

Musique à bord! Transports collectifs et expression musicale.

Damien Masson

► **To cite this version:**

Damien Masson. Musique à bord! Transports collectifs et expression musicale.. Musique à bord! Transports collectifs et expression musicale., Dec 2007, Poitiers, France. pp.75-86. halshs-00441985

HAL Id: halshs-00441985

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00441985>

Submitted on 17 Dec 2009

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.

centre de recherche sur l'espace sonore
et l'environnement urbain



CRESSON

Unité Mixte de
Recherche
1563
"Ambiances
Architecturales
& Urbaines"

Musique à bord ! Transports collectifs et expression musicale

Damien Masson - 2009



école nationale
supérieure
d'architecture
de grenoble

Damien Masson est docteur en Urbanisme mention Architecture et chercheur associé au laboratoire Cresson, UMR 1563 Ambiances architecturales et urbaines.
<http://www.cresson.archi.fr/EQ/EQdam.htm>

Pour citer ce document :

MASSON Damien, "Musique à bord ! Transports collectifs et expression musicale", in Les Cahiers du GERHICO, n°13 : Accords et à cris. Études pluridisciplinaires sur la sonorité, Poitiers : MSHS, 2009, p. 75-86.

CRESSON

ENSA Grenoble
60 Avenue de
Constantine
B. P. 2636 - F 38036
GRENOBLE Cedex 2
tél + 33 (0) 4 76 69 83 36
fax + 33 (0) 4 76 69 83 73
cresson@grenoble.archi.fr
www.cresson.archi.fr

Pour consulter le catalogue du centre de documentation : http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/pmb/opac_css/

Damien MASSON*

Musique à bord !

Transports collectifs et expression musicale.

La petite ritournelle de la quotidienneté *méto-boulot-dodo* s'accompagne souvent d'une musique moins métaphorique, celle des musiciens *des* transports. En effet, stations et autres arrêts des systèmes de transports résonnent quotidiennement aux sons de musiciens aux pratiques diverses et remarquables. Ainsi, quelle oreille parisienne ne se souvient pas de l'accordéoniste reprenant mazurkas et nocturnes de Chopin, ou Ave Maria de Schubert, à Concorde en matinée, à Odéon en fin de journée ? Les exemples sont légion à Paris comme dans de nombreux métros des villes du monde. Aussi, ces pratiques musicales concernent certains *espaces* de transport, mais qu'en est-il des musiciens officiant pendant les *temps* du mouvement ? Autrement dit, il s'agit, dans cet article, de mettre en question la pratique musicale *embarquée* à bord des voitures de transport collectif.

Il s'agit ainsi d'interroger plutôt les possibilités de jeu à bord d'un véhicule de transport collectif. Sylvie Rouat¹ décrit des modes réfléchis de placement des musiciens à bord du RER C, leur permettant de dégager un espace scénique visible, de ne pas obstruer la circulation des passagers etc. De même, comment les musiciens des transports font-ils pour jouer dans un environnement sonore où le silence est rarement de mise ? Au-delà d'être « bruyants » – affirmation à l'évidence parfois contestable – le monde sonore des trajets est également fluctuant. Accélération, freinages, virages et crissements, lâchers d'airs, ventilation, sonals et annonces, klaxons etc., les véhicules sont source de signaux sonores multiples organisant un environnement sonore chargé et changeant. De la même manière, en conversant, téléphonant, écoutant de la musique etc., les passagers participent à l'incertitude du devenir sonore singulier des trajets en transport collectif. Ce dernier se caractérise par une tension permanente entre régularité et surprise, entre phénomènes prévisibles à la récurrence implacable et événements intrusifs influant notablement l'environnement.

1. Une pratique musicale à l'épreuve de la fluctuation des ambiances

Ne sont listées précédemment qu'une partie des sources sonores en présence durant les temps de transports collectifs, et leur caractérisation fait défaut², mais l'on comprend aisément en quoi ces dernières participent à un univers sonore caractéristique, à la fois **chargé et instable**. Alors, comment font les musiciens pour jouer dans ces conditions ? En posant ainsi la question de la pratique musicale embarquée à bord des moyens de déplacement est abordée de front la thématique écologique du rapport du musicien à son environnement, mieux : à l'ambiance. Comment comprendre l'expression musicale embarquée en termes d'ambiance ?

Le *Petit Robert* définit l'ambiance comme « *l'atmosphère matérielle ou morale qui environne une personne* ». Elle convoque donc autant des dimensions physiques, environnementales, que des dimensions psychologiques et sociales. Ainsi, par sa pratique un musicien va certainement « créer » une ambiance, néanmoins l'espace sonore dans lequel il joue n'est ni neutre, ni dédié, et la possibilité d'expression musicale embarquée est nécessairement tributaire d'une prise en compte de l'« existant sonore » du moyen de transport emprunté. G. Chelkoff et J.P. Thibaud proposent un mode de lecture de l'espace urbain et une compréhension des phénomènes d'ambiance au croisement des formes construites, sociales et sensibles³. Ces trois dimensions, séparées utilement pour les besoins de l'analyse, laissent néanmoins entrevoir aisément leurs interrelations et nombre de travaux montrent comment le sensible invoque le construit (physique des phénomènes d'ambiance), du social convoque du sensible (Simmel, École de Chicago, Goffmann), le social et le construit se rencontrant par l'entremise du sensible (dispositifs, configurations). Ainsi, en focalisant notre approche sur la dimension sonore de la pratique musicale embarquée, ressortissant plutôt de la thématique sensible, nous opérerons une mise entre parenthèses, à la manière de l'*epochè* husserlien, des dimensions sociales ou construites⁴ concernées par cette pratique sans pour autant amoindrir leur importance ni les oublier.

* Doctorant en Urbanisme au Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (CRESSON - UMR CNRS/MCC 1563 - *Ambiances architecturales et urbaines*). École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble. damien.masson@grenoble.archi.fr

¹ Sylvie ROUAT, « Étude ethnométhodologique sur les musiciens du métro parisien en 1990 », dans *Corpus occasionnels de textes d'ethnométhodologie*, [en ligne], 1990 [consulté le 4 sept. 2007]. <http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/rouat>

² Pour un exposé plus complet sur cette thématique, nous renvoyons le lecteur à notre chapitre : « Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains », dans Jean-Paul THIBAUD dir., *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, CRESSON, Grenoble, 2007, pp. 229-310.

³ Grégoire CHELKOFF, Jean-Paul THIBAUD, « L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville », dans *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, décembre 1992-mars 1993, pp. 7-16.

⁴ Par ailleurs, ROUAT, *op. cit.* traite de ces questions.

Une pensée en termes d'ambiances architecturales et urbaines de la question de la mise en concurrence de la pratique musicale à l'environnement sonore des transports ne peut faire l'économie d'un travail empirique *in situ*. Comme le montrent M. Grosjean et J. P. Thibaud⁵, les recherches prenant pour terrain l'espace urbain ont dû en permanence savoir faire preuve d'invention méthodologique, ce depuis les travaux fondateurs de l'écologie urbaine. Notre parti pris méthodologique a été de ne pas interroger les musiciens, mais seulement de les écouter. En laissant parler la musique pour la pratique musicienne, on peut faire l'hypothèse que la compréhension des articulations de la musique à l'espace sonore des transports collectifs nous informera sur les possibles manières de jouer dans l'environnement sonore caractéristique des transports collectifs urbains. Pour cela, notre corpus se constitue d'enregistrements réalisés dans le métro de Paris (ligne 2) et dans une ligne de tramway de Varsovie (entre Centrum et Rondo Waszyngtona). Trois performances ont été enregistrées, les deux premières en France et la dernière en Pologne. Premièrement, il s'agit de deux musiciens latino-américains, un guitariste-chanteur accompagné d'un joueur de tambourin, reprenant des chansons d'Amérique Latine ou des standards de variété internationale. Secondement, le musicien, ou plutôt le « performer », est un jeune homme muni d'un lecteur de CD et d'une enceinte amplifiée de forte puissance diffusant du R'n'B ou du Raï. Enfin, à Varsovie, le musicien enregistré incarne à sa manière la figure archétypale du musicien de transport : un accordéoniste d'un certain âge jouant des mélodies folkloriques aux accents slaves. À partir de nos trois extraits ont été réalisées des écoutes descriptives ayant pour objectif de révéler les effets sonores en présence, ces derniers permettant de dégager des manières de jouer utilisés par les musiciens. Aussi, afin d'établir une distance entre nous-mêmes et le matériau étudié, et d'augmenter le degré de validité de nos observations, celles-ci ont été considérées dans un premier temps comme autant d'hypothèses. À partir de là, un processus de validation par écoutes croisées multiples a été mis à l'œuvre par utilisation de la technique des entretiens sur écoute réactivée (EER)⁶. Est ainsi mis en place un principe de *triangulation*⁷, qui en défaut des paroles des musiciens pour attester de leur pratique, permet de corroborer ou de mettre en défaut nos propres observations.

2. L'hypothèse des ajustements : un temps de jeu kairologique

Comment les musiciens des transports font-ils pour jouer dans cet univers sonore caractérisé par l'instabilité ? Plusieurs hypothèses sont envisageables et l'on pourrait avancer en premier lieu que les musiciens éviteraient naturellement les lignes trop sonores pour privilégier celles qui le sont moins. À Paris, une telle affirmation se fonde lorsqu'on remarque qu'il n'y a, par exemple, jamais de musicien à bord de la ligne 14. *Météor*, à l'environnement sonore pourtant remarquablement stable pendant les phases de roulement, paie néanmoins cette régularité au prix de l'importance de son intensité sonore. En revanche, S. Rouat⁸ montre pour les musiciens embarqués, que l'un des critères fondamentaux de choix des lignes où officier est leur potentiel rémunérateur. Par là même sont privilégiées les lignes : où la fréquentation reste stable et élevée au cours de la journée, traversant des quartiers aisés ou encore réputées pour transporter plus de touristes. Donc, mis à part certains cas limites, telle la quatorzième ligne du métro parisien, les musiciens choisissent une ligne où jouer davantage en fonction de sa potentielle composante sociale plutôt qu'en fonction de sa qualité sonore. Secondement, si l'ambiance sonore d'une ligne de transport n'apparaît pas comme un critère hautement discriminant, les musiciens ont néanmoins affaire à des cas contrastés⁹ et ils ne peuvent par conséquent jouer de la même manière dans toutes les lignes ou modes de transports, chacun ayant sa « signature sonore ». Alors, le plus simple pour les musiciens serait probablement de jouer plus fort, afin d'être entendus et de faire exister leur pratique par effet

⁵ Michèle GROSJEAN, Jean-Paul THIBAUD dir. *L'espace urbain en Méthodes*, Parenthèses, Marseille, 2001, p. 5

⁶ L'EER est une technique d'enquête basée sur la réactivation sonore. Il s'agit de confronter une personne ou un groupe à un ensemble d'enregistrements sonores ayant pour objectif de catalyser une parole concernant le vécu sensible des espaces ordinaires. Pour une présentation précise de cette technique voir : Jean-François AUGOYARD, « L'entretien sur écoute réactivée », dans GROSJEAN, THIBAUD dir. *op. cit.* p. 127-152. L'ensemble des EER auxquelles nous nous référons sont détaillées précisément dans l'ouvrage cité précédemment : MASSON, *op. cit.*

⁷ Développée par Uwe Flick dans le domaine de la psychologie sociale de la santé, la triangulation consiste à croiser diverses méthodologies qualitatives afin d'assurer une validation des résultats par récurrence. Plus d'informations à propos de cette technique : Thémis APOSTOLIDIS, « Représentations sociales et triangulation : une application en psychologie sociale de la santé », dans *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, vol. 22, 2006 p. 211-226.

⁸ ROUAT, *op. cit.*

⁹ Je n'ai pas réalisé moi-même de mesures précises pour asseoir ces affirmations. Néanmoins, les entretiens menés dans le métro parisien dans le cadre de ma thèse de doctorat, de nature plus ou moins formelle, montrent que ses usagers quotidiens en ont une connaissance sensible intime. Ainsi, il est récurrent d'entendre que la ligne 4 est d'une chaleur étouffante, que les 1 et 14 sont agréables, car rénovées, mais bruyantes, ou encore que les lignes 2 et 3 sont aussi particulièrement sonores en raison de leur matériel de type ferroviaire et non pneumatique etc. On peut ainsi montrer qu'un rapport pragmatique à l'espace social et sensible du métro se développe au quotidien. En effet, le potentiel sensible des espaces et temps transports conduit des passagers à privilégier certaines correspondances, certains trajets, certains moments pour se déplacer etc. moins en fonction d'une économie rationnelle du déplacement (aller d'un point à un autre le plus rapidement possible) qu'en fonction de la recherche d'une meilleure qualité sensible du voyage : éviter une forte promiscuité, le chaud ou le froid, le bruit, les démarcheurs etc. De même, l'instrumentalisation de ce rapport est manifeste en ce qui concerne les musiciens, pour lesquels la potentielle quantité d'argent à gagner les conduits à choisir consciencieusement une ligne où jouer, un genre de musique plus qu'un autre et à ne pas « casser les oreilles » de leur auditoire, par exemple.

de masque¹⁰. Néanmoins, un musicien n'a certainement rien à gagner à être entendu au prix d'une intensité sonore démesurée. De ce constat, on peut révoquer la seconde hypothèse. Évidemment, certains types de transports très silencieux, tels les tramways récents, favorisent une pratique musicale ayant une intensité sonore supérieure à celle des sons mécaniques, par exemple. Néanmoins, ce type de cas ne caractérise pas de concurrence sonore, et une intensité (paramètre qui n'est par ailleurs pas le seul à prendre en compte, nous le verrons par la suite) « moyenne », ou raisonnable, suffit à faire exister la pratique d'un musicien sans nécessiter le recours à l'effet de masque.

Mais qu'en est-il des lignes de transports très sonores ? L'affirmation de l'inutilité d'une mise en concurrence sonore sur le terrain des intensités s'accompagne d'une nouvelle hypothèse. Nous indiquons plus haut que les musiciens se trouvent dans un rapport pragmatique à l'espace social du métro et l'on pourrait suggérer qu'il en est de même avec l'espace sensible. Ainsi, ce serait en utilisant très finement l'espace sonore à leur disposition par le déploiement de multiples modalités d'ajustement que les musiciens rendent manifeste leur pratique. Face au temps linéaire de la traversée, qui se traduit sur le plan sonore par une succession d'événements, les musiciens se placeraient alors dans un « temps kairologique »¹¹. La notion grecque de *kairos* correspond à l'idée, au sentiment même, de « bon moment » pour faire quelque chose. En ce sens, le *kairos* implique une tension permanente entre l'action d'un individu et son contexte pour assurer la bonne réalisation de celle-ci. Le propos de J.P. Vernant à propos du travail artisanal est à ce sujet éloquent et n'est pas sans évoquer notre cas d'étude : « *Le temps de l'opération technique n'est pas une réalité stable, unifiée, homogène, sur quoi la connaissance aurait prise ; c'est un temps agi, le temps de l'opportunité à saisir, du kairos, ce point où l'action humaine vient rencontrer un processus naturel qui se développe au rythme de sa durée propre. L'artisan, pour intervenir avec son outil, doit apprécier et attendre le moment où la situation est mûre, savoir se soumettre entièrement à l'occasion.* »¹² À l'instar de l'artisan, si le musicien se place dans un rapport kairologique vis-à-vis de l'espace sonore des transports, son problème n'est alors plus de jouer *contre* les sons présents durant le trajet, mais *avec* ces derniers. L'espace sonore en présence change alors de statut en cessant d'être une contrainte pour devenir une ressource *utile* au jeu musical. C'est en cela que la pratique musicale embarquée doit devenir kairologique, c'est-à-dire « tomber au bon moment » pour être correctement ajustée à l'environnement sonore pour exister sur le mode de la complémentarité et non celui de l'exclusion afin de maîtriser l'espace sonore et non de créer un sentiment de confusion.

3. Pour être entendu : des ajustements usant d'effets sonores

De l'hypothèse d'un jeu kairologique émerge une proposition méthodologique. La pratique musicale dans l'univers sonore des transports collectifs peut s'écouter et se comprendre en termes d'effets sonores. Cet outil montre depuis plus d'une vingtaine d'années sa capacité à la description des phénomènes sonores ordinaires en milieu urbain. Alors, le repérage des effets en présence dans nos enregistrements sonores peut faire office de révélateur du rapport environnement sonore des transports - musique.

Les effets sonores propres aux systèmes de transport sont nombreux et leurs combinaisons sont caractéristiques. Ainsi, se manifestent des effets de bourdon¹³ en rapport avec les mécaniques, de crescendo ou de decrescendo liés à l'accélération et à la décélération, d'émergence, d'irruption et d'intrusion correspondant à autant de possibilités de sons faisant surprise tels les chocs et à-coups, de masque et parfois de réverbération pendant les moments de roulement qui peuvent colorer suffisamment l'espace sonore jusqu'à provoquer l'effet d'immersion etc. Aussi, en métro, la séquence récurrente se déroulant entre deux stations, se qualifiant par l'accélération, un régime de roulement permanent et la décélération peut se qualifier génériquement en termes d'effets sonores : crescendo, masque et réverbération, decrescendo. À partir de cette séquence idéale, s'ajoutent ou se soustraient d'autres effets sonores, liés à autant de sources possibles. Alors, indiquer par la suite que les musiciens s'ajustent pour pouvoir être entendus, peut se comprendre par l'usage des effets sonores. Ainsi, le poncif concernant les musiciens de métro indiquant que ceux-ci accordent leur instrument sur les sonneries peut se comprendre comme l'utilisation de l'effet d'harmonisation. Au lieu de ne pas jouer pendant la sonnerie, ou bien de produire un

¹⁰ Pour le décrire rapidement, l'effet de masque caractérise le recouvrement d'un son par un autre, par la répartition de ses fréquences ou par son intensité. 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. Un ouvrage détaille précisément cette notion : Jean-François AUGOYARD, Henry TORGUE dir. *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Parenthèses, Marseille, 1995, 174 p.

¹¹ Nous empruntons à John Urry cette formulation utilisée dans : *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, A. Colin, Paris, 2005, p. 118.

¹² Jean-Pierre VERNANT, *Mythe et pensée chez les Grecs*, La Découverte, Paris, 1985, p. 317.

¹³ La terminologie attachée aux effets sonores est généralement imagée et nous ne décrirons que les effets pour lesquels une signification évidente n'apparaîtrait pas de prime abord. Pour obtenir une description précise des effets sonores cités voir AUGOYARD, TORGUE, *op. cit.*

désaccord avec celle-ci, les musiciens s'accordant se placent dans un rapport pragmatique avec l'espace sonore du métronome qui agit comme une *condition de possibilité* de la pratique musicale.

1. Kairos « spatial » : des ajustements harmoniques

L'exemple précédent ressort d'une première manière de s'ajuster : au niveau harmonique. Dans l'écriture musicale, l'harmonie correspond au niveau *vertical* de la musique, celui des superpositions de sons, des accords. À l'évidence, la production sonore ordinaire de l'espace-temps des transports n'a rien de l'espace de la composition musicale et la recherche de l'accord parfait avec ce dernier sera vaine. Néanmoins, en qualifiant des ajustements de nature harmonique, il s'agit de montrer en quoi les musiciens embarqués utilisent l'*espace sonore* pour faire exister leur pratique.

Effets de créneau de timbre et de hauteur - Les trois musiciens enregistrés, sans faire usage d'une intensité sonore plus importante que le son du système de transport dans lequel ils se trouvent¹⁴, se font néanmoins entendre nettement. Pour cela, l'effet de créneau¹⁵ est le premier utilisé, à deux niveaux distincts et complémentaires : timbre et fréquence. En effet, par la nature même de leur composante spectrale, les sons produits par les musiciens, qu'ils soient vocaux, électro-acoustiques, ou issus des instruments, se distinguent naturellement des autres sons en présence par créneau de timbre. Il s'agit d'un premier élément d'ajustement, qui ne peut cependant assurer seul une distinction au cœur de l'espace sonore. Secondement, intervient un effet de créneau de hauteur, observé dans l'ensemble des enregistrements à notre disposition à l'aide de sonagrammes¹⁶. Par l'utilisation du créneau de hauteur, les musiciens viennent « placer » leur musique aux fréquences les moins « occupées » de l'espace sonore. Ainsi, par l'utilisation majoritaire de fréquences médiums et aigues la musique ne vient pas en concurrence directe avec les sons mécaniques par exemple, qui malgré une intensité parfois importante se limitent le plus souvent aux fréquences graves.

Effet d'harmonisation - Remarquable surtout en ce qui concerne la pratique chantée, l'effet d'harmonisation est aussi utile pour les musiciens expérimentés ayant un fort « levier d'action » sur leur instrument (ce qui n'est pas le cas pour un performer muni d'une *beatbox* dans la mesure où le contrôle de cette dernière se limite à des opérations très simples : lecture, pause, contrôle du volume et de l'égalisation éventuellement). Citée plus haut, l'utilisation de cet effet consiste, dans le cas de la musique en transports, à harmoniser son jeu ou son chant avec des sons le permettant. Ainsi, un sonal ou une sonnerie deviennent pour les musiciens l'occasion de jouer en harmonie en faisant usage des sons environnementaux comme composantes des accords en cours d'exécution ou harmonisation des mélodies. À la différence des effets de créneau de timbre et de hauteur, l'utilisation de l'effet d'harmonisation vise moins la distinction que l'intégration, voire, dans certains cas heureux, l'adéquation des productions sonores.

Effet de mixage - Comme le précédent, l'effet de mixage témoigne d'une logique d'intégration de la production musicale au sein de l'environnement sonore. Qualifiant une confusion relative à multiplicité de sources sonores d'intensité similaires en présence, l'effet de mixage peut se révéler utile. De la même manière qu'au bar, le rôle de la musique est de participer à une ambiance, jugée dans le meilleur des cas comme agréable. Trop forte ou pas assez, la musique provoque l'inverse de l'effet recherché en générant de l'inconfort : « on ne peut pas se parler ici ! » ou bien « cet endroit manque d'ambiance ». En transports, il serait également contre-productif de jouer trop ou pas assez fort, les risques de casser les oreilles ou de ne pas être entendus pointant à l'horizon. En jouant « au bon niveau », et en se plaçant par moments dans une situation d'effet de mixage le musicien ne force pas l'ambiance, mais l'accompagne.

2. Kairos « temporel » : des ajustements rythmiques

La seconde dimension des ajustements est horizontale et concerne cette fois-ci moins la manière dont les sons s'agencent dans l'espace sonore de la traversée que dans son temps. Bien que mentionnée ici après un « *kairos spatial* », la dimension des ajustements temporels de la pratique musicale embarquée est première. En effet, c'est au fil du temps que les événements sonores de la traversée évoluent, et cette mutation conditionne la pratique en invitant le musicien à s'ajuster et se réajuster en permanence, notamment au niveau harmonique. Ainsi, ces deux dimensions sont intimement liées, et s'il est évident que les ajustements harmoniques n'auraient d'existence sans

¹⁴ Ce qui est particulièrement remarquable dans le cas du second musicien enregistré, ce dernier ne profitant jamais de la puissance potentielle de son installation.

¹⁵ L'effet de créneau est le pendant même de l'idée d'ajustement ou d'agencement. Il s'agit de localiser les « places » disponibles dans l'espace et le temps sonore pour venir les occuper afin de faire le meilleur usage possible de son action sonore.

¹⁶ Un sonagramme est une représentation graphique d'un phénomène sonore qui inclut les paramètres suivants : fréquence et intensité en fonction du temps.

les ajustements temporels – les phénomènes sonores étant ontologiquement temporels – il apparaît que des modalités d’ajustement proprement temporelles sont également à l’œuvre.

Effet de créneau de rythme - Comme au niveau harmonique, cet effet fonctionne au niveau rythmique en procédant également : en cherchant une « place » dans le signal sonore, mais dans le temps. L’effet de créneau rythmique illustre alors exactement la notion de *kairos*, car il s’agit précisément pour le musicien embarqué d’attendre le bon moment pour agir. Ce bon moment peut correspondre à celui où l’intensité sonore en voiture est la plus faible et où il serait opportun de faire une déclamation, d’entamer un morceau ou de changer de chanson. À l’inverse, il peut s’agir de ne pas jouer trop fort lorsque le son du métro l’est, afin de ne pas saturer l’espace sonore, mais de reprendre à bon volume dès que le niveau général diminue.

Effet d’enchaînement - Évident au moment où un musicien monte en voiture, ce dernier attend généralement que les portes se ferment pour saluer les passagers et commencer à jouer. Aussi, quand les musiciens restent à bord pendant un trajet de plusieurs stations, plusieurs logiques d’enchaînement apparaissent et illustrent un rapport co-constitutif entre la production sonore du véhicule (voire son mouvement physique) et la pratique musicale. Lorsque le véhicule entre en station et ouvre ses portes, en particulier en métro, certains musiciens continuent de jouer le morceau entamé et le concluent pour en commencer un suivant au moment même où le véhicule accélère. En effet, quand le véhicule accélère, la musique commence et continue alors que le véhicule roule, décélère et s’arrête ; lorsque le véhicule reprend le mouvement, la musique change, commençant un second mouvement. La musique opère alors un « décalage vers l’avant » du mouvement physique, ce qui permet au musicien d’assurer, à un premier niveau, une cohérence de sa pratique musicale (*cf.* partie 4), cette dernière n’étant pas simplement calée par effets de créneaux et de mixage mais existant aussi selon une logique propre. Dans d’autres cas, mouvement musical et mouvement physique du véhicule sont synchrones. Dans les tramways récents de Varsovie, le niveau sonore de la machine est relativement faible et les musiciens ne se trouvent pas en concurrence directe avec ce dernier, les créneaux de timbre et de hauteur assurant parfaitement la distinction. Le musicien enregistré joue des effets d’enchaînement à double sens : premièrement, quand le véhicule démarre, il lance sa musique et secondement, quand il termine sa musique, les portes du véhicule s’ouvrent immédiatement après. Ici, le rapport de co-constitution est double et là où le mouvement physique semble provoquer le mouvement musical, l’arrêt de ce dernier semble provoquer l’arrêt du premier. En procédant de la sorte, le musicien fait preuve de maîtrise de l’espace-temps de la traversée.

Effet de synchronisation - lié en partie à l’effet d’enchaînement et déjà illustré à travers les effets d’harmonisation ou de créneau, l’effet de synchronisation correspond à un versant extrême du rapport co-constitutif existant entre productions sonores étrangères tendant à une forme de « co-naturalité ». Ainsi, dans le cas où les musiciens ont un fort levier d’action sur leur instrument, leur pratique devient un pendant des phénomènes sonores en présence. De cette manière, les chanteurs latino-américains enregistrés dans le métro de Paris, ajustaient en permanence leur intensité sonore avec celle du métro, l’accélération s’accompagnant d’effets de crescendo de la pratique musicale, et inversement, ces derniers jouant même *piano* pendant les moments d’arrêt. Ces mêmes musiciens, sur plus de 6 stations, ont accordé parfaitement leurs voix et accords par effet d’harmonisation pendant 4 sonneries précédant la fermeture des portes.

4. Pour être écouté : des stratégies de jeu dépassant les ajustements

Condition nécessaire à la possibilité de perception et donc d’existence de leur pratique musicale, les musiciens embarqués sont amenés à s’ajuster spatialement et temporellement ou aux niveaux harmoniques et rythmiques. Aussi, ces manières de jouer peuvent être comprises comme autant de possibles « recettes » connues en matière de composition musicale et ne sont pas sans rappeler le *concerto*. L’idée de concurrence entre le musicien et le métro a été largement mentionnée en EER de même que la notion même de rapport de type concertant. Dans le cas du concerto, un soliste est en concurrence avec un orchestre et le génie du compositeur réside à faire exister seul un instrument face à une formation, à l’aide de procédés dont les effets sonores mentionnés plus haut pourraient souvent rendre compte. Ainsi, la question des intensités sonores, bien que présente, n’est en rien primordiale. Néanmoins, montrer que les musiciens des transports font usage d’un certain nombre de techniques (et pas nécessairement consciemment) ne revient pas à prouver que leur action est de nature compositrice. Au meilleur des cas, ces derniers seraient de bons instrumentistes, aux techniques éprouvées. Qu’en est-il ?

1. À la recherche d’une cohérence propre

Indiquer que les musiciens se trouvent dans un rapport d’ajustement permanent avec les transports revient à rendre la pratique musicale « pavlovienne ». Dans ce cas, les musiciens seraient simplement dans un rapport de type stimulus-réponse vis-à-vis de l’environnement sonore, à la recherche permanente du bon moment, de la

bonne hauteur etc. pour jouer. Aussi, dans le concerto, les modalités d'ajustements réciproques de l'orchestre et du soliste ne permettent pas d'assurer seules la cohérence des « discours ». De même, au niveau de l'acoustique physique, des paramètres sont à prendre en compte pour permettre le jeu, mais il en va de même en ce qui concerne le message sonore. À l'instar du *concerto grosso*, forme baroque dans laquelle sont séparés orchestre – *ripieno* et solistes – *concertino*, on peut considérer l'environnement sonore de la traversée tel un *ripieno*, ce dernier ayant vocation, dans la musique baroque, à exposer les thèmes mélodique et rythmique. L'intégration de ces thèmes (temps d'accélération, de roulement entre deux stations, niveaux sonores, hauteur des sonneries etc.) par le musicien embarqué lui permet ensuite de jouer avec :

- par leur intégration au point de vue acoustique,
- comme d'une modalité propre vis-à-vis de laquelle déployer une structure autonome.

Lors de l'EER réalisée à partir de l'extrait du performer muni d'une *beatbox*, la question du montage sonore fut souvent soulevée. Ceci semblait irréel, trop bien calé, les lignes sonores (métro, musique, voix) trop autonomisées. Comme nous l'indiquons plus haut à propos de l'utilisation de l'effet d'enchaînement, le décalage de la pratique musicale a pour effet de lui donner une cohérence interne. Ainsi, la production musicale n'est pas simplement une réponse acoustique aux possibilités offertes par un univers sonore singulier, mais une proposition autonome. Aussi, il apparaît que la mise en cohérence interne de la pratique musicale est d'autant plus nécessaire que le musicien a un levier d'action restreint sur son instrument. Les musiciens latino-américains par exemple, s'ils semblaient dans un premier temps déployer une structure, s'en sont rapidement détaché pour finalement changer de morceau à tout moment. Cet exemple ressort d'une pragmatique sociale et comme l'indique Sylvie Rouat¹⁷ les musiciens sont libres d'adapter les styles de musique joués tant qu'ils ne réussissent pas à obtenir l'effet ou l'ambiance attendue. Dans ce cas, la cohérence de la pratique musicale est obtenue moins par structuration que par son indépendance apparente vis-à-vis du mouvement physique.

Enfin, dernier élément abondant dans le sens d'une recherche de cohérence de la pratique musicale embarquée : les musiciens doivent compter avec les passagers. Les EER révèlent en effet, que la cohérence du message musical ne peut avoir lieu qu'en présence d'un auditoire disposé à l'entendre. Alors, à propos d'un même extrait sonore, les commentaires de certains interviewés peuvent concerner uniquement les phénomènes sonores du véhicule alors que d'autres ne qualifieront que la pratique musicale. Sont alors à l'œuvre les effets de synecdoque et d'asyndète, qui chez l'auditeur qualifient respectivement survalorisation et suppression de certaines parties de l'environnement sonore. Ainsi, même si par moments la musique est quasiment inaudible, elle pourra rester un message ayant une cohérence forte et signifiante pour un passager à condition que le musicien ait su à un moment capter l'attention de celui-ci.

2. Une logique compositrice : le cas singulier de l'accordéoniste varsovien

Ce musicien ne semble pas jouer spécialement fort, n'ajuste pas son intensité sonore, simplement son accordéon ressort de l'univers sonore du tramway qui est largement moins « chargé » que celui du métro parisien. Rien de tout à fait remarquable, ne serait-ce que le second morceau se termine « proprement » sur un arpège, une seconde avant l'arrêt complet du convoi et l'ouverture des portes : juste le temps de saluer les passagers. Une telle conclusion, de même que l'exécution *a priori* parfaite des morceaux (comme si l'on avait simplement plaqué ceux-ci comme une piste sonore supplémentaire à un enregistrement du tramway) laisse planer le doute. Comment fait-il ? En fait, chacun des deux morceaux joués consiste à l'emploi répétitif d'une mélodie d'environ 15 secondes et distincte pour chacun des morceaux, sur une forme musicale de type *thème et variation*. Chaque reprise de la mélodie donne lieu à des modulations, sans changer pour autant de tonalité, ce qui permet au musicien de pouvoir s'adapter parfaitement au temps de la traversée, puisque la mélodie est suffisamment courte pour s'arrêter à tout moment et de terminer proprement la performance sonore sur la tonique à l'aide d'une variation de l'accord parfait (plaqué, arpège, cadence parfaite) donnant à l'auditoire la sensation d'unité du morceau et non de coupure brusque. Ainsi, ce musicien montre que la pratique musicale embarquée ne se résume en rien à une belle exécution technique consciente des ajustements à mettre au travail, mais bien à une action compositrice singulière.

Bibliographie

Thémis APOSTOLIDIS, « Représentations sociales et triangulation : une application en psychologie sociale de la santé », dans *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, vol. 22, 2006 p. 211-226.
Jean-François AUGOYARD, « L'entretien sur écoute réactivée », dans Michèle GROSJEAN, Jean-Paul THIBAUD dir. *L'espace urbain en Méthodes*, Parenthèses, Marseille, 2001, p. 127-152.

¹⁷ ROUAT, *op. cit.*

Jean-François AUGOYARD, Henry TORGUE dir. *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Parenthèses, Marseille, 1995, 174 p.

Grégoire CHELKOFF, Jean-Paul THIBAUD, « L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville », dans *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, décembre 1992-mars 1993, pp. 7-16.

Michèle GROSJEAN, Jean-Paul THIBAUD dir. *L'espace urbain en Méthodes*, Parenthèses, Marseille, 2001, 217 p.

Damien MASSON, « Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains », dans Jean-Paul THIBAUD dir., *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, CRESSON, Grenoble, 2007, pp. 229-310.

Sylvie ROUAT, « Étude ethnométhodologique sur les musiciens du métro parisien en 1990 », dans *Corpus occasionnels de textes d'ethnométhodologie*, [en ligne], 1990 [consulté le 4 sept. 2007]. <http://www.ai.univ-paris8.fr/corpus/rouat>

John URRY, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, A. Colin, Paris, 2005, 253 p.

Jean-Pierre VERNANT, *Mythe et pensée chez les Grecs*, La Découverte, Paris, 1985, 432 p.