



**HAL**  
open science

## Musiciens en mouvement. Pratiques sonores en métro

Damien Masson

► **To cite this version:**

Damien Masson. Musiciens en mouvement. Pratiques sonores en métro. Musiciens en mouvement. Pratiques sonores en métro., Oct 2007, France. pp.1-10. halshs-00441991

**HAL Id: halshs-00441991**

**<https://shs.hal.science/halshs-00441991>**

Submitted on 14 Dec 2013

**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.

# Musiciens en mouvement. Pratiques sonores en métro.

Manuscrit auteur ; pour la citation, le texte et la pagination exactes, se référer à :  
Masson Damien, 2008, « Musiciens en mouvement. Pratiques sonores en métro », *Musique/patrimoine, des expériences culturelles urbaines. Actes de la journée d'études du 8 octobre 2007*, A. Pecqueux et J. Cheyronnaud éd., Marseille, SHADYC-CNRS, p. 9. Adresse : <http://centre-norbert-elias.ehess.fr/index.php?557>.

## **Damien Masson**

Maître de conférences en Urbanisme à l'Université de Cergy-Pontoise  
Chercheur au Laboratoire Mobilités Réseaux Territoires Environnement (MRTE - EA 4113)  
Chercheur associé au Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain  
(Cresson – UMR CNRS/MCC 1563)

**Contact :** [damien.masson@u-cergy.fr](mailto:damien.masson@u-cergy.fr)

Chanteurs de métro ici, accordéoniste de tramway là... Les transports en commun métropolitains font écho aux « musiciens des transports »<sup>1</sup>, qui, par leur pratique, prolongent et redoublent le mouvement physique des passagers d'un mouvement musical. Les pratiques musicales embarquées font partie de l'ordinaire de l'expérience des déplacements en ville et constituent par là même une concrétisation de la bivalence propre à la notion de transport, entre déplacement et élan passionné. Aussi, la recherche en sciences humaines et sociales s'intéresse à la thématique des musiques vivantes urbaines, notamment au sein des espaces de transport<sup>2</sup>, le plus souvent en termes sociologiques et ethnomusicologiques et proposent des voies de compréhension du sens de ces pratiques, des liens sociaux qu'elles engendrent ou encore de l'expérience esthétique qu'elle sont à même de susciter. Par ailleurs, une perspective orientée en termes d'ambiances architecturales et urbaines suggère la mise en question des conditions de production de la pratique musicale au sein des transports collectifs. En effet, une voiture de transport urbain configure un ensemble de dispositifs : *a minima* d'ordres spatiaux, sociaux et sensibles, qui ne se prêtent, *a priori*, guère à l'expression musicale, que ce soit en termes d'intensité sonore ambiante, de multiplicité des sources, de proximité interpersonnelle (confinant parfois à la promiscuité) ou encore de ponctuations – les arrêts en station – caractéristiques de toute traversée urbaine.

---

<sup>1</sup> Par cette expression, nous ferons, dans cet article, uniquement référence aux musiciens jouant à bord des rames de transports et non aux instrumentistes officiant en station.

<sup>2</sup> À commencer par l'ouvrage fondateur d'Anne-Marie Green : Green, Anne-Marie, 1998, *Musicien de métro. Approche des musiques vivantes urbaines*, Paris, L'Harmattan.

Se pose alors la question des possibles manières de jouer de la musique dans un univers sonore à la fois « chargé » et instable.

Comment font les musiciens de métro pour jouer en métro ? Comment un surplus de musique ou de bruit – c'est selon – peut poétiser l'expérience ordinaire des trajets quotidiens ? Que cela nous apprend-t-il de l'espace sonore d'une traversée ?

Par la première des trois interrogations soulevées, se pose ici la question des possibilités sonores d'un des lieux du mouvement : une rame de transports collectifs. La seconde interrogation apparaît alors et pourrait être reformulée (négativement) ainsi : les transports collectifs ne sont-ils pas suffisamment bruyants pour, qu'en plus, l'on y vienne ajouter de la musique ? « Et quelle musique ! » diraient les plus agacés. Ainsi posées, ces questions font apparaître immédiatement la composante sociale de la pratique musicale embarquée et ses controverses. Si la musique est interdite à bord des rames du métro parisien (pour prendre cet exemple), et que les discours concernant la perception de cette pratique sont relativement partagés (ce que montrent nos enquêtes in situ ainsi que les Entretiens sur Écoute Réactivée réalisés, voir *infra*), il apparaît néanmoins que nombre de musiciens de métro réussissent à dégager une « rémunération » substantive de cette activité (ROUAT, 1990). Et il semble que ce point se conditionne par une capacité à « sentir » l'humeur des passagers, « ils tiennent compte de la disposition auditive présumée de leur auditoire » écrit Sylvie Rouat (1990) ce qui les conduit à adapter leur répertoire ainsi que leurs manières de jouer à la poursuite de deux objectifs *a priori* : tenter de ne pas incommoder l'auditoire, au moins ; provoquer une expérience esthétique, au mieux.

Notre proposition problématique consiste alors à se demander comment font les musiciens pour jouer en mouvement (première interrogation) tout en gênant au minimum l'auditoire sans pour autant se faire oublier. Par là même, se trouve immédiatement évacuée l'hypothèse d'évidence qui tiendrait à affirmer qu'il faudrait jouer suffisamment fort pour être entendu dans cet espace aux « ouvertures sonores exogènes » limitées. Au contraire, nous proposons de montrer que les musiciens sont dans un rapport d'ajustement permanent avec l'espace sonore en présence. Autrement dit, pour faire exister leur musique, les musiciens embarqués n'ajoutent pas simplement leur production au milieu sonore ambiant mais composent avec ce dernier pour la placer et s'assurer qu'elle puisse être entendue.

Aussi, une porte dérobée sera choisie pour accéder à la caractérisation de ces méthodes de jeu et pour une fois l'économie de la parole des musiciens sera faite. Après tout, ils offrent déjà leur musique. À nous de l'écouter et surtout de l'entendre en contexte. En revanche, nous ne l'écouterons pas seuls et c'est bien une caractérisation tierce, de passagers potentiels de transports collectifs urbains, qui viendra qualifier dans un même temps les manières de jouer et le rapport des oreilles voyageuses à cette musique imposée.

Enfin, soulevons une possible méprise. Cette introduction un peu académique pourrait suggérer la mise en place d'un processus hypothético-déductif au sein de cet article. Il n'en est rien et les hypothèses proposées sont avant tout des hypothèses de travail. En effet, s'engageant dans le sillon creusé par Anselm Strauss et sa formulation d'une « théorie

fondée »<sup>3</sup> (*grounded theory*), ce texte propose une compréhension des modalités de jeu dans les espaces de transport collectif à travers leur description, laquelle étant polyvoque, en vue d'être à la fois multiple et point trop infléchi par nos considérations propres, et toute proposition d'interprétation de ces pratiques ne sauraient que leur être postérieures.

## Un métro parisien à écouter

Une enquête réputationnelle<sup>4</sup> réalisée auprès d'« experts habitants » (architectes, chercheurs en urbanisme, employé de la RATP) de Paris a eu lieu pour choisir la ligne de transport à enquêter. Elle devait être en parties à ciel ouvert, avoir une diversité d'usagers remarquable tout en restant caractéristique de la ville de Paris. L'ensemble de ces critères de base participe de la recherche d'une diversité des situations et des ambiances au cours d'un trajet afin de pouvoir comprendre au mieux les pratiques ajustées des musiciens de métro dans des situations ordinaires. Quasiment toutes les lignes de métro comportant une ou plusieurs parties aériennes ont été évoquées : ainsi les 2, 5, 6 et 8. Notre choix final a porté sur la ligne 2 du métro parisien car en plus de correspondre au mieux aux critères précédents, son matériel roulant est ancien (pas de rénovation du matériel depuis 1979) et de type ferroviaire, particulièrement sonore donc, ce qui ne facilite *a priori* pas la pratique musicale. Concernant la présence de musiciens, aucune enquête sérieuse de fréquentation des musiciens par ligne n'a été réalisée, néanmoins, l'expérience du réseau parisien montre que des musiciens officient régulièrement sur cette ligne, en particulier dans ses secteurs touristiques (Pigalle, Anvers, Blanche) ainsi qu'au long de sa portion ouest, traversant un Paris plus huppé.

Des enregistrements sonores ont alors été réalisés, pour deux raisons : capter des musiciens – bien évidemment – mais aussi pour enregistrer le trajet seul afin de pouvoir le comprendre comme condition de possibilité de la pratique musicale. Un parcours restreint de la ligne 2 (de Père-Lachaise à Villiers) a donc été enregistré sept fois entre février 2005 et en mai 2006, ce qui représente environ 140 minutes d'enregistrement, réalisées à divers moments de la journée et de la semaine. Aussi, les conditions de captation n'étant pas indifférentes au résultat produit, les enregistrements ont été réalisés à l'aide de microphones de type tête artificielle<sup>5</sup>. Ils présentent *a minima* deux avantages : celui de la discrétion (le preneur de son minimise l'effet de sa présence et ne favorise *a priori* pas de comportements

---

<sup>3</sup> Définie de la façon suivante par Isabelle Baszanger traduisant A. Strauss : « Une théorie fondée est une théorie qui découle inductivement de l'étude du phénomène qu'elle présente. » in Strauss, Anselm, 1992, *La trame de la négociation. Sociologie qualitative et interactionnisme*. Textes réunis et présentés par Isabelle Baszanger, Paris, L'Harmattan, 1992 : p. 53.

<sup>4</sup> Comme l'indique Pascal Amphoux à l'origine de cette méthode, elle procède à l'inverse des cartes mentales en ayant pour objectif la production d'images par le discours et non d'un discours sur les images. Autrement dit, il s'agit d'obtenir une parole imagée et engagée sur des lieux potentiels d'investigation. Plus d'informations à propos de cette méthode dans Amphoux, Pascal, ed., *Aux écoutes de la ville. La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative : enquête sur trois villes suisses*, Grenoble, CRESSON/Lausanne, IREC, 1991, p. 29.

<sup>5</sup> Placés au creux des oreilles, ces microphones s'apparentent davantage à des écouteurs de walkman et offrent une prise de son proche des conditions d'écoute classique : la hauteur de prise de son correspondant à celle de la tête et l'espace entre les deux voies stéréo étant intra-auriculaire.

sonores spécifiques) ; celui de la situation d'immersion sonore au plus proche de la perception ordinaire par le placement des microphones au cœur de la scène observée et non à distance (par là, ce ne sont pas des paysages sonores « Schaferiens » Hi-Fi qui sont réalisés mais des écoutes engagées dans un cours d'action Lo-Fi<sup>6</sup>). De ces sept enregistrements, deux performances musicales ont été captées et nous retiendrons ici l'une d'elles en priorité. Limitée est donc notre fenêtre d'observation, plus nombreuses seront alors ces dernières<sup>7</sup>.

## Des musiciens embarqués à écouter

Un ensemble de descriptions et interprétations des enregistrements sonores, réalisées au singulier, se sont donc doublées d'écoutes extérieures à la notre, pratiquées selon la méthode des entretiens sur écoute réactivée<sup>8</sup> (EER). Il s'agit d'une méthode faisant usage de la réactivation sensorielle (sonore précisément) pour provoquer une parole évocatrice, émue, chargée d'anecdotes et, bien sûr, descriptive. Concrètement, des extraits sonores sélectionnés sont joués à un groupe de personnes (isolément ou ensemble) chargées de les commenter. Cinq séances d'EER ont eu lieu et un ensemble de fragments sonores de trajets en transports collectifs, avec ou sans musiciens, ont été écoutés deux ou trois fois en fonction de l'importance des commentaires. Les points suivants ont été abordés à chaque fois : où est-on et quand cela se passe-t-il ? qu'est-ce qu'il se passe ? comment caractériser l'ambiance ? comment qualifier la dynamique et les événements ? quel titre donner au fragment ?

Les deux enregistrements de musiciens à notre disposition diffèrent sensiblement. Dans un cas, il s'agit d'un groupe composé d'un guitariste-chanteur accompagné d'un joueur de tambourin reprenant de grands standards de variété internationale ou bien des chansons originaires d'Amérique Latine. Dans le second cas, il paraît difficile de parler de musicien de prime abord et il convient de décrire autant la situation que la pratique sonore. Le protagoniste est un jeune homme muni d'une enceinte amplifiée équipée d'un lecteur de CD. Ce dernier ledit lecteur pour diffuser différents extraits de musique gangsta rap ou R'n'B<sup>9</sup> sur lesquels il va danser et « chanter<sup>10</sup> ». La production sonore de cet acteur spécifique du métro

---

<sup>6</sup> Nous renvoyons le lecteur quant à ces notions à l'ouvrage clef du chercheur compositeur R. Murray Schafer : Schafer, Raymond Murray, 1991, *Le paysage sonore*, Paris, J.-C. Lattès.

<sup>7</sup> Un tel procédé, consistant à pallier un matériau empirique restreint par une multiplicité de d'approches et de commentaires, correspond à ce que Flick nomme la « triangulation ». Plus d'informations dans : Santiago, Marie, 2006, La tension entre théorie et terrain, in Paillé, Pierre, *La méthodologie qualitative*, Paris, Armand Colin : p. 206.

<sup>8</sup> Nous contentant de présenter une application particulière de cette méthode, nous renvoyons le lecteur à l'article très complet de son fondateur pour un exposé théorique et pratique de ses tenants et aboutissants : Augoyard, Jean-François, L'entretien sur écoute réactivée, in Grosjean, Michèle, Thibaud, Jean-Paul, *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille, Parenthèses : p. 127-152.

<sup>9</sup> Nous entendons par l'emploi de ce terme la variante opérée par la musique Hip Hop dans les années 90, quand elle s'est métissée avec d'autres styles musicaux tels que le Funk ou la Soul. Sous cette acception, le R'n'B est donc bien loin du Rythm and Blues des années 50, précurseur du rock'n'roll.

<sup>10</sup> Il s'agit plus d'une sorte de slam cadencé avec la musique et la danse que de chant véritable. Néanmoins, nous ne saurions prétendre ici à quelque analyse musicologique.

parisien est bien d'ordre musical et il ne saurait difficilement être appelé autrement que « musicien de métro » car, à l'instar d'un DJ, son rôle réside autant dans l'écoute attentive de l'environnement sonore que dans l'action productrice et par là même sa pratique ne saurait se résumer au fait de contrôler un lecteur de CD.

La compréhension des modalités pratiques de l'expression musicale au sein des véhicules de transports collectifs suivant l'hypothèse des ajustements spécifiques des musiciens à leur environnement sonore peut nécessiter davantage une focalisation sur un musicien qui a un levier d'action complet sur son instrument, ce qui est le cas du premier groupe cité. En revanche, un musicien qui a un potentiel de contrôle relativement limité sur son instrument (le second musicien ayant a priori à sa disposition les possibilités qu'offre un lecteur de CD : lecture, pause, suivant et précédent ainsi que le contrôle du volume) soulève davantage la curiosité et notre attention s'arrêtera d'abord sur ce cas.

## **Écouter un musicien de métro pour entendre sa pratique**

En vue de la passation des EER, un extrait a été découpé au sein de l'enregistrement du second musicien. Commençons par le décrire.

À bord du métro 2 de Paris en partie souterraine, dans la direction Père-Lachaise - Villiers, après la station Pigalle. La scène commence sur un nombre important de discussions dans un environnement sonore plutôt fermé. Quelques claquements surgissent et l'augmentation de l'intensité sonore d'un bourdon naissant indiquent la mise en mouvement du métro. Au même moment que le son de provoqué par l'accélération commence à remplir manifestement l'espace sonore, la voix d'un jeune adulte, chanteur et danseur, annonce l'imminence de sa prestation. Le son du roulement est maintenant à son paroxysme et masque à l'aide de la réverbération due au tunnel l'ensemble des discussions. La voix du chanteur-danseur émerge difficilement avant la mise en marche de sa boombox<sup>11</sup>. L'appareil diffuse une musique répétitive R'n'B dont les médiums et les aigus émergent pour ajouter un tempo binaire d'allure moyenne au bourdon continu de la traversée. Le chanteur commence à « slamer » en rythme avec la musique. Le métro ralentit progressivement et laisse apparaître son corollaire musical : les basses de la musique. Le métro est à l'arrêt, un strapontin se relève et un lâcher d'air précède l'ouverture des portes. La performance musicale continue. Toutes portes ouvertes, le son réverbéré du métro au ralenti s'ajoute péniblement à celui de la musique. La sonnerie retentit et les portes se ferment. Une seconde plus tard, le morceau de musique diffusé passe par une phase de variation pendant laquelle le rythme et le thème changent. Les basses répétitives ne sont alors plus présentes cependant que le métro accélère et emplît à nouveau l'espace sonore d'un bourdon affectant les fréquences les plus graves. La phase de roulement est à son plein et le premier thème musical revient pour une dizaine de secondes. La musique stoppe au moment même où des frottements roues-rails se font entendre et pendant lesquels le musicien lance une seconde

---

<sup>11</sup> Désignation – apparue au cours des EER – du système sonore dont fait usage le musicien. Le terme –socialement très connoté – de « ghetto-blaster » a également été prononcé. Le terme générique de « beatbox » désigne certainement au mieux le système musical employé, dégagé d'autres connotations. Néanmoins, l'emploi fréquent de la terminologie « boombox » lors des EER nous invite à poursuivre ici l'utilisation de ce mot.

annonce à l'intention des passagers qui est suivie immédiatement d'une nouvelle musique, toujours rythmée, cependant que le bourdon du métro s'est stabilisé à un niveau inférieur au précédent.

La précédente description tente de montrer combien cet environnement sonore fut « plein » et entremêlé de rythmes et de sources sonores diverses. Aussi, là où le musicien aurait pu choisir de lutter contre un métro à la production sonore intense et variée par ses effets sonores<sup>12</sup> propres : bourdon, réverbération, crescendo et decrescendo, irrptions, masque etc. en poussant le volume de sa boombox il apparaît qu'il n'en est rien. Bien au contraire, ce que soulèvent nos écoutes et surtout les EER (voir *infra*) est que le musicien adapte son jeu de manière permanente avec l'environnement sonore proposé par le métro, en faisant prioritairement usage des effets de créneau, de mixage et d'enchaînement.

### *Synthèse des EER*<sup>13</sup>

*EER 1* : La « maîtrise » du chanteur-danseur est soulignée par beaucoup, et certains se demandent si cet extrait n'est pas un « collage sonore » réalisé par notre part. D'autres expriment la même idée en parlant d'un « jeu d'interprétation super calibré », de « composition » ou de production « concertante ». Un enquêté entend des temps entre la musique et la production sonore du métro en indiquant les suivants : bruit, musique, on casse la musique, la musique reprend le dessus. En ce qui concerne le rapport musique/machine, pour certains enquêtés, cela ne semble n'avoir « rien à voir » et pour d'autres c'est au contraire très composé, on parle alors de « bataille », de « jeu permanent entre la musique et les sons mécaniques ». Ceci traduit la perception de plusieurs lignes sonores concurrentes, de même niveau, et l'on parle à ce propos d'effets de masque, concernant le son de la machine couvrant la voix et d'effet de créneau, entre le son de la musique et de la machine. Un enquêté indique à ce propos la concurrence de trois registres : voix, machine, musique.

*EER 2* : Deux enquêtées ont mentionné une impression de faire face à une installation sonore. Le son du métro est décrit par certains, ainsi que ces variations, avec l'accélération et la décélération. Pour plusieurs il est décrit comme faisant partie du fond sonore, relégué en arrière plan par la musique. D'autres indiquent plutôt que musique et métro forment un ensemble. Le son du métro a laissé imaginer un voyage rapide, à grande vitesse. *In fine*, la musique semble avoir primé sur le reste pour la plupart des enquêtés et caractérise en premier lieu ce fragment.

---

<sup>12</sup> Inventé par J.-F. Augoyard, l'effet sonore est un outil de description des phénomènes sonores ordinaires intégrant trois domaines généralement séparés : la donnée sonore, l'action sonore et la perception sonore. Cette notion comprend également un rapport au contexte et à la situation ainsi que la dimension affective et imaginaire. Pour un exposé complet voir : Augoyard, Jean-François, Torgue, Henry (eds.), 1995, *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses.

<sup>13</sup> L'ensemble de ces enquêtes ont eu lieu dans le cadre d'une recherche ACI réalisée sous la direction de Jean-Paul Thibaud. Pour une approche détaillée des EER et plus d'informations sur les résultats obtenus voir : Masson, Damien, *Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains*, in Thibaud, Jean-Paul (ed.), 2007, *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble, CRESSON : p. 229-310.

*EER 3* : Des discussions ont eu lieu pour savoir si l'« acteur principal » (sic) exécute une performance en live ou s'il s'agit d'un enregistrement. Les événements sont présentés sous forme d'une séquence : « Démarrage, un mec parle à une audience - la musique, magnétophone - un signal sonore - Le vent dans le micro - un "stop"- séquence "portes" - accélération ». Un lien entre la musique et la production sonore du métro est remarqué et des enquêtés indiquent que la « musique est en harmonie avec les bruits urbains et la rythmique du métro ». Le fait que la musique continue pendant que le métro est à l'arrêt est également remarqué.

Plusieurs titres donnés en EER comme : Transport concertant ; Beatbox de la grande ville ; Le rap du métro ; The urban symphony témoignent également de la perception par les enquêtés, oreilles embarquées potentielles, de la poïétique issue du rapport de concurrence entre la musique et le métro. En effet, les EER et les titres donnés aux fragments montrent une interprétation du jeu musical en termes d'ajustement, de composition, d'adaptation, ce qu'une pratique désengagée de la part du musicien n'aurait certainement pas permis.

## **Des mots à l'analyse**

Au niveau de la perception d'une « ambiance sociale », ce fragment sonore a systématiquement été entendu de deux manières : entre rejet et adhésion complète. L'ensemble des groupes enquêtés ont dit visualiser la scène et les commentaires concernant le type de personne(s) en présence ou encore la danse sont récurrents. La plupart des commentaires qualifient aussi une structure sonore double, voire triple, mettant en jeu d'un côté la production sonore du métro, et de l'autre celle du musicien. En effet, cette dernière est considérée par certains comme une seule production sonore et comme deux pour d'autres, la voix étant considérée parfois comme un registre différent de la musique et a même été assimilée à de la prière. Aussi, la majorité des commentaires qualifie un rapport tendu entre les sons du métro et la production musicale (voix comprise). Le premier donne en quelque sorte la cadence et le ton, et chacun remarque que le musicien se « cale » rythmiquement et harmoniquement (dans le temps et en hauteur) pour faire exister sa pratique. Les commentaires qualifiant des idées de composition, d'installation et de collage sonore l'illustrent. Les effets sonores remarquables soulignent le même phénomène. Alors que la production sonore du métro est qualifiée à travers ses arrêts, accélérations et décélérations, créant par là même des effets de crescendo, masque et decrescendo, les enquêtés caractérisent la production du musicien selon des modalités propres aux effets de créneau de rythme ou de hauteur et de couplage. Enfin, quand la sensation de « chaos », ou des sentiments désagréables ont été mentionnés cela était beaucoup plus en rapport avec le type de musique et les connotations sociales et culturelles de cette dernière qu'en raison d'un sentiment de désorganisation sonore. En effet, certains enquêtés ont pu commenter leur perception de cet extrait en usant d'un vocabulaire témoignant d'un effet d'intrusion, comme si la pratique musicale les perturbait, les agressait. Néanmoins, il est toujours apparu que ceci est beaucoup plus imputable au style de la musique et aux déclamations qu'à l'importance de leur intensités.

Il apparaît que la pratique musicale présente dans cet extrait relève d'une connaissance très fine de l'évolution sonore de la séquence spatio-temporelle constituée par la traversée



permettant au musicien d'ajuster sa pratique. Néanmoins, les dynamiques caractéristiques de cet extrait sonore relèvent moins de relations de type stimulus-réponse entre le métro – à la production sonore inévitable et prédictible – et l'interprète en adéquation avec ce dernier, que d'un rapport co-constitutif. La pratique sonore du musicien influe la production sonore du métro en faisant exister celui-ci sur un niveau différent : par exemple les effets de créneau ne fonctionnent pas que sur un niveau temporel mais aussi au niveau de la hauteur et le musicien vient profiter alors d'un effet de mixage intégrant par là même le son du métro dans sa pratique en ne cherchant pas seulement à le faire oublier. Alors, il apparaît ici que le « tempo » et le « la » sont autant donnés par le musicien que par le métro. Ceci est remarquable, et a été repéré en EER (bien que non exprimé dans un langage analytique), dans le sens où les lignes sonores qualifiées ne sont pas uniquement d'ordre mélodique<sup>14</sup>. En effet, un rapport de co-constitution mélodique et rythmique est à l'œuvre et si la production sonore du musicien vient ajouter deux lignes mélodiques (la voix et la musique) à celle du métro, il donne un second tempo au premier créé, légèrement décalé « vers l'avant ». Au rythme imposé par la présence des stations et conditionnant le mouvement du métro, vient s'ajouter celui donné par les déclamations ponctuant la pratique musicale s'ensuivant. En d'autres termes, chaque arrêt est suivi d'un arrêt *bis*, constitué par les déclamations, et les mouvements du métro sont prolongés et décalés par le choix des musiques diffusées par la boombox.

Le musicien fait usage de l'espace sonore pour faire exister sa pratique. Par là même, de contrainte, l'espace « bruyant » du métropolitain devient une ressource, une possibilité de jeu.

## Manières de jouer en métro

La manière dont ce performer embarqué utilise l'espace sonore pour jouer sa musique et lui permettre d'être entendue caractérise des modalités d'ajustement à l'espace sonore qualifiables de composition. Les ajustements de la pratique sonore ont lieu aux niveaux rythmiques et mélodiques. Ce type de modulation de la pratique musicale se caractérise, au niveau de sa production, par l'utilisation d'effets de créneau (de timbre, de hauteur, d'intensité et de rythme) et aussi de mixage, permettant d'assurer sa cohérence (mélodique et narrative) au sein d'un monde sonore contraignant. Au niveau de la réception de la musique, les EER montrent que les enquêtés peuvent se focaliser sur la musique par effet de synecdoque. Dans un registre différent, on remarque un phénomène équivalent à propos de l'écoute d'un walkman en milieu sonore chargé. Un travail de sélection mentale est opéré pour tenter de focaliser l'attention sur une « ligne sonore » plutôt qu'une autre.

L'extrait étudié précédent montre que le musicien utilise l'espace temporel de la traversée, en témoigne le fait que sa musique n'est pas simplement mise en marche quand il monte à bord et coupée peu de temps avant de passer entre les passagers pour obtenir de l'argent. Il est au contraire remarquable de noter que la musique se prolonge pendant que le métro est à l'arrêt et change alors qu'il roule, ce qui vient produire un rapport de co-constitution entre les sons mécaniques et les sons musicaux, ces derniers décalant le mouvement physique vers l'avant. Aussi, il semble que cette manière de procéder participe pleinement à la recherche de cohérence de la pratique musicale. En effet, le mouvement du métro se trouve

---

<sup>14</sup> Nous entendons ici cet adjectif au sens de : cohérent aux points de vue du timbre et du pouvoir narratif.

conditionné par la présence des stations et pourrait se résumer, schématiquement, à l'enchaînement suivant : accélération, roulement, décélération, arrêt. En termes musicaux, cet enchaînement pourrait se traduire par : *crescendo*, *forte*, *decrescendo*, *piano*. Le musicien ayant conscience de ceci et qui ajuste sa pratique pour lui assurer une plus grande efficacité aura donc intérêt à jouer pendant les moments piano et alentours, c'est-à-dire pendant la succession : *decrescendo*, *piano*, *crescendo*. De plus, le moment d'arrêt du métronome s'accompagne généralement de l'ouverture des portes de la rame, ce qui permet à la musique de gagner de l'importance par effet de réverbération. Et l'on remarque dans l'extrait étudié que le changement de musique, précédé d'une déclamation, a eu lieu pendant la période *forte*, cependant que la musique est la moins audible et où la voix est plus susceptible d'être entendue par effets de créneaux de hauteur et de timbre.

## **La musique embarquée : une expérience culturelle ordinaire ?**

La musique embarquée relève moins d'une oeuvre d'addition que de multiplication. Il en va de même dans le cas du contrepoint où l'importance d'une ligne mélodique dépend de sa capacité à se différencier des autres, dans le temps (rythme) et dans l'« espace » (harmonie). « La relation de différence est un mélange de continuité et de discontinuité » nous dit W. James par la voix de D. Lapoujade (LAPOUJADE, 2007: 79). En effet, l'exemple suivi montre un musicien ayant délaissé la possibilité matérielle d'« envahir » l'environnement sonore en poussant le volume de sa boombox au profit d'une utilisation intelligente du temps (déploiement d'une structure musicale forte) et de l'espace (ajustements par effets de créneau et de mixage) sonore de la traversée.

On ne peut faire « seul » de la musique embarquée. S'il apparaît qu'un musicien doit être à l'écoute de l'environnement pour faire de celui-ci un potentiel, il doit aussi savoir se faire écouter. Pour cela deux processus sont à l'œuvre, l'un direct, l'autre indirect. Premièrement, le musicien doit trouver un moyen, au bon moment de faire passer la musique au-delà du reste sans pour autant jouer fort. Dans notre exemple, c'est en prolongeant la performance musicale alors que le métronome s'est arrêté. Par là, la tentative du musicien consiste à faire passer la musique pour la référence sonore première à partir de laquelle le reste des événements sonores peuvent venir se caler. De suiveuse elle devient suivie. Secondement, il faut compter avec les possibilités qu'offrent l'écoute ordinaire. Après avoir remporté le pari de capter l'attention des passagers, l'effet de synecdoque – procédé de sélection mentale opéré dans l'écoute – viendra renforcer la cohérence de la pratique musicienne.

Enfin, une telle utilisation de l'espace sonore par les musiciens permet à leur pratique de se fondre dans le quotidien sonore des passagers, limitant par là plus encore le sentiment d'intrusion de la musique dans la sphère intime et augmentant la neutralité de l'expérience vécue *in situ*. En effet, nous pouvons émettre l'hypothèse que ce qui rend ordinaire ce type d'expérience ressort davantage du fait qu'elle soit parfaitement intégrée au « cours des événements », plutôt que de la récurrence de ses manifestations. Par là même, émerge l'hypothèse indiquant qu'un musicien moins chevronné, ou cherchant à créer de l'ambiguïté dans l'ordinaire de l'expérience des passagers pourrait être celui qui s'ajuste peu, mal ou pas du tout.

## Bibliographie

Amphoux, Pascal (ed.), Jaccoud, Christophe, Meier Hanna, Meier-Dallach, Hans Peter, Gehring, Marco, Bardyn, Jean-Luc, Chelkoff, Grégoire, 1991, *Aux écoutes de la ville. La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative : enquête sur trois villes suisses*, Grenoble, CRESSON, Lausanne, IREC.

Augoyard, Jean-François, L'entretien sur écoute réactivée, in Grosjean, Michèle, Thibaud, Jean-Paul, *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille, Parenthèses : p. 127-152.

Augoyard, Jean-François, Torgue, Henry (eds.), 1995, *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille, Parenthèses.

Green Anne-Marie, 1998, *Musicien de métro. Approche des musiques vivantes urbaines*, Paris, L'Harmattan.

Lapoujade David, *William James. Empirisme et pragmatisme*, Paris: Les empêcheurs de penser en rond, 2007, 153 p.

Masson, Damien, Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains, in Thibaud, Jean-Paul (ed.), 2007, *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble, CRESSON : p. 229-310.

Rouat, Sylvie, 1990, Étude ethnométhodologique sur les musiciens du métro parisien en 1990, in *Corpus occasionnels de textes d'Ethnométhodologie* [en ligne]. Disponible sur: <http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/rouat/>

Santiago, Marie, 2006, La tension entre théorie et terrain, in Paillé, Pierre, *La méthodologie qualitative*, Paris, Armand Colin : p. 201-223.

Schafer, Raymond Murray, 1991, *Le paysage sonore*, Paris, J.-C. Lattès.

Strauss, Anselm, 1992, *La trame de la négociation. Sociologie qualitative et interactionnisme*. Textes réunis et présentés par Isabelle Baszanger, Paris, L'Harmattan, 1992.