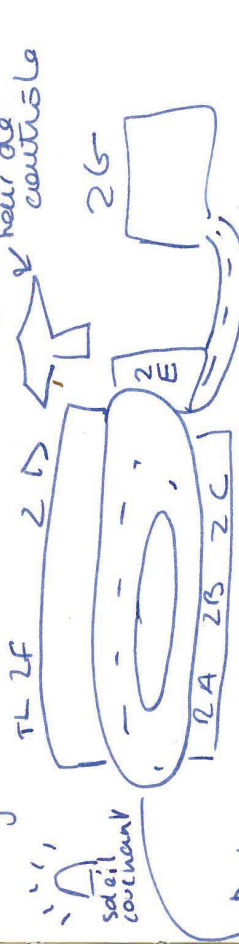
Accessoirs couleur métal argenté.
 Pas de délimitation des espaces attende par
 paquets STAF pour "l'espace réservé" (on
 ne dit pas réservé à q on à quoi mais on
 a les un icônes handicapé. Espace réservé
 délimité par paquet clair + murs en plastr
 transparent orange. A l'intérieur de ce "box"
 un téléphone à disposition et 1 variateur
 de lumière ⊕ un panneau q indique
 où laisser sa valise (contre le mur).



2ème de 8 dans pour
 les correspondances.
 - Espace attende
 rouge, jaunes.
 non délimité
 par paquet
 Cartre téléphonique old school (tel bleu)
 main sans paque - par d'intimité pass
 ≠ à d'autre poste ds autres Tux

ou entretien illusion d'intimité par
 parois séparatives entre les postes.
 Non isolantes vs séparatives.
 Américaines très familiales ds les esp
 : aHeute. ⊕ de proximité entre les gens
 Ouvrent leurs valises, se font des sandwich
 artisanaux (Pains et paquet de jambon
 ouverts indépendamment). Flâne, se promènent
 et téléphonnent pr raconter leur mésaventures
 de voyage ou son nouvel an.
 Au dessus des machines d'enregistrement auto-
 -matique il y a l'écran "pédagogique" qui
 explique par des gestes et des flèches comment
 pr o'dda sur ce genre de machines. Pour tout il
 n'y a pas plus de 5 ans que d'habitude q les
 utiliso. Là où l'avière le ⊕ de gens s'en servir i
 était ce machin en arrivant ds TC qui débouche
 sur le TA: Les bornes US Airways où il y avait
 une femme présente qui expliquait et assistait les
 voyageurs là à sur la machine (ds ce cas
 la quel intérêt de créer la machine).
 Auto dispensitif automatisé au TC ds qui
 ne s'ent pas ds les autres Tux: le paiement
 de supplément bagage: il y a 1 borne spéciale.
 Il y a aussi 1 box aux murs en plastique bruns +
 -parent rouge "espace enfants non accompagnés"
 où il y a une console ble feu à l'hor service.
 Flais en réalité il n'ya aucun enfant non accom-
 -pagné dans cet espace mais des jeunes (grou
 up) qui aiment jouer à la console et être
 entre eux. On remarque cette + gde proximité
 ds corps non sit parce que espace + petit u.

aussi parce que espace à taille humaine.
 Le main, ds 1 coin du TC, une personne (SNF?)
 avait étendu 1 tapis de sol (type dessous de
 lit) et s'était recouvert d'1 drap pour dormir.
 Ici les couples s'affaissaient sur les autres.
 Un enfant" (~11-12 ans) embarque seul. d'hôtes-
 se s'ingère: tu voyages seul, ce n'est pas la
 1^{er} fois? Non ce n'est pas la 1^{er} fois. Passe
 avec son sac à dos et assure le devant elle
 et lps sa carle d'abord au steward. La famille
 q s'est fait des sandwich pendant font 1 langue
 mordique et se baladent ds le terminal. Aucun
 autre commerce que Paul Br le Relay.



La navette fait le tour de l'anneau ce q
 permet d'appréhender l'espace tel qu'on ne peut le
 faire qd on passe d'1 terminal à l'autre de l'int.

Notion de feu... de corps ds l'A est
 ds cette posture d'insupo, de référence mult-
 multiple à l'ici et d'ailleurs.
 ↳ Aypologie la durée = microcos-
 me car
 représente
 macrocosme
 Les jardins publics = ~~terre~~
 hétérotopes

0" dans publics, la durée, les images de Paris, les photos de NY etc " font référence à de vrais endroits = réels. Mais l'A en lui-même, les couleurs, le bâtiment est bien 1 hétérotopie car il est à la fois l'ici et l'ailleurs, le maintenant et le "après avion", le départ et l'arrivée, en l'occurrence, les départs et les arrivées.

0 L'A est une forme d'hétérotopes prophétique autoréalisante ou plutôt plein de --- et autoréalisantes.

Discussion Soelle Le Noue

"Exposition involontaire" W à essayer sur l'aéroport. Mélange et hétérogénéité Pratiques et usages du lieu.

→ Remoie P. Berthelot sur les nux esp.

Commerciaux

→ Texte Daxalon sur la genèse de Versailles

→ Bruce Begout Les Végés (et autres)

- Atlas Trémoisine
Aby Warburg

- Ab: Mardi 21/04 9h07

- OK de nouveau dans le REC direct CD.
- Une famille dit que du temps qu'elle fera le ou ils vont, enroulé de leurs grosses valises. Toujours en paysages post-industrie qui me frappent. Des courbes de ^{de} l'abandonnement et des maisons abandonnées. Je pense à ma mère en Haïti qui m'envoie des mails où elle décrit des paysages autrement plus abandonnés et délabrés. Entre mon délabrement et le mien = deux navires et deux aéroports, plusieurs milliers de kilomètres. Comment en 2 lieux entre nous pourraient être annodés?
Peut être que finalement il n'y a rien d'autre dans cette recherche qu'un profond désir de nous connecter.

Étage des arrivées plusieurs choses se ressemblent par à ce dont je me souviens.

Étage des départs. Assise sur 1 banc. 1 ou 2 vous-taches est en conversation FACETINE avec une femme

qui parle très fort de la météo: "tu fais qqch tu transpires transpire. Mais les cheveux mouillés".

A l'ombre il y a 33. "On en souffre de la chaleur y'a hâte d'avoir froid". A marguerite ou palette

du poids du bagage - l'ombrage récurrent - A ma droite une grande mère accompagne son

nebo de petite fille. En face de moi 2 écran de sce 24 qui ne sont pas synchronisés, très

curieux: "Informa", météo et "adp"

Bienvenu chez nous". Bienvenue à Paris, enst

et sur l'autre Belgique so rare. les
 Des évangs "Sedecaux Adp" blancs - NY
 Couverture à ma gauche = elle est droite
 mal foutue tout quere la ilo-derni-
 -eur organiser, ra mox "News"
 des informations de filent "News"
 A ma gauche, cette femme est chirurgienne
 "quand j'étais l'organisation d'un airport
 je me demande comment on peut se par-
 reussir à organiser 1 bloc opératoire -
 Et encore celui-ci c'est un peu le bordel
 mais en chine par exemple c'est nickel
 "Ca y est je revuence à avoir faim"
 - c'est parce que tu te ramène
 - Non mais ça va passer -
 - En même temps il est 11h30 c'est pas
 déraisonnable d'avoir faim
 - Qui dit qu'il faut reporter à 6h - -
 - On dit ça te plait, car (elle lui tend un
 (cc)
 - Tient ça te plait, car (elle lui tend un
 livre d'Emi de Luca)
 - Ph oui c'est bien ce qu'il écrit lui
 G. - conversation sur 1 auteur d'ouvrages à radio)
 - Ma à Paris je suis fasciné par le
 monde
 - Qui et moi tout le monde je me dit
 dans le même temps les matins -
 - Mais ce qui me fascine c'est que je peux
 mettre la météo de nuit comme de jour
 sur mon téléphone -

- Ah non moi ça me dépense
 - OK j'te dirai pas
 - Non je meurai bien 1 pt café
 - Ah oui c'est sûr! Mais tu veux que j'y
 aille? Je peux y aller
 - Non, non non! Avec ses sacs sucrés?
 - Sans main avec du lait
 - Du lait dedans? si possible.
 - Oui - - -
 - D'accord m'je mouve!

Frage Arrivée - J'enrage de perdre 1 café
 dans 1 machine automatique mais mes
 pères sont en loutre par la machine - 1
 employé d'adp d'approche et m'explique que
 c'est parce que les "clochards" mettent du
 papier pour récupérer du monnaie qui reste
 coincée grâce à cette technique. Un exemple
 de "bricage" un peu déprimant surbeur qd
 s'emploie d'adp. En fait de "connards".
 L'étage des arrivées est relativement désert.
 Une annonce concerné au passage de foule
 attention à leurs bagages sous peine de destruction.
 Un homme avec 1 gros-bec FAX INFORMATION
 est posté devant la porte des arrivées et
 répète en boucle "TAXI GATE 24", un homme
 qui vient d'arriver s'empêtré à sa hauteur et
 le salut "Salamalikoum" ils se mettent à
 parler arabe.
 Trois charriots de bagages arrivent en même
 temps avec des promesses de valises, derrière
 cette garçon, une cargaison d'espagnols se
 prennent main à instruction d'il guide -

une femme me regarde avec tristesse en souriant =

A ma droite, un panneau "information" et 1

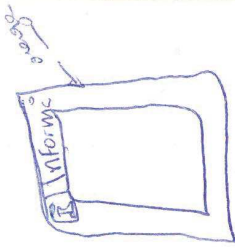
bidule pour scanner sa carte d'embarquement

dont personne ne se sert de peur 1 employé d'

ADP (à l'aéroport). Personne n'y prête

attention malgré son invitation "vols, bush-

-ques, services, touchez l'écran".



"Évocation piétonnière" - De Certeau p 172
 "Déambuler curieuse" : le corps urbain
 ville / langue → champs des possibles → acte de
 marcher
 // analogie : parole / marche

les cheminements sont des figures "énonciées"
 de style de cette parole. = "piétonnière"

↳ rhétoriques cheminatoires
 → Mais c'est la langue, le chemin n'est
 pas complètement, voire pas du tout libre
 mais conditionné dans des cadres insituants :
 parole aéroportuaire de venue.

→ Comment certains lieux - raison d'éditions
 norment et sont normés - Domaines de la
 par les interactions. - santé publique
 → lieux de passage → comment utiliser
 Benjamin les nouvelles technologies

→ Certeau : les transports pour favoriser la santé
 d'Athènes = métaphorai la bouffe, la sécurité,
 l'éducation, les médias
 → Portraits Only ⊕ FIAC le transport déjà bop
 → Notion de HUB le tourisme fait.
 → Quotidien mis en → cibles de recherche.
 scène dans le non-quot. → vulgatisation
 → Chorégraphie scientifique
 Susan Ossman → Traitements des
 données.

→ JM Floch : semio, marketing et com°, sous les
 signes les stratégies → le parcours du consommateur
 : valeur o texte. définit des "valeurs" aux
 objets de vente dont la "valeur mythique".

11/17/2015
 13/01/2015

"Vrais orfèvres Plâneurs" Idée de vie
 ↓ mode d'emploi
 les acheteurs.
 ↓
 poète à Benjamin

• Idée que l'A n'est pas un lieu du quotidien mais où le quotidien est constamment mis en scène. les boutiques, la restauration. On y mange, on y dort, on lit, on W. c'est perçu et vécu c'est la sorte de micro-cosme, c'est une sorte d'espace d'investiture.

• Cela relève évidemment d'une organisation à la fois urbanistique, architecturale, institutionnelle de l'A mais aussi des pratiques, des "parcours d'espace", des "débambulation curieuses" des usagers de l'A. Certeau → théoriques cheminales villes langage chorégraphies publique marché

• Cela place donc sur l'individu de ce centre de l'étude et plus spécifiquement les individus, le groupe en mouvement (Augé) → Anthropo de la globe dit que le gpe en mit en 1 mythe fondateur en occident.

• Or l'individu / les individus se plient entre à l'espace norme de l'Aéroport mais aussi par ses pratiques parfois le détourne (me qui donne à manger aux oiseaux / Prières en plein milieu du terminal)

• lieux de passages avec Benjamin.

réflexion sur l'objétormé / indus / hié / laisé, designé de l'A et de ses usages.

Au delà de ces débarnements il y a aussi le jeu une sorte de complicité ou pas avec l'espace. On connaît ou pas et on adopte une posture adéquate

→ En cela il y a presque 1 pratique encyclopédique de l'A car il s'agit d'en apprendre le code. On a la langue et on apprend à la parler pas forcément avec nos mots mais avec nos représentations (ici, là) nos attitudes. Il y a la figure de l'expert et celle du touriste ms quoi qu'il en soit on met bcp de nous ds ces parcours

Retourner voir Camille Zélenne.

Topologie perso.

Comment le penser d'un pt de vue communicationnel? pour la qu'on trouve aujourd'hui ordinaire extraordinaire

extimité?

Devis généralisés: besoin de reformuler / comprendre et pratiquer la norme (ici la formule géographique) / apposer le lien en le préférant

(N-Elias) / nous → W sur le portrait

12 Recherche Pascal Pauc (lieu)

les villages de nouvelles

re-création d'Al prends me.

Ouvre / fermé - Vrai/faux me de

commence (micro-cosme) se de

ci. (ou me j'as aller là car privé).

→ si pas de jeunes on

beaucoup / indispensable.

Des espaces ds lesquels on est obligé

de passer et d'y rester. Game:

on peut attendre dehors.

Infrastructure inf.

Lieu de travail spécifique.

Ds le marketing: ville cible: le global

shopper. → fonction marchande / mise en

contact avec la conso.

Prisme de la conso ds le microcosme

orienté par le marchand / la délimitation

des espaces. Minimum de conso requis

le microcosme recrée est-il celui des

fruits de l'Idf. Utopie

Microcosme de qui? Est ce que c'est

là que se passe le ^{pro} de vrai

l'avant-il un microcosme?

Pas micro-cosme.

Du coup l'appropriation d'un lieu est ça

monique ce besoin de lieux → familiar

et émerge et il n'y a que la com°

qui permet de faire ça.

- Lieu est le fois normal et anormal

- Microcosme de lieu mais présente

est tel.

→ l'appropriation com° → deixis

→ cheminement

Véhicule

→ enouciation

topographisante

"paler les centres

de l'espace"

espace critique.

→ le Trespace / 3rd space des

voyageur.

→ W graphique.

Processus com° d'appropriation

de l'A pr y vivre.

→ Distinction de Baudouin

(Normes).

→ les salons VIP (microcosme ds le microcosme)

→ W Demille et Pascal = corpus.

→ Anne Jaubert Odile Fillon

Corpus + Amk ils ont fait concrètement

deixis / pauc / Faisabilité peut être

deixis ou juste

→ passer liste et en fr une ou deux.
comme je pourrai - source d'inspiration -

Odile Huberman "le pli du visible ^{sur le} lisible"
→ uniformes en déambulation

le "je" piéton dans la vie des passants
Samuel Bodureau!

in: Toucher en ville, faire corps,
prendre corps, donner corps
aux ambassades urbaines.

ss la direc^o de
Rachel Thomas

le présent est un passant → qu'ignard

Puisqu'il faut ils recourir aux mots pour
éviter au silence de parler trop fort
R. Garry

Pascal Bue DSF. 2011. 48
(sur linkedin)

Odile Fillion DAG. 2003. 04/11

(sur internet)
Camille Léhenne DAC. 2008. 01

Anne Jarigeon magasin DOC. 75

J.C. Bailly: Grammaire Générative
des jambes ^(la ville)
l'écriture

L'A-É architecte. forme près forme
prescriptive et pourrait il y a des
règles et arts de faire qui débourent
les normes de l'espace. Pour autant
il semble que ds l'espace de
l'A ces normes sont non seulement
déhaïnées mais aussi, avant cela
réactualisée / appropriée et que cette
actualisation, cette appropriation ne
se fait que par des processus de
compo. → incorporé

quels et ces processus de compo?
→ la compo descriptive: dire le "je", le
vous ici et maintenant, le formuler.
→ les parcours d'espaces: les achats
minimum = m ss faire de shopping,
en acheter forcément à boire / manger.
→ les normes ds les aéroports: la
signalétique, les interdictions, produisent
autre chose qu'elles m.

Odile Fillion medias-building: étude de
les concepts d'un dispositif. (DAG 2003
04/11)

Vickor Hugo els Notre Dame de Paris:
Quiconque écrit poète se faisait
architecte → pose explicit, rapport à
l'écriture, à l'architecture, la technique.

[Étude sur l'écriture / la technique et ses
influences] → pouvoir (manipulation).

les écrivains etc recourent liens
dans l'architecture / technique l'écriture.

" Le com^o domine l'espace en haut
qu'il y a l'intérieur de l'architecture et
du paysage". [Études de près l'architecture et
que constitue l'Aéroport: fournit un cadre,
des indications de parcours, de directions, de
détours et a en cela une force prescriptive
imprévue. L'échelle d'apt de vers
architectural, urbanistique car s'il est
un architecte il faut en mesurer la nature,
la portée: sur quoi il se fonde, qui s'ennoie,
sur quels imaginaires repose-t-il? Il y a
bien ici cette q^o d'imaginaires car en réalité
nous ne savons pas ou nous oublions, nous
intériorisons, nous infraordinarisons et
architecture de l'A pour nous concentrer sur

ce que nous avons à y faire.

Il s'agit là d'un oubli nécessaire au fonctionnement,
à l'opérationalité du dispositif architecturaux
si nous faut en passer par une acceptation
du dispositif qui nous guide et nous dit
notre itinéraire. En qq sorte on doit se mettre
en situation de suspension of disbelief:
c'est à ce que l'auteur / les auteurs / les
institutions de ce lieu veulent nous faire
croire pour avancer ds le récit de l'espace.

→ On a l'intérieur de ce récit, on va
pratiquer le braconnage. Les usages de
l'écriture. Non seulement en déjouant
l'usage de certains lieux de l'A. mais
aussi en y aménageant des parenthèses.
Comme ds la suspension of disbelief
on est là ds un "faux comme si" et
on le fait si bien qu'on en vient à
recevoir notre espace à l'instar.

→ A l'intérieur de cet au-texte,
ou écrit nos propres histoires.

On reconstitue notre (nos) microcosmes.
Chaque "je" reconstitue son "nous"
au milieu d'autres "nous".

→ Il y a des lecteurs plus ou moins
actifs qui connaissent plus ou moins
bien l'histoire et le style de l'auteur
des sortes d'experts du texte (les hmn
d'affaires) qui ont une lecture du
lieu + facile (encyclopédie de l'A)
→ Études du voyageur

Où le fiction

CORPUS

- W sur le plan : culture / devoirs
- proprio, promoteurs, occupants, acheteurs
- ress. d'internet, (infos "miniales")
- (rites webproprio) phones amateurs,
- constructeurs de signes et d'écrans (ED),
- de journalistes, d'architectes,
- d'artistes, d'institutions.

↳ PLAC ⊕ cam. de surveillance

⊕ séjour in situ → intérieurs
→ déambulations

Corpus riche et hétérogène. ✕
Fonction de l'objet urbain un objet sic.

Nous organisons cette construction

↳ Time Square comme dispositif
donc corpus et méthode de cette visée.
Mais veut-on fr de l'A un dispo?

I) Partie diachronique → aborder la
fabrication symbolique / iconique qui
concurrent à la réalité sensible.

II) Synchronique
Fréq sur image

III) Stratégies d'ailleurs

Culture Zélie

Analyser cette pratique d'1 ps de
vie comme el.

Pas d'objectif d'analyse complète et
intégrale des pratiques de com° au
café → proposer la construction d'1 objet
de recherche en sic. ✕

Objet de la caractérisation saisissable le
vend trous. multi-disciplin. et qui
par le biais des sc. de l'info com

Emission rhizome (Deleuze et
Guattari)

Effets morphologiques: épaissir qui ne tient pas
au fil lui-même mis à la taille de
l'arête qui veut devenir dévillé
des choses: il y a les corps qui sont tous
→ cf P. schiciste le tour du destin et les effets
causés de chacun ds le tour du destin

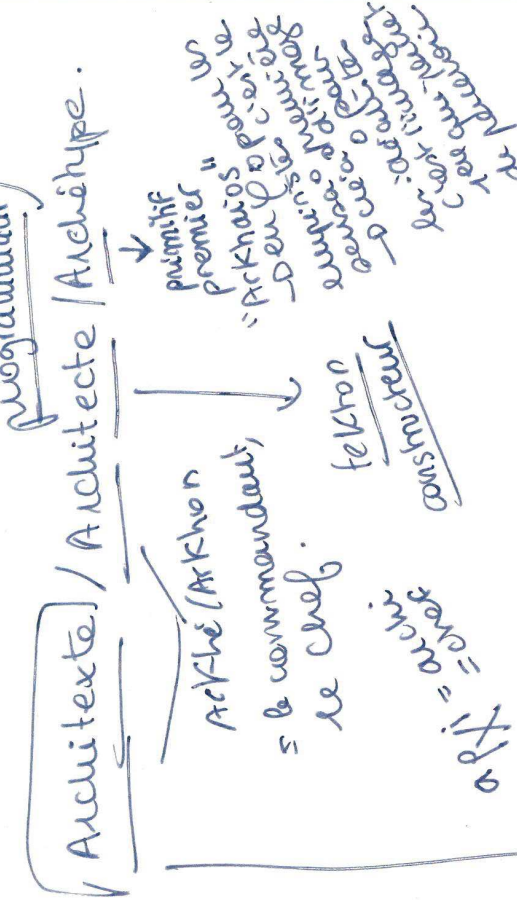
Une mode d'Europai, nouveau
histoire des habitants d'1 immeuble.
= de surface

Soies titre: "nomans"
↳ l'A même une sorte de vie quotidienne
Une vie mode d'emploi

Le "on passant. On y passe. On y
reste. Réfléchir à ce "ou de l'A"
→ qui est ce "on" à qui "on" s'adresse.
Il y a z "on" forme d'indétermination
de l'énonciateur
° forme d'indétermination
du public: consommateurs? voyageurs?

Il y avait comme une place de l'imaginaire, une sorte de "serveur de sens" pour le "vivre en collectif" qui s'applique et se construit dans de très diverses situations, l'A est l'une d'elle.

→ en cela l'A serait une forme d'Archétype de la globalisation notamment par son rôle prescriptif



ensemble des catégories générales ou transcendantes dont relève chaque bête singulière.

- Aérocity - qd l'airien fait la ville (roseau) - imaginé ms imaginé urbain.
- Article. The obsolescent airport (Cauchi)

Archimémoires eulle aut et serveur : la via Paul Andaux auchi ADF.

Camille Léhème

Objectif: transformer les cafés en objet de SIC
 Construire l'objet de recherche en dépassant sa trivialité sous-jacente.

- o Lancer dans les SIC.
- o Poser la questionnement réflexif et méthodologique (qui ne peut être ~~effectif~~ exhaustif)
- exercice de construction d'un objet en SIC avec l'inventivité méthodologique qui lui est propre.

En théorie notre objet n'est pas dans le domaine à proprement parler des SIC [On trouve des écrits sur les réseaux, les TUB et les A mais d'l pt de vue architectural ou urbanistique. L'A structure et est infrastructure symbolique / symbolisée de la ville a occulté ceux qui sont à l'intérieur]

idée de construire cet objet & objet réflexif.
 → comment la com' peut nous permettre de comprendre ce lieu

- Assez significatif qu'on pense ce lieu uniquement en terme de structure que ce soit d'l pt de vue urbaine, industrielle, aéro-urbain, no de spectacle, aéro-urbain, industriel et m qd certains auteurs se penchent sur les imaginés de l'A (imaginaire urbain, no de spectacle ds Aérocity ou s'intéresse à ce que les urbains en pensent ~~et~~ médiatique + cela est renforcé par l'effet ND des Landes)

• Few ailleurs ont att la litt. des vies.
J-P Thibault sur les "mythologies à Bord", revendik héritage Bourkheien us se situe cette fois ds l'Aéroport.

• Enfin coté imaginr ou a t ce qui relève de l'utopie aérienne de l'homme en vol, la demeure des aies ...

• En 1944 le Sec G à la Guerre de De Gaulle s'yle l'acte fondateur d'ADP en disant que ce sera la ville car c'est la qui débouchent richesses.
→ Ou pense à un microcosme de ville mais là ou la pense en termes éco.

1/ DONC

- un symbole de la force éco
- un — de la mondialisation échanges massifs.
- une extension / reprise / déformation de la ville.
- d'1 pt de vue com' l'espace est pensé en terme de confort, de chaleur, de confort,
- l'Aéro ds la ville, la ville dans l'Aéro.

→ mais comment l'aéro est-il effectivement vécu, qui sont ces gens qui le fréquentent. Quelle est la réalité matérielle de tout ces discours. Qui est ce que les gens en font, ds quel chat sont -ils : est-ce

qui ils vivent leur passage à l'aéro. à un séjour? la réalisation d'1 utopie?
Effectivement il va y avoir le peu de tout cela

→ Tout ces imaginr traitent en fait des usages privés.

→ Au début on parlait bcs des usages public, qd les gens allaient au spectacle mais en réalité au fur et à mesure de l'évol^o des aéro, on s'est bcp

→ intéresser à ce que faisait l'aéro. en fait que structure, en fait que force éco, force symbolique, force ou présence industrielle, commerciale, professionnelle. L'A. apparaît bcs comme "co-produc^o": de la ville et des architectes / des institutions et des vies / des pays / du monde.

→ L'impensé est donc ds les pratiques effectuées des individus. (2 à 3% de la pop^o mondiale font 90% des voyages).

En quoi ces imaginaires concordent effectivement avec des cepts. et en quoi ils s'en détournent. Et s'ils s'en détournent est-ce que ils ne composent pas aussi autre chose à la place. Non pas un faire (autrement) avec ~~au~~ une fois ~~comme~~ mais à faire comme si

50 000 m² de commerces. (50,2 m²)

Dans le voyage ou le retour ^{Espaces} d' ^{Espaces}

"conquête du monde"
Une géographie dont nous avons oublié que nous sommes les auteurs

De tels lieux n'existent pas et c'est parce qu'il n'existe pas que l'espace devient "question"

cesse d'être évidence, cesse d'être incorporé, cesse d'être approprié

Espace aérien p 148.

Ma démarche p 119 + 122

109 Methodo

Pas liens-liens (liens-espace / espace intersti-

-ciel (...)) car pas 1 fait social total

Pas liens intersticiels non plus car c'est un lien fonctionnel / condition de poss

de l'action.

Le liens espace se construit à l'int. des lieux par les pratiques. Se construit

de l'intérieur. L'acte d'achat n'est pas 1

symptôme, il n'est qu'1 composante

Les médiations marchandes comme lien,

comme liant, car au y reste, au y compose

son paysage.

- Espace de représentation - cf P. Bue (manques et soc. marchande investissent le champ de l'architecture)

L'architecture par sa pres. ds notes env.

Faite exp avec gens qui ont jus q'au avion ou ne st jamais allés à l'A (terminaux) & leur demandes de décision ou dessiner ce qu'il y voit ce qu'il y projettent.

leur monter 1 plan, une topographie avec magasin 1 et leur demander de remplir magasin 2.

o ce qu'il projettent

d'y faire.

[P. Bue]

Hyper local et hyper global.

La périphérie devient le vrai centre.

// exacteur la m chose que dit Auge ds Rue de la mobilité. [époque où cette

idée émerge → m époque → coprésence

→ idiocythmie →

Idee que l'A est 1 grammaire qui est générale et se traduit dans plusieurs choses. Grammaire de la mondialisation mais peulée, érudite, servie de # manière selon les individus.

F. Leifer et D. Agrest parlent de "non design"

Design = forme culturelle d'acte

Non design = Syst. culturels interfèrent et influencent la forme aucti

Il y a une mode du "Non": non-lieu, non-design --- → Place pour l'absence de ces non-choses.

De Carreau: les métaphores à Athènes sans les nouveaux en commun.

Donc si l'A à 1 métaphore de la globe.

il transfère à la fois le phénomène en lui-même et ses représentations.

P.é que les Aéro et des sortes de balcons sur la globe. É donnée à voir, us aussi à expérimenter. Car les 3/4 du bpr la globe n'est pas de l'ordre des vécus des de l'ordre de la représentation de l'imagination.

É toute sur les percept° sociales des bours: il y a 1 réversibilité des

signes perçus positifs ou négatifs.

"signe de domina°" ≠ "purgatoire"

domina° qui marque échec de la soc.

domina° à la fois ornelle et spatiale

Tous = représentat° d'identité sociale:

En passer par une étude diachronik avec un filigrane. Idée de spectat°

du spectat° proche du spectat°

au spectat° réel. Représentat°

de soi - Intention sociale du spectat° → jusqu'à unifier le quotidien.

L'A à espace dialogik.

Le bât signifie, communique par ses monumen-

-talité

↳ Dimension étiologique (sociale) de la ville

g é fils lieu de "rencontre de l'autre" Balthus

cf Atérotopie - (souvenir) la ville é

→ L'A serait ce lieu d'apréhension de l'autre. = D l'Atérotopie.

→ Ethos de l'Aéroport / du voyageur.

Mythe du voyage. lieu où on

rencontre les autres ms où on rencontre

aussi: soi-m. Age de la solitude.

Bât qui parle plusieurs langues →

univers de reconnaissance. Cf Proust:

ou é fils ce soi qd on é compris

→ Narratologie (mise en récit).

Aller lire le syst des objets (Structures d'

ambiance) - le veuve é à la fois distance et

proximité, intimité et refus de l'intimité,

com° et non com°.

lire phénoménologie de la perception

- Pas grand aller vers A
 qd de la croyance
 qd produit artefact -> produit
 achetés / médiation /
 nodalité de langage. Corps social,
 corps mondain... Soit le Non: les
 compétences. E. Non. Anticuler
 ce qui a été désarticulé.

A l'origine lieu de transbordage. lieu
 d'échange.

Lechem tiers personnage
 indispensable à
 l'acte de l'échange. Quantitatif de
mon analyse.
 choix du corps.
 E acte de négotiation.

Qui le lieu
en ne peut être
de le n'est chat.

lieu intermédiaire

lieu d'échange, de
 passage. donc = lieu
 d'échange. Mais lui
 m en lui m est déjà échange, de son
 abyme de sa forme d'échange, de son
 e la, de sa couche.

Archer Nonon (de Baudelaire). Poise en
 Néphore construction n'est que lieu
 Es lieu d'échange il ne
 peut être autrement qui s'est lieu
 de rituel, d'altérité. IL est
 lieu de l'espace public AVRIL
 entre ciel et terre.

l'homme la tête de la
 crue le regard oblique.
 (Quinault) - Pens naïf, à l'ours
 et descend de l'espace, pedivore
symbolique.

Nonde désarticulé -> faire.
 A = espace sacralisé. lieu de
 passage. Processus de passage.
 Roger Lyster: Niv. Symbolique du
 livre. Hist. de l'édition co-édité par

R. Nautin.
 lieu d'articulation, de passage, de renouveau
 de rituel.

-> Quand sont apparus les lieux de
 cultes des A??

Inshir o de l'espace à fins archaïques.
 E non lieux ou fait. lieux
 Foucault -> les hétérotopies. ouvre
 et se ferme lieu. L ouvre + porte
 avec + loin!

Théâtre de mémoire.
 rituel et passage.

-> Bouthes (Vire ensemble).
 -> Microcosme à creuser

-> Sacralisa qui n'est pas crue: un
 acte qui s'interdit de se penser en tout
 que nel car parce que pas ds idéologie dominante
 -> de comp lieux dans l'espace public

qui correspondent à lieux du cerveau
 comment on s'approprie? -> signalelique.
Daniel Jacoby. -> rituel.

Relève ce qui relève des comos
de ces lieux là.

→ Historiques.

→ Choisir. Ecrire c'est choisir.

→ Circonscrire l'espace.

Formuler: je prendrai bien celui là
l'indianité. Il lutte avec Balthus
Indien.

Un renouveau de CBO.

→ Un renouveau de passage, rituel...

- Elaborer. Valéry.

- N'entre pas qui veut de l'A
geste à décodar da ia de gauche.

Rapport au pouvoir, au sacré,
à l'autre. Rapport à la sécurité.

Univers de sens / de reconnaissance /

Neleau Ponty.

Zones exprimées: on dit que c'est
à non lieu mais j'en ou autant de
gens qui lisent des jnx ou des livres,
qui ont autant de réflexions
de savoir de machines (pour enregistrer)
qui placent et parcourent
l'espace.

° centrale de l'ALTEITE

→ ou la donne à consumer.

→ mais ou la vit aussi
ou en un soi-voyageur
ou se projette or lui
dans ce rôle.

En quoi l'aéroport est-il un lieu de
fabrique de l'altérité?
Un laboratoire de préhension et d'appropriation
de l'altérité.

- interac° / proximité / Kynésique

→ modes de communication de ces lieux.

- interac° hm / machine

- interac° hm / signalétique

- interac° hm / sécurité: agents de sécurité,
de pouvoir, le policier &
la police.

- Univers de reconnaissance.

- ° de l'intime.

- Les signes de l'Aéroport.

- L'A. & mythologie.

° Corps Urbains, Nuls et mise en sc.

→ Ss le dir de Sylvie Niaux

Revue: Geo. et cultures n° 70.

→ Après la com° → Etho Chant 2e
309.09 COR

° Psychologies

° Les formes de l'oubli (l'imp voyage Augé)

309.06 SEC

° La G. des rêves] → 309 SEG (Nimelo)

→ HUSSEL: 193.409 Z

→ Chantière → HUS 1

→ Chantière → HUS 1

→ Balthus → 84/4 BARTCO

→ Chantière → 84/4 BARTCO

RE : 84/4 GENEA /

Lundi 08/12

Un inconnu de 1. café : / au bien
connu le mec iranien dit s'inspire
Spielberg de son film. Ce q ont dit
et q les autorités aéroportuaires ce
respectait rachement.
Il supporterait très mal qu'on passe
sur sa zone. ~~est~~ A la fin il
rèchait rachement étendu. Je vais m
q Spielberg a dû lui payer des droits.
Le patron, Fred, "oui enfin, s'il vit z
l'A, ça a dû lui fr une belle jumble
les dit (barade) -
En chaine : ds l'A de Zéhenne, si y a
personnes (4!) q vivent là-bas car leurs
pays n'existent plus, ils sont apatrides -
→ situa° ds un café où je m'occupier
→ justification microsc. Pont avec
Mémère C. Zéhenne.

Nouveaux fils notionnels ds J concept
E d'après C. Zéhenne.

→ Structure ⊕ circulation
des infos ds I²

→ Enouia² ed. permet de penser
diagnostique techn. de l'objet

→ Q° des I² = circula²

→ "le culte" au sens propre ET
figuré.

→ l'A est l au-delà du lieu car
convoq des univers diff. un du cp

non pas le sien propre. Sa fonction,
son identité est décomposé de
≠ identité. C'est un prisme pour lequel
on entrevoit la multiplicité des mondes
diversité du monde

→ car ce sont bien DES mondes
q sont convoqués. l'A n'est pas 1

unicité comme. Il est un seuil. Fonction
seuil de l'A produit illusions :

d'o déjà en voyage, d'è ailleurs
par 1 ailleurs futur, mais des
ailleurs = illusion qu'il n'a pas
d'identité propre.

l'émers : Dieu du voyage, du commerce
et du seuil ⇒ ou remeure en
dimension ds l'A : le commerce avec
les beautif, le voyage bien sûr, le
seuil.

Si on demandait le rapprocher d'l
langue on fonce vers 1 fonction
référentielle, métalinguistique, phatik

→ Intermédiation du prototypique
Bcp de bonjour - Bcp de signes
phatig - deictig.

→ heu où se reconfigure notre
rapproch ourselves à l'espace ET
pour l'espace, à notre rapproch
du temps.

Temps intérieur (Temps ext - D Q.
Niveau temps et récit.

- L'A est une mise en récit de soi: Par les rituels qui s'y accomplissent

→ Comment l'ailleurs nous dit

quelqu de l'ici

f) Comment l'après nous dit ce qu'on a maintenant.
Le présent et le passé du Hs.

→ Le présent est passé.

→ L'A est passage.

→ Passer c'est être présent. Se rendre présent au monde.

→ L'A est le lieu du présent pour cela. Comment on compose le présent comment on l'active, comment on le vit.

→ Les imaginaires du lieu / autour du lieu
ACTIVITÉ de l'après du lieu →

→ Notion de l'écriture de

Exercices de style: "Nalanda"

de voyageur est l'écriture de ce lieu

C'est un événement qui on devient

l'écriture. Un voyageur →

quelqu on voyage par qui on réalise,

qui on effectue le voyage qui on

y projette l'autre soi-même. Celui

qui on raconte ensuite, après, sur

des photos qui sont représentées,

des enregistrements on est déjà

en représentation. Le récit de

voyage serait donc alors

C. de Novyety.

Novyety Complexe. Melina

10h

CSG 10/12/2014 - 12
On arrive à CSG plusieurs minutes avant d'arriver à CS6. Par ailleurs:

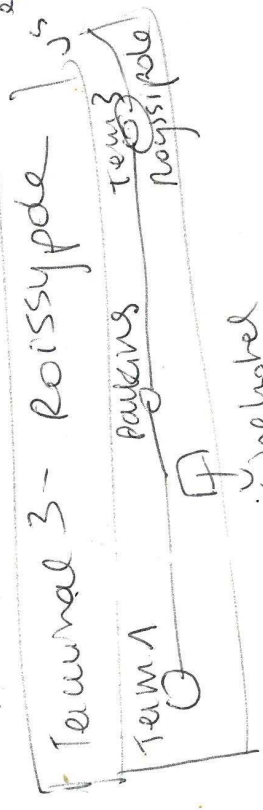
Si vs limites hp le adresse d'arron = danger (TT va trop vite 3/4 Chemins conn.)

Par ailleurs: Hilton, Pulman, Litus

Hôtel Isis à 200 m (en arrivant à Terminal A)

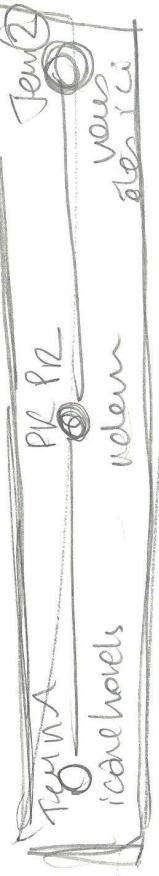
Plusique en attendant le CS6val

"Culi patrouille" - fait exprès?



icone hotel
Pulman

Annone orale -> annonce arrivée CS6val
cinq fois / fois



Gem se rencontrent
bloquent abryse sur A Carret
- Ce va aller une? Vient se valise

Ne laissez pas votre bagage ss surveillance
 → Eau de fêlé avec au dos / plan du DSDP

Des gens q dorment et mendient.

Des familles altérées c'z elles.

Effectivement archi en saltille. Jardin au centre.

Archi beche et lieu de pouvoir.

Le personnel stable aussi : lieu de pause.

A la Briocherie Dorée ou s'intéresse :

jeune hmn d'affaire (coshume) dit

bonne fête et demande : en anglais :

"good party ?" les vendeuses ne savent

pén.

d'hippopotamus a l'espace bar "

(à l'ext du restaurant)

Il y a aussi

- la poste

- Briocherie Do.

- Pharmacie

- N'Do

- Grand lamphoir

- Relay

Tour en rond, rouge et blanc. Déco de

Noël. Tables de Briocherie Dorée : rouge sur

sol rouge mur rouge tabourets rouges.

Devant N'Do : Odeur N'Do.

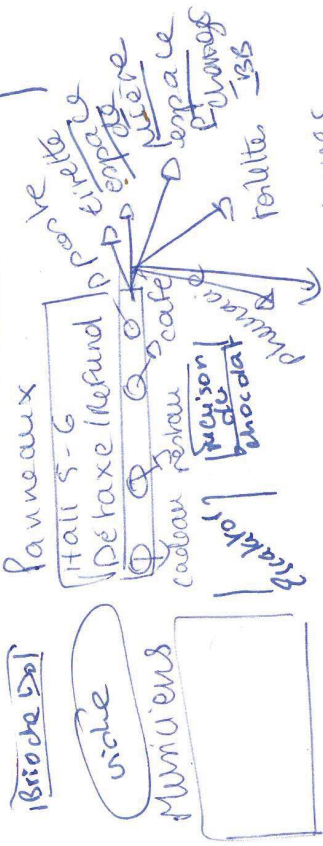
hippopotamus : — Hippopotamus.

— Univers de reconnaissance ?

Un concert de A. Hallehija

Jeff Butler

Tirette / espace piénière / table à langer
 sont accolés.
 Onôle.



Concert presque fascinant. objets nouveaux

On part, j'étais presque avec pincement

du cœur, incursion lyrique émerge - Et cette

nana H majore avec bonne fête Noël qui

plaise d'1 jambe sur l'autre à côté elle la

H grosse. Les 2 projecteurs q encadrent la

briocherie Dorée. l'atmosphère de l'église

protestante avec gilet fluo. Les nana de "la

maison du chocolat" q ont l'air hyper heureuse

de cette animation. Et l'horreur d'être un peu

en retrait de tous q, pourtant, on peut lire la parole.

sur chaises par les

en séries de musiciens "hallehija."

hallehija a...

Jeff Buckley

On nana passe en faisant une pirouette.

On s'inscrit ds la période.

(mais la on recrée aussi environn't village.

Denière, vitre ouverte sur le ciel. Soleil.

femme.

Ulysse. émission 2/2 : Ulysse est à rethour
il sait bien parler : voyageur - rethour - kéro

Ulysse choisit l'humanité l'épisode de Callipio). Ulysse ont le corporal, le matérialiste ≠ Achille. C'est le vent qui parle. Le corps tangente par la mer. Desirous contrôle sur lui m.

METIS : la ruse (grec) est l'attribut d'Ulysse.
JUNOS : valeur guerrière — d'Achille.

Ulysse : rapport à l'identité : est personne = anonymer du voyage. Odyssée = le retour, idées d'1 temps cycliq. Zdom T1 CDG : cercles concentriques.

Panneaux : "Boissypole"

"Pau King"
"7x1 et 3"

- Arvistiques : "Hilton"

Par la Fenêtre du T1 CDG :

panneau routier Terminale 1
Barré avec m "sortie de ville"
signalé par q pr

Au Starbucks :

1 Femme et ses 3 filles
+ sa mère. Elle revient

I have no interest in going to the east countries. Maybe NAREE 1 day, I buy a nice car... But I've been busy with other things.
But I mean "China... Malaysia" Europe...
Hong Kong c'était bien, c'est à peu le NYC de l'Asie.

Les personnes 3 femmes 1 ~ 30 / 20 ~ 25 / Une d'elle parle constamment de ses ongles, de ses colocs. L'autre jeune parle t. peu. La + vieille est celle qui n'a aucun intérêt ds les pays d'Asie. Parlent en anglais (on suppose anglais/Anglophones) ["Ushato is soo cool"] puis soudain l'une switch en français pour faire 1 remarq sur 1 avec ou 1 grpe de japonais. Remarq assez condensante.

Papy et Ramy Courent avec valises et vigile qui les guide.

Un des renes dernières "cabine téléphonique" (mais sans pontes, juste des postes de com) C : des bornes internet.

Un couple mignon s'échange kds de Noël. Satisfaites avec escalators au milieu : on se voit d'mt ds 1 vaisseau spatial.

3 hms habillés en noir (sécurité) tables au Starbucks regardent 1 iPhone. Saver la durée posés devant eux. (?)
Couple avec m sac caducée posé entre eux.

Ulysse narrateur
Récit de lui m.
qui il fait avec réactions pour ex.

di'scours monologues
q vont lui permettre de se sauver.

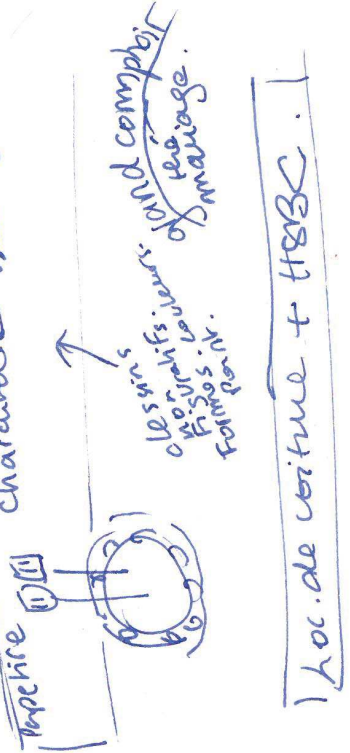
↳ mise en la valeur de la parole

affabulation
Ulysse est qualifié de "polytropes"
→ plusieurs facettes.

Ulysse se raconte ds la voyage sur l'île du récit cadre.

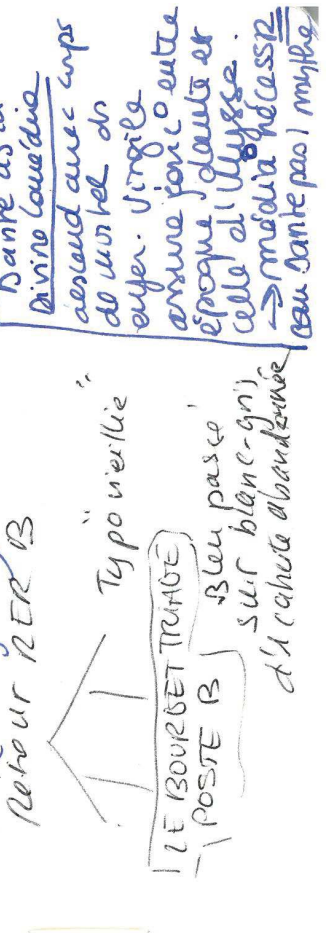
"d'embarkation ça commence à 12h30..."
 Un grand père et sa petite fille n'attendent.
 Elle regarde son iPhone. Il a l'air gêné.
 C'est pas son gd père. Elle a un aéroport.
 Il lui demande si elle a de quoi lire.
 Il lui dit "le décollage c'est à 15h" (il est
 12h16). Il vont continuer d'être gênés 1 nuit aux
 "J'aurais dû prendre mon passeport pour
 m'inscrire à ça (contrôle frontière automatisé)
 c'est pratique tu met seulement ton doigt".
 Hier on a été voir 1 film t. sympathique : la
 famille Belier" (le Belier c'est 1 animal)
 Raconte l'histoire. Fait 1 comparaison fca /
 étranger.
 Une jeune fille à la depuis q'ily suis et
 regarde 1 film sur son ordi.

Niveau Arrivées : 13h.
 Ils ont peint les murs avec des enseignes de
 rues "poissonnerie", "charcuterie", "Papeterie".
 A l'endroit, un "banc public" au zanzou
 proprio du terroir : avec des caupadaires
 au centre



le dispositif m'attire tellement bien qu'il
 petite fille joue/danse en faisant tourner
 son échoupe rose autour d'elle. Un homme
 au polo rose é assis. La bonne lument regno.
 Un moi fait des blagues sur le fait q'je prend
 des photos. Le rose des "personnages" rappelle les
 couleurs des images du décor "papeterie, charcuterie
 etc...". On se voit venir ch 1 jardin
 public. C'est diabolé car le véritable jardin
 dans cet espace (celui au centre des satellites,
 accessible au Niveau d'Orval) semble peu,
 voire très peu public: panneau "terrasse réservée
 aux consommateurs du Bd Caupatoir" => veut
 dire q'les fumeurs non consommateurs ne
 peuvent pas s'asseoir à cette terrasse. Le
 jardin é très très très accessible, moins
 synoptique (aussi car on est en hiver ?).

13h15: Niveau départ c'est l'attente venue
 On se bouscule. Niveau: faites la queue
 ici. Tu l'as demandé comment ça se passe?
 "Mais non y'a rien à demandé".
 Contact avec des personnes: sortie niveau
 emmener -> 1 homme cherche son Uber
 qui tourne tourne mais ne le trouve pas!
 En attendant de le RER: ce train va dans le
 Centre" (en anglais).



006 22/12/14 16h-19h

des names de la maison du chocolat "d'aubert"
avec des petits plateaux argentés. Elles
distribuent des chocolats au personnel
du Cheffing Bagage.

Il y a certains panneaux où les
indis. se st unig. en anglais.

Au Starbucks je massées en face d'A
jeune homme q écrit D'abord ds le vide,
il semble faire 1 liste. Puis il lit
et semble prendre Rsp de notes sur
1 article du monde diplo.

"Combien de pages valez-vous?"
Il porte 1 pull type "de Noël" avec des
mots ps prendos géométriques = bleus,
gris, jaune, rose. Il a les cheveux
châtains clairs (un peu comme valère)
avec des reflets roses, et une barb-fish-
Les yeux vert je crois. Quand je lui
demande si je peux m'asseoir il
hoche la tête d'1 air de consentement.
Ne semble pas avoir compris.

Il a l'air avéré. Range le menu, regarde
l'heure sur son téléphone. Ouvre le mac
q était sur ses genoux, brouche ses
écouteurs et se met à regarder qqn en vidéo-
pendant q j'écris cela : une annonce sonore

"Monsieur et Madame San Mujk... Sa-a-a-
-n Mv-TV..." la personne bégaiille.
Secundo annonce qq's minutes
Plus tard : 1er fois semble plus arriver

On se dit qu'elle a bossé le nom de famille
de l'intervalle, mais en fait non (car
le répète 2 fois en français et anglais).
Une nana voyage en train mais avec
un coussin pour le coup.

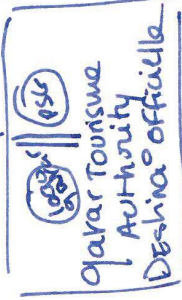
Hier : Devant les pubs pour Qatar, une famille
q faisait la queue au Starbucks s'interrog-
-ent sur le pays (q'des enfants, parents pen sur
de leur épouse, seul le père qui prétend
savoir pour ne pas perdre la face) "ça"
fait partie des Emirats Arabes Unis.

Les pubs mettent en scène des joueurs
du PSG sur un fond sensé évoquer le Qatar
mais c'est si moche (photos mauvaises
qualités) q ça pourrait être n'importe où. Il
y a écrit "Venu au Qatar en joueur, revenu
en Fan". En bas à droite : Nom du joueur
PSG.

Tiens, 1 petit garçon se fait
prendre en photo devant celle de "C. Gavelle"

Une nana de la propreté vient dire Bonjour
à 1 des serveurs de Starbucks. Ils parlent
1 langue étrangère mixée avec du français
"Savoir je savaie par q tu Vais aid".

→ interruption sociabilité entre personnel.
I donne un peu ⊕ tôt avec un mec
conducateur de chariots (voiture avec chariots)
Sur les pubs Qatar : en ht à G.

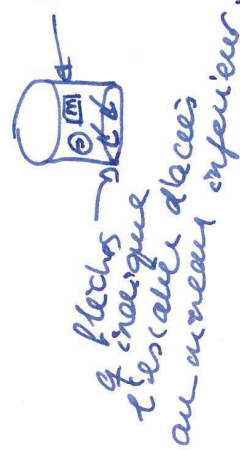


Venu au Qatar en joueur,
Revenu en Fan.
Vous aussi découvrez
le Qatar.

de mec de Starbucks qui te remercie
le navire alors q son collègue se en
pause. Il se barre pour poursuivre
conversation avec sa pote q s'appelle
Salima. Ils parlent d'1 collègue "il est
plus là int, il est T2" "pk?" "Il s'est quité
ici... Alcohol... ça va lui faire des
boire, ça va le changer". Salima
s'éloigne, le serveur revient qd un
"à Ha il l'heure". Ser l'attente, Salima
revient "T'es garé où toi?" puis repart
direct.

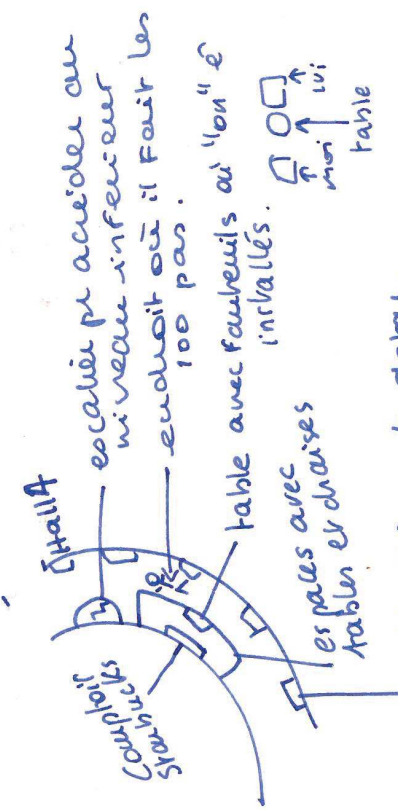
Depuis q j'é suis là, 1 mana W sur 1 table,
plein de papiers devant elle + 1 ordi.
les serveurs Starbucks sour d'humeur
jouasse. Bcp de monde que ce
jour. Je vois passer Salima avec son
cheval de nettoyage. le serveur Stab, si flotte
quand j'é suis arrivée: un japonais
a fait tomber 1 sac de son chariot
heureusement était rempli: valises & t1
tas d'autres trucs.

ET en rond: sigle Starbucks, mais
aussi un panneau q indique les services
dispos au niveau inférieur. Poste,
McDo etc: niveau CGval. C'est 1 genre de
cône en papier avec des flèches.



logo des services:
- Mc Do - Poste -
Brioche Do - Photocopie
carino - hypopotamus
gd Comptoir.

Je mec en face de moi se lève pr téléphoner,
revient très vite. Son tel sonne qqs minutes ap.
Le lève pr décrocher. fait les 100 pas ds le couloir
du terminal, ms en dehors des Starbucks.



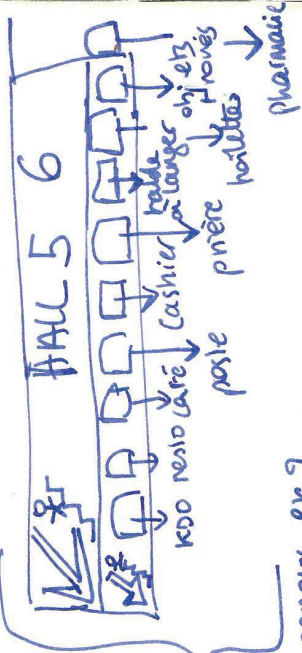
"Ou continue de discuter au Starbucks.
"Bonsoir Bonsoir!" Une dame part à Athènes
la chance.

Le mec au full de Noël est fs au téléphone.
Je ne sais pas s'il est triste ou si c'est 1 poseur
d'artiste.

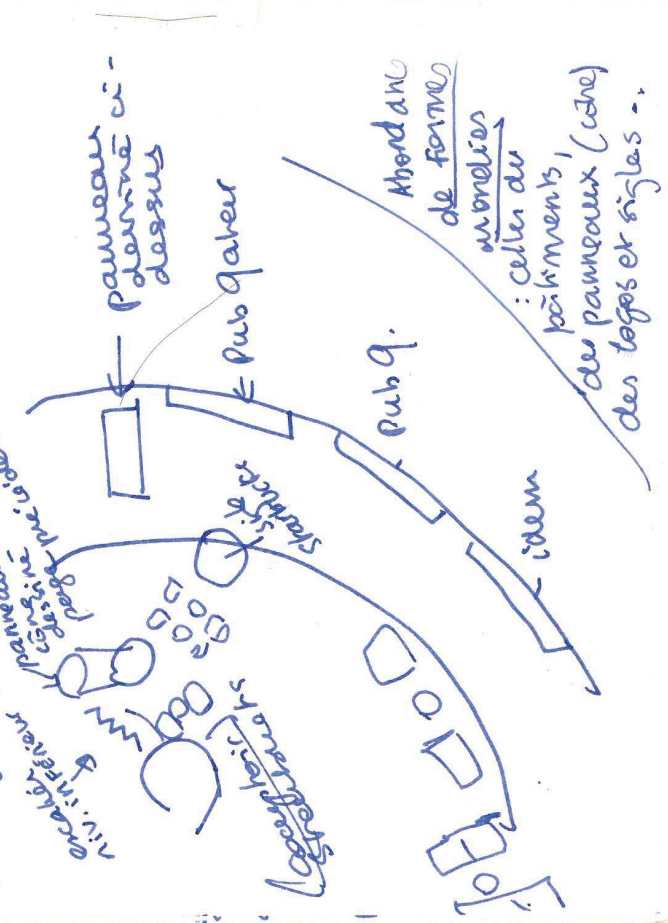
C'est manant au Starbucks il demand
-ent les prénoms et les répète 10 fois:
"Merci cécile" "qch à manger cécile?"
Alors qu'on est genre 3 assis, aucun
visage de confusion.

Ce mec a 1 petit côté Anoire. Carément
même: 1 des serveurs fait 1 blague
à full de Noël. Il sourit gêné. Parler
beau. Raccroche. Manant car à la
fois se lève de sa place (besoin d'intir
-mihé) mais pour se rapprocher de
sa place initiale pour prendre. et
replacer son mug (vide, il me sentse).
1 autre mec s'arrive: MacBook et pull levé.
+ iPhone. Sac à dos basket en toile.

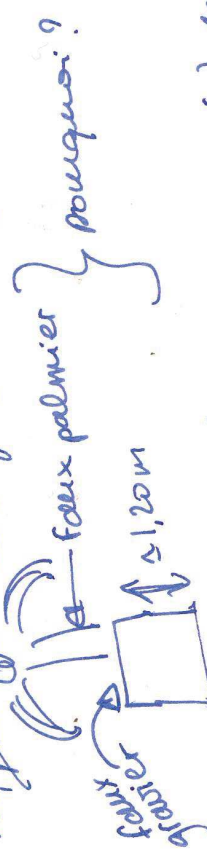
installe confort: 1 pied sur un banc en fer de chaise. formes écartées donc. Deux hôtes arrivent, également des habités séparément. Un "dossier de vol" à la main. Gousses. Une famille d'indiens s'installent derrière Pull de Noël.



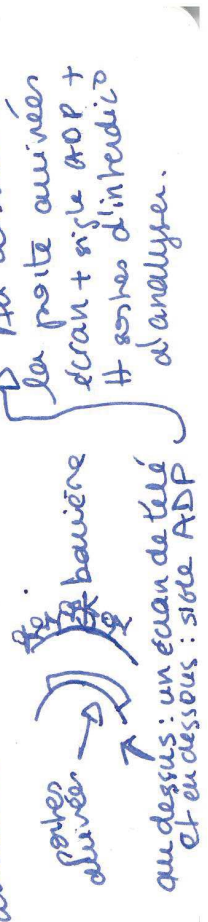
Etudes en icones et la manière de les choses se représentent. La nuance à en couleur. PK? Le premier est à genoux. PK? La personne q change à l'hébé est 1 femme, pourquoi?? C'est visolo, qd on lève la tête on voit des gens passer au niveau supérieur.



sortie 24 niveau départ: des faux palmiers. Gros pot mais terre figurée par des faux graviers. (A ce compte là pourquoi ne pas faire de la fausse terre?)



Ascenseurs. Il ya (au niveau au-dessus) des cars q emmènent direct à Disneyland. Le jardin public est vraiment busy ayd. A l'ua gauche 1 jeune homme joue avec 1 objet daté (game boy advanced). A ma droite 1 dame datée lit sur objet technolog (ipad) 1 livre q s'appelle 'Les talons hts rapprochent les filles du ciel!!' Scènes de retrouvailles d'ogogo. Il y a beaucoup + de bruits (humains) qu'ailleurs, qu'au niveau départ. Alors, il y a + de monde mais dessus c'est pas la même atmosphère du tt. Effervescence autour de lui. 1 meuble arrive. Effervescence autour de lui. Des gens qui ne semble pas faire partie de la famille du tout se pressent autour de lui. Des écharpes blanches à la main. Il en passe une ou deux autour de leur cou. Une nana est émise aux larves. Tout ces gens stockés derrière 1 barrière en attendant des arrivants, des panneaux à la main.



2 japonais se disent amoureux & ont saisi
 docile sympathie ds l'avion.
 Annonce orale: tt bagage abandonné vers
 de bruit. Contrairement à la gare, les
 annonces ds l'Ats humaines (pas machine)
 Des gens assis à côté de moi couraient
 le décor peint (Charcuterie etc...): "c'est la
 boutique de quinoa?" ah St Michel, elle est
 connue q'ça? "c'est pas St Michel, c'est
 c'est que c'est 88 Boqueron rue de Valenciennes
 "c'est vrai q'y'a pas qd chose à voir ds
 Terminal 117
 Retrouvailles gd mère/petite fille: A à fait
 le nr style. Gdes bougeoles.
 Un homme avec son chien. On a vmt sur
 1 place publique. Small talks à gogo.
 Ds le COBral: les satellites du T1 brûlent.

13h-15h
 Emission "la vitesse" 4/4: Litt. et
 Extrait Miss Delawey (V. Woolf): observa^o d'A
 aviron & trace des lettres.
 "Plus je file, plus les choses st immémorialisées.
 De's que j'étais dans de la vitesse: planète morte"
 La vitesse c'est un mot inventé par le vert de terre.
 En litt: (litt = à la fois discours et out). La vitesse
 modifie la percep^o du monde. Ds extrait de
 U. Woolf = abolit opt de vue. Proust: dit que
 Anamnèse (mémoire) fait se superposer le prst
 et le passé. La métaphore condense aussi ce tps.
 Concept à interroger: dégèse (révit) → exégèse
 Idée & la vitesse fige.
 La vitesse: qqch en soi de passe
 par l'ext.
 P. de la vitesse à absolu introductible
 Pour Moran
 "L'hum. pressé"

La vitesse c'est pour ceux q' st à ras du sol (Moran)
 → la vitesse "aushouatig" car fait perdre
 le vue, fige. C'est le ser.
 Q3 Moran c'est ds la mort/la page blanche
 q' représente l'idéal du mot.
 "L'homme pressé" → paraît de cet hm q' ne trouve
 pas la vitesse, sauf ds la mort. C'est cette wit
 de page blanche (Mallarmé). Caractère entimoderna
 de Moran = dit qu'on cherche vitesse ds objets
 techniq ms c'est vain: caractériste satirig. Parallèle
 entre recherche vitesse et recherche litt. Les 2
 à leur forme pur é introuvable sauf ds mort.
 37:30: extrait Faulkner: c'est l'oisiveté q' nous rend
 supportables. (Palmyers Sauvages).
 → Idée que les trépassés sont les moments d'
 extension du tps. Non-aushouatig. Avant la vitesse
 de l'an on a le mult-d'oisiveté: boire, manger,
 lire... Rappoit au tps t. ≠ q' ds les esp. d'émulac-
 quement.
 Rappoit d'la vitesse se def. p.r à l'hum. / corps de l'hum.
 Litt. américain née avec les routes etc. Kerouac
 On the Road. Abdi-od'1 peuap^o naturelle ds choses
 de révit é forme. Lolita Nabokov = patchwork ds 48 éds
 → "Crazy quilts" (fol enchevêtrement): idéal de la vitesse =
 ce q' permet de h'sser, réunir, rendre en 1 seul gto des pts)
 de la totalité de l'exp.
 7h50 → Dans la nuit on voit les ☆ d'Aéronille avant
 de savoir qu'on se rapproche.
 8h: Un monde fou à DG. Les nenas du point info parlent
 mal anglais. Des avions q' se déplacent q' pour
 venir chercher ses parents "alors on a du mal à
 se lever?" ironise 1 jeune fille à destination de
 Sa famille venue la chercher. "Non mais on
 pensais q' tu mettais + de tps à sortir!" Bonne thour.
 Faut voir autour de bruit à cet endroit. On parle

Des enfants viennent de la bran de leur père.

"Non ça va ça te permet de rembourser le prêt?" Pas Hlt, mais l'argent ne par tp à pb... (Va bosser pour Mikutshishi.)

Ou va les attendre dehors des avions? 3 personnes attendent encore des gens derrière la barrière. Deux à manger q tiennent un panneau Disneyland.

Il cherche qn du regard, ça fait 2 fois qu'elle passe devant le boue. 1 feuille de 6. La famille de 4 est en fait 1 famille de 6.

Phil irlandais (couleur de cheveux). Pas mal d'employés. Une annonce orale demande expressément aux passagers d'oublier leurs cartes d'embarquement de procéder pour les formalités de douanes.

Announe presque inaudible. Au Starbucks pas mal de gens seuls avec leurs smartphones. Ceux q ne st pas face à face st face à leurs smartphones. De pas seuls.

RELAX (livres) (sous-fivale). Slogan "grâce à relay, je lis" espace-tps

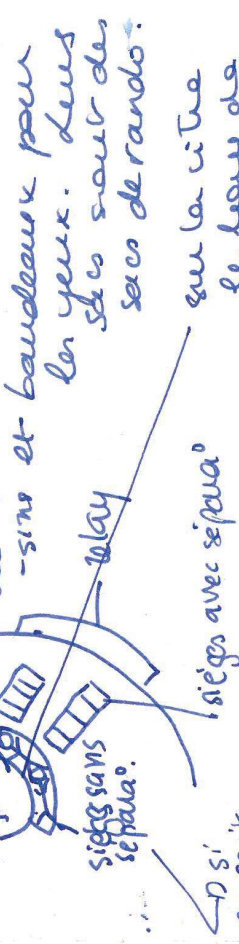
Libéré pour la lecture. Faicis typologie des objets vendus au relay. Je me am'a dit qu'ASP n'influence pas la ligne éditoriale mais pourtant on remarque bien les revues aviation qu'ils ont.

Au Starbucks un couple se sont partagé libé en 2. Dans le jardin (niveau CDGval) une affiche (Calculato, elle amonore)

dit HAPPY HOLIDAYS en bien + gros q joyeuses fêtes la typo fait à peu penser à celle d'le film

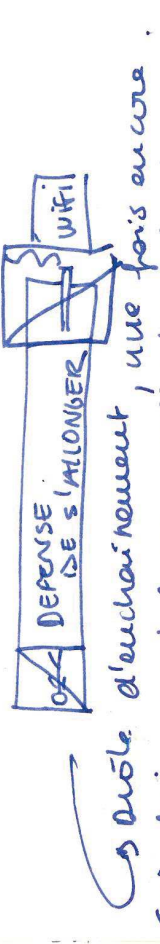
HAPPY HOLIDAYS JOYEUSES FÊTES trait significatif (à sous-titre)

Sur les sièges le long des cimes, deux hommes dorment sur leurs sacs. L'une sur l'autre: d'une à la tête sur son sac, l'autre à sa tête sur les fesses de l'autre. Elles ont des cour-sins et bandeaux pour les yeux. Leurs sacs sont des sacs de rando.



sièges avec séparés en fait, il y a bien des séparations entre les sièges. sur la vitre laquelle sont allongés

sur les navas, je remarque enfin un panneau suffisamment petit et haut placé (de sorte qu'il est très peu visible) qui dit "défense de s'allonger"



à côté d'enchaînement, une fois encore très clairement le signe wifi est à l'écart q les 2 autres. A été aposé. On annonce ont à conversation animée. On dit (affaire de consanguinité?)

← Toilettes	← Espaces Babycoise	← Boîtes shops
← Postoffice	← Distrib. de billets	← Evénement Dispen
← Restaurant	← Espace piéce	← Média And

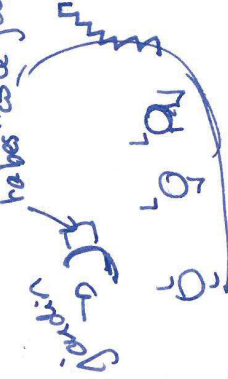
La messe vient d'être annoncée de la chapelle Hall 5 et 6. Il est midi moins 10.

NB. Il y a bien des gens q semblent être ici. Des SDF q je vois à côté fois. Infiltrés avec leurs sacs et leurs provisions sur la table. L'une dort avec capuche sur les yeux. D'autre lit le journal. L'annonce de la messe ne mentionnait pas d'heure précise. Une jeune fille me demande la l'intérieur du lieu de prière (occurrence) à quelle heure est la messe. Je l'ignore. Elle sourit. Lieu assez austère. J'ai lu @ tot sur wiki q ces lieux ds les Aéroports sont obligatoires depuis 1951 → chercher @ d'inPos à ce sujet. Annonce oral: on doit éveiller à nos bagages. On doit faire attention à "tout comportement inhabituel" et ten faire part aux autorités. C'est l'heure du dej: colue chez McD. Est-ce q les gens font exprès de venir là? Quelle incroyable. Ça se passe de paris. Les enfants piaillent et se bousculent. Odeur insupportable ds ce resto ouvert. Ds le CDGval. 2 hôtesses et 1 steward entrent et s'assoient en face de moi. Il demande à l'1 d'elle "Mes gars où?" Cf le mec de Starbucks brève avec sa copine femme de ménage. L'une d'elle me regarde boire avec l'impression de voir son visage.

25/12/2014 (13h-16h)

la nuit è en train de tomber. C'est le jour de Noël ms ts les commerces sont fermés. Ça y est j'ai mis repérée... pour Starbucks du moins. de service du 22/12 regarde mon nom sur @ sobelet: "Ouais c'est ça?" (La dernière fois j'ai dit Cécile) vous êtes ici? Non: non us j'étais 1 semaine ----. Al ok l'histoire par si vous avez des q! La voix q dit "soyez vigilants, signalez H bagages abandonnés" ou change de voix. Pas de chgt. lié à Noël cependant. Un couple (au Starbucks) décide de s'asseoir près de la fenêtre parce que "c'est mieux près du jardin". (À côté jardin, côté mer, côté de cz Swan). Elle regarde couramment par la fenêtre. Il faudrait réussir à savoir ce q dit l'annonce sur la vigilance déjà. → c'est l'élément de pouvoir imp. Une conversation un pull rouge, seule nouveauté par de me souvenir.

habes "côté jardin"



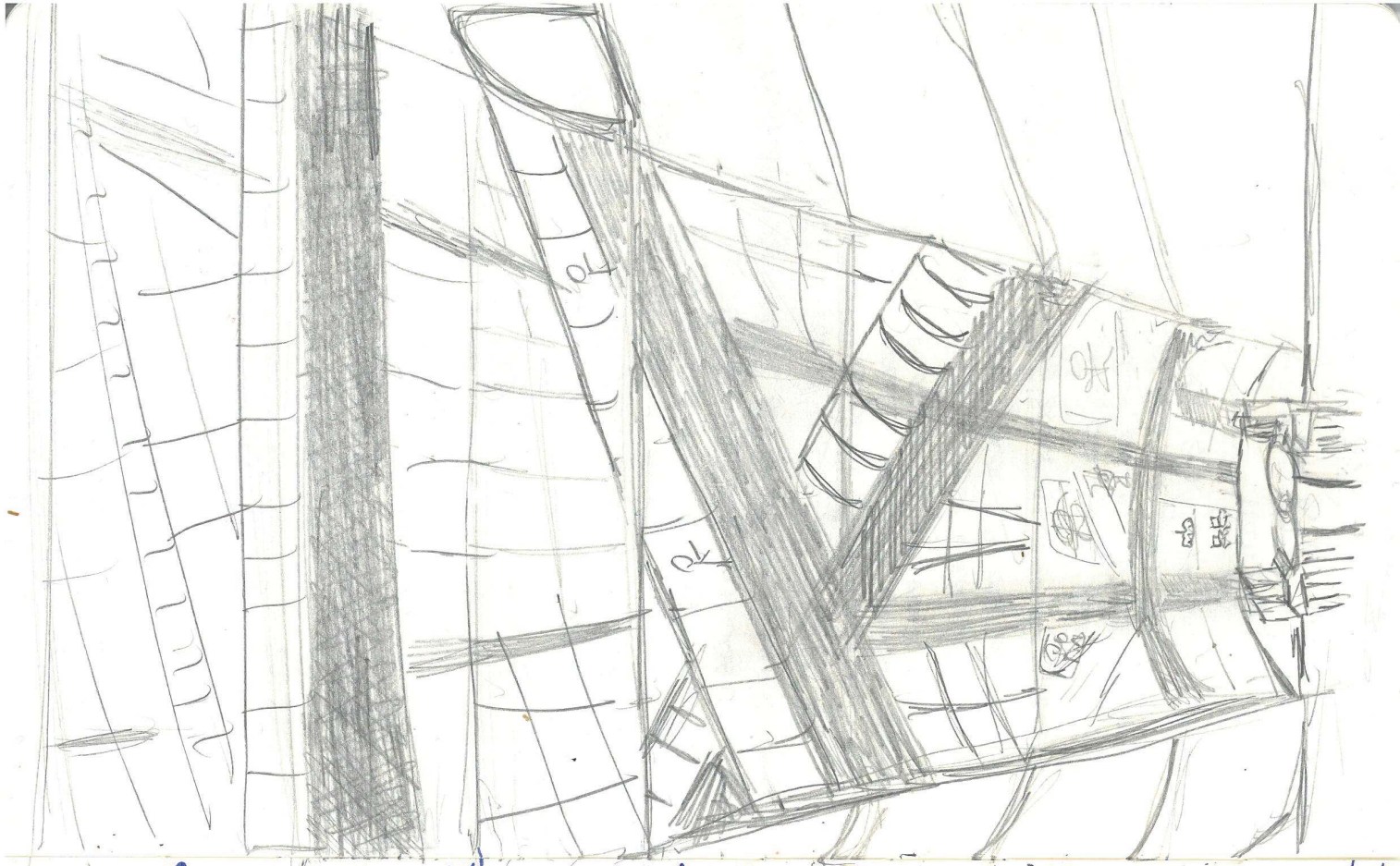
"On peut monter là y'a des gens q montent (en deux) pour les tables qui retiennent l'énergie de parts à l'échange embouteillage." "En bar y'a 1 relay qui vendant des hours de cours, mais y'en a une aussi sûrement (et hoot ?)"

"Où suis-je allés y". A peine arrivés
de l'évent pour monter vers les
embourgeoisements.

→ C'est 1 zone par défaut
de couple côté jardin ne se parle pas
lep. Les infatigables des mains de
la femme.
Un groupe d'asiatiques attendent qqch de
1 effervescence inouïe.
Une jf petite vaise, sac relay à la main
se dirige vers le comptoir Starbucks.

Plus tôt qd je suis arrivée: un couple
se disait arriver de manière relativement
impudique (m s'rien à voir avec le
couple à l'étage des années le 23/12)
devant 1 des portes qui mènent à l'étage
embourgs. A l'étage c'Égal le SDF
ou à chge fois q je suis venue fumait
1 cigarette et parlait à qqn q n'était pas
là. Une pauvre disait arriver à 1 "eube"
homme, voyeurs à l'entrée de ces "tubes".
Finalement la mer et sa fille qui avaient
décidé de "monter non revenues". Pauvre de
leurs manœuvres. De leurs iPhone. Une peu
à 85 ans bilingues de la dernière fois.

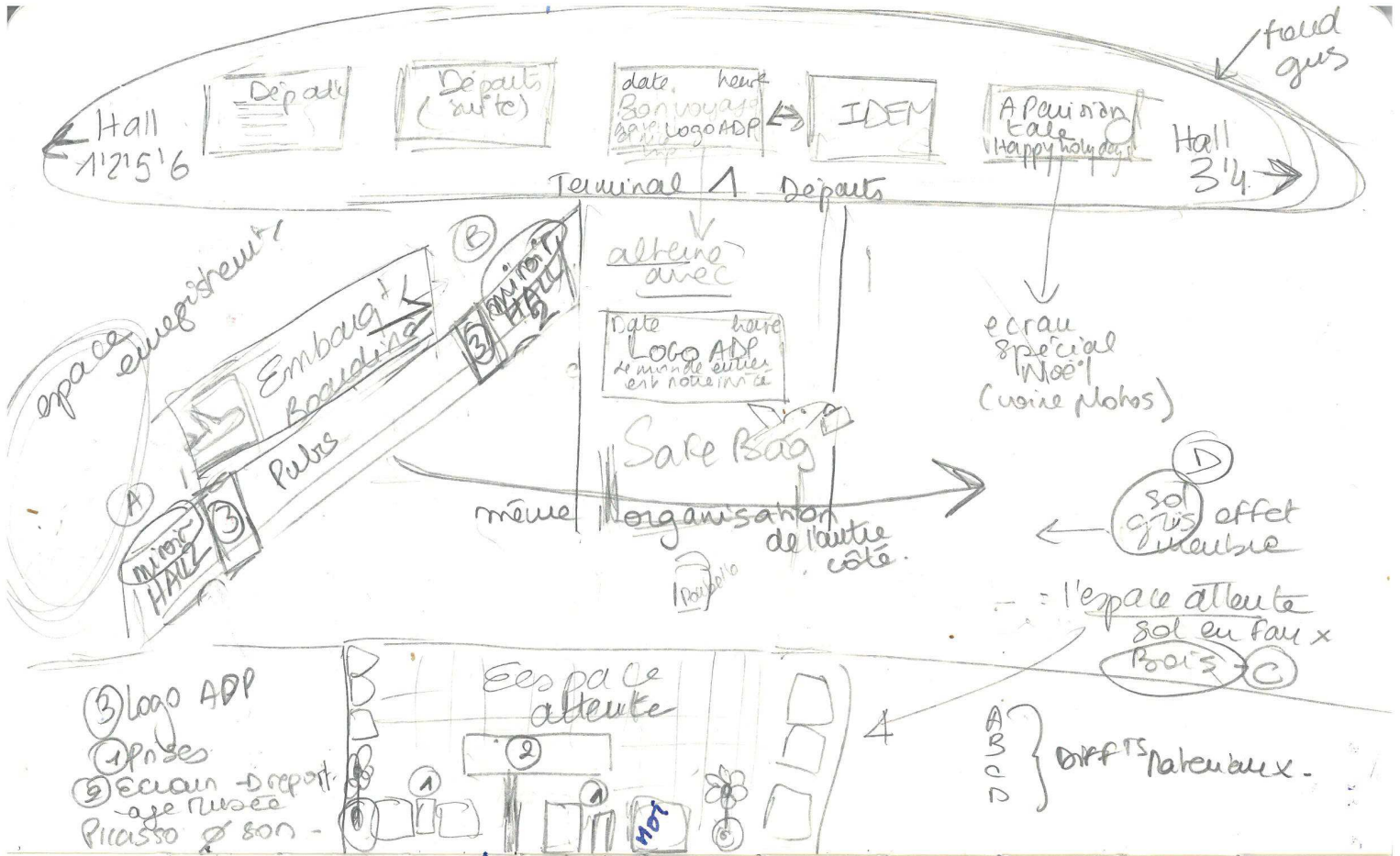
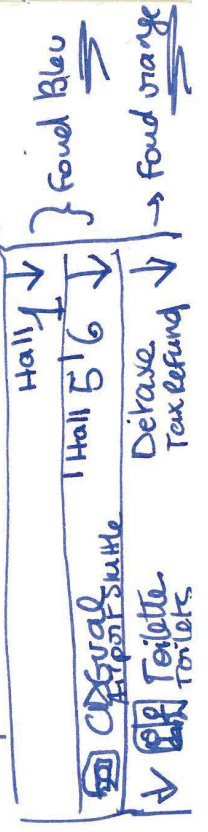
Le couple s'en va. La nana du pull rouge
qui sourit (+ le temps écrit sur un petit
carnet à spirales. de discussion beauté
son time: "l'ai acheté 1 gommage..."
Comment ça va de passer pour Cousins?
Il faut se renseigner Esca. Elle
s'engueule. La jeune fille semble
partir en stage ou en échange



à Istanbul. Sa mère lui a acheté le fameux bon de cou. Elle se lie "le prince" qqch "qui passe par Ist. Tu veux des chewing gums? j'en ai. A la lala. Sa c'est le 1er aéroplane de Noissy. Tu vas devoir y aller si tu as un peu de queue à la douane? Je sais pas un à ta houx. La queue des japonais s'est agrandie. La fille au pull rouge écrit frs. Une autre fille a pull rouge n'est assise derrière moi. Je porte moi-même 1 pull rouge.

En arrivant dans le CDG val: j'les par-dessus l'épaule d'un jeune femme qui a 1 division mes 16 et en en talon/trench coat sur papier (maillot imprimé) qui dit: aller chercher 1111 Untel et l'ouvrier de l'aéroport CDG2 à la gare TGV, le mettre ds le train pour Bruxelles départ 17h58. "Pas d'erreur il s'agit d'1 demande de ruse Sophie Ficanoux" La maillot se termine par "Briso". Drôle. Idée du traçage et du rapport de pouvoir.

DS l'espace d'attente à ma gauche un mec q joue sur son iPad. A ma droite un monsieur assez âgé dont profondément. A côté de lui un père de famille, 3 enfants, des valises partout, des chocolats et des toques ninjas. de père à cool le mère à peu moins. En fait il y a 4 enfants.



(suite analyzed panneau) les traductions en anglais et les écrits en jaune de mention "détaxé" n'a pas de psychogramme.

→ Aller voir à quoi ça ressemble. Le personnel de compagnie (certains pas Aouta.) Portent chapeaux de Noël (lumineux = étoiles et certains membres du personnel d'ASP. Hyper étrange le mélange costume/Badge → unives pro - Bonnet → fête.

↳ Ou s'attard à ce genre de mix de les supermarchés ou autres mais moins sur des gens à la fois "peuvenus" "administrative" ou simplement "haut placés". Pour la première fois, à peu + tôt, j'ai remarqué un agent de police avec 1 uniforme de "police". Avant cela j'avais identifié les agents de sécurité (en noir) les personnels ASP avec costumes aux couleurs de l'outrep-riuse et le badge copo, mais j'ai vu la police en tps f.

de meac des safe bags semblent mourir d'adm- nui. Se vobge en o'gde. ou attend q le tps passe. A noter qd m n q c'est la rue pour en 6 jrs q je remarque cet espace affecté. 2 personnes ont pris des photos des écrans dessinés page précédente. L'espagnol et 1 autre. Femmes. Un homme passe avec une lipa sur la tête. Au dessin de l'espace affecté: 1 pubiphone 6.

26/12

Positions caractéristique des personnes en attente: assis avec pieds sur valises. Celle q est en face de moi achète 10 10 joue à la game boy, un cousin sur les genoux.

Arrivée au T2 2F très difficile à. - Ou arrive de la gare. Nombreuses machines pour acheter des tickets. Tout de suite à gauche 1 relay. 77 de suite à droite 1 photocopie. Puis pour rejoindre T2F, couloir avec tapis roulant. Ou longe des vitres. Prédominance du verre et W. Beyrouth. Ou voit en vision directe les avions air ka à l'hop. Sur ces vitres: tout le long, des pubs HSB: Reine sur: le futur.

Aujourd'hui c'est le rebout des femmes - tout Eiffel. Toujours à 3. Dour 1 est de la tou Eiffel. Ajbl elles distribuent des lunettes qui nous font voir des tou Eiffel quand on regarde des lunettes vives. Peu après des militaires passent. Il y en a à chaque fois que j'iens de a ft.



Le gage qui est planté sur Paris. Es gens se baladent maintenant avec leurs lunettes 3D. Flânerie. Beaucoup s'arrêtent prendre des photos des femmes - tout Eiffel. Un enfant: Oh, Madame Paris! →. Une petite fille à côté de moi avec son père.

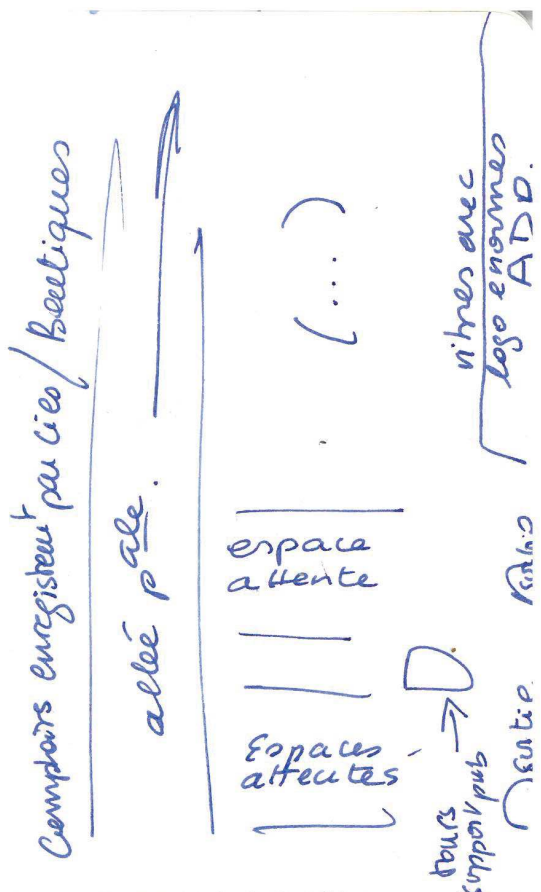
et son grand père refuse de poser devant
 ces femmes dorées m'br elle trouve ça
 rigolo. Son grand père l'encourage puis
 renonce et ne prend que 1 photo seul.
 Un couple s'arrête en plein milieu du
 chemin pour tenter de faire fonctionner
 les lunettes. Il lui explique comment ça
 fonctionne. la petite fille voyage seule
 avec son étiquette Kids Solo. Mention
 récurrentes "ou a longtemps".
 Plusieurs personnes qui commentent alors
 que t. peu au TCA.



Une dizaine de personnes arrêtées en
 même lps devant les femmes tour Eiffel
 Une femme assiste près de moi de l'œil
 mon regard pour rire de ce spectacle
 Ça crée 1 embouteillage au milieu
 de l'allée.

A → des femmes tour Eiffel.
 Il est 18h, affluence. Une femme, la
 mère q cherchait avon regard dit au télé-
 phone "il ya 1 tour Eiffel avec 1 femme
 dedans". Ça n'est pas le sujet de son
 appelle car elle le précise.

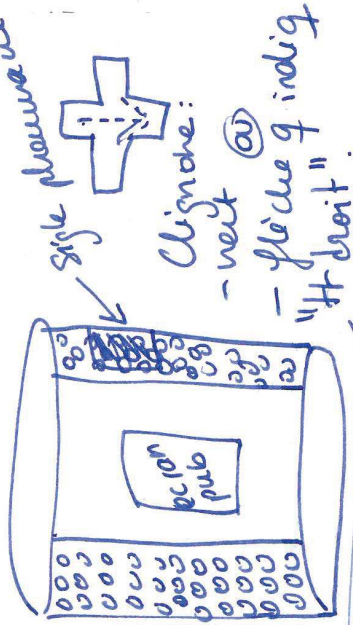
Penser au parallèle: pole'mique d'aujourd'hui
 sur les bancs publics quillages → terminal
 1: arrivées. Bancs d'attente sont à des
 bancs publics. Moutre lieu q le banc
 public ds l'imaging social a 1 valeur
 fortement positive. Ici, ds ce terminal,
 on a d'avantage l'imaginaiie de la rue
 avec cette grande allée pale et de chaque
 côté → les comptoirs d'enregistrement
 boutiques // les sorties.



Scène de travail de l'espace attitude
 Aurore bonne humeur. "On digère Noël".

Les supports pubs :

- Des tours écrans (photos pubs : la peintre)
- Samsung Galaxy alpha (ensemble bp à iPhone)
- American Express Flying Blue : chge achat de votre prochain voyage
- Des tours qui ressemblent à des h's faubours.



→ Du coup le sigle clignote et se reflète dans l'écran pub en face - cela crée des pubs absurdes : "Samsung galaxie" (pharmacie) Brouille le message. Idem les vlnes (côté) de l'allée) reflètent plain d'insignes de l'A, en particulier car c'est la nuit. Et les feux de reflets et de superpositions remarqués à l'A de Bangkok. L'espace donc été pensé sans la pub ? Ou ces effets miroirs sont ? Ou en ten honnors ? Ou jugés remarquables ? A quel honneur en haut car.

FLS
 BRASSERIE
 [enthérique "Belle Epoque" et Paris "Tutty" de

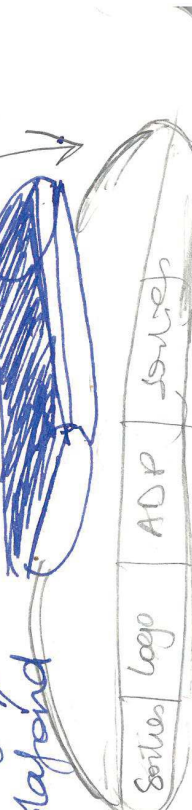
fiction "Aiderigut in Paris. L'intérieur est très "Train Bleu" → Brossier effet bistrotique à encas à Gare du Nord "Le Terminal Nord". Esthétique d'Y Paris fantasmé en contraste avec l'ethnographie futuriste des Terrains - inaux (esthétique futuriste q s'exprime de manière différente des les Terrains et de l' à étudier l'interpéter.

Bar "Quai de Seine" - même configuration " que Starbucks, un effet "dehors dedans". Sauf q les tables ne donnent pas sur le journal d'1 part et l'allée d'autre part. Il y a qd m'1 forme de séparation de l'espace par 1 chgt de sol et l'espace altitude du L1 découvre hier. Imperviance de la connotation/dénotation des matériaux.

Mur s'il n'est pas en forme sphérique, ce terminal 2F joue bcp sur effet circulaire, rondeur : et le plan de cet aérogare → en demi-cercle. De m, les panneaux d'affichage des départs



Sont dans cette même forme ; et le plafond lui m n'est pas "plat" mais en arrondi / oval ou est un peu à l'intérieur d'1 ballon de rugby.



D'autres cette forme ovale se reflète dans les fenêtres. Autre auondi: les portes de sortie sont des ronds/sas qui s'ouvrent et se ferment automatiquement.

Les écrans pubs mentionnent en bas "JCDecaux"
[JCDecaux ^{Aéroport} Paris] des lampes sont aussi sous formes de gres Calidus blancs.

En un sens ici, on est dans la configuration ovale, qui irubrique plusieurs ovales (?) donc que dans le terminal 1, l'est une conjura^o d'avantage circulaire qui superpose plusieurs cercles.

d'entrebrique paisienne et l'idée du futur n'y sont pas représentés pareille du haut.

20h30.

La Guée. Un cocon de l'A. faux fauquet couleur sombre. Avec les effets de lumière (fausée), on dirait presque de la moquette couleur taupe. Le personnel est habillé en noir et portent 1 tablier (commun) d'univers sortaient de l'abellier à macarons. d'univers l'adnée est reproduit de son exhaustivité.

C'est entre les palissades et la boutique car les macarons sont exposés autant que les boîtes cadeaux. de comptoir est

1 demi-cercle. faux maubrou blanc Une femme passe, son lit vieillote branché: "Je suis à la

dédau. quand on entre: lettre paillonnaire noir avec lettre rouge [L] encadrée de lifting" Non en rouge.

Pour de suite sur la droite d'un meuble rond, blanc avec de portes

de rangement. entre guéridon et curio. Un employé regarde en l'intérieur - ce meuble a eu effet rôle fonctionnelles. Etouffant quand on considère le gros bouquet de (vraies ou fausses?) fleurs posé dessus. A l'intérieur, ambiances salon Rideaux qui encadre une porte q même dans la deuxième salle.

Les menus sont exposés à l'extérieur des plats ne se couvrent pas à l'unité. Forcément formule: 40€ entrée - plat et JCE - plat dessert. Des gens passent et disent "C'est luxe ici". D'autres à leurs enfants: "oh regarde des militaires vraiment!"

"Qui regarde ils sont en camouflage" et ils se confondent avec l'adnée". D'autres s'arrêtent pour prendre des photos. D'autres se contentent de courir. "Oh c'est la durée". D'autres encore regardent simplement main de manière prolongée couverte ou regarde 1

homme. d'enseigne et l'atmosphère attirent indoligiblement d'être A l'intérieur, derrière le comptoir dans 1 coin assez peu visible, il y a 1 écran où défilent les dépôts.

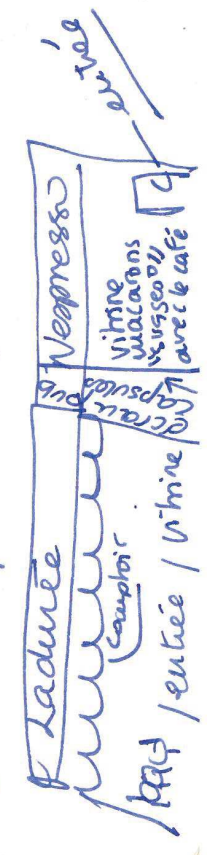
Pourquoi? Il est si peu visible qu'on peut deviner de son efficacité. vrai peut être q c'est pour

inciter les gens à s'asseoir: une enseigne de luxe prend en

charge les débris et inquiétudes de sa clientèle. Les tables viennent d'être dressées pour le petit-déjeuner: bases et sous-trasses. Des gens passent de plus "c'est fermé, c'est fermé". En effet le rideau a été tiré main c'est à l'édifice non-opaque qu'ils se perçoivent l'intérieur de la boutique-salon. De plus les lumières restent allumées.

Comme une métaphore de la ville lumineuse (?) Revient aussi aux lunettes 3D distribuées plus tôt par les femmes leur effet qui donnent à divergence "four effilés" aux lumières LED qu'on regarde avec. Rappel aussi l'éclairage particulier de ce bureau => les grands ballons blancs font le long de l'allée pale et celui qui est au centre n'est pas blanc mais peint comme une mappemonde: couleurs trois pastels et magis figurés.

des gens s'arrêtent devant l'adnée m m c'est fermé. d'univers l'adnée se prolonge de l'enseigne d'à côté
 → Boutique Neopresso



prolongement et association de 2 magasins. Deuxième de Neopresso de fait par la durée et vice versa en fonction de si l'on vient de la droite ou de la gauche de l'allée (ad du centre au bout du terminal).

Demain: revenir à cet endroit et poursuivre observa° avec les gens qu'on voit. La durée car ça y a nous n'en avons vu aucun. ⊕ dessiner le lieu et mettre en valeur qu'ici de nouveau et de manière très claire au et dans 1 mime de l'espace public, en particulier de la rue [en rigile passe en traçant alors qu'on s'occupe cela] avec les diff° enseignes. Ici une clique: moins populair qui a l'étage au-dessus du T-L. Pour une cette comparaison de ces 2 bureaux

En regardant en particulier: les couleurs: ici encore: les sièges d'attente sont beige et beige ⊕ plus que les rouges et oranges du terminal ⊕. Passer aussi à la comparaison des enseignes et de leur couleur. Enseigne américaine ici → Columbus Café → moulin et bleu ≠ vert de Starbucks. Tout les enseignes rouges représentées au T ⊕ de tout par présente. Ici voir si il y a cette

même concordance : couleurs des motifs / sol / armoyère du bâtiment Aéroport avec les couleurs des enseignes présentes au non.

Itypothèse : Qui ?
 → Enfin : aller à l'étrage arrivées du TC & F où on a repéré aïd 1 colonne maurice. Comparer

avec TC-1 → banc public. Un enfant derrière moi "le train va dicotter!". Bep de gens s'ouvraient devant l'admirée fermée.

Beaucoup / significativement ⊕ de gens q courrent ds ce TC. (21h)

On my way back to the REIR: 1 group up dude s'assoit sur la rampe des tapis roulants du couloir q mène à CS6 T2F. Il vit. Sa famille aussi.

des seules personnes q j'ai vu dans mes observations q étaient des sacs duty free "Bey Paris" étaient (sont, car j'en voit à l'instant) des personnels d'ASP on'de cles aériennes.

Penser à faire 1 typologie des diff'ts uniformes constatés:

- Paul
- Straboules
- Brioches Do
- Naïson du choc
- la dentelle

Hybrides énoncés A diff'riancier selon l'autorité qu'il représente et leur visibilité ds l'espace aéroportuaire ⊕ rela avec voyageurs.

- Militaires
- Police
- SNCF
- Poste
- Américaine
- Sécu ASP (en noir)
- agents ASP (noir/orange cravate + badge)
- agents ménage (unitoume + écrits ds le dos)
- cles (uniformes)
- comm - enfants

As étudié les rapports de pouvoir que créer sur place de l'aéroport. Rendu compte de l'omniprésence des agents d'entretiens. F espace public, toujours. Jusque là, je n'ai entendu qu'1 seule fois "mami madame à 1 femme de ménage = Aïd, la famille où la mère arrivait faire des bagues (sur les militr et la durée par ex). Aussi: scène observée cz Paul où la mère de 2 enfants paye en tickets restan

le repas et est ostensiblement désagréable avec "fatou" la nana q è serveuse cz Paul (ironie certaine, bon ok c'est du racisme ordinaire)

lui fait changer 1 sandwich au shourt de 3 agréables (voire impolis) car le contenu du sandwich s'est renversé ds le sac.

Mais c'est très vraisemblablement la faute de son gamin q a serré le sac ds ts les sacs. Injustice de son reproche et de son attitude agressive envers la

poivre fatou. Réticenti à ce genre d'intérai en terme de "Faces" (Goffman). fatou demande "il ne l'a pas touché?" la mère: Non

l'ennemi bien à commenté avec la reproche de la mère: "tu comment le sandwich a été mis il ne peut pas le" Spassive Agressive

Fabou prend le air enuysé (pas désolé) us
contraint) et change le saut d'air après
avoir demandé "je vous le change ou
je remet tout dedans?" (manière de
faire comprendre q c'est à vous
problème et q si la cliente n'aurait pas
1. carne couilles de pucier q est
trop préceuse pour de salir les doigts en
gérant la boutique de son propre gamin,
il n'y aurait m pas de condescen)
"Bah tant qu'a faire on change-le
ou remettez dedans il m'en fiche du
moment qu'on peut le manger" →
Elle n'a pas conscience du Double-
bind et son erreur. Veut garder sa
ligne d'attaque et en m tps ne
reld la ou compte (peut être de
part le reproche dissimulé de la
remarque de Fabou, décrite ci-dessus)
q' elle n'est pas complètement
dans son bon droit, ou en H cas quelle
ne peut pas en être sûre. Un peu
→ La m chose quand (995
de codes auparavant, elle a demandé
des nerfs sans préciser combien et que
Fabou lui en a demandé 2:
- On peu en avoir un de plus sup?
- Un de plus? (idem q ci-dessus)
- Bah ouï ouï → demande de
est 3. (regarde comment q
ds un dire pour dissimule 1:
avoir mon approba
un humour en son ib c-édée).

2/12/2014 10h30, Laduree, CSG 2.
Atmosphère très "salon": Un couple à côté
de moi parle à voix basse et se disent
très peu de choses. Quand j'essaie
sur la banquette, elle me dit "je
vous gêne?" La q ceait-elle: est-ce
que je la gêne. Je vois qu'ils ont
raconté leur avion, parlent du passage
de sécurité trop long. Boivent du choco-
- lait chaud.
Je commande un expresso avec
peu de lait à côté. La serveuse me
demande si je ne veux "que ça?"
En face de moi l'autre couple (jeune,
jeune, avec l petite fille très capricieuse
de mère à des boucles blondes pour
naturelles, le père est chauve, la
petite fille à des fleurs (grosses que
sa tête dans les cheveux (couettes).
Le couple à côté a si peu de chose
à se dire, c'est l peut triste. Un
autre couple. Lui est au téléphone et
parle de son vol q a du retard.
Le couple q a rien à se dire parle des
Aéroports et des destinations q lui sont
attribuées.
Une femme seule avec un magnifique oye
et l journal couleur à peu près. Au
deux ou 3 autres couples. Aucun n'a l'air
travé par la présence de l'autre.
Le couple avec la gamine-fleurie mangent
du pain perdu. On dirait qu'ils ont deux
à salon de dinette. Tout est dans de
petits réipients. Le lait vient dans 1

pot en argent.

C'est incroyablement la proportion des gens très fortunés a engendrer des gamins riches et mal élevés : la petite fille, bien q' un grone - sans doute - déambule ds l'espace, fait du bruit, marche avec ses mains dans le plar de ses parents.

Les serveurs sont d'1 précision rare : "bonne dégustation", font des blagues (au couple à côté de moi : voilà les chocolats chauds

- en posant des petits chocolats d'accouplement près d'eux.). Les serveurs parlent

Mieux anglais q' la moyenne du perso.

ADP. Des japonaises à ma gauche prennent des photos du lieu et jouent avec leur chocolat viennois. d'une d'elle a gardé

son clapeau, l'autre, son manteau.

Quand de nouveaux clients arrivent, on les place sur des tables éloignées (le + possible) des autres tables → dining

Et espace = elitinc° sociale. Des hommes

des mon chps de vision font tous des chemises ou polo, ou vêtements de marques

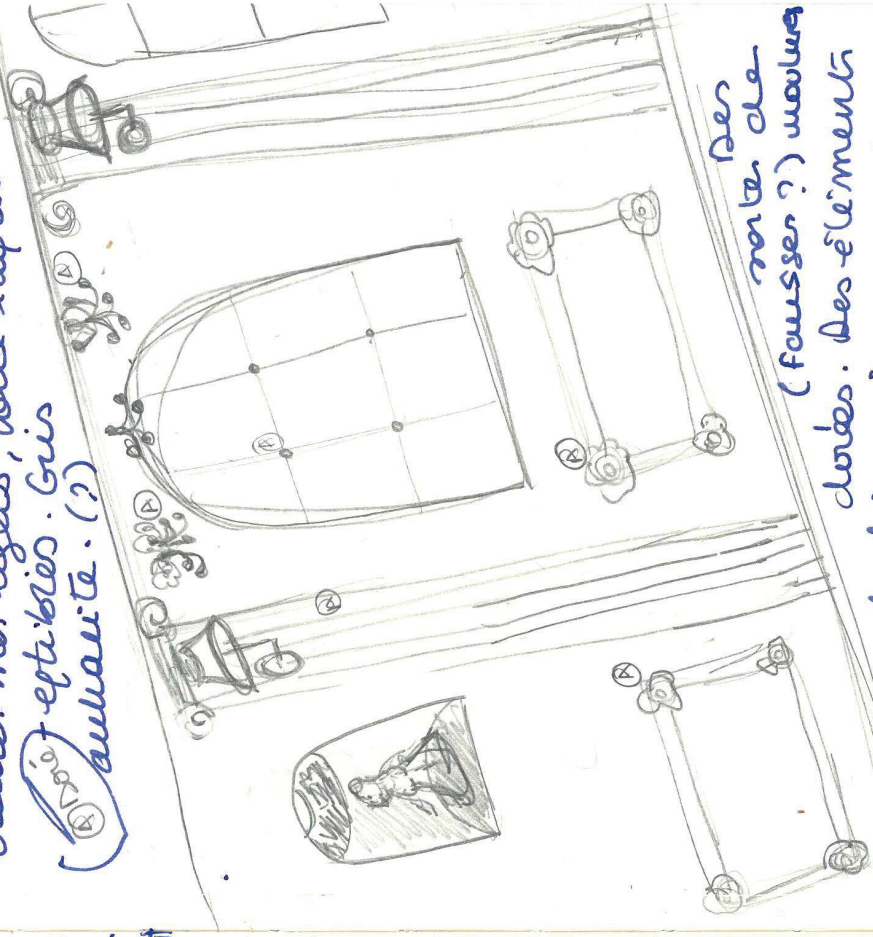
reconnaisable. Peu d'étrangers, mais +

Souriant q' les français. Dans cette salle aussi il y a 1 écran q' affiche les départ & main de m, il est ds 1 coin, mais peu visible.

de plafond est peint en faux ciel avec des nuages gris et blancs. Rien surhaut gris → étonnante car ce n'est pas 1 valeur franchement positive mais rappelle le gris des tables, des murs, de certains éléments de mobilier.

des sièges et banquettes sont dans les tons rouges. Les murs gris/bleutés moi légers, voire imper-

ceptibles. Gris d'authenticité. (?)

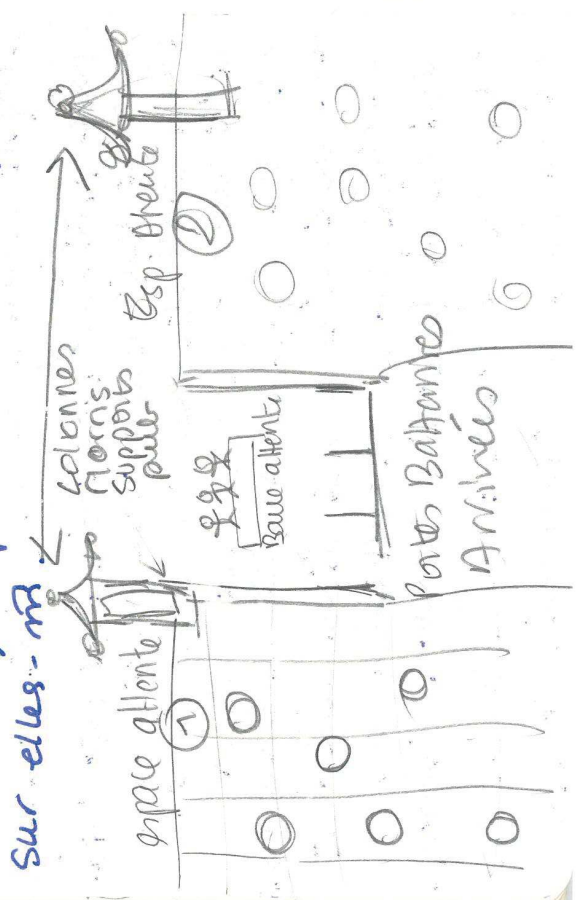


Derrière (fausses?) moules

dores. Des éléments de décoration nombreux

aussi : cadre doré avec fleurs effet "gravure" (vieux papiers) à l'intérieur. Une statue en (fausse) robeuite d'une femme, façon "daffée" grecque.

mètres des portes battantes.
 De même qu'au terminal 1, l'espèce
 attente est délimitée par chargeurs,
 de sol significatif → on passe à
 du (faux parquet) mais cette fois
 couleur sombre un peu à
 l'alignée. Il y a aussi des fous
 plantes plantées ds du faux gravier. Les
 sièges (trape et vert pomme) sont
 répétitifs de manières étrange dans l'espace
 → le bureau est juste "diséminés". Aussi ils
 ont des formes différentes de l'étrange déjanté
 ET du T1: là, ils sont ronds. Niveau 1
 peu des fauteuils de bureaux (qui peuvent
 tourner sur eux m) mais ils ne tournent pas.
 En revanche: les 2 colonnes Morris
 présentes (qui encadrent, à l'espèce
 d'attente, les portes des arrivées) tournent
 sur elles-m.



Annexe 2

Analyse sémiotique de la zone des arrivées du terminal 1 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle

Travail de recensement et de « mise à plat » sémiotique, il s'agit d'une « matière première » pour l'analyse fournie dans le corps du mémoire.

61 pages.

Analyse sémiotique de la zone des arrivées à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, terminal I

INTRODUCTION : Méthode d'analyse.

Notre support d'analyse est de nature hétéroclite, il s'agit d'une portion d'espace de l'aéroport Paris Charles de Gaulle, et plus exactement : la zone des arrivées du Terminal I. Nous parlerons ici de « zone », de « portion d'espace » ou de « lieu » de manière indifférenciée afin de fluidifier notre analyse sémiotique. Le support de notre analyse est donc un lieu qu'il faudra analyser comme un ensemble d'éléments matériels (éléments architecturaux, mobilier, panneaux...) qui en définissent l'identité, le sens, et la fonction au sein de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

Afin d'appuyer et d'enrichir notre analyse nous nous référerons tout d'abord à une méthodologie d'analyse sémiotique relativement « classique » de description des messages plastiques, iconiques et linguistiques.

D'autre part, nous la mettrons en perspective grâce à la méthodologie plus spécifique d'analyse sémiotique de l'espace urbain, proposée par Svend Erick Larsen dans *Séméiotique urbaine, Prospect Park à Brooklyn*. Dans cette contribution à l'ouvrage collectif *Question de Sémiotique*, l'auteur part du postulat piercien qu'il n'y a de signe que s'il y a des hommes pour les percevoir. Or, avance-t-il, les « sensations urbaines des choses » nous sont données par la capacité que nous possédons de percevoir - consciemment ou non - les différences, à divers niveaux de l'espace culturel urbain. L'auteur distingue trois espaces au sein desquels nous percevons des différences, ce qui nous permet de comprendre et de pratiquer le lieu :

- un *espace matériel* qui nous permet d'appréhender des phénomènes spatiaux et de contrôler nos mouvements, nos placements physiques dans un lieu.
- un *espace social*, qui nous permet de comprendre les *normes écrites ou implicites* du lieu dans lequel nous sommes, et nous comporter comme escompté.
- un *espace idéologique* qui nous permet de contrôler notre comportement mental par rapport aux valeurs et tendances qui imprègnent notre espace urbain, matériel et social.

Ainsi, nous considérerons provisoirement l'aéroport comme un espace urbain afin de pouvoir décrire cet espace avec plus de finesse.

I. Le message scénique



En entrant dans l'espace indiqué comme correspondant aux « Arrivées » du terminal I de l'aéroport Paris Charles de Gaulle, on repère d'abord six portes battantes grises. Nous analyserons d'abord ces portes et l'ensemble des éléments qui les entourent : trois panneaux et un écran de télé sur un support. Nous commencerons par analyser ces surfaces car elles semblent former une sorte de *composition* située au centre de l'espace des arrivées. Cette position centrale est à la fois une donnée d'ordre *géométrique* puisqu'elle est située au milieu de la zone des arrivées, au sein du terminal I ; et une donnée d'ordre *empirique*, et déjà presque *sémiotique* puisque la lumière, les corps, les regards, les mouvements, se concentrent autour de cet ensemble.

I. I Les portes battantes

Les portes battantes, sont d'un gris très clair et uniforme, avec un contour mince en caoutchouc noir. Il s'agit de portes automatiques qui s'ouvrent et se ferme latéralement. Leur hauteur est d'environ deux mètres, leur largeur est à peu près de deux mètres cinquante.

Elles sont repérables d'emblée lorsque l'on embrasse du regard l'espace des arrivées, car elles canalisent un mouvement de corps, régulier et unilatéral. En effet, des voyageurs sortent un par un via ces portes, avec des valises ou sacs à la main, mais ce mouvement ne va que dans un seul sens puisqu'aucune personne n'entre dans l'espace d'où viennent ces voyageurs.

L'arrivée des personnes dans le lieu est d'abord annoncée par le coulissement latéral des portes qui s'ouvrent. Puis, suivent les corps des passagers qui est apparaissent ainsi presque comme *projetés* vers l'avant. C'est ainsi par ce double mouvement (mouvement de l'objet inerte qui coulisse, puis mouvement du corps humain) que ces portes font converger des individus vers le lieu dans lequel on se trouve en tant qu'observateur.

Elles jouent donc un rôle *central* dans la *scénographie d'ensemble* de l'espace car elles semblent organiser, coordonner et répartir le flux des corps. Ce flux, ou plutôt ce flot, parfois dense et parfois plus clairsemé de passagers qui pénètrent dans l'espace, donne l'impression d'un véritable *foyer*, ou de pôle de concentration et de distribution du mouvement des corps dans le lieu. Le regard d'un observateur est donc d'emblée attiré par ces portes, et se *focalise* sur elles. Cette impression de point focal est renforcée par la lumière direct qui éclaire cette scène centrale.

En d'autres termes, les portes ici étudiées sont des éléments architecturaux presque *dynamiques* puisqu'elles sont elles-mêmes mise en mouvements dans une double sens : ouverture/fermeture. De plus, elles irriguent le lieu d'une présence humaine dont elles organisent la circulation. Elles sont donc *dynamiques* car elles dictent une sorte de *circuit de lecture* de l'espace pour l'observateur. Repérables d'emblée, notamment grâce à leur mouvement d'ouverture qui fait figure de *signe annonceur* des corps, elles donnent à l'observateur une sorte de *mode d'emploi* de l'espace : c'est de là que les gens viennent, et ils n'avancent que dans un seul sens, uniformément, et une fois le flux passé, les portes se referment.

Sur les extrémités de ces portes, à mi hauteur se trouvent deux icônes de couleurs rouge et blanche qui attirent l'attention au centre de ces portes lorsqu'elles sont fermées. En effet, quand elles sont ouvertes, l'icône rouge disparaît. On déduit donc une différence de statut entre l'espace dans lequel on se trouve en tant qu'observateur et l'espace qui se trouve derrière en raison de ce mouvement unilatéral des corps, et de la fermeture prohibitive des portes. En effet, c'est uniquement à la condition de leur fermeture que la surface de ces portes délivrent un message iconique que nous étudierons plus loin.

Il est donc intéressant de noter que, si la surface même des portes ne semble pas avoir pour fonction de donner des informations sur le lieu dans lequel on se trouve (puisque'elles ne comportent presque aucun signe linguistique ou iconique), leur simple mise en mouvement (ouverture/fermeture) et la *chorégraphie* des corps qu'elles contribuent à orchestrer, en font un important contributeur au sens du lieu.

S'il on reprend l'analyse *par différenciation* proposée par Erik Larsen : l'ensemble statique de l'encadrement des portes¹ contraste avec l'ensemble en mouvement des corps « arrivants » dans l'espace, via ces portes battantes. Ainsi, elles informent l'observateur des spécificités de l'espace *matériel* dans lequel il se trouve. Elles lui permettent de savoir où se situer dans le lieu, comment s'y placer et s'y déplacer par rapport au flux des autres corps qui s'y trouvent. De plus, du fait de la nature même du mouvement des corps qui ne vont que dans un seul sens, ces portes suggèrent une norme de circulation dans l'espace *social* que constitue le lieu. En effet, Larsen avance une série d'exemples de critères de différenciation qui définissent un *espace social*, du type « ouvert/fermé, entrée/sorties ». Ainsi, dans le lieu que nous étudions, ces catégories sont particulièrement pertinentes puisque les portes régulent manifestement un mouvement qui va dans un seul sens, et rythmé par leur *double dynamique* d'ouverture et de fermeture.

S'il on s'attache à analyser la surface même des portes on en déduit une certaine volonté de neutralité, voire d'effacement. En effet, d'une couleur grise et terne, qui reprend les nuances du sol et du plafond du lieu, les portes ont une forme rectangulaire et régulière. Par, contraste, la nature éminemment diverse des corps qui les traversent, leurs formes, accessoires, couleurs, ainsi que leur mouvement attirent et concentrent le regard sur eux. De ce fait, la neutralité des portes qui se fond presque dans l'architecture général du *bâtiment* aéroport, donne un relief tout particulier au *lieu* aéroport comme espace de chorégraphies humaines.

Pourtant elles semblent avoir un statut différent selon qu'elles sont ouvertes ou fermées. Dans le premier cas, elles semblent s'effacer complètement puisque leur mouvement latéral cachent leur matérialité pour ne laisser paraître que les corps en mouvements. Dans le second, elles ne sont pas une simple paroi mais délivrent aussi un message de type iconique que nous évoquerons plus loin. Ces deux icônes rouges qui apparaissent lorsque les portes sont fermées semblent en effet *renforcer* la présence et la matérialité de ces portes. C'est presque comme si ces icônes faisaient dire aux surfaces des portes que leur rôle n'est pas celui d'une simple paroi amovible. Leur clôture est en effet comme scellée par ces icônes, faisant de l'espace qui se trouve derrière un espace apparemment impénétrable.

Ainsi, les portes coulissantes analysée en tant que surfaces ne nous apportent aucune information particulière sur le lieu, mais leur analyse *par contraste* aux autres éléments de l'espace - et notamment aux mouvements des corps qui les traversent - constituent une partie du *mode d'emploi* du lieu qui est donné à l'observateur. Afin d'aller plus loin dans l'analyse et la compréhension de ce mode d'emploi, il faut à présent nous atteler à décrire les éléments qui entourent cet ensemble central.

1.2 Les panneaux « encadrants » (un panneau horizontal et deux panneaux verticaux)

¹ portes + panneaux qui les encadrent et les surplombes + écran de télé sur support noir

Les portes ci-dessus décrites sont surplombées d'un long panneau rectangulaire qui s'étend sur toute leur largeur. De couleur bleu vif, il comporte 3 icônes (dont deux sont similaires) et trois zones de textes, réparties de manière symétriques. En effet, le premier tiers (à l'extrémité gauche) du panneau, et le dernier tiers (à l'extrémité droite), sont composés d'un même ensemble /icône/ + /éléments linguistiques/. L'icône est ronde, de couleur rouge et blanche, aux contours blancs. Il s'agit de la même icône figurant sur les portes close. Le texte, la jouxtant immédiatement à droite, peut être décomposé en deux lignes supérieures blanches et deux lignes inférieures jaunes.

Encadrée par ces deux ensembles similaires, la partie centrale du panneau est composée d'une icône carrée, uniquement composée de traits blancs qui se détachent par contraste sur le fond bleu. Un texte, écrit en caractères significativement plus grands et épais que ceux des textes latéraux, se détache immédiatement droite de l'icône. Il comporte uniquement deux lignes dont la première est en blanc et la seconde en jaune.

Par ailleurs, les portes sont également encadrées par deux panneaux, verticaux cette fois, qui ne longent pas toute leur hauteur. Ils sont situés à mi-hauteur, et couvrent à peu près la moitié de leur longueur. Les panneaux sont exactement semblables : de couleur bleu vif, ils comportent uniquement des éléments linguistiques. La moitié supérieure des panneaux voient se détacher un texte blanc, et la moitié inférieure un texte jaune.

Leurs couleurs vives et leurs éléments linguistiques et iconiques confèrent à ces panneaux un statut important dans l'espace étudié. En effet ces supports contrastent avec la surface lisse et bicolore des portes. La lumière directe qui éclaire ces panneaux renforce leurs nuances colorées et la répartition très symétrique des éléments qui y figurent.

La répartition de ces panneaux tout autour des portes, provoque un effet d'*encadrement* des portes précédemment décrites comme *point focal* du regard de l'observateur. Perçoit-il alors cet encadrement ? et de quelle manière ? En d'autres termes : comment, à partir de cette focalisation centrale, se hiérarchise et s'oriente le regard de l'observateur du lieu ?

Les panneaux sont perçus comme une source d'informations *complémentaires* sur le lieu. Cela se justifie tout d'abord par leur disposition *encadrante*. En effet, situés au-dessus et de chaque côté des portes, les panneaux font presque figure de « *paratexte* »², en tant qu'ils accompagnent et encadrent, littéralement, le point focal du regard que constituent les portes battantes. De ce fait, on passe d'un élément simple (les portes) à un effet de *composition* dans l'espace. A partir du moment où les portes sont entourées d'autres supports, d'autres types de surfaces, elles prennent un sens en tant qu'éléments d'un ensemble plus large, d'une composition, et non plus seulement *en elles-mêmes*.

² « la relation que le texte entretient, dans l'ensemble formé par une œuvre littéraire, avec son paratexte : titre, sous-titre, intertitres; préfaces, postfaces, avertissements, avant-propos, etc., notes marginales, infrapaginales; [etc.] » GENETTE, Gérard, *Palimpsestes*, Le Seuil, coll. « Poétique », Paris, [1982], 1989.

Contrairement à la surface monochrome des portes, les panneaux sont d'une couleur vive. Le fond bleu se détache par son contraste avec l'architecture grise des portes et de leur support. Comme le souligne Larsen, c'est à partir de la perception de *différences* que l'oeil construit sa perception du lieu. Ici, la couleur des panneaux les distinguent et attire le regard. De plus, ils comportent des éléments de types iconiques et linguistiques³ de couleur rouge, blanche et jaune. Ils s'imposent ainsi au regard comme des surfaces porteuses d'informations clefs, et introduisent deux différents types d'énonciation (iconiques et textuels). Il laissent également supposer que ces informations comportent une hiérarchie interne puisque leur niveau de lisibilité est variable : si le texte blanc sur bleu est moins lisible que le jaune sur bleu, c'est que le niveau d'importance de l'information n'est pas similaire. De même la dimension *impérative* de la couleur rouge confère aux icônes de cette couleur un niveau d'importance supérieur aux autres messages.

On peut ici une nouvelle fois évoquer les analyses de Larsen qui mentionnent que nos perceptions sont conditionnées par l'identification de « *différences à divers niveaux* ». Ici, en effet, elles s'expriment au niveau de l'espace matériel, notamment par les couleurs ci-dessus décrites, mais aussi au niveau de l'espace social puisqu'elles convoquent des *encyclopédies* d'ordre culturel : le rouge évoque l'interdiction, le jaune l'impératif, le blanc la neutralité... En d'autres termes ces éléments propres aux surfaces et aux supports étudiés expriment déjà un certain nombre de normes *implicites* tant au niveau de l'espace matériel qu'au niveau de l'espace social.

Du point de vue de l'observateur, le circuit de lecture proposé est celui de la redondance, du fait du *double encadrement* qui est ici à l'oeuvre. Ce *double encadrement* est lié à la répartition des éléments iconiques et linguistiques sur les surfaces des panneaux. Sur le panneau qui surplombe les portes et s'étend sur toute leur longueur, nous avons signalé plus haut les deux ensembles /icônes/ + /éléments linguistiques/ qui se trouvent aux deux extrémités du panneau, provoquant un premier effet de symétrie et d'encadrement de la partie centrale. S'ajoute à cela les deux panneaux verticaux exactement similaires, situés de chaque côté des portes battantes. De plus, on remarque les deux même icônes rouges et blanches présentes sur la surface des portes closes et sur le panneau horizontal, provoquant un effet de redondance. On note que les portes battantes sont donc encadrées par ces panneaux qui l'enserrent à la fois verticalement et à la fois horizontalement. La forme rectangulaire des panneaux suggèrent une répétition de la forme des portes, elles-mêmes rectangulaires, et renforcent cet effet de redondance.

Sur la surface des panneaux, l'alternance des messages iconiques et linguistiques, ainsi que les couleurs vives utilisées sur les panneaux donnent du relief à la composition d'ensemble qui prend ainsi forme.

On peut ainsi prendre du recul sur la composition que nous venons d'analyser pour nous rendre compte de l'effet de mise en scène qui se joue dans ce qui peut presque apparaître comme un « décor ». En effet, on peut comprendre cet ensemble comme une sorte de *construction focalisée* de l'espace puisque les éléments ci-dessus décrits font inévitablement converger le regard vers les portes battantes et la *chorégraphie* des corps qu'elle organise.

³ que nous analyserons plus loin

Ainsi, sans même lire les infirmations iconiques et linguistiques délivrées par les panneaux, l'observateur suppose que si leurs surfaces semblent porter des informations clefs (notamment mises en valeur par les couleurs utilisées), ces informations se réfèrent nécessairement à ce qu'il se passe sur le devant de la scène, à savoir : l'arrivée de passagers dans l'espace. En d'autres termes : avant même de décrire (dans la partie suivante) les messages délivrés par les panneaux, on constate qu'ils ont une fonction scénique primordiale qui est celle de mettre en perspective, et de donner du relief à l'action centrale qui se déroule dans le lieu.

I.3 L'écran de télévision et son support

Suspendu au dessus de l'ensemble /portes/ + /panneaux/, une télévision allumée est incrustée sur un support noir et brillant. L'écran occupe la moitié supérieure du support, et fait défiler à la fois des images et du texte. La moitié inférieure du support est habillée d'une icône de forme ronde et de diamètre à peu près équivalent à la hauteur de l'écran de télévision. Cette icône est de couleur bleu et comporte en son sein des éléments textuels. Enfin, un texte en gris pâle se situe en bas à gauche de l'écran / en haut à gauche de la forme ronde.

Ici, toujours dans le cadre d'une analyse plastique, on voit apparaître un troisième type de support : sa surface noir et brillante tranche avec le gris terne des portes et les couleurs vives des panneaux encadrants. Suspendu au dessus des portes battantes, par une structure noire descendant directement du plafond, ce support crée une sorte de disruption de l'encadrement précédemment décrit. En surplomb du panneau horizontal (situé au dessus des portes), ce support ne semble pas faire partie de la composition centrale.

Ce support semble lui-même être l'encadrement d'une autre scène d'actions : celles qui se déroulent, en images, dans l'écran de télévision qui se trouve sur la partie supérieure du support noir. Ainsi, on a, juste au dessus du mouvement réel des corps qui passent les portes battantes, un mouvement en deux dimensions qui est mis en scène sur le support. Cependant, l'écran sur lequel défilent les images comporte également des éléments iconiques et textuels. Ainsi, on a là plusieurs signes qui se succèdent, plusieurs modalités d'énonciation qui cohabitent sur un espace rectangulaire et de petite taille comparée à la scène de l'action principale qui se déroule dans la zone des arrivées que nous étudions.

En effet, au dessous de l'écran sur lequel défile dans éléments iconiques et textuels, se trouve dessinée une icône bleue, de forme ronde, avec des éléments linguistiques en son sein.

I.4 Conclusions : Le message scénique général

Ainsi, sur les surfaces que nous avons examinées, (dans les parties I.1, I.2, et I.3) nous pouvons dégager plusieurs points saillants.

Tout d'abord, l'ensemble constitué par les portes battantes, les panneaux encadrants et l'écran de télévision suspendu, se présente comme une *composition*. Sans même se pencher sur le sens des icônes et des éléments linguistiques qui la composent, on a l'impression d'un espace structuré et hiérarchisé. La polychromie des surfaces, la variation de taille des éléments linguistiques et la diversité des éléments iconiques (à la fois figés - sur les panneaux - et en mouvement - sur l'écran de télévision -) renforcent l'impression d'une énonciation multiple. La composition symétrique formée par les panneaux encadrants renvoie à une impression de *mise en scène* de l'espace et de l'action centrale (l'arrivée des voyageurs) qui s'y déroule. Cette mise en scène est organisée de telle sorte qu'elle prescrit presque un *circuit de lecture* grâce aux nuances de couleurs, de formes, et d'alternances entre éléments linguistiques et iconiques. S'il on se référait à une analyse d'image pour interpréter cette mise en scène on pourrait y voir une construction à la fois *axiale* (qui fait converger le regard vers un seul point : les corps des individus qui pénètrent l'espace) et *en profondeur* (les corps sont situés dans un décor en perspective, et tiennent le devant de la scène).

Ainsi sans même décoder la teneur iconique et linguistique de l'espace étudié, sa composition, son architecture et sa hiérarchie interne nous permet de saisir plusieurs éléments (précédemment relevés) de construction de cet espace à la fois matériel, social et idéologique. En effet, par l'encadrement des corps et leurs mise en scène au sein de cette composition, on a déjà presque tous les éléments d'un dispositif au sens foucauldien du terme.

Afin de confirmer cette impression, penchons nous à présent sur les éléments linguistiques et iconiques qui figurent sur les surfaces précédemment décrites.

2. Le message iconique

Le message iconique qui apparaît sur la portion d'espace que nous examinons est disséminé sur plusieurs des surfaces que nous venons de décrire.

2.1 Les portes coulissantes

Comme nous l'avons signalé, la surface des portes coulissantes est lisse et uniforme, elle ne semble être le *support* d'aucun message. Pourtant, sur les deux extrémités de ces portes gris clair, figure une icône ronde de couleur rouge et blanche. Cette icône sphérique rouge, sans contours, est barrée horizontalement par une épaisse bande blanche qui n'est pas tout à fait aussi longue que le diamètre de l'icône : elle scinde presque le cercle rouge en deux demi-cercles, car elle se trouve exactement placée en son centre.

Cette icône s'inscrit elle-même dans un cadre carré gris (le même gris que celui des portes) au très mince contour noir. Cet effet de cadre renforce la présence du cercle rouge et blanc.

Il s'agit d'une icône *normalisée*, c'est à dire codifiée par l'Association Française de Normalisation (AFNOR), et utilisée pour signifier l'interdiction, ou le sens interdit, en France mais également dans certains autres pays européens et mondiaux en fonction des accords en vigueur entre l'AFNOR et les instances régulatrices et normalisatrices des pays du monde. Ainsi, cette icône résulte d'un consensus français, et international, et sa signification prohibitive imprègne de ce fait une conscience collective qui dépasse de loin

une communauté nationale ou linguistique. L'icône traitée ici est donc un signe conventionnel qui circule dans un « monde social » aux contours lâches. En effet, il serait ici inexact d'évoquer la « sphère sociale » dans laquelle ce signe circule, en raison de son acception et sa compréhension par un public très large et divers. Ainsi, il serait - selon la classification de Peirce - un symbole. Ceci justifie par le *rapport de tercité* que le cercle rouge barré de blanc entretient avec son *objet*, en l'occurrence une action : l'entrée d'un individu dans l'espace situé derrière les portes coulissantes. Selon Pierce, le symbole a ceci de particulier qu'il *signifie*, ou *représente* l'objet auquel il se réfère en vertu d'une loi établie à priori ou à postériori. Cela s'applique donc à l'icône étudiée dont la signification est, comme nous l'avons vu, normée à plusieurs niveaux, à commencer par celui du code de la route français et européen.

Situées aux deux extrémités des portes coulissantes, on retrouve ce phénomène d'encadrement déjà signalé au sujet des panneaux informatifs autour de ces portes. De même, ici, les icônes « interdit » encadrent la



partie centrale de la porte, incarnant, de fait, leur rôle prohibitif. En effet, que les portes coulissantes soient ouvertes ou fermées, les icônes qui disent l'interdiction sont présentes sur la structure même des portes. Quand elles sont ouvertes et que les passagers pénètrent dans l'espace de l'arrivée, les icônes disparaissent presque derrière le flux des corps en mouvement. Mais quand elles sont fermées, les icônes sont presque d'avantage visibles que les portes elles-mêmes et délivrent leur message de « sens interdit » de manière d'autant plus significative qu'aucun autre élément - comme les corps en mouvement - ne précise le sens de circulation dans l'espace.

Ainsi, par leur emplacement même sur les portes, ces icônes constituent un message clair sur la nature de « ce qui est interdit ». Visibles par ceux qui se trouvent dans la salle des arrivées, elles interdisent leur empiètement sur l'espace qui se trouve derrière les portes. Si les portes forment une surface matérielle qui régule l'entrée et la sortie de l'espace des arrivées, les icônes « interdit » qui encadrent leur partie centrale indiquent l'unilatéralité de la circulation des hommes au sein de l'espace, et font de cette simple surface un support de message important dans l'économie (au sens organisationnel du terme) du lieu.

2.2 Les panneaux encadrants

Les deux icônes que nous venons de décrire sont de nouvelles présentes sur le panneau horizontal surplombant les portes coulissantes.

Une fois encore, elles sont situées aux deux extrémités du panneau et elles encadrent ainsi le centre du panneau. Cependant, contrairement à la surface des portes, le panneau horizontal comporte d'autres éléments de régulation du lieu (des éléments linguistiques que nous analyserons plus loin)

Ainsi, de nouveau, les deux icônes d'interdiction encadrent le message linguistique délivré par le panneau. Comme le rôle des portes coulissantes semble être précisé par ces icônes, le rôle du panneau horizontal semble être défini par ces deux interdictions. En effet, sans même lire le message linguistique, l'oeil est attiré par cette dimension « encadrante » de l'interdiction qui est presque symétriquement superposée à l'interdiction dite sur la structure des portes coulissantes.

Dans cet espace, le message iconique signifiant l'interdiction (ou le « sens unique » de circulation) est donc construit et réitéré par la présence de ces quatre mêmes icônes (deux sur la structure des portes et deux sur le panneau horizontal). Cette quadruple itération de la même icône de prohibition forme presque un *circuit de lecture* à quatre angles (voire image ci-après).

Au centre de ce que nous choisirons d'appeler ici un « quadrilatère prohibitif » (tracé sur l'image ci-dessus), se trouve un message second, qui n'est, lui, pas de l'ordre de l'injonction ou de la prohibition mais de l'ordre de la « simple » information topographique.

En effet, l'icône centrale est un pictogramme qui appartient à un code internationalement établi, mais (contrairement au signe « interdiction ») celui-ci est spécifique à l'univers des aéroports. Le pictogramme est constitué d'un contour carré aux coins arrondis, à l'intérieur duquel est dessinée une ligne diagonale qui ne relie pas les coins du carré entre eux, mais dont l'extrémité supérieure gauche est recourbée vers le haut, et dont l'extrémité inférieure droite est arrondie. La diagonale possède également un attribut triangulaire : un tétraèdre qui pointe dans la même direction que l'extrémité recourbée de la ligne (le coin supérieur gauche du carré). Le bout arrondi de la diagonale pointe vers une seconde ligne. Il s'agit d'une ligne horizontale longeant le bord inférieur du carré. Malgré la simplicité du schéma, on reconnaît sans peine un avion en cours d'atterrissage. Ce dessin sert conventionnellement à indiquer, dans les espaces des aéroports, la « zone des arrivées ». Ici, elle est située juste au-dessus des portes coulissantes qui s'ouvrent pour laisser entrer les passagers dans l'espace des arrivées.

Il semble ainsi que les corps en mouvement qui pénètrent dans l'espace le face - inconsciemment - de manière très réglementée puisqu'ils entre dans l'espace des arrivées en passant littéralement sous la portion informative du panneau (signalée par l'icône centrale que nous venons de décrire) et entre des icônes qui disent et répète la prohibition, formant, visuellement, un quadrilatère presque « coercitif ».

2.3 L'écran de télévision et son support

2.3.1 L'écran

Comme nous l'avons déjà signalé dans l'analyse scénique, les portes coulissantes et leur structure encadrante, sont surplombées par un support noir, suspendu au plafond du hall des arrivées.



Sur le tiers supérieur du support noir, dont la surface brillante et lisse, est incrusté un écran où défilent des images animées ainsi que des éléments textuels.

Sur le tiers inférieur de cet écran figurent deux bandeaux de texte superposés l'un à l'autre. Le bandeau inférieur est blanc, et fait figurer des éléments linguistiques en noir. Le bandeau supérieur, à l'inverse est composé d'un fond noir avec un effet de transparence et des éléments linguistiques écrits en blanc.

À l'extrémité droite de l'écran s'affiche une icône carrée de couleur claire, bleu turquoise. En haut à gauche de ce carré bleu, on note des éléments linguistiques répartis sur deux lignes, et en bas à droite : trois traits arrondis de longueur croissante du bas vers le haut, donnant une impression de mouvement. On reconnaîtra, sans même analyser les éléments linguistiques dans le coin gauche de l'icône, le logo de la chaîne de télévision France 24. Cette chaîne d'information en continu appartient intégralement au service



public français depuis 2008 et diffuse en France et à l'étranger des journaux d'informations toutes les demies heures. On reconnaît d'ailleurs tous les éléments caractéristiques d'une chaîne d'information en continu, comme par exemple des éléments textuels qui défilent sur les bandeaux inférieurs. Le logo en bas à gauche, apposé au tronçon blanc, fait alors office de « signature » de l'information.

La composition formelle de l'écran et le mouvement des images qui y défilent attirent le regard des usagers présents dans l'espace arrivées. Cependant, d'autres éléments iconiques sont également présents sur le support noir sur lequel est incrusté l'écran de télévision :

2.3.2 La partie inférieure du support noir suspendu

En effet, en dessous de l'écran on note d'abord une sphère bleue au contour épais, et de couleur claire. Au sein de ce cercle, on distingue un élément central triangulaire que l'on reconnaît comme une tour Eiffel dotée d'une grande paire d'ailes, et agrémentée d'une forme ronde à plusieurs branches représentant probablement un astre d'une nature ou d'une autre (étoile, soleil ou météorite). Le tracé est fin, la forme du dessin élancée, et malgré la forme triangulaire du modèle, l'icône est ici majoritairement composée d'arrondis et de lignes courbes. Même le trait droit censé représenter la terre sur laquelle repose la tour Eiffel est plus épais à son extrémité gauche ce qui crée une impression de mouvement. Cette impression de mouvement est renforcée par l'inclinaison de l'icône vers la droite, par les nombreuses courbes du dessin, et par le cadre sphérique dans lequel elle s'inscrit. La forme ici représentée fait donc référence à l'univers « poétisé » du ciel : l'astre, les ailes, le mouvement, la domination des lignes courbes donnent une impression générale de légèreté. La relative simplicité du dessin va de paire avec un idéal d'élégance que connote en général les lignes épurées. On reconnaît dans cette icône, grâce à des connaissances d'ordre culturelles ou « encyclopédiques » (terminologie de Pierce) le logo d'Aéroport de Paris, et on souligne le lyrisme qui le caractérise.

Enfin, on remarque les contours de cette sphère sont d'une couleur pastel indéfinie car composée de plusieurs nuances de vert, rose et jaune, qui sont aussi les couleurs des trois formes ovales que l'on remarque en dessous de cette représentation « poétique » de la tour Eiffel. De nouveau, ces formes ovales sont inclinées vers la droite, accentuant ainsi l'impression de mouvement déjà évoquée. Au sein de ces ovales on note la présence de lettres de l'alphabet que nous analyserons dans la partie suivante (message linguistique).

Pour conclure sur l'analyse du message iconique présent sur le support noir suspendu au plafond de l'espace des arrivées, on pourra noter une dichotomie entre la partie supérieure du support et sa partie inférieure. En effet, la partie supérieure est composée d'un écran rectangulaire, et d'éléments iconiques à angles droits, dominés par des nuances de noir et de blanc ; alors que la partie inférieure est composée d'une icône ronde, au sein de laquelle des formes aux angles arrondis dominant, et dont les couleurs sont une variation de teintes pastel.

2.4 Conclusions : Le message iconique général

Les différents éléments analysés nous permettent de conclure à une pluralité du message iconique. Si certains d'entre eux sont des « symboles » (au sens peircien de : représentation en vertu d'une loi établie), d'autres relèvent d'avantage de l' « icône » (un signe qui ressemble à son objet, c'est le cas ici de la tour Eiffel), et d'autres encore de l' « indice » (les images de la télévision qui représentent une partie d'événements réels qui se déroulent à un moment T).

De plus, cette analyse du message iconique de l'espace nous ramène aux conclusions déjà évoquées concernant le message scénique du lieu : il semble y avoir une construction structurée du message. C'est ce que nous invite à penser la présence du « quadrilatère prohibitif » formé par les quatre itérations du symbole « (sens) interdit », ou encore la superposition de l'icône indiquant les arrivées de passagers et des portes permettant la concrétisation de cette indication, au coeur même du dispositif coercitif quadrilatéral.

Enfin, on note pour la première fois des marqueurs énonciatifs de différents ordres : le logo de France 24, les lettres incrustées dans des formes ovales, ou le logo d'Aéroport de Paris annoncent une « polyphonie énonciative » que nous pourrions approfondir en nous intéressant à présent au message linguistique qui émane de cet espace des arrivées dont l'organisation, la *composition* interne commence à nous apparaître plus clairement.

3. Le message linguistique

3.1 Le panneau horizontal

Aux deux extrémités du panneau central, figurent deux ensembles linguistiques exactement similaires : quatre lignes de textes dont les deux premières sont écrites en blanc et les secondes en jaune. En plus d'être exactement similaires, ces ensembles textuels sont tous deux juxtaposés à une icône rouge signifiant « interdit » précédemment décrite (message iconique, p9).

Au centre du panneau, encadré par les deux ensembles textuels similaires, figure un autre ensemble texte-icône dont le message est plus condensé : il se concentre sur deux lignes qui ne comportent chacune qu'un seul mot. On remarque ainsi dès à présent la construction symétrique du panneau horizontal dont le message central est encadré par deux ensembles exactement similaires.

3. 1. 1 Extrémités du panneau horizontal



On peut d'abord noter une asymétrie dans la composition des lignes de texte qui figurent aux extrémités du panneau horizontal. Les deux lignes inférieures sont écrites en caractères jaunes, et sont ponctuées d'une majuscule au début et d'un point à la fin de chaque ligne, contrairement au texte blanc qui ne forme qu'une seule et même unité s'étendant sur deux lignes, sans autre interruption qu'une zone de vide à la fin de la première, et un point à la fin de la seconde.

Le caractère typographique utilisé pour tous les textes que nous étudierons a été dessiné spécifiquement pour l'aéroport Charles de Gaulle par Adrian Frutiger, sous commande de l'institution Aéroport de Paris. D'abord nommée « Roissy », cette police de caractères fut ensuite rebaptisée « Frutiger ». Elle a, depuis, été adoptée pour tous les panneaux du système autoroutier en France et en Suisse. Il s'agit d'une police de caractère qui fait partie de la famille typographique des linéales, caractérisées par leur absence d'empatement. On a donc ici des caractères très sobres et lisibles, utilisés internationalement pour la clarté

qu'ils confèrent aux messages. Cette contrainte de lisibilité découle du très grand nombre des destinataires par lesquels ils sont lus (dans un aéroport où sur une autoroute d'un pays tel que la France ou la Suisse).

La différence de couleur entre les deux textes et leur asymétrie formelle nous permettent de comprendre que ces deux textes n'ont pas le même statut. Le jaune sur fond bleu étant moins lisible que le blanc sur bleu, et le statut « second » dans le sens de lecture (de haut en bas) nous renseigne sur le statut lui aussi « second » du texte en jaune.

On remarque également que le texte blanc (les deux lignes supérieures) est écrit en français, et le texte jaune en anglais. C'est donc le texte français qui ne forme qu'une seule et même unité de sens alors que le texte anglais est scindées en deux phrases. Or, nos « compétences encyclopédiques » nous révèlent que les deux ensembles textuels donnent les mêmes informations : il est interdit d'entrer, sous peine d'être poursuivi en justice. Pour autant, les quatre lignes s'adressent à des locuteurs différents, et n'expriment pas exactement l'interdiction de la même façon (en anglais, contrairement au français, les individus potentiellement en faute sont désignés, et le sont par le terme « violators »). De plus, le statut « second » du texte jaune que nous avons évoqué montre bien que le pays (et sa langue de référence) est la France, pays où est implanté le lieu que nous étudions.

On a donc sur ce panneau horizontal deux textes exprimant la restriction d'accès à l'espace situé derrière les portes coulissantes. Or ces deux textes sont situés de chaque côté du panneau, encadrant ainsi non seulement le centre du panneau, mais également l'espace des portes coulissantes. On retrouve cette même dimension « d'encadrement », pour ne pas dire d' « enserrement » de l'espace que celle qui s'exprimait dans la disposition des icônes « (sens) interdit », notamment à travers ce que nous avons appelé le « quadrilatère prohibitif ». Nous verrons par la suite que cette dimension encadrante et coercitive des textes se trouve réitérée sur les panneaux verticaux.

S'il on fait converger les deux ensembles linguistiques et iconiques qui se trouvent à chaque extrémité du panneau, on se rend compte que l'icône (« interdit ») et le texte (« Accès interdit sous peine de poursuites. No entry. Violators will be prosecuted ») donnent une même information de l'ordre de l'interdiction, mais que le texte a un sens en enrichi par rapport à l'icône : il dit l'interdiction, mais précise également la menace qui pèse sur celui qui ne respecterait pas cette interdiction. Le texte réitère et enrichit donc le sens de l'icône, mais on pourrait aussi dire qu'il le « déploie ». L'interdiction devient d'autant plus dissuasive qu'elle est dite à la fois par l'image et par le texte dont l'association provoque un déploiement du message et un renforcement de son sens prohibitif.

De ce fait, nous comprenons que la proximité de l'icône du texte n'a rien d'arbitraire. Ces deux éléments forment un ensemble cohérent qui construit, appui, et explicite l'interdiction. C'est ce que Roland Barthes nomme « fonction d'ancrage »⁴ du texte. Il définit ainsi cette fonction :

« toute image est polysémique (...) Aussi, se développent, dans toute société, des techniques diverses destinées à fixer la chaîne flottante des signifiés, de façon à combattre la terreur des signes incertains : le message linguistique est l'une de ces techniques »

Ainsi, afin de fixer le sens de l'icône « interdit » le texte précise ce qui est interdit (« l'accès ») et la menace qui pèse sur l'individu qui désobéirait (« sous peine de poursuites »).

Mais pour comprendre la teneur de cette interdiction, il faut prendre en compte le contexte de lecture (qui met en jeu l'« interprétant » pour reprendre le terme de Peirce) qui est le suivant : le panneau sur lequel ce premier ensemble texte-icône est situé au dessus des portes qui constituent le seuil de passage obligé pour tout voyageur qui arrive à l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. Avant ces portes, le voyageur se trouve dans une « zone sous douane »⁵, comprenant elle même des « Postes inspections filtrage »⁶. En conséquence, il faut donc bien situer l'interdiction qui est dite par le panneau : elle ne dit pas « zone interdite à tout le monde », mais bien « zone interdite à vous qui lisez ce panneau et qui attendez des individus qui sont, eux, autorisés à être de l'autre côté ». Le « vous » n'est ainsi pas formulé mais implicite, et il ne concerne que les non-voyageurs. Plus simplement : ce « vous » est dit par la situation. Nous avons donc ici un exemple de ce qu'Erik Larsen nomme « espace social ». Cet espace est ici sous-jacent et co-créer par l'espace matériel, et il ne nous devient *saisissable, visible*, grâce à une analyse sémiotique du lieu. En effet, le propre d'un tel espace est d'occulter sa dimension coercitive et « socialement » restrictive.

Ainsi ce premier ensemble de signes (icône + texte, qui disent l'interdiction et la menace) nous renseigne sur la nature de cette zone d'arrivée, et ce, par effet d'opposition : *il est interdit d'aller au delà de ces portes coulissantes, en revanche, vous avez tout le loisir d'être dans cette zone d'arrivée spécifiquement conçue pour être « publique »*. On a ainsi un aperçu des très forts enjeux de sécurité qui émaillent tous les espaces de l'aéroport et des modalités d'énonciation des normes du lieu : il n'y a pas d'énonciateur désigné, de « prise de parole » incarnée, mais une « loi » exprimée de manière *relativement* lacunaire qui tend vers une

⁴ BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image », in: *Communications*, 4, 1964. Recherches sémiologiques. pp. 40-51.

⁵ termes utilisés par l'institution qui régule et nomme l'espace : ADP

⁶ idem

certainne neutralité. Mais cette neutralité est, elle aussi, toute relative, ou du moins « partielle » car c'est là l'une des caractéristiques de la « fonction d'ancrage »⁷ : telle que la définit Roland Barthes :

« *Au niveau du message littéral, la parole (...) aide à identifier purement et simplement les éléments de la scène et la scène elle-même : il s'agit d'une description dénotée de l'image (description souvent partielle.)* »⁸

En effet, on remarque que dans cette phrase d'interdiction, la menace plane (« sous peine de poursuites ») mais elle reste floue, et de ce fait : presque lointaine, peu convaincante. Elle aide bien, comme le dit Barthes, à identifier à la fois la scène (dans l'espace des arrivées) et ses éléments (les panneaux étudiés) mais elle ne précise pas les modalités d'exécution des « poursuites ». L'énoncé renseigne donc sur l'espace, il donne à l'utilisateur un « mode d'emploi », mais il s'agit d'un mode d'emploi qui est plus *implicite* : ce qu'il dit effectivement (« interdit de pénétrer dans l'espace qui se trouve au delà des portes coulissantes ») n'est qu'une *euphémisation* de l'interdiction réelle (« il vous est interdit, **en tant que « non-voyageurs »**, de pénétrer dans un espace qui est réservé à d'autres usagers ») et des conséquences d'une potentielle violation de cette interdiction (« les poursuites » seront néanmoins détaillées sur les panneaux latéraux que nous analyserons plus loin).

Ainsi, l'absence d'énonciateur n'est qu'un leurre sémiotique, un simulacre de neutralité : l'interdiction, si elle n'est pas *incarnée* a pour autant une force coercitive qui repose sur son aspect formel. Afin de démontrer cela nous évoquerons une nouvelle fois Barthes qui écrit dans l'une de ses premières publications, *Le Degré Zéro de l'écriture*⁹ :

« *On trouvera donc dans toute écriture l'ambiguïté d'un objet qui est à la fois langage et coercition : il y a, au fond de l'écriture, une « circonstance » étrangère au langage, il y a comme le regard d'une intention qui n'est déjà plus celle du langage* »¹⁰

L'énonciateur de cette interdiction apparaît ainsi en creux de sa formulation : c'est à la fois une entité concrète (Aéroport de Paris) qui est propriétaire et qui exploite et régule le lieu comme elle l'entend, et à la fois une entité beaucoup plus évanescence : l'Etat, les États, et/ou les lois internationales, qui prévoient et réglementent les modalités d'accès, de déplacement, de circulation des individus à l'échelle à la fois locale et

⁷ BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image », in: *Communications*, 4, 1964. Recherches sémiologiques. pp. 40-51.

⁸ *ibidem*

⁹ BARTHES, Roland, *Le Degré zéro de l'écriture* (suivi de Nouveaux Essais critiques), Paris, Seuil, 1972

¹⁰ BARTHES, Roland, *Le Degré zéro de l'écriture* (suivi de Nouveaux Essais critiques), Paris, Seuil, 1972, p 38

globale. Ainsi ces entités s'unissent en une seule et même voix qui distingue « espace sous contrôle des douanes » et « espace public ». Cette distinction fondamentale s'exprime en creux de la phrase *formellement* lacunaire « accès interdit sous peine de poursuites ».

Pour conclure, nous pourrions proposer de qualifier ce type de message linguistique dans l'espace des arrivées comme étant une indication « discriminatoire » car elle définit et distingue *implicitement* un espace social, ou plutôt deux espaces sociaux : celui des arrivées, et celui des douanes, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles, et dans lesquels les individus ont un statut différent (les voyageurs du côté des douanes, et les « non voyageurs » du côté des arrivées).

Ce panneau a en effet une dimension *performative* : il s'applique à celui qui le voit, ou du moins, qui peut le voir. L'interdiction prend effet à partir du moment où son support se trouve dans le champs de visibilité de certaines personnes qui forment, dès lors, une sorte de *communauté involontaire* (les « non voyageurs ») dont les membres sont soumis aux mêmes normes. De ce fait, ce « vous » donne naissance à un « nous » : celui des personnes venus chercher des voyageurs (« eux »). Ces personnes se trouvent dans un espace (celui des arrivées) qui a des règles propres qui circonscrivent leurs champs d'action dans le lieu.

Cet espace social implicite est donc à la fois un principe et une conséquence de l'organisation de l'espace matériel de l'aérogare. On voit dès lors que ces différents espaces coexistent et co-produisent la situation d'attente dans l'espace des arrivées. Ainsi, cette seule portion du panneau horizontal, par sa nature et son emplacement, nous donne déjà de nombreux éléments pour comprendre les normes du lieu que nous analysons, et leurs influence sur le comportement, la circulation, le vécu des individus dans l'espace.

Enfin, il faut signaler que l'ensemble de signes (icône + texte) que nous venons de décrire et d'explicitier se trouve répété de manière exactement similaire, à l'autre extrémité (droite) du panneau. Ainsi, nous sommes face à une unité de sens qui est réitérée symétriquement d'un bout à l'autre du support. De la même manière que nous avons vu que le texte qui dit l'interdiction réitère et approfondit le sens de l'icône « interdit », la symétrie qui lui est propre permet de réitérer et d'appuyer l'interdiction.

Nous avons déjà signalé, lors de notre analyse iconique, la dimension « prohibitive » de ce panneau horizontal en raison de la répétition et de l'encadrement de l'espace par les icônes « (sens) interdit ». Il va donc de soi que les textes juxtaposés aux icônes ne fait que confirmer et renforcer cette dimension « coercitive » des informations données par le panneau.

Il nous faut donc nous intéresser à « ce qui est encadré », à savoir d'une part : la portion centrale du panneau, et plus largement : l'espace central de l'espace (la zone d'arrivée des voyageurs par les portes coulissantes).

3.1.2 Le centre du panneau horizontal

Le message linguistique au centre du panneau se distingue de celui à ses extrémités par son format : la police de caractère est la même, mais les caractères sont de taille bien plus grande qu'aux extrémités du panneau.

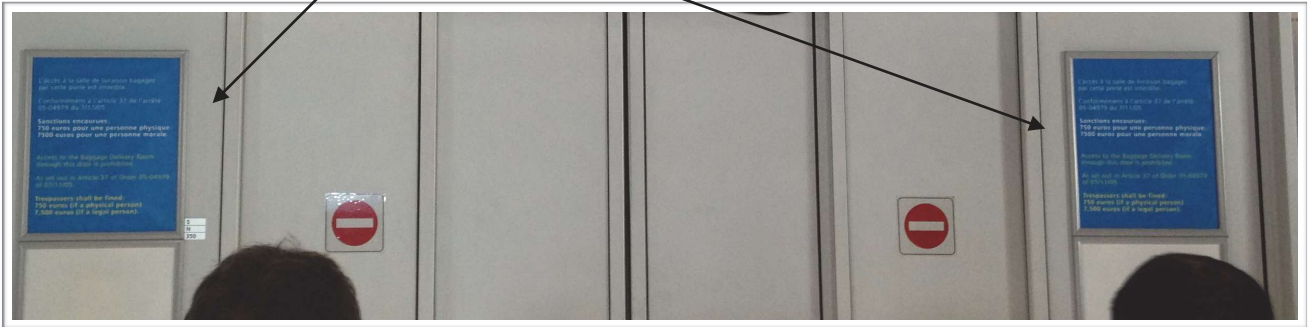
Le texte est écrit dans la même police et se décompose selon le même schéma que les textes précédemment décrits : une ligne supérieure dont les caractères sont de couleur blanche, et une ligne inférieure dont le texte est en jaune. La ligne supérieure indique : « *Arrivées Terminal I* », en français, et la ligne inférieure « *Arrivals* » en anglais. Ces deux lignes de textes donnent (dans deux langues différentes) une même information d'ordre toponymique. Elles renseignent sur le lieu, à un niveau micro-local : elle ne dit ni le nom de l'aéroport, ni celui de la ville ou du pays, mais elle donne une indication sur la « fonction » de la zone désignée. La mention « terminal I » signifiant la même chose dans les deux langues, elle n'est mentionnée qu'une seule fois sur la ligne supérieure, créant de nouveau une dy-symétrie entre les deux lignes, et une prédominance du texte en blanc sur fond bleu.

Cet ensemble central donne ainsi une indication qui n'est pas de l'ordre de la prohibition comme les deux ensembles latéraux, mais de l'ordre de l'information. Une part d'implicite est là aussi présent et relève d'une forme d'« encyclopédie » de l'aéroport : De même que l'interdiction précédemment évoquée, l'information s'adresse ici à des personnes qui savent déjà exactement où ils se trouvent (l'Aéroport Paris Charles de Gaulle, le terminal I), et n'ont besoin que d'une précision sur la fonction de l'espace spécifique marqué par ces portes coulissantes.

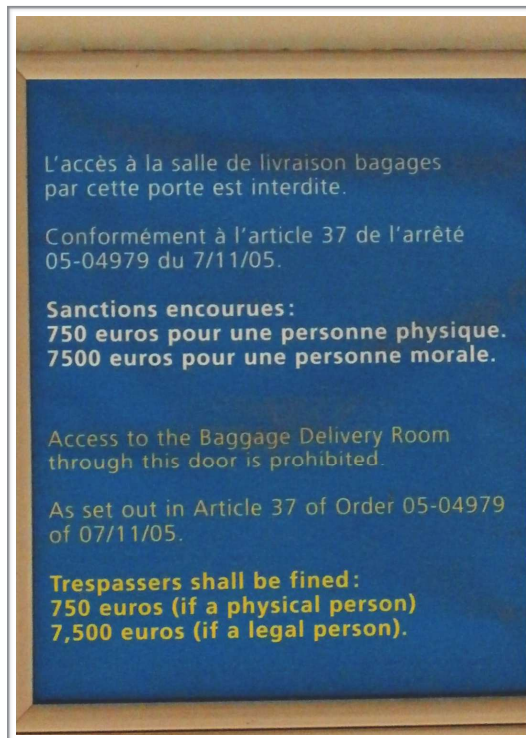
On peut souligner qu'au sein de ce simple substantif : « *arrivées* », et dans le pictogramme qui lui correspond, sont condensées des potentialités d'actions et d'interactions dans le lieu. Si c'est ici lieu où les voyageurs arrivent, alors c'est là qu'il faut les attendre, c'est l'unique endroit qui rend possible les « retrouvailles ». En effet, les individus à qui « s'adresse » ce panneau sont dans le lieu afin de retrouver, ou de rencontrer, un voyageur arrivé à destination. La qualification de cette zone d'« arrivées » ouvre donc tout un champs d'interactions possible entre individus (embrassades, effusions, présentations...). C'est à la fois le terme du voyage de l'« ailleurs, pour une durée X » et le début du voyage « ici et maintenant ». Inutile de préciser que ces voyages de l'ordinaire (ici et maintenant) et les types d'interactions entre individus qui se retrouvent (ou se trouvent, selon les cas) sont aussi nombreux et variés que le nombre des individus en présence dans le lieu.

Cependant, ce grand champs de possibilités d'interactions est restreint dans l'espace : c'est ici, dans la zone qualifiée d'« arrivées » que se font les retrouvailles, et il est interdit d'anticiper à la fois ce moment, et le lieu qui lui correspond, en pénétrant dans la zone située avant les portes battantes. La zone est définie à la fois en temps que lieu et à la fois en temps que limite ou *frontière* entre l'ailleurs et l'ici, entre le contrôle des douanes et le contrôle de l'aéroport, entre l'espace public et l'espace « réservé » aux voyageurs.

3.2 Les panneaux latéraux



Sur la structure grise qui encadre les portes coulissantes, on trouve, de chaque côté des portes, un même panneau vertical à fond bleu. Il comporte des éléments linguistiques du même ordre que ceux décrits précédemment sur le panneau horizontal mais qui présentent néanmoins certaines particularités.



Tout d'abord, les informations données par le texte ne sont pas exactement les mêmes que sur le panneau précédemment décrit : l'interdiction exprimée (« accès à la salle de livraison bagages par cette porte est interdite ») est agrémentée des dispositions légales en vertu desquelles elle s'applique (« Conformément à

l'article... ») et des sanctions *exactes* encourues par les individus potentiellement désobéissants (« *sanctions encourues : 750 euros pour une personne physique, 7500 euros pour une personne morale* »).

Ensuite, on remarque qu'il n'y a ici aucune dissymétrie entre le texte blanc en français et le texte jaune en français : trois blocs de textes pour chaque langue. Les trois premiers blocs de texte (en français) sont séparés des trois suivants par un espace plus important que celui laissé à la suite d'un retour à la ligne (c'est ce que l'on constate en comparant l'espace laissé entre le premier et le second bloc de texte et l'espace laissé entre le troisième et le quatrième bloc de texte). Visuellement, il y a donc une séparation des langues plus importante que sur le panneau horizontal qui ne matérialisait cette frontière entre les langues que par le changement de couleur.

Par ailleurs, les sanctions énoncées ici sont écrites en caractères gras, leur conférant ainsi un statut d'importance supérieur aux autres informations figurant sur le panneau, et renforçant la volonté dissuasive de la sanction exprimée.

Ici encore, la neutralité est de mise, mais l'énoncé étant plus précis que les vagues « poursuites » évoquées sur le panneau horizontal confèrent à ces panneaux latéraux une portée coercitive plus assumée. On remarquera toujours, cependant, une absence d'énonciateur désigné. Il est donc intéressant de noter que l'autorité discursive du message n'est absolument pas liée à l'autorité de son énonciateur. Cet énonciateur est à la fois *polyphonique* car il concilie plusieurs voix (au moins celles l'Etat et de l'institution ADP - Aéroport de Paris) et relativement *flou* puisque qu'il n'exprime sa « signature » que de façon détournée. Pourtant, l'autorité discursive est bien présente et donne toute sa force prohibitive au message. Cela nous invite donc à penser que la véritable « signature » de ce message coercitif s'exprime non pas *discursivement* mais *formellement* : ce serait des signes, des icônes, qui seraient la marque de fabrique de cet énonciateur évanescent : la neutralité du discours, la couleur des panneaux et des textes, la police de caractère seraient ainsi autant d'éléments qui « signalent » l'omniprésence de l'institution ADP et du contrôle étatique des douanes, en creux de ces messages d'interdiction.

Une fois encore, nous arrivons donc au constat d'une portée coercitive du dispositif ici mis en place. Ces deux panneaux font référence à des textes de lois qui renforcent l'autorité du message.

De plus, la dimension encadrante de ces deux panneaux verticaux ne fait que renforcer, une fois encore, la dimension encadrante des deux interdictions déjà exprimées de chaque côté de la porte coulissante par les icônes « interdit » (que nous avons analysé dans notre analyse iconique, page 9), et sur le panneau horizontal.

Ainsi, à ce stade de l'analyse on compte déjà six occurrences prohibitives : les quatre icônes « interdit » du quadrilatère déjà décrit (page 10) auxquels il faut ajouter ces deux panneaux latéraux référant aux textes de lois en vigueur. A ces nombreuses occurrences « d'interdiction », il faut ajouter un schéma répétitif d'« encadrement » de l'espace provoqué par la construction symétrique des messages (à chaque extrémité du panneau horizontal ; aux extrémités des portes; sur les portes elles-mêmes).

Ci dessous : les zones encadrées en jaunes fonctionnent par paire et mettent en évidence cette dimension d'encadrement.



3.3 L'écran de télévision et son support



3.3.1 L'écran de télévision

Au sein de l'écran de télévision (incrusté sur la partie supérieure du support noir), on trouve d'abord, sur les deux bandeaux de texte précédent décrits (p11) des textes de nature informationnelle propres à la chaîne d'information en continue diffusée sur l'écran.

Le bandeau supérieur est constitué d'un fond noir légèrement transparent afin de ne pas occulter entièrement la partie inférieure de l'image diffusée sur la surface de l'écran. Écrit en caractères gras de couleur blanche, le message est ici de nature informationnelle car il est juxtaposé à un ensemble d'éléments qui nous invitent à reconnaître un dispositif d'information, et plus précisément un des « *grands médias* » dits « traditionnels » : la télévision.

Ces deux premières lignes de texte sur fond noir forment une seule et même phrase : « En février, l'organisation de l'Etat Islamique avait déjà revendiqué le meurtre de 21 chrétiens égyptiens ». Avec les deux marqueurs temporels (ci-dessus soulignés), cette phrase appartient à un type de discours dont la fonction correspond à celle que Roland Barthes nomme « fonction relais »¹¹ et qu'il définit ainsi : « *la parole (...) et l'image sont dans un rapport complémentaire* »¹². La phrase sur le bandeau de l'écran télévisé établit effectivement ce rapport de complémentarité avec l'image diffusée puisqu'en l'absence de son¹³, l'observateur ne pourrait pas comprendre le déroulement des images qui défilent sur l'écran. Ainsi, comme l'écrit encore Barthes, cette parole (ici écrite) « *dispose dans la suite des messages, des sens qui ne se trouvent pas dans l'image* »¹⁴. Elle donne des indications de temps et de lieu au passé, et l'adverbe « déjà » permet de déduire que les images montrent des événements en train de se reproduire de manière plus ou moins similaire qu'à une période passée : « en février ».

Si l'on parle ici de nature informationnelle de cette phrase il nous faut être plus précis afin de comprendre le statut qu'elle confère à ses destinataires, et la manière dont elle s'inscrit dans l'espace des arrivées que nous étudions ici.

La véritable *nature* de la parole qui s'exprime ici est propre à type de journalisme bien particulier : celui de l'information en continu. Afin de comprendre les spécificités inhérentes à ce type de médiation, il semble tout d'abord pertinent d'évoquer les travaux de Roselyne Ringoot¹⁵ qui définit trois genres de discours journalistiques, en fonction de la plus ou moins grande proximité du journaliste à ses destinataires. Selon

¹¹ BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image », in: *Communications*, 4, 1964. Recherches sémiologiques. pp. 40-51.

¹² Ibid

¹³ L'absence de son est spécifique à la situation de la diffusion de la chaîne dans l'aéroport, et non pas spécifique à la chaîne de télévision elle-même. Nous reviendrons sur ce point.

¹⁴ op cit, BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image »

¹⁵ Roselyne Ringoot et Yvon Rochard, « Proximité éditoriale : normes et usages des genres journalistiques », *Mots. Les langages du politique* [En ligne], 77 | 2005, mis en ligne le 31 janvier 2007, consulté le 06 avril 2015. URL : <http://mots.revues.org/162>

l'auteure, « *le genre dépersonnalisant* » est caractéristique des brèves et dépêches d'information. Ces formes journalistiques ont pour particularité de dissimuler la présence d'un énonciateur-journaliste. L'énonciation est alors prise en charge par le dispositif d'information lui-même.

Ce genre « dépersonnalisant » semble tout à fait correspondre aux caractéristiques de cette première phrase que nous analysons (ainsi que la seconde que nous analyserons plus loin). En effet, elle ne semble pas être le fruit d'une rédaction auctorialisée, mais elle revendique au contraire une forme de « neutralité » propre au genre tel que le définit Roselyne Ringoot. À ce titre, on note le logo de la chaîne de télévision en bas à droite de l'écran, qui apparaît comme une signature de la parole exprimée. Avec cet emplacement en bas à droite de l'image, juxtaposée aux deux bandeaux de textes, on a presque l'impression d'une réelle « signature » de l'information par la seule présence de son logo. Ainsi c'est bien un dispositif sémiotique (en l'occurrence iconique et linguistique) qui permet à la fois d'escamoter la présence d'un journaliste derrière la rédaction de la brève sur le bandeau noir, et à la fois de signer, et en quelque sorte de « légitimer » la véracité de l'information. Elle serait donc : collective et éditorialisée, et non pas subjective et spontanée.

Ce détour par l'analyse de discours nous permet de renforcer notre interprétation de la fonction « relais » de la parole qui s'exprime sur l'écran de télévision. En effet, cette caractéristique « dépersonnalisante » de ce type d'expression journalistique, rejointes les caractéristiques de la « fonction relais » qui donne des informations *complémentaires* que l'image de donne pas et qui permet que « *l'unité du message se fa[sse] à un niveau supérieur* »¹⁶ : ici, l'unité de sens et la perception de l'énonciateur (France 24) se fait « à un niveau supérieur » dans le sens où l'image en elle même de donne pas l'information en son entier. Elle fonctionne pour cette raison en *complémentarité* avec le message linguistique écrit et apposé comme un *calque* sur l'image pour en *fixer* le sens. Cela explique la transparence du fond noir : comme si l'image devait, pour être comprise, être filtrée, regardée « en transparence », à la lumière de la phrase écrite. Cette prééminence de l'écrit est rendu d'autant plus tangible que la télévision n'émet pas de son. L'image télévisuelle semble même avoir été pensée pour être diffusée sans son, puisque cela n'altère en rien la compréhension de l'information diffusée. Programmée ou non, cette modalité de réception « silencieuse » nous invite à penser que ce qui compte ici n'est pas tant le *sens du fait* d'actualité diffusé, que sa seule *présence* en tant que signe du monde extérieur conférant presque une capacité d'ubiquité au lieu étudié. En effet, ce qui se joue sur cet écran de télévision dans l'espace est une référence *indicielle* à un ailleurs, à un « hors du lieu ». L'image de la télévision met en scène des « indices » (qui réfèrent, par un mécanisme de synecdoque, à un tout réel) selon la terminologie de Peirce, alors que les portes coulissantes et panneaux analysés précédemment mettent en scène des « symboles » (dont le sens est donné « par convention », par une loi à priori ou a posteriori adoptée). L'espace des arrivées se présente donc comme un « assemblage » de signes qui ont différents statuts, et différents rapports de sens à l'objet qu'ils disent ou représentent.

¹⁶ op. cit BARTHES, Roland , « rhétorique de l'image ».

Par ailleurs, cette analyse d'un genre « dépersonnalisant » rejoint et conforte la réflexion que nous avons commencée dans la première partie de notre analyse linguistique (p16 et 17) : la neutralité feinte de cette phrase, si elle est typique de l'information en continue, rappelle également l'énoncé apparemment neutre et lacunaire de l'interdiction exprimée par les deux ensembles texte-icônes, aux extrémités du panneau horizontal. Si la neutralité est ici d'ordre « journalistique », et qu'elle se différencie en cela de la neutralité « institutionnelle » précédemment évoquée concernant les « interdits » du lieu, il n'en demeure pas moins que cette dissimulation de l'énonciateur semble être un trait récurrent des discours qui propres à l'espace des arrivées de l'aéroport.

Les propos de Barthes sur la « neutralité » de l'écriture qui est selon lui un « ninisme », une « *absence de parti pris qui dissimule la morale bourgeoise* »¹⁷ mettent en lumière l'utopie que constitue cette neutralité du discours. En effet, sur l'écran de télévision comme sur le panneau indicateur la neutralité du discours n'est qu'apparente et ne résiste pas à une analyse sémiotique qui fait apparaître le ou les énonciateurs présents en creux.

Le lieu que nous étudions est donc caractérisé dès à présent comme ayant une forte sémiotité, c'est-à-dire d'une concentration de signes émis par des énonciateurs polyphoniques qui se dissimulent derrière des dispositifs sémiotiques (à la fois linguistiques et iconiques) pour ne laisser paraître que le signe lui-même. Le signe se voit ainsi assigné une apparence de simplicité qui le rend directement appréhensible, ou *infra-ordinarisable* par l'usager de l'espace. En l'occurrence, en ce qui concerne l'image de l'écran analysé, les individus en présence dans l'espace des arrivées se voient « asséner » l'image dont l'écran leur impose non seulement la vue mais aussi le *sens* grâce au texte écrit, apposé et *imposé* en calque sur l'image.

Enfin, le texte lacunaire et factuel (sur le bandeau noir) semble lisser la *pluralité* des destinataires du message, *pluralité* ou *diversité* des langues et des cultures, propres aux individus qui circulent dans un lieu de mobilité comme l'aéroport. En effet, l'image et le bandeau textuel qui l'accompagne ne semblent pas « programmer » une situation de réception aussi large que celle dans laquelle se trouvent les individus dans l'espace des arrivées. Le texte est en français et ne prétend donc pas s'adapter à une situation d'un aéroport où la majorité des destinataires sont anglophones.

On pourrait même avancer que le dispositif télévisuel attire et uniformise le regard des individus qui se trouvent dans l'espace : têtes levées vers l'écran, les usagers de l'espace lisent et/ou regardent¹⁸ un *fait d'actualité* qui n'appartient ni au lieu ni au contexte dans lequel il se trouve. Cette interprétation d'une image télévisuelle qui serait « imposée » à l'usager de l'espace repose sur l'emplacement de l'écran que nous avons décrit dans la première partie de notre analyse (page 4) : le support noir dans lequel est incrusté l'écran est suspendu exactement au-dessus des portes coulissantes par lesquels arrivent les passagers. Cet endroit est, au sein de l'espace des arrivées, le pôle d'activité et d'attention principal, le « point focal » du lieu, car c'est à cet endroit que se concentrent les mouvements, les corps, les paroles et les regards des

¹⁷ BARTHES, Roland, *Le Neutre*, Notes de cours au Collège de France 1977-1978, Paris, Seuil / Imec, coll. « Traces écrites », 2002, p. 85.

¹⁸ Voir cartes proxémiques en annexe

individus présent dans cet espace. C'est, d'un point de vu scénique, le foyer de l'action dans le lieu. Cette dimension centrale des portes coulissantes (et de l'écran qui les surplombe) est renforcée par le dispositif d'encadrement que nous avons détaillé précédemment (voire notamment la photo p21). Ainsi, la position de l'écran de télévision est, elle aussi centrale, car elle occupe, et même : sollicite le regard des individus en situation d'attente.

Le message linguistique qui se trouve sur l'écran est donc d'autant plus important qu'il est lu (ou du moins « vu ») de manière presque automatique par les individus en présence. Le sens qu'il impose sur l'image est donc, sous couvert de neutralité, un « étai »¹⁹ qui filtre le sens et l'impose à ses destinataires.

Pour achever cette analyse du message linguistique présent sur l'écran de télévision, il faut remarquer la complémentarité du bandeau noir que nous venons de décrire et du bandeau blanc qui se situe dans la continuité du premier bandeau, juste en dessous. Cette contiguité (le haut du bandeau blanc et le bas du bandeau noir se touchant) nous invite à penser la complémentarité du message exprimé sur ces deux bandeaux.

Ce second bandeau affiche en effet une information en deux parties distinctes, qui forment deux unités de sens indépendantes. La scission de ces deux parties est matérialisée par la répartition de l'information sur deux lignes. Sur la première on a une phrase nominale : « Libye : groupe état islamique ». Sur la seconde, une phrase qui rappellent le style lacunaire déjà évoqué pour la phrase affichées sur le bandeau noir : « Les jihadistes disent avoir exécutés 20 chrétiens et égyptiens ». Ainsi on retrouve sur ce bandeau certaines caractéristiques discursives (« fonction d'ancrage » de Barthes) et informationnelles (« genre dépersonnalisant » de Roselyne Ringoot) déjà signalées à propos du bandeau noir qui surplombe celui que nous analysons ici.

Le bandeau blanc comporte pourtant une dimension « journalistique » encore plus affirmée que nous ne signalions auparavant. En effet, la première partie de l'information donnée est une phrase nominale écrite en majuscule. Or, l'utilisation de phrases nominales, est un moyen de « donner congés aux adjectifs »²⁰ mais aussi, au verbe, afin de ne pas ancrer l'information dans un temps ou un lieu précis, mais d'en faire une information *en circulation*, qui peut être diffusée quelque soit le contexte de réception. On se trouve donc de nouveau face à ce phénomène de « lissage » de la réception et des destinataires que l'on signalait précédemment. L'information peut être « consommée » uniformément par les individus en présence d'une écran de télévision. Et c'est bien ce que nous avons également signaler au sujet de l'emplacement de l'écran de télévision qui programme une réception *massive* et surtout *indifférenciée* de l'information.

Un autre élément qui peut nous faire penser que l'information affirme ici d'avantage sa dimension journalistique est l'utilisation de majuscules pour la première partie de la phrase écrite en noir sur le

¹⁹ op cit, BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image »

²⁰ BARTHES, Roland, *Le Neutre*, Notes de cours au Collège de France 1977-1978, Paris, Seuil / Imec, coll. « Traces écrites », 2002, p. 85.

bandeau blanc. En effet, la mise en évidence de cette phrase nominale évoque la titraille des rubriques de journaux et/ou les unes. De plus, l'inversion (par rapport au bandeau noir) des couleurs des caractères et du fond (ici noir sur blanc, contrairement au bandeau précédemment analysé : blanc sur noir) renforce cette esthétique journalistique : le noir sur blanc évoque le papier journal, de même que les majuscules évoquent la titraille des rubriques ou d'une une.

Enfin, quant à la nature des informations communiquées, on retrouve sensiblement les mêmes caractéristiques que sur le bandeau noir : le style est apparemment lacunaire, mais sa présence en surimpression sur l'image laisse percevoir sa force de « fixation » et d'imposition du sens à l'image.

Pour conclure, il semble les messages qui s'affichent sur les bandeaux en bas de l'écran, « apparemment lacunaires » et « secondaires » par rapport au sens de l'image, sont porteur d'une voix journalistique qui se dissimule derrière le logo de France 24 en bas à droite de l'écran. C'est comme si l'information, l'image en elle même n'était réellement un « message », mais que le véritable message était sa seule « présence ». Or la présence de l'information, et en particulier de l'information « en continue » se trouve *ramassée*, concentrée dans le logo de la chaîne qui devient alors presque une marque. Ce qui corrobore cette analyse est enfin la présence de ce logo en bas à droite de l'écran, comme une signature générique qui serait garante des informations à la fois iconique (l'image) et linguistique (les bandeaux de texte). Le destinataire, qui est alors en situation d'attente, de transition, et non pas (comme dans le reste de l'aéroport) de circulation, peut ainsi *absorber* l'information d'un ailleurs, d'un « hors lieu » qui lui fait oublier sa position nécessairement transitoire, et inconfortable. L'information ne vaudrait donc ici pas en tant que telle mais en tant que « signe » d'un ailleurs qu'elle affiche et relaye au sein du lieu.

L'information d'actualité serait alors, paradoxalement (étant donné les titres alarmistes des bandeaux de textes) *rassurante* pour l'individu en attente car, en référant à « l'ailleurs », elle réaffirme la consistance de « l'ici », le bien fondé de l'attente, et gomme ainsi l'inconstance et l'instabilité de l'attente, et du lieu qui lui est consacré.²¹

²¹ On pourrait penser à ce titre aux journaux d'information dans les salles d'attente de médecins.

3. 3. 2 La partie inférieure du support noir

3. 3. 2. I La mention « JCDecaux »

En bas à gauche de l'écran de télévision, sur le support noir sur lequel il est incrusté, on trouve la mention suivante « JCDecaux Airport Paris »



À première vue, on identifie trois « mots » ou unités de sens « JCDecaux », « Airport » et « Paris ».

Le premier ensemble, « JCDecaux », est écrit en blanc et en caractères gras. Les trois premières lettres sont en majuscules ce qui laisse penser que la première et la seconde partie du logo forment, à l'origine, deux entités sémantiques indépendantes. On a ainsi instinctivement tendance à lire « JCD », et « eaux » mais notre encyclopédique de la langue française laisse présager que les lettres « JC » sont à lire comme des initiales d'un prénom français (Jean-Claude, ou Jean-Charles) et que le « D » majuscule est en réalité attaché à l'ensemble « eaux », formant ainsi un nom propre à consonance également française « Decaux ».

Le second ensemble « Airport » rappelle de près le mot français « aéroport » mais a une consonance typiquement anglophone. La couleur de la lettre est la même que celle du précédent ensemble mais cette fois la police semble différente : les caractères sont plus espacés et ne sont pas en gras.

Enfin, le troisième ensemble crée une rupture avec les deux premiers : il a son fond propre, d'un gris très pâle qui fait ressortir ses caractères écrits en noir. Le mot ainsi composé est le nom de la capitale française de renommée mondiale « Paris ». Le contraste que provoque cet ensemble avec les autres mots du message textuel ici présent, réside également dans son emplacement : il n'est pas écrit en continu avec les deux ensembles précédemment évoqués, mais est placé juste en dessous du mot « airport ».

Ainsi la mention « JCDecaux Airport Paris » comporte des spécificités typographiques qui donnent une importance toute particulière à sa présence sur le support noir. En effet, si nous avons vu que le logo de la chaîne France 24 apparaissait comme une signature du message linguistique présent au sein de l'écran de télévision, la mention « JCDecaux » peut être perçue comme une signature de l'écran de télévision lui-même. Cela est implicite dans sa position en angle et dans ses irrégularités typographiques qui lui confèrent une identité spécifique et affirmée.

En effet, le relief de ce message textuel nous donne l'intuition qu'il peut s'agir d'une marque. Cette intuition est renforcée par le fait que jusqu'ici, chacun des éléments linguistiques que nous avons analysé fonctionnait

dans un rapport de « complémentarité » ou de « fixation » avec le sens d'une icône à laquelle il était visuellement associé. Ici, au contraire, l'ensemble textuel « JCDecaux » semble être sémantiquement indépendant sur le support. De plus, ses reliefs typographiques (changement de polices, de styles de caractères et de couleur) et visuels (présence d'un fond propre pour l'un de ses mots) fait que ce message linguistique relève presque d'avantage de l'icône que du texte. Cette interprétation nous guide vers l'idée qu'il doit s'agir ici non pas d'une « information » (comme le reste des éléments linguistiques que nous avons analysés) mais d'une « image de marque » exprimée via ce qui est sans doute son logotype. Apposée ainsi sur le support en position presque de signature de l'écran lui-même, on peut penser que la marque dont il s'agit a sans produit ou co-produit le support sur lequel il est ainsi apposé.

Pour confirmer cette analyse, nous pouvons faire appel à des connaissances encyclopédiques que les individus présents dans l'espace sont susceptibles d'avoir acquises.

Il s'agit ici du logotype d'une filiale du groupe industriel français JCDecaux, spécialisé dans la publicité urbaine, déclinée sur divers supports de mobilier urbain (le plus connu étant l'Abribus). Ainsi, la marque est sans doute ici connue, ou du moins familière pour un individu présent dans un aéroport français. En effet, l'omniprésence de cette marque dans le paysage visuel urbain en fait une donnée qui n'est pas nécessairement « apprise » mais qui est « acceptée » et *infraordinarisée* comme faisant partie de notre univers de reconnaissance.

Néanmoins, sa présence sur le support n'est pas neutre, et exprime un rapport d'autorité : c'est le fabricant du média qui appose sa marque et impose sa présence. Son emplacement est également très significatif : il se situe presque en miroir du logotype de France 24 au sein de l'écran de télévision. Ainsi, nous avons là deux signatures très différentes : celle d'un média du service public, et celle d'un groupe industriel privé. Les deux « produisent » une médiation, mais à des niveaux différents : la marque JCDecaux affirme son autorité sur « la marque » France 24 car en se positionnant en bas à gauche de l'écran de télévision, elle semble dire « je suis la condition de possibilité de la présence de cette chaîne d'information dans cet espace qu'est l'aéroport ».

Pour conclure, la présence de ce message linguistique qui peut sembler secondaire exprime en réalité un rapport de pouvoir, une réalité économique. L'espace des arrivées que nous étudions n'est donc pas uniquement soumis aux forces coercitives de l'état et de l'institution Aéroport de Paris qui régule la circulation des individus dans le lieu, mais aussi à des forces médiatiques qui imposent leurs images, et à travers leurs images : leurs marques. Ce jeu de représentation dissimule ainsi la dimension « marchande » de ces marques car le véritable objectif de leur présence dans le lieu est de coopter le temps de l'attente, de la transition, de l'inhabituelle immobilité dans un lieu de mobilité.

3. 3. 2. 2. La sphère « aéroport de paris »



En dessous de l'écran de télé qui occupe la moitié supérieur du support noir, on ne peut manquer de remarquer un cercle de couleur bleue, aux contours multicolores.

Contrairement aux éléments textuels que nous venons d'analyser (la mention « JCDecaux ») cette sphère bleue n'est pas simplement apposée sur le support, elle est « incrustée » presque au même titre que l'écran de télévision car son fond bleu, son contour, ainsi que les éléments linguistiques et iconique qui figurent en son sein, illuminent toute la partie inférieure du support noir.

A l'intérieur de cette sphère, on remarque une icône déjà analysée (page 13). Le message linguistique qui est situé juste en dessous de cette icône est écrit en majuscule et dénote un ensemble de lieux « Aéroports de Paris ». Cependant, l'absence d'articles devant cette mention (des) « aéroports de paris » peuvent donner l'intuition qu'il s'agit ici encore d'une marque. Cette intuition peut être renforcée par l'analyse de l'emplacement de cet ensemble linguistique et sa potentielle complémentarité avec l'icône qui le surplombe. En effet, la « tour Eiffel ailée » et la rotondité de la sphère bleue lumineuse donnent au message linguistique un cadre presque onirique, et en tout cas très *esthétisé*, qui confirme cette impression de message « de marque ».

Des références « encyclopédiques » peuvent une nouvelle fois venir éclairer et confirmer les intuitions que l'on peut avoir en analysant cet ensemble texte-icône.

« Aéroports de Paris » est une entreprise française qui construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires, dont les deux principales, en France, sont celles des aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle. C'est donc l'institution qui exploite et réglemente le lieu dans lequel s'inscrit l'espace des arrivées que nous étudions. C'est donc bien une marque et également une instance de réglementation et d'exploitation du lieu. Ainsi, si les panneaux d'interdiction que nous avons analysés plus haut ne sont pas « signés » par cette marque, elle se signale néanmoins sur le support qui surplombe ces panneaux. La

dimension onirique qui accompagne le logo de la marque ADP atténue la dimension régulatrice de l'institution et la fait apparaître, au même titre que JCDecaux, comme l'un des producteurs du média télévisuel incrusté sur le support. En effet, on remarque que si toute la partie supérieure du support noir suspendu est occupé par l'écran de télévision, la quasi-totalité de la moitié inférieure est occupée par cette sphère bleu qui entoure et met en valeur la marque ADP. Il y a donc presque une forme d'opposition ou de « concurrence » entre la moitié supérieure et la moitié inférieure du support ; entre les angles droits de l'écran et la rotondité du logotype ; entre la nature informationnelle de l'ensemble icône-texte de l'écran et la nature marchande de l'ensemble icône-texte du logotype. Cependant cette opposition n'est pas fortuite et ces éléments en théorie opposés cohabitent sur un même support, dans un effet de « polyphonie énonciative »²², concept d'Emmanuel Souchier dont nous expliciterons la reprise dans la dernière partie de cette analyse.

3. 3. 2. 3 La sphère « aéroport de paris »

Nous reviendrons plus loin sur cette « cohabitation » de plusieurs « voix » sur ce support, mais afin que notre analyse soit cohérente il nous faut analyser un dernier élément linguistique de ce support : les trois lettres « a - e - o » dessinées dans trois formes ovales de couleurs verte, rose, et jaune.



Ces couleurs sont reprise en dégradé au sein du contour blanc de la sphère « aéroport de paris ».

Une fois encore ces lettres associées à une forme ovale évoque une marque ou une institution puisqu'elles ne forment pas un mot de la langue française. Par ailleurs, la police de caractère utilisée pour ces lettres n'est pas la même que celle utilisée ni pour la mention « JCDecaux » ni pour la mention « Aéroports de Paris » précédemment analysée. On peut en déduire que ces lettres, tout comme leur police, expriment une troisième « voix », ou « marque énonciative » sur la partie inférieure du support noir. Sans savoir ce que signifie ce sigle, nous pouvons noter une différence de police, de couleur et de style qui nous invite à chercher de quelle « marque » il s'agit ici.

²² Souchier Emmanuel. Formes et pouvoirs de l'énonciation éditoriale. In: *Communication et langages*. N°154, 2007. pp. 23-38. doi : 10.3406/colan.2007.4688
url : [./web/revues/home/prescript/article/colan_0336-1500_2007_num_154_1_4688](http://web/revues/home/prescript/article/colan_0336-1500_2007_num_154_1_4688) Consulté le 26 avril 2015

Des recherches d'ordre encyclopédique nous enseignent que ces trois lettres désignent une chaîne de télévision créée et entièrement financée par l'entreprise Aéroports de Paris. Les archives du Conseil Supérieur de L'Audiovisuel nous permettent d'obtenir des informations officielles sur cette chaîne de télévision :

« En application de l'article 43 de la loi du 30 septembre 1986 modifiée, qui soumet à déclaration préalable les chaînes internes à une entreprise ou à un service public, le Conseil a envoyé un récépissé de déclaration à la chaîne dénommée AEO qui sera diffusée dans l'enceinte des aéroports de Paris. La chaîne, éditée par JC Decaux Airport France, se présente comme un support de communication de proximité destiné à "faciliter et agréments le séjour des voyageurs en aéroport" »²³

Ainsi, cette information nous amène à compléter l'analyse que nous avons faite au sujet du logo de la chaîne du service public « France 24 ». On peut en effet déduire que les images de France 24 qui sont diffusées au sur l'écran de télévision ont été achetées par la chaîne AEO, et que la présence du logo de France 24 en bas à gauche de l'image diffusée prend bien alors toute sa dimension de « signature » de l'image.

La reprise, comme en écho, des couleurs des formes ovales dans lesquelles sont incrustées les lettres AEO apparaît dès lors comme une mise en abîme de la « marque » Aéroports de Paris. En effet, s'il on reprend ici tous les éléments de la « sphère aéroports de paris » ici étudiée, nous remarquons une triple itération de la représentation formelle de cette entreprise :

- le dessin d'une tour Eiffel ailée (son logo)
- le message linguistique qui complète ce logo par le nom de l'entreprise « Aéroports de Paris »
- le nom de la chaîne « AEO » dans des formes ovales tri-couleurs
- la reprise de ces trois couleurs associées à la chaîne de télévision au sein du contour blanc de la sphère « aéroports de paris »

Ce qui est en jeu dans cette sphère bleue qui occupe la quasi totalité de la partie inférieure du support noir est donc bien la présence de l'entreprise et sa « signature ». Comme nous l'avons souligné, ce support occupe une place centrale dans l'espace des arrivés, car il capte et concentre le regard des usagers de ce lieu (voire cartes proxémiques en annexe).

Grâce à l'analyse des messages linguistiques présent sur ce support nous avons donc débusqué un double enjeu : l'espace des arrivées est un lieu de mise en abîme de l'entreprise Aéroports de Paris, mais également un lieu « signé » par plusieurs acteurs (Aéroports de Paris, France 24 et JCDecaux). Il

²³ Source : site internet du CSA : URL : <http://www.csa.fr/Espace-juridique/Decisions-du-CSA/La-chaîne-Aeo-declaree> consulté le 26 avril 2015

3. 4. Message linguistique global

Afin d'approfondir notre réflexion sur la présence de ces différents acteurs par des éléments visuels divers apposés sur l'écran de télévision et son support nous reprendrons ici à dessin le concept d'Emmanuel Souchier qui définit « l'image du texte » comme un « *espace composite se nouent - fatalement - des enjeux de pouvoir qui se donnent à lire ou à voir dans le corps même des objets que nous analysons. Une telle énonciation collective s'exprime à travers des marques, des « embrayeurs sémiotiques » qui entretiennent un rapport « dialogique » avec l'histoire, l'histoire de l'art et des arts industriels... sans compter les pratiques sociales qu'ils ne cessent de convoquer. »²⁴*

Ainsi, nous pourrions avancer que les différentes « identités visuelles » apposées sur le support noir sont des « embrayeurs sémiotiques » qui dévoilent les enjeux de pouvoir qui se nouent dans la « zone arrivées » de l'aéroport Charles de Gaulle.

D'autre part, il nous faut confronter cette « polyphonie énonciative »²⁵ caractéristique du support que nous venons d'évoquer, avec l'absence de signature des panneaux horizontaux et latéraux précédemment analysés. Faut-il ici parler d'opposition ? Ou ne faudrait-il pas plutôt y voir un rapport de complémentarité ? Nous pourrions en effet pencher vers une idée de co-construction du message linguistique entre les panneaux indicatifs et le support noir : si les panneaux horizontaux ne sont pas signés, cela ne trompe pas pour autant le destinataire du message qui sait déjà, de manière implicite, dans quel espace il se trouve et qui exprime ces normes (interdiction - limitation d'accès - sanctions encourues). S'il dispose de ces informations c'est justement grâce la présence de ces « embrayeurs sémiotiques » sur le support qui surplombe les panneaux indicateurs.

CONCLUSION

A travers cette analyse scénique, iconique et linguistique nous avons tenté de nous dé-familiariser de cet espace qui, s'il n'est pas quotidien, peut pour autant sembler « transparent » à un individu qui y pénètre : un lieu fonctionnel, dénué de « parti pris » esthétique ou commercial, destiné à l'attente.

Les convergences abordées ici en complément de l'analyse sémiotique ouvrent des possibilités de développement dans les directions suivantes :

²⁴ Souchier Emmanuel. Formes et pouvoirs de l'énonciation éditoriale. In: Communication et langages. N°154, 2007. pp. 23-38. doi : 10.3406/colan.2007.4688 http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/colan_0336-1500_2007_num_154_1_4688

²⁵ ibidem

- la présence « d’embrayeurs sémiotiques » connotant des enjeux de pouvoirs d’ordre économique et normatifs
- la « neutralité » feinte de l’énonciation et la « transparence » apparente du lieu

En tant que lieu urbain, l’aéroport rassemble bien les trois dimensions qu’évoque Larsen : l’espace matériel, l’espace social et l’espace idéologique. Si nous n’avons abordé ici que les deux premiers, l’espace idéologique est ici sous-jacent, dans la présence même des marques d’énonciation et des noms d’entreprises qui cofinancent le lieu.

En somme, ces deux pistes de réflexion nous poussent à émettre l’hypothèse d’un espace « auto-référentiel » : c’est à dire, dont les signes connotent différents acteurs, différentes normes, différents univers propres à l’aéroport.

Cependant, la question de la réception reste à approfondir car ces embrayeurs sémiotiques ne prennent sens que dans un contexte de réception spécifique qu’est ici : l’attente. On pourrait donc supposer que, de la même manière que la naissance des chemins de fer a entraîné le développement d’une « culture de la mobilité » (avec la naissance des industries culturelles reposant sur le temps de lecture inhérent aux trajets) ; une sorte de *culture de l’immobilité* prend forme ici : nous serions arrivés à un tel paroxysme de représentation des institutions et des marques via des médias divers et variés (médias traditionnels mais aussi formes euphémisées de publicisation que sont les médias-magasins, les formes « non-publicitaires »...) et dans des temps de mobilités variées (train, métro²⁶, rues...), que le temps de l’attente et de l’immobilité seraient désormais les seuls « espaces » à investir.

L’espace de l’aéroport serait donc un espace « autoréférentiel » : un espace qui se connote lui-même, via un certain nombre d’embrayeurs sémiotiques et une énonciation qui tend à la *neutralité*, pour constituer l’illusion d’une *culture* à part entière.

Par l’emprunt d’un certain nombre de modalités d’énonciation, d’images et de signes récurrents dans nos paysages urbains contemporains, l’aéroport revêt une sorte de « cape d’invisibilité » qui met l’usager de l’espace en confiance, et lui permet d’adopter le posture rêveuse de l’attente.

²⁶ Quand le roman prend le métro : l’affiche métropolitaine sous le regard de la fiction : Wrona, A. Quand le roman prend le métro : l’affiche métropolitaine sous le regard de la fiction. *Image [&] Narrative* [e-journal], 21 (2008).

Analyse sémiotique 2. Espace des arrivées de l'aéroport Charles de Gaulle. Terminal 1. Fresque Murale

Penchons nous à présent sur une autre portion de l'espace des arrivées. Nous étudierons ici la frise peinte sur la paroi qui sépare l'espace des arrivées et l'espace (sous contrôle douanier) de livraison des bagages.

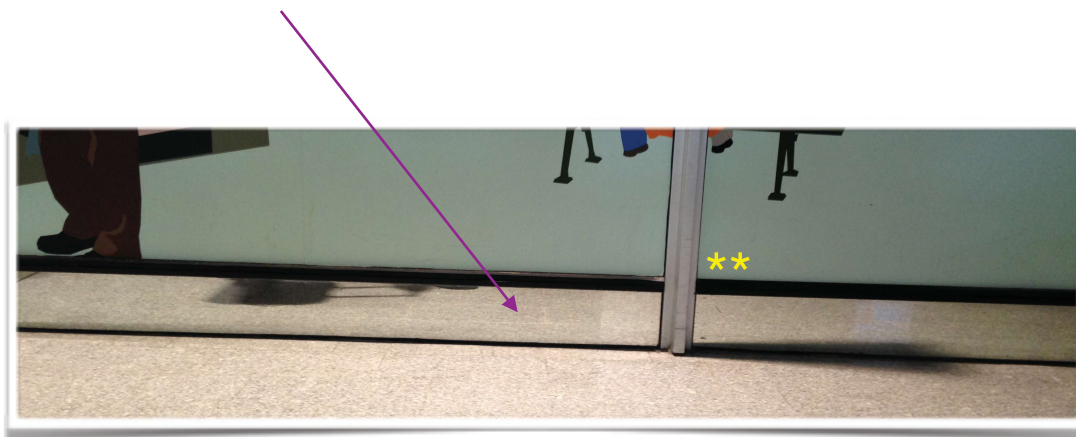


I. MESSAGE SCÉNIQUE/PLASTIQUE

A / Données physiques : la composition d'une fresque

Le support étudié est une paroi qui se situe dans la continuité des portes coulissantes et de leur encadrement précédemment étudié. Si elle embrasse toute la longueur du lieu des arrivées, elle ne couvre sa hauteur que de manière incomplète. On perçoit donc d'emblée les limites physiques de cette paroi (son cadre) et cela nous donne l'impression qu'il s'agit d'avantage d'un élément de décor que d'un élément architectural, structurellement essentiel à l'espace. Cette impression peut être corroborée par la présence d'un fort contraste entre la couleur uniforme des matériaux solides (visiblement structurels, tels que béton ou le carrelage) qui composent le sol, les murs, le plafond du lieu ; et cette paroi visiblement peu épaisse, sa surface très colorée, et cette incomplétude (entre le sol et le plafond) que nous venons de souligner. Le fait qu'elle ne soit dans un rapport de contiguïté ni avec le sol ni avec le plafond de l'espace observé confirme cette impression d'artefact, de décor, posé là par soucis d'avantage esthétique que structurel.

Pour autant, il la paroi dont nous traitons ici repose bien évidemment sur le sol du lieu, mais cette impression d'incomplétude est liée à la transparence de la paroi qui devient, sur ses trente centimètres inférieurs, une surface vitrée, transparente.



Du fait de cette transparence, les chaussures des passagers qui se trouvent de l'autre côté de la paroi (par rapport à l'espace des arrivées dans lequel nous nous situons pour faire cette analyse). Nous verrons plus loin le statut qui est donné à cette transparence par les éléments iconiques présents sur la surface de la paroi, mais nous pouvons déjà signaler ici le cadrage particulier de(s)/l' image(s) ici représentée(s). En effet, la surface que nous étudions est construite dans la continuité des portes coulissantes précédemment décrite, ce qui signifie que ses dimensions sont de « taille humaine », sa hauteur dépassant de peu la hauteur d'une personne adulte.

Ainsi, cette analyse des données physiques de la paroi que nous étudions nous en apprend déjà beaucoup sur son statut. On peut cependant encore ajouter que cette nature d'artefact nous est rendue d'autant plus évidente que sa structure est perceptible de premier abord : des colonnes métalliques grises et du caoutchouc noir forment les contours inférieurs, supérieurs et latéraux de la paroi (voire ** sur la photo ci-dessus).

Les couleurs variées et vives qui ont été choisies pour composer les motifs peints sur la paroi lui donne l'aspect d'une fresque¹ dont on aurait garnie la partie inférieure d'une frise². La lumière directe qui éclaire ces motifs renforce l'effet d' « exposition », conférant ainsi une dimension esthétique à l'ensemble étudié. Le support étudié porte donc une succession d'images, séparées par des colonnes métalliques. La dimension de ce cadre global nous empêche en effet de parler d'une seule et même image, ce qui explique le choix que nous ferons ici d'employer désormais le mot de « fresque » pour parler de cet ensemble iconique.

¹ Définition du TLF : Procédé pictural consistant à employer des couleurs à l'eau sur l'enduit frais d'un mur, d'une surface maçonnée. **Peinture murale aux dimensions souvent imposantes et mettant en scène de nombreux personnages** exécutée selon ce procédé.

² Définition du TLF : Bande de faible largeur peinte ou sculptée qui décore le haut d'un édifice, d'une pièce ou d'un objet quelconque. Panneau horizontal de faible largeur.

B/ Scénographie d'ensemble de la fresque

Selon les implicites culturels du terme (fresque) retenu, nous pourrions nous attendre à ce que chaque panneau de cette composition iconique déploie une organisation similaire. Cependant, ce n'est pas ce que l'on constate en analysant la géographie intérieure de cette fresque : malgré certaines caractéristiques communes entre les panneaux, il semble que la scénographie d'ensemble nous invite à lire cette paroi comme un tout, et non comme une succession de panneaux.

Photo 1

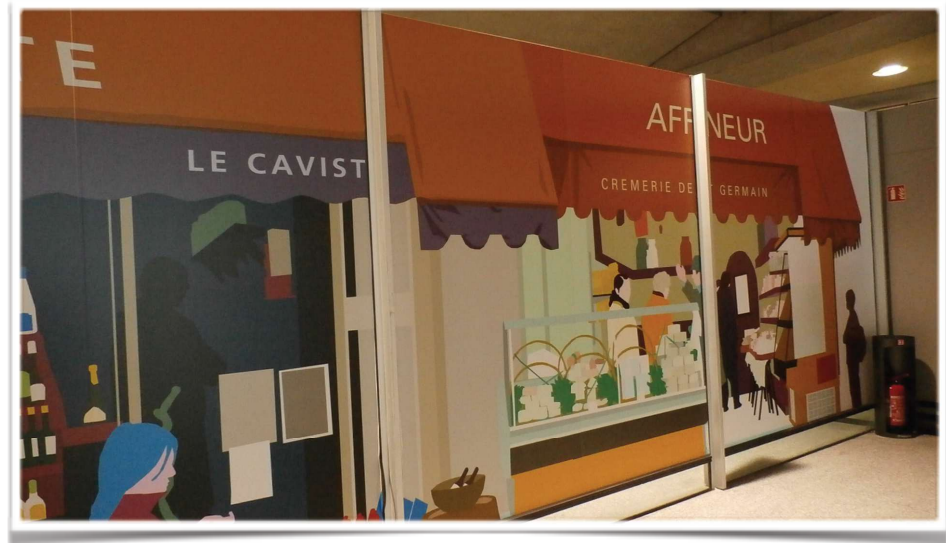


Photo 2

Photo 3



Voyons ce qui justifie cette impression de continuité du message sur toute la longueur de la fresque.

Tout d'abord, les formes qui se dessinent sur l'image semblent parfois interrompues, comme coupées en deux, par les colonnes métalliques : sur la photo 2 par exemple, on remarque que la forme oval de couleur beige et marron se dessine dans sa totalité de chaque côté de la colonne métallique. Il semble donc que la structure du cadre cherche à se faire oublier, entrant dans l'image et ponctuant sa composition comme si elle en faisait partie.

De plus, la répartition des éléments iconiques et linguistiques semble être pensée indépendamment du cadre dans lequel ils figurent : sur les trois photos on remarque que les ensembles textuels sont interrompus par ces mêmes colonnes métalliques. Sans même prendre en compte le sens de ces ensembles linguistiques, on remarque l'interruption provoquée par la structure du cadre. Il semble ainsi que ce cadre ne soit pas pensé pour en être un, justifiant de fait un circuit de lecture en continu de l'image. En d'autres termes, on pourrait qualifier cette construction de l'image de construction axiale : elle invite l'utilisateur à parcourir l'image des yeux, car elle est construite dans la continuité de l'axe du regard. Cela est corroboré par la dimension à échelle humaine de l'image, que nous avons précédemment signalé.

Ainsi, la paroi étudiée prescrit une lecture en continue de l'image qu'elle présente. Or, puisque l'image couvre toute la longueur du lieu, il s'agit presque ici d'une invitation à lire le lieu dans un miroir que serait cette paroi. Nous verrons si cette hypothèse se confirme en étudiant plus loin le message iconique lui-même, mais d'ores et déjà la composition de cette surface de message en continuité du regard et en continuité d'un élément architectural que sont les portes coulissantes, nous invitent à formuler cette hypothèse de l'image pensée comme miroir du lieu.

Un élément immuable de cette fresque est la présence des ensembles linguistiques sur la partie supérieure de l'image. Écrits sur des fonds de couleur qui leurs sont propre, ces textes revêtent ainsi une importance particulière car ils ont leurs propres cadres et leurs propres couleurs qui les distinguent du reste de l'ensemble iconique. De plus, ils sont situés sur la partie supérieure de l'image qui est, comme nous l'avons dit à échelle humaine : les ensembles linguistiques sont donc situés à la portée du regard d'un observateur du lieu. C'est une sorte de hiérarchie du regard qui se crée dès lors car si l'observateur ne perçoit pas immédiatement les ensembles textuels, il va du moins en saisir l'importance en remarquant l'emplacement « supérieur » qui leurs sont conférés.

De plus, l'importance donnée aux ensembles textuels peut être confirmée par l'absence d'orientation précise de l'image elle-même. En effet, nous l'on signalé, la fresque prescrit une lecture en continu, mais elle ne semble pas programmer de sens de lecture, cela nous est confirmé par une pléthore de couleurs, de formes, lignes entrecoupées que nous étudierons de manière plus précise dès à présent.

C/ Mise en scène : éléments particuliers

Les couleurs dominantes sont vives et peu nuancées : le bleues, verts, marrons, et rouges sont dégradées en plusieurs teintes mates et pourtant toutes vives. Cette impression est renforcée par la lumière directe (électrique et naturelle) qui est projetée sur l'image. L'originalité de cette composition colorée est l'absence presque totale de blanc et de noir au profit d'une polychromie saisissante car elle tranche de manière relativement brusque avec les surfaces uniformément grises et beige du sol, des murs, du plafond de l'espace des arrivées.

Les formes que l'on distingue sur cette fresque sont, à la différence des couleurs, peu variées. On note une prédominance des formes « conventionnelles » : les rectangles, carrés, et ovales.



Il faut également signaler que plusieurs de ces formes ont des contours plus que flous, et c'est par la couleurs que l'oeil parvient à les distinguer les uns des autres.

Ainsi, sans essayer ici d'évaluer la portée figurative des formes qui sont représentées sur l'image, on peut néanmoins noter un mode de représentation relativement inhabituel : la concaténation, l'emboîtement des formes les unes dans les autres, leurs couleurs criardes, et la quasi-absence de blanc et de noir sont des caractéristiques de l'image qui dissonent très fortement avec les éléments iconiques que nous avons jusque là analysés (lors de l'analyse des portes coulissantes). Alors que sur les panneaux indicateurs, les portes coulissantes et l'écran de télévision les formes étaient décomposables en segments de sens, et analysables en tant que tels, les formes représentées sur l'image que



nous étudions à présent ne semblent pas prétendre dessiner un sens défini.

La répartition de ces formes ne nous guide pas d'avantage dans une lecture précise de l'image puisque les carrés, rectangles et ovales qui dominent la composition sont répartis de manière inégale sur toute la surface de la fresque. La comparaison de la photo 1 et de la photo illustre bien cette répartition asymétrique des formes sur le support. En effet, la photo 1 donne l'impression d'une relative épuration de formes (des amas de couleurs, sans géométrie définie, composent l'image) alors que la photo 2 comporte de multiples quadrilatères multicolores, imbriqués les uns dans les autres.

Ainsi on note le rôle important ici conféré à la couleur qui n'a un but explicitement figuratif mais presque cognitif : afin de permettre à l'oeil de distinguer les formes, l'oeil les appréhende par différenciation grâce) leurs différentes couleurs.

Un dernier élément qui est d'emblée perçu quand un observateur est confronté à cette paroi est la grande variété des dimensions et des formes représentées. Il faut d'abord préciser que ce que nous nommons « rectangle » ou rectangulaire ne peut désigner ici en réalité que des sortes de « quadrilatères rectangles » car leurs côtés n'ont pas la régularité requise par une forme géométrique rectangulaire (voire photo ci-dessus). De même pour les formes ovales, carrées ou rondes, leurs côtés tendent à être trop peu réguliers pour être perçu comme des formes canoniques. Cette absence de régularité des formes explique que la dominance des lignes ne donnent pas pour autant une impression d'autorité ou de rigorisme de l'image. De plus, les couleurs sont bien trop variées et vivent pour donner cette impression de « sérieux » habituellement véhiculée par les lignes droites. De fait, les lignes courbes sont en minorité sur la fresque que nous étudions mais elles émaillent malgré tout l'image.

Enfin, il semble important de signaler la présence de forme et de taille humanoïdes. Nous interpréterons ces représentation iconiques de plus près dans la partie suivante mais il faut néanmoins signaler la présence de ces formes humaines qui n'en seraient sans doute pas si le cadrage et l'emplacement de l'image était différent. En effet, le fait que la fresque soit à peu près de la même hauteur que celle des personnes qui circulent dans le lieu guide le regard de l'observateur dans un sens réflexif : la forme allongée et irrégulière de la même hauteur que l'observateur pourrait être perçue comme une image de cet observateur, en miroir.

Ainsi la composition interne de l'image nous amène une nouvelle fois à réfléchir à cette hypothèse de la fresque comme miroir du lieu. Nous continuerons d'explorer cette piste dans la partie suivante.

D/ Conclusion

En observant précédemment le message scénique, un certain nombre d'éléments saillants sont ressortis de notre analyse :

- une fresque à lire en continu, sans orientation précise
- un chaos de formes entremêlées
- une polychromie fondamentale et inhabituelle
- une image « à échelle humaine »

Ces éléments nous ont guidés vers l'hypothèse d'une image construite comme une sorte de miroir idéal de l'espace des arrivées. Nous verrons si cette hypothèse peut se voir confirmée par une analyse iconique de la fresque étudiée.

II. MESSAGE ICONIQUE

A/ Une fresque composite

Comme nous l'avons précédemment évoqué, la fresque dont il est ici question se compose de différents panneaux (séparés par des colonnes métalliques révélant la structure matérielle de la fresque) qui ne semblent pourtant pas fractionner l'ensemble iconique étudié en plusieurs unités de sens³. Cette représentation iconique est donc composée d'un ensemble d'images qui se succèdent et se lisent en continu. Pour autant, l'analyse iconique que nous nous apprêtons à proposer, est l'occasion de nous pencher de plus près sur les modes de représentation de ces images. Pour les besoins de l'analyse, il nous faudra donc fractionner l'ensemble étudié en plusieurs images dont nous tenterons de débusquer le sens.

Nous commencerons donc par analyser deux parties de la fresque de manière détaillée afin de démontrer, par comparaison, ce qui caractérise le mode de représentation à l'oeuvre sur cette fresque.

A / I / Les bouquinistes

Les référents de l'image sont d'ordres variés et l'impression de « chaos » ou du moins de « foisonnement » d'objets dont nous avons pris note dès notre première analyse, se confirme dès que l'on se penche sur la nature iconique précise de ces objets. En effet, assez curieusement, il est difficile de dire au premier abord ce que représentent chacun de ces objets. C'est bien d'avantage une vision d'ensemble, une mise en scène globale qui nous éclaire sur la nature des objets représentés.

³ nous l'avons observé précédemment grâce à la continuité des formes de chaque côté de ces colonnes métalliques.

A titre d'exemple, les objets ci dessous isolés ne nous permettent pas de savoir ce qu'ils représentent.



Il nous faut donc ici mettre en avant la dimension éminemment poétique de la représentation proposée sur la fresque de l'espace des arrivées de l'aéroport Charles de Gaulle. En effet, les éléments que l'on voit figure ci-dessus ne semble pas avoir de rapport de priméité (Pierce) par rapport à leur référent dans le sens où ils ne ressemblent pas à des objets précis mais correspondent d'avantage à des formes abstraites juxtaposées les unes aux autres créant ainsi un effet de composition.



Bien qu'abstraites, les motifs de l'image renvoient à des éléments du social : on reconnaît une situation avant de reconnaître les objets. Ainsi, sur l'image ci-dessous, on reconnaît une forme anthropomorphique (que nous analyserons plus loin) au premier plan, avec, au second plan, un semble de formes rectangulaires juxtaposées les unes aux autres et surplombées d'un grand cadre, lui aussi rectangulaire, et à angles aigus. L'inclinaison de ce cadre surplombant, dû à ces angles aigus, donne l'impression d'une protection, ou d'un petit toit placé au dessus de l'ensemble des objets rectangulaires alignés en quatre rangées. Ces petites formes rectangulaires alignées semblent reposer sur un support marron, contigu au « toit » ou « cadre » les surplombant. Ce toit, il faut le souligné, est garni de deux quadrilatère (un rouge et un

bleu) surplombés par une forme de « V » à l'envers.

Enfin, la présence, en arrière plan, d'amas de couleur vert et kaki, dont les contours sont une succession irrégulière de pleins et de creux, nous rappelle la forme et la couleur - conventionnellement verte - d'un arbre.

La forme la plus distincte de l'ensemble est celle qui se trouve au premier plan : on lui reconnaît des attributs anthropomorphiques : une tête à moitié-chauve, une chemise, un pantalon, des chaussures, et une posture propre à une attitude humaine. L'homme représenté est debout, les mains dans les poches, un pull noué autour des épaules.

Grâce à une connaissance de type « encyclopédique » de la ville de Paris, on peut avancer que l'ensemble des motifs de la fresque évoquent le stand d'un bouquiniste, sur les quais de la Seine à Paris. Ainsi, l'ensemble des éléments décrits représentent un lieu géographiquement précis (Paris, quais de Seine), et une situation marchande spécifique qu'est celle du bouquiniste.

Cependant, cette situation parisienne n'est pas représentée de manière littérale : elle est poétisée, ou esthétisée par l'utilisation de formes abstraites qui ne représentent pas les réalias (des éléments réels) de cette situation ou de ce lieu, mais les évoque par effet de mise en scène : ce n'est qu'en associant l'ensemble des éléments en présence sur l'image⁴, et en les mettant en relation avec nos connaissances « encyclopédiques » ou culturelles de la ville de Paris, que nous pouvons imaginer le sens de la scène figurée sur la fresque. Plus précisément, d'avantage que des « connaissances », c'est bien notre culture visuelle qui est ici à l'oeuvre et qui nous permet de reconnaître sans même forcément « connaître »⁵ cette situation parisienne. Ainsi, sans jamais m'être rendue à Paris je peux reconnaître cette image d'Épinal qu'est le spectacle des bouquinistes.

Cette dimension « déjà connue » de l'image représentée ici nous guide vers l'idée du stéréotype : l'image de la fresque semble être un stéréotype parisien. Nous employons ici ce terme au sens que retient Ruth Amossy dans *Stéréotypes et Clichés*⁶, « image[s], dans notre tête qui médiatisent notre rapport au réel »⁷. Il s'agit pour l'auteure de « représentations toutes faites, des schèmes culturels préexistants, à l'aide desquels chacun filtre la réalité ambiante ». Dans son ouvrage l'auteure insiste sur la dimension structurante du stéréotype, c'est à dire la manière dont il contribue à la fermentation d'un imaginaire social pour une communauté donnée.

Ce point nous intéresse au premier titre car l'image d'Épinal des quais de Seine à Paris est située dans un lieu, l'aéroport, qui est souvent défini comme non-lieu en raison de son absence de vie en « communauté », fondement anthropologique de tout lieu⁸. Or, nous voyons ici se dessiner une image stéréotypée de Paris, qui s'adresse bien à une communauté dont la réception a été programmée, prévue⁹ : il s'agit de la communauté aux contours lâches et presque évanescents des « voyageurs ». En effet, si l'on tente de débusquer le « lecteur modèle »¹⁰ de l'image, on voit se dessiner cette communauté d'individus qui ont vu

⁴ support avec toiture // éléments rectangulaires alignés en rangées // éléments qui évoquent des arbres en contre-bas // forme anthropomorphique présente au premier plan

⁵ processus qui suppose une activité cognitive primordiale : la vérification

⁶ AMOSSY, Ruth, *Stéréotypes et Clichés*, Armand Colin, coll. 128, [1997], 2005 : Paris.

⁷ Ibidem, p26, définition empruntée à Walter Lippmann dans *Opinion Publique*, 1922.

⁸ « un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique sera par définition un non-lieu » AUGÉ, Marc, *Non-lieux, pour une anthropologie de la surmodernité*, p58, Le Seuil, coll. Librairie du XXIe siècle, Paris, 1992.

⁹ ÉCO, Umberto, *Lector in fabula*, 1985, p68

¹⁰ ÉCO, Umberto, *Lector in fabula*, 1985

circuler cette image des bouquinistes dans des productions culturelles variées (livres, films, photographies ou peintures) et qui l'auraient vu circuler de façon suffisamment régulière pour en être familiers.

On pourrait donc avancer ici que cette image stéréotypée de Paris, en ce qu'elle programme une réception large, par une communauté culturelle évanescence, contribue à donner naissance à cette dite-communauté. Si elle n'existe pas en soit, la « communauté des voyageurs » se crée momentanément autour de la réception de cette image déjà vue. Ce que nous avançons peut ailleurs être corroboré par l'analyse d'Amossy qui écrit « *Les relations interethniques et interculturelles sont saisies non pas tant au niveau de leur réalité effective que dans la manière dont elles sont pensées, perçues, fantasmées* »¹¹. Ainsi le « fantasme » d'une communauté de voyageurs, permet sa création momentanée (le temps de la coexistence d'individus de tous horizons devant cette image d'Epinal) et bien plus rhétorique qu'« effective »¹².

Ainsi, cette interprétation de l'image de la fresque comme représentation stéréotypée peut expliquer le rapport de tercité (Pierce) qu'entretiennent les éléments picturaux avec leurs modèles : si l'image est « déjà connue » il n'est pas nécessaire de représenter ses éléments comme des icônes (qui ressemblent à leurs modèles, entretenant un rapport de priméité avec eux) pour provoquer la reconnaissance et la « coopération interprétative »¹³ des individus présents dans l'espace. Et au contraire, on pourrait supposer que la portée évocatrice des symboles représentés invite d'avantage les individus à la rêverie que ne le ferait un mode de représentation plus littéral de la scène. Ainsi, ce qui est ici connoté par l'image est ici moins « les bouquinistes dans la ville de Paris » que « La ville lumière et ses bouquinistes ». Autrement dit, l'image a une prétention qui n'est pas de représenter le réel, mais d'inviter au voyage, à la rêverie, à la découverte d'un Paris fantasmé. L'image d'Epinal devient ici une « image de Paris ».

Pour résumer, nous listerons ci-dessous les caractéristiques de l'image que nous venons d'analyser :

- une situation d'échange marchand
- la présence d'une forme anthropomorphique au premier plan
- des icônes d'ordre symbolique
- une scène stéréotypée

L'analyse d'une autre portion de la fresque nous permettra de vérifier la récurrence de ces caractéristiques et ainsi de débusquer le sens global de la fresque.

¹¹ AMOSSY, Ruth, *Stéréotypes et Clichés*, Armand Colin, coll. 128, [1997], 2005 : Paris.

¹² ¹² AMOSSY, Ruth, *Stéréotypes et Clichés*, Armand Colin, coll. 128, [1997], 2005 : Paris.

¹³ Ibidem

A / 2. Le traiteur



Sur l'image ci-dessus, on distingue comme précédemment une forme anthropomorphe au premier plan : des cheveux court, une blouse bleue qui descend sous la taille et un pantalon noir. L'homme représenté est debout, de dos.

Cette fois encore, le reste des formes représentées sur l'image sont relativement indéterminées. On distingue au premier plan une structure rectangulaire de couleur marron et beige. Au sein de ce quadrilatère on distingue trois rangs sur lesquels sont répartis de petites formes de couleurs variées (bleue, orange, rouge, beige). Certaines d'entre elles sont comme barrées par un rectangle blanc. D'autres sont agrémentées d'un ovale allongé de couleur marron et blanche.

En arrière plan on remarque des formes beaucoup plus distinctes les unes des autres. De gauche à droite nous avons :

- deux formes ovales incomplètes car à moitié cachée par le haut de la fresque
- cinq rectangles superposés les uns aux autres (une rangée de trois et une rangée de deux)
- six rectangles superposés les uns aux autres
- six rectangles (de plus grande dimension que les précédents) superposés les uns aux autres

Ces ensembles de formes bien définies sont apposés sur des fonds rectangulaires blancs qui les distinguent du fond général de l'image qui est de couleur ocre.

La scène est surplombée d'un fond vert rectangulaire sur lequel figure deux ensembles linguistiques (que nous analyserons dans la dernière partie de notre travail). Du fait de leurs grande taille et de leur emplacement surplombant par rapport à l'ensemble de formes que nous venons de décrire, ces deux ensembles linguistiques semblent donner une sorte de « titre » à l'ensemble représenté.

Grâce à des compétences encyclopédiques, l'observateur est en mesure de comprendre qu'il se trouve face à une scène marchande. Les étagères sur la gauche exposent des produits alimentaires devant lesquels figurent ce qui représente des étiquettes de prix. A l'arrière plan, une réserve de boîte de conserve, est également exposée. Le large bandeau vert surplombant cette scène indique sans doute le nom de la boutique représentée, et l'homme de dos est un commerçant muni d'un tablier.

Cette scène correspond ainsi à un stéréotype de l'échange marchand : les produits sont exposés, les prix également, et le commerçant est présent, près à exécuter l'échange. Le fait que les formes représentant les produits alimentaires soient ici mieux définies que sur l'image précédemment analysée tient à la nature du commerce : on a ici à faire à un magasin spécialisé dans l'alimentation alors que le bouquiniste a une activité qui est d'avantage de l'ordre de la collection d'objets rares ce qui justifie leur relatif désordre. Ici, au contraire, si l'on constate la même profusion de petites formes d'ordre symbolique, elles sont mieux organisées et réparties dans l'espace et définissent des ensembles précis que nous avons décrits.

Par comparaison avec l'ensemble iconique précédemment analysé, on retrouve les mêmes motifs représentés et un même mode de représentation (une situation d'échange marchand, la présence d'une forme anthropomorphique au premier plan, des icônes d'ordre symbolique, une scène stéréotypée). Le principal élément différenciant est la présence du rectangle de couleur qui surplombe la scène représentée, sur lequel figure un ensemble linguistique.

En nous référant à ces critères, il devient possible de décrire le reste de la fresque qui présente une succession de « scènes » du même type, structurées de la même manière. Un autre point commun transversal à toutes les « scènes » représentées sur la fresque est l'emploi de couleurs abstraites (cheveux roses des personnages, arbres de couleurs vert fluorescent, par exemple).

Ainsi, la seule variable est la présence des ensembles textuels en surplomb des « scènes » de la fresque, mais le reste des caractéristiques (ci-dessus recensées) constituent un « schéma de base » qui se répète sur toute la longueur de la fresque¹⁴. Ce constat renforce notre analyse des images de la fresque comme *stéréotypes*. Il semble que ce terme puisse être ici employé au sens étymologique, c'est à dire en tant que technique de reproduction sérielle¹⁵. C'est ici une succession d'images produites sur le même schéma qui nous renseigne sur le sens de l'image générale : La fresque étudiée ne représente pas un lieu, une action, et des personnages précis, mais elle connote, via des représentations abstraites de « scènes » marchandes,

¹⁴ Voir Photos page 3 et 4

¹⁵ Amossy

l'image d'une *ville stéréotypée* et plus précisément : une atmosphère de « *vivre en ville* ». En d'autres termes, la fresque ici traitée connote *l'urbanité* en générale avant même de se référer à Paris en particulier.

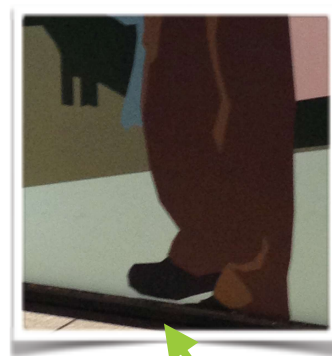
De ce fait, notre constat de départ (les unités de sens de l'image ne correspondent pas à des panneaux délimités par une structure matérielle) peut être enrichi par une analyse plus précise de cette *urbanité connotée* et de son rôle dans la zone des arrivées. Pour cela, il faudra d'abord nous pencher sur le message linguistique de cette fresque pour affiner notre analyse de l'image et ainsi confirmer cette hypothèse d'*urbanité connotée*.

A / 3 Les formes anthropomorphiques

Avant de préciser notre analyse à l'aide de l'observation du message linguistique, un dernier élément iconique doit attirer notre attention.

Puisque nous étudions un endroit dont la principale caractéristique est d'être un *carrefour*, un lieu de où les hommes circulent en très grand nombre chaque jour, il semble nécessaire de nous intéresser aux représentations anthropomorphiques qui sont présentes sur la fresque que nous étudions. Élément récurrent des différentes « scènes représentées » sur la fresque, ces formes d'humains comportent une particularité : la représentation de leurs jambes ne comportent pas de pieds, ou alors, ils sont incomplets.

Les Flèches vertes ci-dessous désignent la limite entre le bord inférieur du cadre de la fresque, et le bandeau transparent (en matière vitre) qui rejoint le sol de l'espace.



On note donc que les jambes incomplètes des personnages représentées sont comme *interrompues* par la présence du bandeau transparent qui achève le cadre de la fresque jusqu'au sol. Cette représentation inhabituelle du corps humain *tronquée* s'expliquera par une analyse de la mise en scène de la fresque que nous proposerons dans la dernière partie de cette analyse (page 19-20).

III. MESSAGE LINGUISTIQUE

Les ensembles textuels que nous avons identifiés se trouvent tous sur la partie supérieure de la fresque mais ils sont écrits dans des polices de caractères, des formats, et figurent sur des fonds différents.

Le premier et le second ensembles linguistiques (en partant de l'extrémité droite de la fresque) sont écrits dans la même police et apparaissent visuellement selon un même schéma : une première ligne, comportant un mot écrit en lettres majuscules de grands format, et une seconde ligne (juste en dessous) dont les lettres sont également en majuscules mais en plus petit format. Les lettres sont de couleur blanche et ressortent sur des fonds de couleurs vives. La police adoptée est fine et sans empâtements, mais les pleins et les déliés sont plus marqués que ceux de la police Frutiger (utilisée sur les panneaux indicateurs précédemment analysés).

Une nouvelle fois, on remarque que la structure métallique de la fresque ne semble pas scinder les mots en ensembles distincts les uns des autres. Par exemple, les deux ensembles textuels ci-dessous sont interrompus par une colonne métallique sans pour autant interrompre la continuité du texte lui-même.



Une analyse lexicale peut nous permettre de vérifier l'hypothèse de cette continuité. On déchiffre en langue française le mot « Affineur » sur la première ligne et l'ensemble « Crèmerie de Saint Germain » sur la seconde. On reconnaît donc, comme nous l'avions supposé, des noms communs qui désignent des types de commerces, autrement dit : des enseignes.

Cela est confirmé par l'étude des autres ensembles textuels en présence, dans l'ordre de droite à gauche :

- affineur / crèmerie de st germain
- caviste
- librairie

- papeterie
- presse
- poissonnerie
- Charcuterie - Traiteur

On distingue ici un seul nom propre : « st germain ». Nos connaissances encyclopédiques nous renseignent sur la nature toponymique de ce nom qui désigne un quartier de Paris : le quartier de Saint Germain. Le « saint » est donc ici abrégé, ce qui ne fait sens que pour un lecteur familier de la langue française. De plus, ce quartier précis est connu au delà des frontières française car il a une dimension « historique ». Quartier des intellectuels de l'entre deux guerre, et « haut lieu » artistique, il a donc une dimension symbolique.

Les autres mots, comme nous le soulignons précédemment, sont des noms d'enseignes marchandes. Parfois désignée par la spécialité du commerçant (« affineur » « caviste ») et parfois par la spécialité du commerce lui même (« librairie » « poissonnerie »), ces noms communs de la langue française renvoient tous à l'univers de la « boutique », c'est-à-dire du commerce de proximité, propre aux zones urbaines.

L'analyse de la « mise en scène » du message linguistique nous avait donc bien renseigné sur sa nature d'enseigne. On remarque cependant grâce à l'analyse plus précise que nous venons de fournir, que les textes en présence renvoient de manière très précise aux situations marchandes que le message iconique de la fresque nous a révélé.

Pour achever cette analyse du message linguistique il faut préciser que les textes ci-dessus signalés, s'ils se trouvent sur un même plan (premier plan, sur la partie supérieure de la fresque), ne possèdent pas tous le même statut. Certains sont en majuscules (« affineur », « librairie », « papeterie », « presse ») et d'autres en minuscule (« charcuterie-traiteur »). Les majuscules sont fines et sans empatement mais les minuscules sont écrites dans une police beaucoup plus *lyrique* : empâtements, pleins et déliés, tiret incliné vers le haut, donnent une impression de travail de la lettre et de raffinement.

Ainsi, les textes ont des statuts très différents mais possèdent le point commun, outre le même champs lexical auquel ils appartiennent, de figurer en couleur crème sur fond colorés. De plus, ces fond colorés ne sont pas de simple amas de couleur, ou des formes indéterminées comme nous l'avons analysé pour certains éléments iconiques de la fresque, mais comportent tous un détail qui leur donne un certain relief sur le support.



Sur l'image ci-contre, on remarque les franges ondulées qui bordent le texte. De plus, les majuscules sont ici plus épaisses que celles utilisées pour les autres texte, ce qui signale une police différente.

Cette variation de police rompt la monotonie de la structure textuelle de la fresque mais ce n'est pas là la seule variation stylistique proposée : au centre de la fresque, c'est un ovale dont le texte épouse la forme qui donne cet aspect « travaillé » et



original au texte (image ci-contre)

Sur la droite, enfin, la présence d'une enseigne en lettres minuscules (image ci-dessous) rompt une nouvelle fois avec la dominance des majuscules et introduit un relief, donnant une spécificité au texte ainsi réitéré sur deux lignes en décalé.



Il nous faut remarquer que ces ensembles textuels qui apparaissent sur la partie supérieure de la fresque nous renseigne sur la nature et le sens de certains éléments iconiques, mais ne nous donnent aucune indication sur leur énonciateur. De plus, la dimension plurielle de leurs styles, polices de caractère, et leurs différentes modalités de mise en valeur (fond, taille, contraste) nous guide vers l'idée que ces ensemble textuels sont présents d'avantage dans un objectif esthétique qu'informatif. Cela semble en effet cohérent avec l'analyse iconique que nous avons précédemment fournit, puisqu'elle révélait l'abstraction des motifs et des couleurs utilisés. Ainsi, nous sommes ici face à un ensemble texte-icônes dont le sens global se trouvera d'avantage dans une interprétation symbolique que dans une description fonctionnelle et pragmatique. On pourrait dire ici, en reprenant un concept d'Emmanuel Souchier, que l' « image du texte »¹⁶ prend ici le pas sur son sens.

Nous venons ainsi de démontrer que la fresque décorative que nous étudions se compose de plusieurs images représentant des scènes marchandes. Structurées selon un même schéma, elles sont la plus part du temps surplombées d'un ensemble linguistique qui vient préciser leur sens. Ces ensembles linguistiques ont donc une *fonction d'ancrage*¹⁷, autrement dit : ils fixent le sens de l'image générale de la fresque, dont les motifs sont plus symboliques que réalistes.

En fil rouge de notre analyse, nous nous sommes questionnés sur la question ici problématique du *cadre* de l'image. La structure métallique de la fresque et son étendue de part et d'autres des portes coulissantes, pourraient suggérer une lecture fragmentée de la fresque, c'est à dire : panneau par panneau, en identifiant les scènes, leurs personnages et donc : leur sens. Mais la lecture de l'image ne semble pas avoir été

¹⁶ Souchier Emmanuel. Formes et pouvoirs de l'énonciation éditoriale. In: *Communication et langages*. N°154, 2007. pp. 23-38. doi : 10.3406/colan.2007.4688. url : [/web/revues/home/prescript/article/colan_0336-1500_2007_num_154_1_4688](http://web/revues/home/prescript/article/colan_0336-1500_2007_num_154_1_4688), Consulté le 15 mai 2015

¹⁷ BARTHES, Roland, « Rhétorique de l'image », in: *Communications*, 4, 1964. Recherches sémiologiques. pp. 40-51.

programmée de cette manière fragmentée. La fresque ne semble pas « raconter une histoire », ni même être porteuse d'un message spécifique. Cette intuition que nous avons acquise dès l'analyse du message plastique de la fresque a été confirmée par son analyse iconique et linguistique qui nous ont révélé des motifs abstraits et des textes esthétisés. Sans en débusquer le sens donc, nous avons pourtant déduit que l'appréhension générale de l'image de la fresque connotait une *atmosphère de vivre en ville*, autrement dit : *l'urbanité*. Comment justifier cette intuition et quel serait alors le *lecteur modèle*¹⁸ de ce message diffus ? Nous nous attèlerons à le démontrer dans la dernière partie de notre analyse.

IV. La fresque et son emplacement dans l'espace des arrivées :

l'urbanité connotée

L'aéroport Charles de Gaulle est géographiquement situé à vingt-cinq kilomètres de Paris. Implanté sur un terrain appartenant principalement à la commune de Roissy en France, il empiète également sur des champs appartenant à des communes limitrophes¹⁹.

Ainsi, les scènes de vie urbaine représentées sur la fresque ne correspondent pas à l'environnement réel et immédiat de l'aéroport mais font d'avantage référence à l'univers de la grande ville, où les commerces sont concentrés, et où les corps se croisent en face des vitrines. Il y a donc un décalage entre la représentation de la fresque et l'environnement concret de l'aéroport, mais plus largement, il y a comme une abolition de la distance entre la capitale que dessert l'aéroport et son lieu d'implantation. Ce qui est simulé est une arrivée immédiate (au sens étymologique du terme : sans intermédiaire) des voyageurs à Paris. C'est pourquoi le réalisme de la fresque importe si peu : l'idée est de connoter une atmosphère, un *comme à Paris*. On euphémise' ainsi la distance qu'il reste à parcourir jusqu'à la capitale, et on en amenuise les éventuelles difficultés. Autrement dit, il est fait en sorte que le passage du *voyage* au *transport* soit plus fluide, que la dimension de rêve qui accompagne le premier se prolonge dans le second.

C'est donc bien ici l'urbanité, et non l'urbain qui est connoté. Le terme d'*urbanité* désigne en effet les relations et échanges entre habitants d'une ville²⁰ tandis que *l'urbain* se définit comme ce qui est *propre à la ville*. Or, sur la fresque que j'ai étudié, l'omniprésence des formes anthropomorphiques, la variété de leurs postures et de leurs modes de représentations (silhouettes, visages, corps entiers...) mène à penser que ce qui est représenté est d'avantage de l'ordre de la *chorégraphie* urbaine, formant une sorte de *ballet citadin*, que de celui de la mise en scène de personnages spécifiquement *parisiens*. En effet, un récepteur ne maîtrisant pas la langue française, qui serait donc incapable de lire les enseignes de boutiques en français, et qui ne connaîtrait pas la tradition des « bouquinistes » ne pourrait pas comprendre la référence

¹⁸ ECO, Umberto, *Lector in fabula*, 1985, p68

¹⁹ Gonesse, Le Thillay, Vaudherland, Goussainville, Louvres et Épiais-lès-Louvres (source :

²⁰ TLF

spécifiquement parisienne de la fresque. Pour autant, ce récepteur sans connaissance *encyclopédique* de l'univers parisien, pourrait tout à fait reconnaître dans cette représentation l'image d'une ville : les corps en mouvement, les vitrines qui se jouxtent, l'impression ambiante de *foule*, connotent en fait une atmosphère générale d'*urbanité*.

Ce terme d'*urbanité* que j'utilise ici pour décrire la fresque décorative de l'aéroport est également utilisé par l'ethnologue Emanuelle Lallement qui, dans son HDR soutenu en juillet 2014²¹, décrit plusieurs *régimes d'urbanité* : la ville marchande, la ville mythique et la ville festive. Ses analyses nous intéressent ici au premier titre car elle questionne les lieux et les moments qui, mis en relation, construisent une forme de récit de la ville. Ainsi, Paris Plage²² est l'occasion d'une *mythification* de la ville, d'un jeu urbain qui permet aux citadins de se donner l'illusion d'un ailleurs tout en valorisant *l'ici* : leur lieu de vie habituel leur donne accès, par un effet de mise en scène, à un idéal balnéaire. De même, la fête de la musique est l'occasion d'un détournement de la ville qui lui donne une dimension *carnavalesque* malgré l'encadrement policier et l'organisation étatique dont elle fait l'objet.

S'il on transpose à la situation de l'aéroport ces processus de *détournement*, et de jeu tacite auquel se prête les citadins, on peut alors proposer de voir la fresque décrite comme un trompe-l'oeil qui incite les voyageurs (ou les personnes en attente de ces voyageurs) à vivre le lieu comme un sas ou un seuil d'accès à la ville dont il est pourtant éloigné. La représentation de scènes marchandes se justifieraient alors puisque, comme le note Emanuelle Lallement :

« Touristes donc, mais aussi Parisiens et banlieusards occupent les trottoirs et la chaussée, et se consacrent peu ou prou à la même activité, celle de la déambulation, quelques fois mais pas toujours celle de la consommation, dans la « ville marchande » et se retrouvent ainsi sous, et à, la même enseigne (...) C'est à une marchandisation non seulement de la ville qu'on aurait affaire, mais également une marchandisation des pratiques citadines. »²³

Ainsi, pour l'ethnologue, les situations marchandes seraient devenues des caractéristiques définitoires de la ville, et plus précisément, elles seraient des conditions de possibilité de l'*urbanité* en temps qu'expérience sensible de la ville. Or, cette expérience de la ville est rendue possible par un travail de scénographie conséquent. Dans son étude, Emanuelle Lallement insiste sur cette dimension de « mise en scène » des

²¹ mémoire de HDR intitulé : « *Pour une anthropologie des régimes contemporains de l'urbanité. Parcours auto-ethnographique dans la ville et la communication* » présenté au CNAM le 8 juillet 2014

²² « Paris-Plage : une fausse plage pour une vraie ville ? Essai sur le détournement balnéaire urbain »

²³ « La ville marchande : une approche ethnologique. », *EspacesTemps.net*, Travaux, 23.09.2013 <http://www.espacestems.net/articles/la-ville-marchande/> consulté le 15/05/2015

dispositifs urbain qui enjoignent les citoyens à participer à un événement (Paris Plage, la Fête de la Musique) ou à la création d'une atmosphère scénarisée telle que celle des « *rues-marchés, telles que la rue Lepic* »²⁴.

Pour mon analyse, nous retiendrons donc ces notions de « scénographie » et de « rue-marchés » qui permettent de penser ce processus de création et, dans le cas de la zone des arrivées, de re-création d'une certaine atmosphère urbaine. Les enseignes ainsi représentées sur la fresque évoquent cette rue-marché dont parle Lallement, et permettent aux usagers de l'espace de se retrouver presque comme une communauté éphémère, prise dans un même *temps urbain* quasi-universel. Ce *temps urbain*, cette *urbanité*, a en effet l'avantage d'avoir une portée trans-frontalière. Si les propriétés matérielles et urbanistiques de l'ensemble urbain français ne sont évidemment pas les mêmes que celles des ensembles urbains d'autres pays du monde, ils disposent néanmoins de caractéristiques communes *d'urbanité*. L'une de ces caractéristiques est, comme le dit encore Lallement, la dimension marchande des espaces et des pratiques urbaines :

« *La ville, entendue comme une communauté politique conférant à ceux qui la constituent une part de leur identité, disparaîtrait peu à peu au profit d'un urbain marchand équivalent d'un bout à l'autre du monde moderne* »²⁵

Ainsi, grâce à ce détour par l'ethnologie nous disposons de concepts clefs qui peuvent nous aider à comprendre ce qui est à l'oeuvre dans la fresque représentées dans la zone des arrivées de l'aéroport Charles de Gaulle, mais également dans sa mise en scène et sa réception par les usagers de l'espace. Nous voyons ici comment se nouent l'approche sémiologique et l'approche ethnologique. Notre analyse sémiologique de la fresque nous a permis de d'appréhender l'*atmosphère urbaine* qui se dégage de cette représentation. L'approche ethnologique nous permet à présent de comprendre de quelle manière cette *urbanité* est connotée, et nous aide à envisager ses modalités de réception par le voyageur qui se situe dans l'espace que nous étudions.

Il semble que la description de cette fresque en temps qu'ensemble iconique ne soit pas suffisante à expliquer sa fonction et son importance dans l'espace des arrivées. S'il on prend du recul sur l'espace occupé par l'image, on remarque que le bandeau transparent situé en bas de la fresque laisse apparaître en transparence les pieds des individus qui se trouvent de l'autre côté de l'espace des arrivées. Nous ne parlons plus ici d'une représentation mais bien des pieds *réels* des individus dont on ne voit pas les corps car ils sont de l'autre côté des portes coulissantes qui interdisent l'accès à l'espace sous contrôle des

²⁴ concept évoqué dans une interview pour un colloque d'urbanisme. [En ligne] url : http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/edito/Synthese_enjeux_ren_urbain3.pdf consulté le 16/05/2015

²⁵ « La ville marchande : une approche ethnologique. », *EspacesTemps.net*, Travaux, 23.09.2013 <http://www.espacestemp.net/articles/la-ville-marchande/> consulté le 15/05/2015

douanes. Ainsi, par cet effet de mise en scène de la fresque, il semble qu'il y ait presque une collusion entre l'espace réel et l'espace représenté.

Cette collusion matérielle entre espace réel (espace des douanes inaccessible) et représentation (fresque décroative) est rendue possible par une prise de recule physique de la part de l'observateur : en nous tenant à distance nous pouvons embrasser du regard ce phénomène d'interpénétration : les formes anthropomorphiques qui sont représentées sur la fresque n'ont pas de pieds. Or, les pieds des individus réels qui marchent dans l'espace qui se situe de l'autre côté de la fresque, semblent compléter l'image de la fresque en dévoilant des pieds réels et en mouvements, qui animent le bas de la fresque. Par cet effet de mise en scène, un phénomène de *condensation* de l'espace se produit : la fresque est une paroi qui sépare les voyageurs en instance d'arrivées, et les voyageurs déjà arrivés, mais qui pourtant semblent se rassembler en deux dimensions sur la surface de la fresque.

Les pieds des voyageurs qui marchent dans l'espace sous contrôle des douanes sont donc des *indices*, des corps des individus qui paraîtront, une fois les portes coulissantes franchies, dans la zone des arrivées. Ce rapport indiciel, de « *secondéité* », entre les pieds des voyageurs et leurs corps qui sont cachés à la vue est une mise en abîme du caractère *liminaire* du lieu que nous étudions.

Nous prolongeons donc ici notre observation de la fresque décorative en nous interrogeant sur ce curieux dispositif de *collusion* entre la représentation et les corps réels des passagers en instance d'arrivée. Nous postulons ici que cet effet de mise en scène d'*indices* de corps (les pieds des voyageurs qui se trouvent dans l'espace sous contrôle de douanes) au sein d'une représentation décorative en deux dimension corrobore l'idée selon laquelle l'espace des arrivées est un espace matériellement, socialement et symboliquement organisé. Nous approfondissons ici encore l'analyse sémiotique en mettant en perspective nos résultats d'analyse avec l'approche sociologique et ethnologique.

Nous avançons ainsi l'hypothèse selon laquelle l'espace des arrivées est un espace-seuil, dont la fonction est mise en abîme par la fresque que nous étudions. Nous appellerons cet espace seuil un espace « liminaire ». Ce terme vient du latin *limen* qui signifie « seuil » « ligne de démarcation » ou encore « barrière ». L'ethnologue Van Genep utilise pour la première fois ce terme de *liminaire* pour nommer l'une des phases de tout rituel. Dans son ouvrage, *Les Rites de passage*²⁶, l'ethnologue propose en effet une description *fonctionnaliste* des rites comparable à la démarche de Levis Strauss qui propose de débusquer les *structures élémentaires de parentés* dans différentes cultures exotiques. Ainsi, Van Genep propose trois phases structurelles dans tout rite :

- une phase de « séparation », ou « préliminaire » d'avec l'état antérieur, mais aussi d'avec la collectivité

²⁶ VAN GENNEP, Arnold, *Les Rites de Passage, Étude systématique de la porte et du seuil, de l'hospitalité, de l'adoption, de la puberté, de l'initiation, de l'ordination, du couronnement, des fiançailles et du mariage, des funérailles, des saisons etc.* Librairie Emile Nourry, [1909], réimp. 1981, Picard, Paris, p14 et p27

- une phase de « marge » ou « liminale », dans laquelle celui ou ceux qui font l'objet du rite sont comme en suspens entre l'avant et l'après du rite
- une phase d'«agrégation » à l'état nouveau ou au groupe auquel le rite de passage permet de s'agréger, ou phase postliminaire

Le schéma Van Gennepien, on le voit, a une forte portée heuristique et s'applique bien au delà des rites accomplis dans les sociétés dites « exotiques ». Les ethnologues et sociologues du contemporain se sont en effet inspiré de ce schéma, ou des caractéristiques de certaines de ses phases, pour analyser des lieux, temps et pratiques qui semblaient relever du rituel. Ainsi, Pierre Centlivres²⁷ relève un passage du *Sens Pratique* de Bourdieu dans lequel l'auteur met en évidence le pouvoir du seuil (le stade intermédiaire de « marge » chez Van Gennep) qui fait surgir la différence « *la frontière qui fait le groupe et sa coutume singulière (...) limite entre deux espaces où les principes antagonistes s'affrontent* »²⁸.

Avec la reprise de la notion de *seuil* par le sociologue Pierre Bourdieu, on note que le rituel a ainsi une dimension à la fois matérielle, symbolique, sociale et culturelle. La portée heuristique du concept de seuil nous intéresse à double titre.

Tout d'abord, le seuil en temps qu'espace-frontière s'applique tout à fait à la zone des arrivées que nous étudions. Nous avons en effet démontré que les portes coulissantes et les interdictions explicites (indiquées par les icônes d'interdiction et les éléments linguistiques qui expliquent cette interdiction²⁹) qu'elles révèlent, matérialisent la séparation *de faits* entre l'espace des voyageurs qui sont encore « sous contrôle des douanes » et celui des voyageurs qui sont déjà arrivés dans la partie « publique » de l'aéroport.

Par ailleurs, en temps que « *moment T* » où se déroule la transition entre ces deux espaces clos, la zone des arrivées semble répondre à ce que Van Gennep nomme « marge ».

L'espace que nous étudions trouve ainsi une épaisseur à la fois topographique et temporelle, mais avant tout symbolique, en temps que lieu d'accomplissement d'un rituel contemporain : celui de la fin du voyage qui correspond au changement de statut de l'individu qui subit ce rite : de voyageur (qui se déplace dans le but d'aller d'un point à un autre) il devient touriste (qui déambule dans un objectif de visite, d'imprégnation d'un lieu dont il n'est pas familier).

²⁷ Centlivres pierre, « Rites, Seuils, Passages » in *Communications*, 70, 2000. Seuils, passages. pp. 33-34. [En ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2000_num_70_1_2061 consulté le 15/05/2015

²⁸ BOURDIEU, Pierre, *Le Sens Pratique*, Éditions de Minuit, Paris, 1980, p348 et 374

²⁹ Voir analyse 1

Le sociologue Victor Turner, dans son ouvrage *The Ritual Process*³⁰ reprend et développe également le stade intermédiaire du rituel que Van Gennep nomme « marge », et que Turner désignera comme « liminal ». Turner développe surtout la dimension sociale propre à ce stade intermédiaire du rituel. Pour lui, il est le moment où se forme une « communitas » où les « gens du seuil »³¹ vivent dans un statut intermédiaire, sorte de hors statut idéal où des individus égaux sont en communion parfaite. Période transitoire très brève, très précisément circonscrite dans l'espace et le temps, la « comunitas » désigne moins une communauté réelle d'individus que la réunion symbolique d'individus qui sont en trains d'effectuer des *voyages rituels* distincts mais qui se retrouvent momentanément à un même stade : celui du franchissement d'un *limen*, d'un seuil, entre un avant et un après.

On trouve dans ce concept idéal de « communitas » une réponse provisoire à la question de la *réception* des ensembles iconiques et linguistiques que nous avons étudiés (la fresque décorative et les portes coulissantes). Ce qui peut être conçu dans le cas de la zone des arrivées comme un *lecteur modèle* ce n'est pas un voyageur précis, d'une nationalité ou d'un âge particulier, mais bien la *communauté* des voyageurs qui arrivent dans le lieu que nous observons. « *Communauté aux contours lâches et presque évanescents* », ainsi désignons nous (page 9) les potentiels récepteurs des images de la fresque. Le concept de « communitas » de Turner nous permet de corroborer cette analyse. Ainsi, communauté symbolique et temporaire, les voyageurs de l'espace des arrivées n'ont pour point commun que le stade *liminaire* de leur voyage. Et Pierre Centlivres³² de conclure sur le concept de communauté idéale de Turner : « *Là règne l'état social rêvé, l'état de grâce où le ciel et la Terre ne font qu'un* ». Rien de plus approprié à la situation que nous analysons dans l'espace des arrivées : entre le rêve du voyage et l'arrivée dans un lieu concret, l'espace des arrivées est la fois un lieu et un temps symbolique de *passage*.

Il semble ainsi que la fresque qui laisse paraître les pieds des voyageurs qui sont encore dans l'espace des douanes théâtralise les rôles des individus en présence. La paroi et les images qu'elle met en scène en *trois dimension* (par une représentation iconique et par la transparence du bandeau inférieur) matérialise cette « marge » dont parle Van Gennep. De plus, l'analyse de cette atmosphère de ville, de mouvement, d'urbanité que nous avons décelé sur la représentation de la fresque corrobore l'idée selon laquelle les voyageurs en présence dans l'espace des arrivées sont en phase d'*acclimatation* (phase qui précède l'« après-rituel ») à un nouveau statut : celui de touriste.

³⁰ TURNER, Victor, *The Ritual Process. Structure and anti-structure*, Aldine Publishing Company, [1969], 1990 : *Le Phénomène rituel, Structure et Contre-Structure*, PUF, Paris, 1990

³¹ *ibidem*, p 96

³² Centlivres, Pierre, « Rites, Seuils, Passages » in *Communications*, 70, 2000. Seuils, passages. pp. 33-34. [En ligne] url : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/comm_0588-8018_2000_num_70_1_2061 consulté le 15/05/2015

Notre analyse de l'espace des arrivées en tant que lieu de « mise en scène » et plus encore de « mise en abîme » de l'action (l'arrivée des voyageurs) qui s'y déroule ne serait pas valide si nous ne pouvions proposer plus d'un exemple de ce phénomène de condensation de l'espace figuratif (du décor, ou de l'aménagement de l'espace) et de l'espace réel (le lieu parcouru par les usagers de l'espace) que nous avons évoqué précédemment.

Voyons ainsi deux autres exemples pour conclure notre propos.

Sur l'image de la fresque ci-dessous, on remarque que les silhouettes humaines dessinées sur la fresque sont placées en regard des corps en mouvement dans l'espace étudié. Sur l'image ci-dessous on note de nouveau cet effet de mise en scène de l'image, comme reflet du « monde réel » : les hommes attablés sur la gauche de l'image (flèche rose) pourraient faire partie de la « scène » de la fresque au même titre que le corps humain représenté sur cette paroi (flèche jaune).



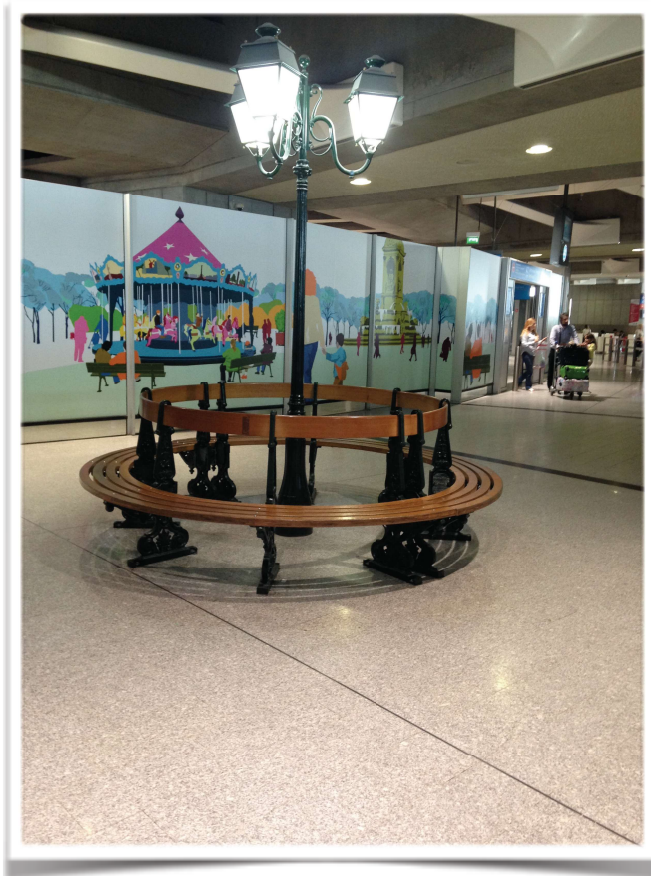
Comme nous l'avons vu précédemment, il semble que l'espace réel de la zone des arrivées, et l'espace représenté sur la fresque entre en relation. Une nouvelle fois, le monde réel semble compléter la scène de la fresque. Comme les pieds des voyageurs *complétaient* (au sens littéral du terme puisque les personnages de la fresque sont représentés sans pieds) l'image de la fresque, les corps des individus en présence dans la zone des arrivées *reflète* les corps des personnages de la fresque. Les deux hommes représenté (réel et représenté) sont debout, de dos. La scène marchande de la fresque semble complétées par la scène réelle de l'espace : les hommes sont attablés comme à une terrasse de café, sauf que le Café en question est situé à l'intérieur de l'aéroport.

Le « Café Grand Comptoir » est constitué d'un traditionnel zinc situé à l'extrémité de la zone des arrivées. On se référera ici aux travaux de Camille Zéhenne³³ qui définit le Café comme un espace *liminaire*. Ainsi, ce nouveau phénomène de mise en abîme du caractère *frontalier* et transitionnel de l'espace des arrivées par une mise en perspective de la fresque et de l'action réelle qui s'y trouvent, nous ramène à la liminarité' du lieu, et donc à sa fonction éminemment symbolique et plus encore : rituelle. La zone étudiée aurait donc une dimension performative : le fait même de s'y trouver, d'avoir franchit les portes coulissantes, permet au voyageur d'achever son voyage et de devenir touriste ou parisien : de s'attabler au « grand comptoir » et de devenir acteur du jeu que la scénographie du lieu lui propose.

Ainsi, la « rue-marché » qui est représentée sur la fresque passe de la représentation en deux dimensions, à la mise en scène en trois dimensions :

- la fresque constitue un trottoir sur lequel s'aligne les enseignes des commerçants
- le café Grand Comptoir devient « le café d'en face », sur le trottoir qui opposé
- le sol du lieu devient la route qui sépare ces deux trottoirs; Route sur laquelle, au lieu des voitures, circulent les usagers qui se déplacent dans la zone des arrivées

La rue représentée ainsi en deux dimensions sur la fresque est ainsi le décor nécessaire à la mise en scène de l'espace et à l'accomplissement du rituel de passage du voyageur au touriste.



Dernier exemple qui corrobore notre hypothèse de *mise en scène* du lieu par la fresque décorative : sur l'image ci-contre, on observe au premier plan un objet matériel destiné à l'aménagement de l'espace. Le band circulaire et le lampadaire en son centre imitent l'esthétique Art Nouveau adoptée pour l'aménagement des rues et métro parisien au début du vingtième siècle.

Au second plan, une forme ronde aux couleurs vive et des formes anthropomorphiques qui lui sont superposées semblent figurer un manège.

³³ Camille Zéhenne, *les cafés, vers une théorie des microsics*, mémoire de Master 2 Recherche en Sciences de l'Information et de la Communication, Paris, CELSA, 2008.

Une fois encore on a ici un phénomène de *collusion* et de condensation de l'espace représenté sur la fresque et de l'espace réel. Il semble presque que le banc circulaire ait été directement extrait de la fresque tant il rappelle la forme et le style du manège représenté. En effet, par contraste avec la nature du sol (faux marbre gris) et du plafond (béton) de la zone des arrivées, le style du banc circulaire dont les pieds sont travaillés dans des lignes courbes, et dont le centre est garni d'un réverbère typiquement art nouveau, est bien plus cohérent avec l'esthétique abstraite de la fresque qu'avec le bâti du lieu.



La collusion matérielle de la fresque et de l'aménagement de l'espace se traduit (on le voit sur l'image ci-dessus) par une confusion d'ordre visuel : l'enfant pèsent dans la zone des arrivées semble croiser le personnage de la fresque et se diriger vers le manège en arrière plan.

La fresque décorative que nous avons ici étudiée nous permet donc d'assoir notre interprétation de la zone des arrivées comme lieu de mises en scènes : à la fois jardin public, et rue-marché, la zone des arrivées de l'aéroport Charles de Gaulle est ainsi poétisée. Sa dimension fonctionnelle est escamotée par les éléments de décor (fresque) et d'aménagement de l'espace (banc art nouveau) qui ont une dimension prescriptive : les usagers de l'espace son invités à se prêter au jeu qui leur est proposé. Par cet aménagement de l'espace

comme lieux urbains, les voyageurs et usagers de l'espace sont invités à opérer cette « suspension volontaire de crédulité »³⁴ nécessaire à « l'enchantement. »³⁵

Ainsi l'espace des arrivées semble être aménagé dans le but de connoter une urbanité idéale, une « *communitas* » rêvée, un seuil de transition doux d'un ailleurs à l'ici.

Pour autant, cette métaphore avec le rituel et la scène de théâtre ne doit pas nous orienter vers une interprétation purement *symbolique* du lieu que nous étudions. Si la zone des arrivées donne lieu à un phénomène de mise en scène auquel les voyageurs se prêtent, il ne faut pas oublier qu'il y a derrière cette métaphore une réalité : les « scénographes » dont parle Lallement dans son article sont ici aussi à l'oeuvre, ce sont eux qui mettent en place le *dispositif* que nous étudions (la fresque, l'aménagement de l'espace). Ainsi, notre analyse s'ouvre sur de nouveaux questionnements : qui sont ces « scénographes », ces « ingénieurs de l'enchantement »³⁶, les énonciateurs escamotés du lieu ? Quelle prise ont-ils sur le lieu et les individus qui y évoluent ? Quels rapports de pouvoirs sont ici à l'oeuvre ?

³⁴ Formule de Coleridge reprise par Yves Winkin et Emmanuelle Lallement : Emmanuelle Lallement et Yves Winkin, « Quand l'anthropologie des mondes contemporains remonte le moral de l'anthropologie de la communication », *Communiquer*, 13 | 2015, 107-122. « *Suspendre temporairement son incrédulité n'est pas exactement la même chose que s'investir dans une crédulité nouvelle. C'est bien ce qui se passe lorsque Mickey apparaît à Disneyland : les visiteurs vont le saluer non en sa qualité d'étudiant jobiste suant sans doute à grosses gouttes sous sa tête en carton, mais en tant qu'incarnation du Mickey de leur enfance et de leurs enfants. Personne ne lui serre la main en lui disant : « courage, tenez bon, plus que deux heures ». Tout le monde « joue le jeu », suspend volontairement la réalité et entre dans un univers parallèle. »*

³⁵ « Itinéraires de soi et paysages de rencontre », dir. col. Susan Ossman' CNRS éditions, 1998, 283 p.

³⁶ Winkin, Yves, Le touriste et son double. Eléments pour une anthropologie de l'enchantement, dans Susan Ossman (dir.), Miroirs Maghrébins: «Itinéraires de soi et paysages de rencontre », Paris, CNRS éditions, 1998

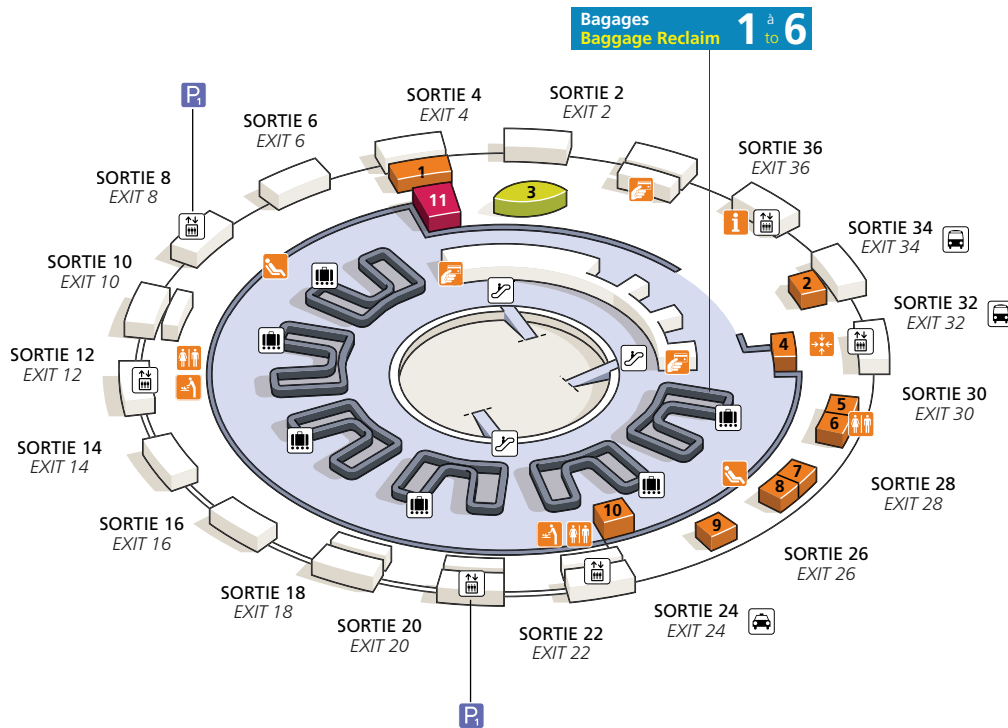
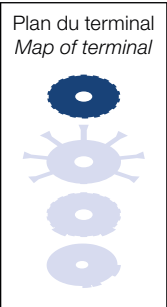
Annexe 3

Copie¹ du plan disponible dans la zone des arrivées du terminal 1 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

1 page.

¹ Disponible sur le site de l'entreprise Aéroports de Paris, [en ligne], url : <http://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/passager-fichiers/acces/plan-t1.pdf?sfvrsn=2>, consulté le 24/06/2015

Niveau Arrivées Arrivals Level



Crédit illustrations : Stéphane Jungers

SERVICES

Borne d'information et d'orientation passagers	Information terminal and passenger orientation	2
Espace services	Service area	10
Espace tourisme	Tourist Information point	1
Travelex (bureau de change)	Travelex (currency exchange)	4

Location de voiture

Car rental		
Alamo, Europcar, National		9
Avis, Budget		7
Citer, Entreprise, Rent-A-Car		6
Hertz		5
Sixt		8

BOUTIQUES SHOPS

Relay	11
-------	----

BARS / RESTAURANTS

Grand Comptoir	3
----------------	---

REPÈRES LANDMARK

	Zone sous douane	Customs bonded area
	Salle livraison bagages	Baggage reclaim
	Bus/Car	Bus
	Taxi	Taxi
	Parking	Car park
	Distributeur de billets	Cash dispenser
	Espace détente	Rest area
	Point de rendez-vous	Meeting point
	Information	Information

Annexe 4

Extrait d'un document de communication mis en ligne par l'entreprise Aéroports de Paris².

1 page.

² Disponible sur le site de l'entreprise Aéroports de Paris, [en ligne], url : <http://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/passager-fichiers/acces/plan-t1.pdf?sfvrsn=2>, consulté le 24/06/2015

Security check and Customs: reduction in waiting time

The checkpoints (security check and Customs) have been moved in order to free up space and reduce waiting times:

- the Customs desks are now located in a single area to simplify the route for passengers,
- the security checkpoints have been moved as close as possible to the boarding lounges to reduce waiting times.

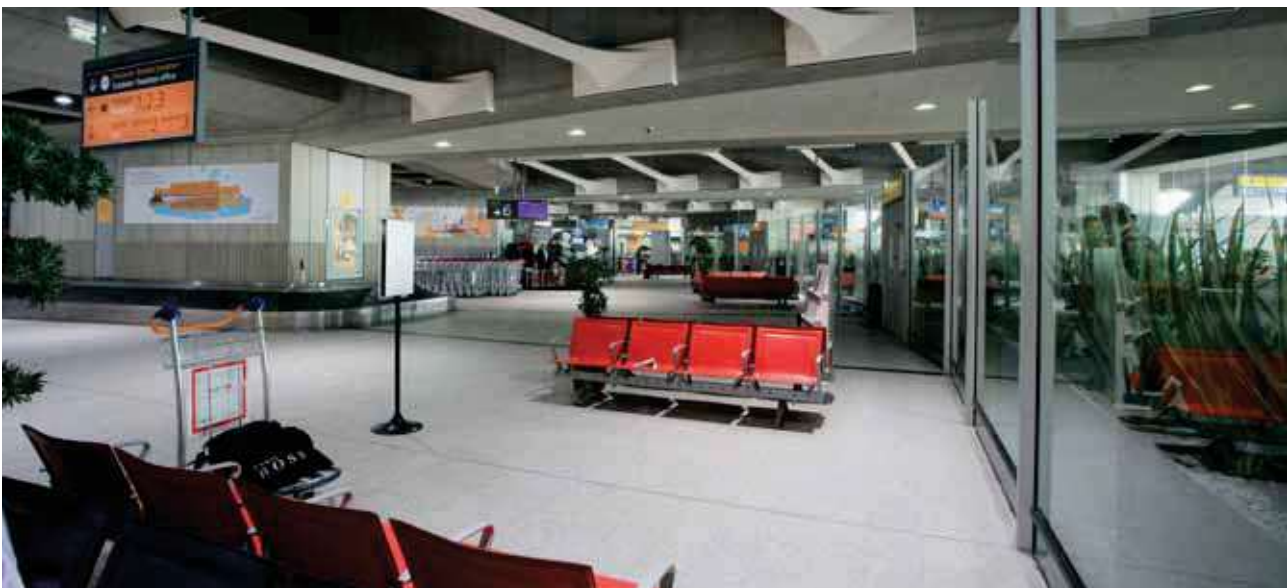
Arrivals: making it easier to be met

For arriving passengers, the Aéroports de Paris architects have created comfortable and well-lit waiting areas and a spacious and smooth-flowing exit hall.

The baggage reclaim hall has been totally reorganised:

- More space between the baggage delivery conveyors
- Display panels indicating the exact delivery time.

Moreover, a glass panel between the baggage reclaim hall and the Arrivals hall, as well as a single exit enable passengers to more quickly locate people who have come to meet them.



PRM access

Like all of the terminals at Paris - Charles de Gaulle, T1 is accessible for disabled and reduced mobility persons, from the car parks right up to the boarding gate.

Thus the terminal is fitted with adapted furniture, particularly with regard to information desks and washrooms.

Annexe 5

Images comparatives : peinture cubiste du peintre français Jean Rougerie, et fresque du terminal 1 de l'aéroport Paris Charles de Gaulle.

Cette iconographie permet d'expliciter de manière plus concrète les similarités entre deux modes de représentations qui se distinguent pourtant par leur production (industriel pour la fresque, artisanal pour l'artiste) et leur visée³.

3 pages.

³ voire corps du mémoire partie I.II.4)



fig. 1 Jean Rougerie, huile sur toile, *la marche cubiste*, 2013



fig. 2 Image de la fresque du terminal 1



fig. 3 image de la fresque du terminal 1



fig. 4 image de la fresque du terminal 1

Annexe 6

Extrait d'un document de communication produit par l'entreprise en charge de l'affichage publicitaire pour Aéroports de Paris : JCDecaux⁴.

5 pages.

⁴ Disponible sur le site de l'entreprise JCDecaux, [en ligne], url : <http://www.jcdecaux.fr/offre-aeroport/etudes-et-outils/nos-etudes>, consulté le 24/06/2015



JCDecaux

Airportstories

*Quand les marques enrichissent
l'Airport Experience*

Neully, le 7 novembre 2011

L'aéroport, une bulle hors du temps

46%

associent spontanément l'aéroport
au **temps et à l'attente**

« C'est un peu magique parce que c'est un
moment « off », un moment qui est
en dehors du monde. »

Passager Loisirs

« En aéroport, on est **entre ciel et terre** :
je me **ressource**, je me recharge. »

Passager Business



Toulouse Blagnac
Nouveau Hall D

L'aéroport, la promesse du voyage

67%

des interviewés considèrent que **l'aéroport est un lieu de découverte et de plaisir**, partie intégrante du voyage à venir.

« On est déjà dans **l'état d'esprit du voyage**, de la **découverte** »

Passager Business

« Le moment aéroport, c'est un **moment intermédiaire**. On n'est pas encore parti, mais **on n'est déjà plus chez soi**. Ça fait partie du voyage. »

Michel Onfray, Philosophe



L'aéroport, lieu vivant et cosmopolite

62%

des interviewés considèrent que l'aéroport est un lieu **Cosmopolite**

« L'aéroport, c'est surtout un **mix de gens**.
C'est comme une **danse**, chacun va et vient. »

Passager Loisirs & Business

« L'aéroport, c'est la **tour de Babel**, c'est le
cosmopolitisme. On y trouve **tous les styles**,
toutes les langues, **tous les âges**.»

Michel Onfray, Philosophe



Nice

L'aéroport, l'ouverture sur la planète

64%

ressentent une impression **d'ouverture sur le monde** lorsqu'ils sont en aéroport

« L'aéroport, c'est l'étape juste avant de déboucher sur le rêve, la **découverte du vaste monde**. »

Passager Loisirs

« C'est déjà une phase de dépaysement. Il y a déjà **en germe l'ailleurs** et la découverte d'un autre monde. »

Passager Loisirs



Dubaï