

I. MORALE DE FOULE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Dans les différents modes de transport en commun, la foule hétérogène dans sa nature peut apparaître plus *homogène* par exemple dans un avion, mais toutes ces formes d'homogénéité demeurent contraintes, elles ne correspondent pas à une communauté d'idéaux, sauf si on considère le *désir de voyage* lui-même comme un véritable lien de la foule. La cohésion de cette foule hétérogène est chaque fois menacée par un événement, mais il est intéressant d'analyser quels sont alors les facteurs qui permettent de maintenir une semblable cohésion, en dehors de tous les dispositifs de sécurité, d'évacuation de la foule, ou de sa contenance par les forces de l'ordre. Il y a une sorte de morale de foule complexe, que les transports en commun, plus que la ville, les parkings, les rues, mettent en lumière.

La foule peut être protectrice ou menaçante et le passage d'un aspect à l'autre se fait rapidement.

"C'est plus sécurisant d'aller vers toute une masse de gens qui disent rien, que tu sens pas vraiment proches, mais soudés par le même intérêt que d'aller vers quelqu'un qui se conduit bizarrement ..."

"Il m'est arrivé de me poser la question, oh là là si j'étais agressée quand j'étais toute seule sur un quai ou dans les grand couloirs ... Dans les couloirs, il n'y a rien".

"Y'a des couloirs, y'a des trucs, bon on a beau être beaucoup de gens, c'est quand même le désert, y'a uniquement des gens qui vont et qui viennent, qui montent et qui descendent, et puis y'a personne qu'est là".

La foule est protectrice dans le cas d'une menace de viol, d'agression, même si l'indifférence des gens demeure manifeste, c'est la foule comme potentialité qui empêche la possibilité de l'agression mais qui favorise par ailleurs le vol à la tire. Mais la perception de la foule reste singulièrement équivoque.

"Je ne pense pas qu'on puisse me violer dans le métro. C'est sûr que si c'est une bande de gars alors là, pour moi ... enfin je pense que ce sont des cas extrêmes".

"Dans un premier temps, le fait qu'il y a beaucoup de monde peut paraître rassurant mais ce phénomène de foule me fait aussi peur, j'ai peur dans une situation d'avarie, d'être enfermée dans la foule. Je ne supporte pas quand il y a un engorgement, s'il y avait un malaise cardiaque, tu ne peux plus reculer et les gens te piétinent, il n'y a pas d'issue, tu es anéanti, ou alors il faut que tu te laisses aller dans le mouvement".

La foule exerce, dans son hétérogénéité même

des effets de moralisation. Par exemple, dans l'avion en flammes, la dignité de la foule devant l'imminence de la mort collective est entretenue à la fois par les hôtesses de l'air et par les usagers eux-mêmes qui vivent alors une panique muette, figés par la stupeur.

"Je viens de passer une heure et demie entre la vie et la mort. Une heure et demie durant, j'ai vu soixante trois personnes vivre à bord d'un appareil en perdition, une véritable agonie collective. Le courage dont elles ont fait preuve au cours de cette aventure fantastique m'a donné la fierté de la condition humaine ...

Une immense flamme dans le ciel noir ... Notre appareil descend à toute vitesse, les quatre moteurs viennent de s'arrêter ... Les yeux de mes compagnons ne trahissent aucune émotion. Si quelqu'un est à deux doigts de la panique, en tout cas ça ne se voit pas.

- Combien de temps l'appareil restera-t-il à la surface de l'eau ?

- De trois à dix minutes.

- Il faudra aller vite, dis-je, j'espère que personne ne poussera...

Notre aventure a crée entre nous une extraordinaire solidarité et chacun de nous est fier du courage de tous les autres".

(Jack Winocour, ancien correspondant de l'Illustrated. in Paris Match 8 octobre 1949).

Evidemment un tel discours paraît presque anachronique, si la teneur morale de la parole semble disparaître à cause d'une certaine mort des valeurs, il faut bien reconnaître que cette dignité demeure toujours contrainte, qu'elle est vécue comme une nécessité. Toutefois,

les techniciens de l'aviation civile confirment souvent que les gens, en cas d'accident mortel, se retrouvent agglutinés et sont calcinés près des portes, dans un entassement indescriptible. Dans le métropolitain ou dans le train, la fuite apparaît possible, même si elle ne l'est pas effectivement, c'est pourquoi les conduites de moralisation sont moins contraignantes, elles peuvent s'exercer spontanément. Plus la mort paraît inéluctable et plus l'auto-contrôle de la foule semble improbable. La forme muette de la panique (la stupeur) laisse croire idéalement à une conduite collective de sang-froid.

Dans les phénomènes de contagion collective se manifestent parfois des effets mimétiques dont le rôle est conjuratoire. Gestes, paroles, cris peuvent par leur répétition à la cantonnade provoquer les mouvements qui l'agitent. Etrange irruption d'une résistance collective à la menace de destruction qui se joue dans les risques de piétinement, mise en place d'un dispositif destiné à fonctionner et à se convertir ultérieurement en un système de sécurité. S. Tchakhotine, dans son livre *Le viol des foules* (1) relate ce genre de situation qu'il a vu au Vélodrome d'Hiver à l'occasion d'un meeting. La foule devait pénétrer dans les lieux par deux entrées étroites et des cris fu-

(1) Editions Gallimard. p. 159

sèrent, scandés, repris en chœur et chantés : "Ne poussez pas ! Ne poussez pas !" C'est au rythme de ces cris que la foule se canalise d'elle-même, comme si une "inhibition collective" s'était emparée des corps. Ainsi, un rituel conjuratoire peut apparaître sans qu'il soit engendré par un groupe défini, dont la fonction serait de canaliser les mouvements de foule. La puissance du mimétisme collectif déborde les seuls effets d'imitation pour coïncider avec un véritable phénomène d'écholalie dans lequel la répétition se suffit totalement à elle-même. C'est la menace de mort collective, par écrasement des corps qui, s'insinuant dans les corps eux-mêmes, se traduit en injonctions incantatoires. Toujours est-il que le maintien de la cohésion d'une foule se réalise par un langage d'abord mimétique, forme dernière de l'échange avant que s'exerce le pouvoir de la contagion.

II. DU MIMÉTISME À LA CONTAGION

Le mimétisme est rendu possible par la présence du monde omnivoieur dans lequel les sujets sont en relation les unes avec les autres sous un mode du regard, de la gestualité, de la mise en scène avant la parole elle-même. Rappelons que ceci est d'autant plus important si nous considérons que le sujet ne se voit pas paniquer mais que c'est l'autre qui le perçoit comme tel. En apparence, le mimétisme semble être l'expression d'une certaine bêtise collective, comme si *l'âme de la foule* n'était que l'amalgame de préjugés et de réactions les plus irrationnelles. Or, le mimétisme correspond aussi à une nécessité de création d'un échange (le fou rire, comme attitude cherchant à ne rien désigner de précis), annonce - peut-être illusoire - d'une volonté de résistance communautaire à l'événement. La peur-panique ré-active les réactions mimétiques, un cri "sauve qui peut !" semble pouvoir entraîner, dans une foule prête à être affolée, un déclenchement rapide de toutes les réactions de fuite. Seulement le mimétisme n'est-il seulement qu'une forme de régression collective qui conduit la foule à sa propre mort ? Le lien entre les rituels et les structures mimétiques ne laisse-t-il pas supposer que le mimétisme collectif peut au con-

traire avoir un rôle de maîtrise des mouvements ?

Selon A.J. Greimas, la gestualité mimétique opère surtout une transposition "qui a pour résultat d'identifier le signe, par son signifiant, avec le corps humain" (1). La gestualité mimétique "n'est pas en mesure d'être simultanément le signe et sa syntaxe d'où "une absence d'autonomie de la gestualité mimétique que l'on ne trouve qu'en accompagnement du langage naturel ou qu'intégrée de manière discontinue, dans les codes de la communication artificiels ..." (2). Seulement, A.J. Greimas ne considère la gestualité mimétique que du point de vue du mime et non les effets mimétiques collectifs. Jacques Lacan insiste bien sur le fait que le mimétisme n'est pas qu'une faculté d'adaptation aux perturbations du milieu environnant. "Chaque fois qu'il s'agit de l'imitation, gardons-nous de trop vite penser à l'autre qui serait soi-disant imité. Imiter c'est sans doute reproduire une image. Mais foncièrement, c'est, pour le sujet, s'insérer dans une fonction dont l'exercice le saisit". (3). Au contraire, le fonctionnement des dispositifs de sécuri-

(1) Du Sens. Essais sémiotiques. A.J. Greimas. Le Seuil. p. 76

(2) Ibidem

(3) Le Séminaire. Livre XI p. 92. Le Seuil.

té requiert un mimétisme finalisé (1) qui répond à des intentions précises d'évitement de la panique et dont la fonction est bel et bien d'empêcher un phénomène de contagion qui lui échappe.

Cette puissance simiesque du mimétisme est repérée par R. Caillois qui en énonce trois aspects essentiels : le travesti, le camouflage et l'intimidation. Mimétisme généralisé, mouvement incessant dans lequel le corps est inscrit d'emblée dans une scène où il se fait tâche. Le jeu simiesque du mimétisme participe d'une simulation absolue qui ne se réfère plus à une image d'elle-même. Cette absence de relation spéculaire, cet en-deçà

(1) Le fonctionnement des dispositifs de sécurité repose sur une réglementation hypothétique des formes de l'imitation collective. Dans des cas de perturbation ou de danger, il s'agit bien d'imiter collectivement des conduites réglementaires et non de se conformer à une autre forme de l'imitation collective qui risque de conduire à la perte de la cohésion et à la panique. Les pouvoirs de suggestion (diffusion par exemple de messages sonores ...) visent à neutraliser les effets imprévus, les excès et les défauts, à limiter la peur et la violence. La marge d'incertitude d'un fonctionnement optimal tient aux contradictions inhérentes aux phénomènes de suggestion : tous les contraires sont possibles dans un incessant renversement des pouvoirs de suggestion, ce qui engendre une mobilité absolue des formes de l'imitation collective. Une brusque crise d'hystérie peut suggérer la peur, des cris hurlés sont susceptibles d'augmenter l'angoisse, une catalepsie immobile des corps en train de courir. Les origines de la suggestion se déplacent indéfiniment, de telle sorte que la suggestion est vécue pour elle-même, dans sa pleine intensité, comme un rythme du corps.

du miroir (et de son stade supposé) sont inscrits dans une autre histoire du mythe de Narcisse dans laquelle ce dernier est pris par un mouvement mimétique qui supprime la puissance de l'image (1). Le mimétisme devient alors une activité qui se suffit à elle-même (2) (comme une parodie sans objet ou qui n'a qu'elle-même pour objet). Se passant d'un recours au langage articulé, jouant sur des codes gestuels, sonores, olfactifs, une telle logique est en soi un langage. Or dans quelle mesure celui-ci n'est-il pas

(1) Il existe une autre version du mythe de Narcisse (1.1.). Cette version laisse supposer que la relation au miroir se re-double en un défi simiesque qui l'annihile. Le leurre que Narcisse fera sien en apercevant l'image de sa soeur jumelle est l'avènement du simiesque. Par delà la gémelléité, par delà les rêves romantiques d'une âme soeur, c'est son propre féminin que Narcisse rencontre. Mais la gémelléité originaire, négation même du miroir par sa forme indivise, n'a pas besoin de se poser comme unité perdue. Ni désir, ni manque ni représentation quelconque d'une perte. Ce qui paraît le lamenter c'est la rencontre de son féminin qu'il ne pourra vivre que sous le mode d'un leurre absolu. Il s'évertuera - et c'est l'histoire classique du narcissisme - à reconstituer la même et unique apparence en jouant de tous les artifices de sa séduction. Il se singera lui-même pour parvenir à conquérir ce qui se dérobe à lui, non pour l'avoir perdu mais pour l'avoir vu, une fois, se séparer de lui.

(1.1.) Relatée par Pausanias celle-ci rapporte que Narcisse avait une soeur jumelle à laquelle il ressemblait extrêmement. Les deux jeunes gens étaient très beaux. La jeune fille mourut. Narcisse qui l'aimait beaucoup, en ressentit une grande douleur, et, un jour qu'il se vit dans une source, il crut d'abord voir sa soeur, et cela consola son chagrin. Bien qu'il sut très bien que ce n'était pas sa soeur qu'il voyait, il prit l'habitude de se regarder dans les sources, pour se consoler de sa perte. Dictionnaire de la mythologie. P.U.F.

(2) Lacan dit à ce sujet : "Le mimétisme donne à voir quelque chose en tant qu'il est distinct de ce qu'on pourrait appeler un lui-même qui est derrière". Le séminaire. Tome XI p. 92.

la "première" forme de l'échange dans la foule et de la foule ? Tics, signes, mimiques, cris, ou autre phénomènes corporels sont l'intention significative demeure toujours très équivoque, participent d'une scène mouvante de la foule qui crée ainsi son homogénéité éphémère, à renouveler sans cesse. Ce "langage d'avant les mots", c'est le monde omnivoiseur, omnitoucheur, omniécouteur de la foule qui le rend possible, qui lui donne son "fond" d'articulation, dans un jeu permanent, parfois tragique, entre le vu et le voyant, l'écoutant et l'écouté ... Hors du champ propre à la communication, ce monde omnivoiseur de la foule relève d'une sorte de corps à corps qui suscite toutes les confusions entre la violence et la peur, le désir d'agresser et le fait de l'agression. Dans le corps isolé d'un sujet circule ce monde omnivoiseur qui le porte et le tire parfois des formes de son repli. C'est pourquoi le mimétisme comme mode de langage de la foule demeure quelque fois sécurisant puisqu'il dédramatise les effets de puissance de la Masse sur l'individu.

"Il y avait des amis qui s'amusaient à passer d'un wagon à l'autre, il y a eu un soubresaut du métro, il y a une fille qui est tombée sous les roues, les gens se sont mis à hurler, ses copains se sont mis à crier, des gens pleuraient, hurlaient et pourtant ils étaient éloignés ... Les cris se répétaient dans tout le wagon".

"Si quelqu'un chante dans le métro ou parle à haute voix, les gens

se regardent en riant l'air de dire qu'il est fou, mais personne ne lui répond".

"Quand y'a des gens qui attendent dans l'aéroport depuis longtemps, on s'énervé, on est assis, quelqu'un se lève, aussitôt y'en a d'autres qui se lèvent d'un coup".

Advient un événement inquiétant et toutes les structures mimétiques de la foule se trouvent sur-activées. L'intelligence logique du mimétisme peut alors se commuer en un "sauve qui peut" tel que persistent les seuls réflexes d'auto-conservation. Mimétisme qui préserve la vie, mimétisme qui précipite vers la mort. Il ne s'agit ni d'un choix raisonné, ni vraiment d'un comportement réflexe. Le monde omnivoyeur de la foule est aussi omnidestructeur, il participe de cette "arrière scène" qui aspire toutes les puissances de la Masse pour les dissoudre dans une étrange auto-destruction. (1).

Les regards glissent d'un corps à l'autre, s'évitent, se fixent, et brusquement un groupe de voyous se met à rançonner la foule rassemblée dans le wagon du métropolitain. Personne ne réagit, les biens sont remis.

1. Le langage articulé, dans la mesure où il se fonde sur la représentation qui l'antécède et qu'il suscite également, subit moins les effets paniquants que le langage mimétique. Mais dans quelle mesure alors, le mimétisme, n'ayant justement pas de rapport nécessaire avec la représentation, n'est-il pas le mode de langage propre aux situations de panique ?

Etrange passivité collective, sans frayeur ni colère puisque personne ne portera plainte par la suite. Consentement par contagion : la scène du vol se fond dans le monde omnivoyeur. Mais si quelqu'un se mettait à résister, à hurler, à se battre, il risquerait d'être l'objet de la violence contenue. On sait que, pendant une guerre, au cours d'une razzia, le moindre comportement de résistance devant le vol et le viol entraîne la mort. La panique contagieuse, dans la stupeur et dans sa forme muette, supprime d'emblée le champ de la représentation.

Etrange ambiguïté de la contagion qui peut coïncider avec un désintérêt collectif, une désimplication immédiate ou avec une intensité démesurée du contact par delà tous les registres de la communication. Dans son livre, *Masse et Puissance*, Canetti insiste bien, au début de son exposé, sur la phobie du contact que tout individu connaît et qui se perd dans la foule, le plaisir des mouvements de foule étant lié à cette disparition d'une phobie qui isole les corps. Le mimétisme est encore en retrait par rapport à la puissance de la contagion, il perpétue une distance entre les corps même si la gestualité mimétique paraît créer un rapprochement singulier. La connotation médicale du mot contagion renforce bien ce fait de l'ambivalence d'une phobie du contact. Dans les grandes

scènes d'amour romantique, l'élue avale tout ce qui peut la contaminer et qui vient du corps de son amant. Les amants rentrent en contagion, ils ne cessent d'oraliser leur corps pour les confondre jusque dans la mort. Le vertige de cette panique contagieuse est tel qu'aucune force ne peut le conjurer et le limiter.

III. LA SÉCURITÉ ET LA FOULE

Foule, instrument de la sécurité ? Foule, menace de destruction de toute la sécurité ? Canalisation, fluidité, évacuation ... La foule est évidemment d'abord un objet pour les gestionnaires de la sécurité, elle doit être maîtrisée en permanence. L'image de référence est celle de l'hystérie collective, car si la panique demeure *muette*, proche de la cataplexie, elle ne présente pas vraiment de menace. Par exemple cet effet de pétrification se manifeste devant un incident grave qui fait surgir l'image de la désintégration du corps. Un individu vient de se suicider, dans le métropolitain, un autre entre dans un wagon avec un couteau dans le ventre :

"Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans. La rame bondée s'arrête à la station Gare de l'Est. Un homme en descend. Il s'abat sur le quai, ses lunettes volent et son sang gicle de sa gorge tranchée. Les voyageurs s'écartent. Le signal sonore annonçant la fermeture des portes retentit. La rame repart. A l'intérieur du compartiment, les voyageurs se sont groupés à chaque extrémité, faisant le vide autour d'un homme d'une cinquantaine d'années. Hébété, il s'accroche d'une main à la barre centrale. Dans l'autre, il tient un couteau à la lame rouge de sang. Personne n'ose tirer le signal d'alarme ni s'approcher de l'assassin. Château d'Eau. Les portes s'ouvrent, le wagon se vide en un instant sous les hurlements ..." (Paris-Match, Février 1981)

La pétrification apparaît aussi dans le cas d'un détournement d'avion, l'effet que produit le terroriste (ou les) sur les passagers se traduit par une forme de stupeur collective. De là, on pourrait se demander si les systèmes de sécurité ne déterminent pas une passivité absolue de la foule, sa néantisation comme force dynamique ... Le moindre geste individuel ou collectif semble rendu impossible parce qu'il paraît engendrer des risques (complications d'ordre judiciaire, retard temporel que suppose l'assistance ...) et surtout la sécurité est organisée de telle manière que la victime est traitée comme virtuellement responsable de la perturbation qu'elle provoque. En effet la responsabilité de l'agression, du vol, du viol, de l'accident incombe de plus en plus à la victime au moment même où tout concourt à la protéger : le vol suppose une absence de l'arsenal de protection usuel, le viol laisse entendre souvent une provocation, l'accident implique une erreur de la part de l'utilisateur ... Les systèmes de sécurité ne connaissent guère de défaillance, les individus sont ainsi pris en charge, mais dans le cas où ils commettent une imprudence, ils ne peuvent plus se retourner contre les systèmes, ils sont victimes de leur manque de confiance, de leur insouciance ou de leur provocation. La peur-panique prend alors une figure tout à fait singulière : la transgression paniquante des interdits qui

protègent produit une sorte de vertige. Les actes en apparence les plus inconséquents (tirer sur l'agresseur éventuel, faire sauter une bombe dans un lieu public, traverser la voie en mettant le pied sur le rail électrique ...) tous ces actes accomplis "in extremis" et qui peuvent paraître réfléchis, prémédités, calculés dans le cas du terrorisme, obéissent certes à des séries logiques de raisons et de causes, mais leur aspect stupéfiant qui rend bel et bien équivalent la production de la peur et sa conjuration réfléchit, comme dans un miroir, le fonctionnement même de la sécurité et de la prise en charge. Les grands systèmes de sécurité isolent de plus en plus ce qui engendre la peur-panique comme un phénomène extérieur à leur fonctionnement, ils limitent de manière absolue leurs responsabilités et affichent l'image d'une fiabilité qui exclut l'hypothèse d'une situation accidentelle dont ils seraient l'origine.

Si peur il y a, elle ne doit venir que des individus et de leurs comportements inadéquats. Ce qui échappe aux systèmes de sécurité, un acte de terrorisme par exemple (bombe dans un espace public) est sur-théâtralisé par les media de telle sorte que l'image de la panique se trouve fondée sur l'idée que, malgré tout, quelque chose de terrible peut se produire, de manière inattendue. En re-devenant immédiatement spectaculaire, la peur-panique collec-

tive se neutralise d'elle-même et engendre ses propres effets de sécurisation. Autrement dit, tout ce qui relève de la pétrification (attitude spontanée de la foule ou de l'individu) et de la théâtralisation (mise en place par les media), contribue à consacrer l'intériorisation plus exacerbée des formes latentes de la panique. Avec de tels dispositifs d'auto-contrôle par la stupeur, la foule n'a plus besoin d'être contenue, maîtrisée, elle devient elle-même figure de la sécurité parce qu'elle se transforme en masse inerte, toutes les tensions émotionnelles étant plus que jamais inhibées.

6. LE CORPS ET LA PANIQUE

On sait que le rêve dispose, dans son travail, de tout un matériel symbolique dans lequel les objets, les organes subissent une véritable transformation. Les éléments de ce matériel lient les structures de l'espace à celles du corps. Ainsi, la bouche devient un vestibule, le passage du pharynx à l'œsophage, un escalier, les poumons deviennent des poëls remplis de flammes dont le ronflement se fait entendre. De même, les maladies virales activent "l'imaginaire du corps" et les zones brûlées par les rayons, lors d'un cancer, sont des terrains cédés à la mort, les organes participent d'un véritable champ stratégique qui évoque les mouvements d'une guerre, avec ses positions de repli, ses victoires et ses défaites. Le corps ne prend une existence concrète que dans la mesure où il subit des violences et que son intégrité paraît menacée. A l'inverse, l'homme sage ne bouge pas, son impavidité lui permet d'oublier son corps et les grands martyrs n'échappent-ils pas à l'avalissement comme si leur esprit était détaché de leur corps ?

Corps réel et corps imaginaire se confondent alors dans le même mouvement qui tend à opérer toutes les séparations possibles. Les menaces d'une désintégration lente du corps suscitent un discours qui transforme la réalité et la rend dérisoire, qui fait appel à une construction symbolique sans fin.

Mais il existe aussi des situations où la mort devenant inéluctable, le corps s'acharne à sa propre défense, refusant le consentement et la soumission même si tout semble perdu. Ainsi, des gens sont prêts à "vendre très chère leur peau" et leur désir de tuer, quand ils voient qu'ils sont eux-mêmes condamnés à mourir, les pousse à exterminer tout ce qui les entoure. Cette frénésie de destruction qui est parfois manifeste dans les phénomènes de panique confirmerait combien l'existence du corps est exacerbée par la pire des menaces. Mais elle révèle aussi la manière dont le discours sur le corps bascule dans l'imaginaire parce qu'il est désarmé, démuné, soumis d'emblée au risque de sa perte.

Le corps, surface de toutes les agressions virtuelles, est animé par ses propres défenses en sorte qu'une quelconque figure de consentement à l'agression apparaît tantôt comme l'effet de la perversité, tantôt comme une fuite dans l'imaginaire. Cette ambiguïté entre la fiction imaginaire et la réalité du corps est à la fois très forte et nulle dans les situations de panique car la désintégration éventuelle du corps passe d'abord par la fin de toute représentation symbolique, s'achevant dans la gestulation infernale ou dans la catalepsie. Et l'étrange attirance pour des moments de panique ne traduit-elle pas le désir de ressentir l'existence du corps, autrement que dans sa régulation économique ?

I. LA COMPULSION D'AGRESSION ET L'ANGOISSE DE LA DÉSINTÉGRATION DU CORPS

"Le métro de la peur" ... Combien d'articles de journaux, reprennent régulièrement le thème de l'agression dans le métropolitain ! La R.A.T.P a tenté de montrer au contraire par une étude que les usagers s'appropriaient les histoires d'agression des autres et que le nombre réel de celles-ci était difficile à délimiter. L'idée d'agression elle-même subit de véritables effets de contagion, elle est présente à l'esprit de manière continue, entretenue par les récits des uns et des autres à tel point que bien des situations deviennent vite équivoques, immédiatement chargées de danger. Le train et l'avion n'échappent pas à cette compulsion d'agression, à sa forme obsidionnelle (obsidere : assièger).

A) LE METROPOLITAIN

Les témoignages d'agression sont nombreux, mais les réactions des usagers demeurent complexes et parfois inattendues. Il ne paraît pas évident qu'une demande de renforcement de la police soit généralisée et considérée

comme une solution première. La virtualité de l'agression exacerbe bien des manières d'appréhender le monde, la vie quotidienne, elle n'a pas que des effets néfastes ou mortifères.

"L'agression, je ne veux pas en avoir peur, je me l'interdis, si on m'embête j'essaie d'être présente à ce qui se passe autour de moi, ouvertement j'adresse la parole à l'autre, si je suis suivie, je ne vais pas accélérer le pas, je veux être prête à lui parler, je crois que si on lui parle ça fait beaucoup de choses. L'absence de parole y est pour beaucoup de choses dans la panique"

L'agression est le plus souvent mise en scène dans sa virtualité et ce d'autant que bien des situations peuvent suggérer le possible de l'agression.

"Le seul fait qu'on soit si nombreux, ça accroît l'agressivité"

La foule et la solitude, paradoxalement, sont associées comme des facteurs qui déclenchent le phantasme de l'agression.

"Dans le métro, je pense que je peux avoir peur, je suis seule, peut-être influencée par cette psychose de peur qu'on entretient dans les journaux, qu'on nous met dans le crâne ..."

Les media suscitent certainement une psychose de l'agression mais les récits qu'ils recueillent viennent conforter cette réalité. La virtualité de l'agression ne cesse de se légitimer par des faits et par des discours comme si elle devenait elle-même réalité. Ceci est rendu singulièrement actif par l'ambiguïté des dispositifs de sécurité qui visent à la protection des usagers :

- le matériel électronique (circuit intégré) qui permet de superviser tous les déplacements ne joue pas de rôle de sécurisation parce qu'il demeure invisible.
- les forces de l'ordre apparaissent comme une provocation à l'agression parce qu'elles sont trop visibles.
- les groupes de défense de l'utilisateur (les bérets rouges à New-York) rassurent et inquiètent en même temps parce qu'ils demeurent originellement l'image des groupes porteurs de l'agression ...

Le problème est de savoir quel est le juste milieu entre ce qui protège et ce qui rassure. L'agression commence avec les altercations verbales, les regards, les jeux de mains, avec toute une gestualité qui entretient, amplifie les multiples formes de la menace. Evidemment, on peut se demander pourquoi le métro est le lieu approprié à cette focalisation sociale de la violence. L'étude de la R.A.T.P. tente de faire apparaître combien l'insécurité dans le métro est perçue avec une intensité qui n'excède pas celle ressentie dans l'ensemble du cadre urbain. Dans l'enquête réalisée en octobre 1979, on lisait les réponses suivantes à la question "quel est le lieu qui pose le plus de problème de sécurité" : les rues, la nuit : 27 % ; les parkings : 17 % ; le métro : 17 % ; les grandes villes : 16 % ; les banlieues : 15 % ; les gares : 70 %. Des journalistes du Nouvel Observateur écrivaient :

"Le métro, c'est le calendrier des envies et des haines, le baromètre des crises, le dernier canard underground. Accumulateur de tension. Chambre d'écho. Négatif de la ville ... L'homme du métro a les neurones à vif, la tête parfois comme un vieil ordinateur, qui crache, qui crache ..."
(Métro Pericoloso ?)

Les mêmes journalistes citent de nombreuses situations au cours desquelles la provocation agressive varie du

désespoir le plus violent à la représentation la plus vive de la peur. Ce à quoi le Directeur du réseau ferré répond : "Le vrai problème, c'est la montée incontrôlée de l'angoisse. Les gens ont de plus en plus peur dans le métro. Autrement, la délinquance reste d'un niveau si faible qu'en elle-même, elle ne nécessiterait aucune réaction".

Le métro serait le lieu-test de la dégradation des liens sociaux, de la désintégration du corps social. Dans ce sens, les responsables de la R.A.T.P. ont l'impression d'être aux prises avec des problèmes qui ne sont pas propres au fonctionnement d'un réseau et qui remettent en cause l'ensemble de la société. Ils éprouvent une certaine inquiétude à se voir sans cesse accusés, malgré les efforts d'animation, malgré l'amélioration du système et de son efficacité, de tous les maux d'un corps social malade, déshumanisation et modernisation n'étant que des causes partielles. La compulsion d'agression participe d'une forme de panique latente qui accuse la violence même de cette désagrégation. Seulement un certain désir d'avoir peur est lié à toutes les tentatives de conjuration de la peur elle-même. Les phantasmes d'agression traduisent cette ambivalence, d'autant que la peur panique provoque une excitation du désir au point d'annuler

les tentatives de neutralisation de l'angoisse. La violence faite au corps participe autant de l'imaginaire que de la réalité puisqu'elle est omniprésente dans les différents lieux d'une ville, virtuellement, l'agression paraît toujours déjà, comme si le corps était en attente de sa désintégration possible. Et les media, s'ils ne sont ni la cause ni l'origine de cette compulsion d'agression, greffent les récits de violence sur de telles structures obsessionnelles qui trouvent leur raison d'être à travers la lecture répétée de tous les actes d'agression.

Un article du journal Libération (29/09/80) intitulé "17 stations en "enfer" de Choisy à Orly à bord du bus 183", fait apparaître la puissance fantastique de l'équivoque des comportements dans un univers où règnent le vide et la misère. Les auteurs font semblants d'être sur le qui-vive, ils sont prêts à tout mais il ne se passe rien. A chaque instant, les agressions paraissent possibles, chacun s'épie, se méfie des autres, mais rien n'arrive. La peur s'est insinuée dans les corps qui sont malgré eux, en attente de l'éventuelle insurrection d'un acte de violence. Une telle expectative trace le mouvement d'une demande de sécurisation accrue au désir de confrontation.

"Je ne peux pas rester indifférent. Même si je ne bouge pas, il y a quelque chose qui me touche quand je vois quelqu'un s'en prendre à d'autres. Ca me travaille, j'y repense après".

L'indifférence n'est qu'une manière d'oublier la puissance extraordinaire de la violence manifestée. Elle n'est qu'un effet de simulation, elle ne correspond pas à un vide réel. Dans l'article cité du *Nouvel Observateur*, un passage reflète bien l'ambiguïté de la honte et de l'indifférence :

"La fille parle toute seule et dit qu'elle aime pas les "métros". Elle raconte comment son patron l'a renvoyée et chante une chanson de son pays (Martinique ? Guadeloupe ?) et se met à pleurer. "Moi, mon papa, j'étais sa préférée, il m'a dit : je te donnerai la maison. Mais la maison, ils l'ont prise et mon bébé aussi, je l'ai gardé deux ans, mon bébé. Deux ans et neuf mois". Elle pointe son doigt sur les voyageurs, elle hurle : "Vous avez une maison ! Vous avez des enfants ! Moi, ils m'ont pris ma maison. Ils m'ont pris mon enfant ! Vous n'avez pas honte !" Tout le monde a honte et presque tout le monde descend à la prochaine".

Cette fuite est le signe d'une impuissance individuelle et collective, elle traduit le constat de l'impossible

intervention au même titre que la manière de quitter au plus vite le lieu angoissant, de se séparer des agresseurs quand c'est possible ... Les agressions sont vécues sur le même plan et l'individu pratique en quelque sorte une autotomie.

Pris de panique, dans une fuite éperdue devant des individus qui "me" poursuivent, si l'un d'eux accroche mon gilet ou ma veste, je tente de me séparer de ce vêtement et qu'elle n'est pas "ma" joie de supposer que mon agresseur se retrouve avec une partie de "moi-même", une pareille séparation préservant momentanément l'intégrité de mon corps. Image de bande dessinée, image qui nous fait envier les dispositifs d'auto-défense du lézard ! Celui-ci, quand on lui attrape la queue, s'en sépare. Il est doué d'une faculté surprenante : l'autotomie. La colonne vertébrale se brise en un point faible préformé situé au milieu de l'une des vertèbres. Le lézard abandonne aux autres la partie du corps qu'on veut lui prendre. Réflexe de défense ou don inquiétant ?

Il existe un désir d'autotomie qui permet de répondre à l'angoisse du morcellement du corps. Ainsi, un lieu du corps devenu malade se voit tantôt catalyser toutes les obsessions, tantôt considéré comme un territoire

mort dont le "Moi" s'est déjà séparé. Le langage tenu sur l'évolution, la régression ou la stabilisation d'un processus viral - comme le cancer - est surchargé de tous les sens d'une véritable stratégie de la séparation. Les métastases ou foyers cancéreux deviennent des lieux vides du corps, des lieux neutralisés (brûlés par les rayons). cette représentation constante d'une autotomie interne renvoie une image du corps dont le morcellement invisible s'opère par défense active contre l'éventuelle progression d'une désagrégation.

Ni colère, ni cri, ni révolte ! La consummation s'opère dans le consentement le plus contraint, ce qui renforce une panique dont la forme ne pourra jamais être explosive. Les zones brûlées par les rayons, chaque fois qu'elles sont cédées, annoncent aussi l'imminence d'une séparation définitive. Tous les possibles d'un espoir de survie se confondent alors avec le mouvement même de la consommation, ils ne fonctionnent plus comme une alternative qui mettrait fin au processus. La puissance de résignation au viol ou à une forme de violence est du même ordre. La soumission du corps, dans le viol, est rendue possible par le phénomène psychique d'autotomie. Le corps violé se sépare psycho-physiologiquement de toutes les parties atteintes par l'agression et cette séparation lui

évite la mort. Dans des situations où la mort est inéluctable, l'ampleur d'un mouvement de panique s'achève par l'anticipation du corps sur la mort elle-même. Celui-ci se joue à se voir déjà mort de telle sorte qu'il puisse accepter une détermination qui au préalable n'était pas la sienne. Malgré les pratiques imaginaires d'autotomie, les marques de la séparation persistent : la séparation imaginaire d'un être violé peut venir s'inscrire dans son corps sous la forme d'une déchirure définitive. La puissance du consentement dans et par la séparation se réduit à une soumission impossible et irréversible.

Dans les villes, il existe bien des lieux séparés, des lieux abandonnés au vide, à la mort de l'espace et du temps. Ceux-ci persistent pendant un temps, ils finissent par être occupés, par avoir une fonction. Entre les deux glissières qui séparent les axes d'une autoroute, l'espace est déserté, parfois fleuri, mais c'est d'abord l'espace mort et l'espace de la mort (1). Dans le métropolitain, il existe des lignes "taboues", des lignes où il arrive toujours quelque chose et les usagers construisent ainsi des figures du réseau qui évitent les points noirs qu'ils se représentent. Les rues évitées, les lignes de métro non empruntées constituent un ensemble de lieux plus ou moins interdits parce qu'ils représentent des objets

(1) Cf. le roman de J-C Ballard

de peur. Une telle opération participe d'une autotomie urbaine pratiquée par les habitants. Cette nécessité de tracer des lieux et des trajets "tabous" ne répond pas seulement à une organisation individuelle et subjective de la sécurité, elle traduit l'émergence d'autres divisions spatio-temporelles.

Dans ce sens, la virtualité de l'agression déborde le champ des phobies, elle se cristallise bien sur des objets, parties du corps, mais elle annonce indéfiniment la présence de l'angoisse dans le corps, elle la concrétise en la rendant virulente. Engendrant une panique sournoise, elle a toutes les raisons d'être à la fois, toutes les origines, elle se déplace, elle quitte certains lieux du corps pour en trouver d'autres, elle laisse ainsi des traces et se forge un trajet à l'image même du virus. Son activité ne s'arrête pas, elle est compulsive, assiégeante. Toutes les causes de l'angoisse peuvent alternativement être données, le lieu somatisé les reçoit indistinctement sans rendre possible une représentation de l'origine de l'angoisse. Dans le glissement et le déplacement répétés, le corps paniquant se cherche des lieux de focalisation qui sont de véritables simulacres d'une représentation de l'angoisse. Lieux séparés, morcelés, lieux abandonnés ou focalisés, tous ces lieux du corps ou

de l'espace dans lequel il se meut, constituent, eux aussi, une arrière scène qui n'a plus de commune mesure avec la représentation et qui confond définitivement l'imaginaire et le réel. Ce réseau second parodie tous les réseaux qui commandent à la vie quotidienne, il persiste comme moyen de sécurisation actif mais il révèle bien l'écart incroyable qui existe entre la logique de la sécurité et sa propre stratification. Parodie qui se suffit à elle-même et qui fait du corps paniquant une totalité sur laquelle les réseaux n'ont pas de pouvoir.

L'indifférence n'est qu'une façade du comportement, les formes de l'évitement, de la fuite par tous les moyens traduisent au contraire l'intensité intériorisée de la panique devant ce qui menace constamment l'intégrité du corps.

B) LE TRAIN

Banlieue/Grandes lignes. Petites gares/Grandes gares. Déplacements quotidiens/voyages ... Selon les usages du transport, le "corps paniquant" n'est pas le même : le plaisir de partir peut engendrer un trouble émotionnel qui n'est certes pas du même ordre que celui provoqué par

une grève paralysant le trafic banlieue. La crainte de l'agression, elle aussi dépend des modalités de déplacement mais elle n'est pas aussi exacerbée que dans le métropolitain. Le "grand" train de nuit, par exemple, ne semble pas susciter une peur de l'agression particulière même si le vol ou le viol paraissent possibles. L'atmosphère n'est pas la même que dans les trains de banlieue, plus comparables au métropolitain. Toutefois, hormis ces banalités, il faudrait aborder la problématique à partir du personnage que constitue le contrôleur. Ce dernier apparaît en effet comme le pivot de la circulation de l'information, comme l'élément sécurisant. C'est lui qui est assailli de questions, c'est lui qui fait l'objet des doléances, c'est lui qui rassure, c'est lui aussi qui peut être "attaqué" ... Le métropolitain s'est vidé de semblables "personnages" (d'où le reproche de déshumanisation) et l'aviation civile jouit du prestige d'un personnel abondant pour renseigner, diriger, prendre en charge ... Le contrôleur est alors l'expression d'une contradiction entre l'économie de la présence humaine et la nécessité d'une plus grande prise en charge. Intermédiaire entre le métro et l'avion, le train, malgré son automatisation, a besoin d'une telle présence, non pour surveiller et contrôler mais aussi pour accompagner les usagers dans leur déplacement. En réduisant le rôle du contrôleur à sa fonc-

tion limitée de contrôle des billets, on l'assimile à une sorte de gendarme alors que l'usager le perçoit toujours comme le distributeur de renseignements. Ce paradoxe se reflète dans le fait que le contrôleur devient objet de toutes les agressions : l'usager lui en veut de ne pas répondre à sa demande, le loubard l'agresse comme un représentant de l'ordre. Personnage clef du système de transport "SNCF", le contrôleur se trouve en quelque sorte acculé à assumer les contradictions du système.

"Quand on prend l'avion, on est pris en charge, on s'occupe de vous à tout moment, toute demande de renseignement est donnée, les gens s'affairent autour de vous, pour vous sécuriser, vous conduire ; le train, c'est le vide ou le grognement !"

Dans les gares, à certaines heures, cette angoisse du vide est encore plus violente car elle augmente la virtualité de l'agression, comme dans les trains de banlieue en soirée

"Quand je rentre tard à Livry-Gargan, j'ai souvent plus peur que dans le métro, si je vois les gens descendre j'ai l'impression que je vais me retrouver seul et que dans la gare même il n'y aurait encore personne. Dans le métro, on croit toujours que des gens vont monter ou descendre, dans le train de banlieue, on se perd dans la nuit et la ville paraît de plus en plus désertée".

Le "grand" train de nuit traverse les villes endormies mais il est "habité", il est à lui seul un fragment de ville, tandis que le train de banlieue roule presque vide dans des cités vidées de leur vie. Le mouvement de panique en est alors d'autant plus sournois que le temps peut paraître infini. Ultime figure de la sécurisation : le contrôleur.

Le circuit "banlieue" ne permet pas d'évitement, de ligne "tabou " comme pour le métro, c'est un circuit dont l'usage n'autorise jamais de combinaison "nouvelle". Autrement dit, l'usager se voit contraint d'affronter ce qui suscite son angoisse, il n'a pas d'autre issue. L'accès aux gares de banlieue peut sembler encore plus dangereux que les couloirs du métropolitain par l'interférence entre l'espace de la banlieue et le train lui-même. Sortir de la ville souterraine (quitter le métro) apparaît comme une issue, tandis que la sortie dans la gare de banlieue perpétue l'angoisse qui se manifestait déjà dans le train. Cette fusion symbolique entre le train de banlieue et l'espace urbain qu'il traverse supprime l'image sécurisante du train lui-même.

C) L'AVION

Un type d'agression dominant : le terrorisme. Malgré tous les dispositifs de contrôle, l'image du détournement, de la prise d'otages persiste pour les usagers qui empruntent régulièrement ce mode de transport et pour certaines destinations. Dans l'atmosphères des aéroports, l'agression virtuelle, compulsive ne semble guère présente si ce n'est au moment d'embarquer où les gens (quand il s'agit de charters) pourraient bien s'entretuer pour choisir leur place ...

Depuis 1974, la construction des aéroports nouvelles frontières des Etats, est soumise, comme le montre P. Virilio, à l'impératif de la protection contre les pirates de l'air. Le bâtiment n'est plus réalisé à partir des contraintes fonctionnelles dictées par une bonne gestion des flux (passagers, fret, appareils ...) "le plan est fonction des risques de contamination terroriste et l'aménagement des lieux est conçu à partir d'une distinction entre : zones stériles (départ) et zones non stériles (arrivée)". Paul Virilio signale la différence entre les plans de Roissy I et des satellites de Roissy II, en cours de construction. Les différents mouvements du transit sont soumis à un véritable système de dérivation du trafic

et de sécurité de l'équipement. Le "terroriste", agresseur virtuel de l'Etat, utilisant à ses fins les usagers, apparaît comme un virus, il faut l'intercepter par tous les moyens sur son trajet. Tout passager devient à son tour virtuellement "terroriste" d'où la nécessité de le faire patienter, le temps d'ausculter son vêtement, son bagage ... Par exemple, la compagnie EL. AL est singulièrement organisée, avec les meilleurs professionnels du monde ... Les vérifications, les attentes ne sont-elles que des routines ? Elles participent de l'entretien de cette compulsion d'agression comme si la menace d'un danger demeurerait toujours présente.

"Vous savez on n'y fait plus attention ! C'est comme pour la sécurité en cas d'intempérie grave. Tout est tellement prévu, calculé, on ne peut pas vraiment avoir de crainte !"

La prise en charge déjà organisée par les hôtesses, l'atmosphère de sécurisation suggérée grâce aux effets sonores ne semble pas en contradiction avec tous les modes de contrôle et de vérification. La sécurité apparaît comme une finalité absolue qui légitime le contrôle le plus tyrannique et dans cette ambiance de "prise en charge", un acte de plus ou de moins ne fait que renforcer l'idée même de la protection. Les dangers les plus cachés, les plus insoupçonnables paraissent ainsi maîtrisés d'au-

tant que bien des usagers "épisodiques" sont d'abord terrorisés par l'idée de voler. Ils trouvent tellement irréel le fait de traverser l'Atlantique en si peu de temps et celui de se maintenir dans l'air qu'ils sont prêts à accepter les opérations de contrôle les plus autoritaires. Dans le métropolitain, de telles pratiques soulèveraient une colère collective démesurée, elles traduiraient une atteinte à la personne inacceptable ! Avec l'avion toute image de l'agression doit disparaître, se fondre dans le consentement absolu du corps à se laisser porter dans les airs. Le risque de la mort, aussi minime soit-il, autorise toutes les mesures de protection, même les plus terroristes.

"Je préfère encore être contrôlé que de devenir un otage ! Vous rendez-vous compte de la panique dans l'avion si les gens étaient livrés à eux-mêmes sous la menace des armes. De deux choses l'une, ou bien on se soumet ou bien on est content de voir que des "anges gardiens" vont intervenir avec efficacité !"

II. LE NON-SENS ORIGINAIRE DE L'AGRESSION ET L'INDÉTERMINATION DU DANGER

Toutes les formes d'agression paraissent souvent insensées, comme si on ne pouvait pas comprendre qu'une personne puisse mourir poignardée pour une somme d'argent dérisoire. L'invraisemblance des raisons d'un acte destructeur augmente la puissance paniquante de la virtualité de l'agression. Tant que l'agresseur paraît garder le contrôle de lui-même, il rassure, mais les "délinquants", les "vandales" sont prêts à n'importe quoi, animés par le désir incontrôlable de saccager, de détruire ou de tuer.

Il y a un non-sens de l'agression ...

Sous le mode de la procédure juridique, la victime comme l'agresseur, à la suite de l'acte subi/provoqué, tentent de construire des chaînes d'explication afin de circonscrire une sorte de "pourquoi" qui s'annoncerait comme une raison décisive. Ce travail de légitimation qui suppose d'ailleurs que tout sujet finit par se poser en victime, peut subir de véritables distorsions de sens pour que les relations de cause à effet tracent un véritable récit explicatif, articulant indéfiniment des registres très différents, depuis l'histoire psychique de l'individu à une

ébauche d'analyse de la société et de ses contradictions. Un pareil travail, construit sous une forme compulsive, à l'image des obsessions de peur, de violence et de sécurité, au-delà de sa fonction conjuratoire, reproduit le mode latent et virulent de la panique.

Bien sûr, l'acte originaire - le fait instantané de menacer, de tirer, de poignarder, de violer ou, symétriquement de subir toutes ces opérations - n'est en dernier recours justiciable d'aucune logique réelle, toutes les justifications, dans leur complexité le plus absolue, ne rendent compte que du discours lui-même qui fonctionne en miroir d'un acte sur lequel la logique du sens n'a pas de prise. Au fond, si à la suite d'une agression sérieuse, quelqu'un prend peur chaque fois qu'il sort dans la rue la nuit, n'est-ce pas dû à l'angoisse qu'engendre la confrontation répétée à une "scène" traumatisante qui n'aura jamais eu de véritable raison d'être ? Le fait que le même "scène" puisse se reproduire ne suffit pas à justifier la peur. La panique s'inscrit au coeur d'un effet de destruction absolue que l'empire de la raison n'atteint jamais.

Mais la légitimation se poursuit comme une nécessité irréversible, seul moyen apparent d'échafauder de

nouvelles défenses et de tisser des armes de résistance. L'insupportable dichotomie entre la panique et la conscience empêche de limiter les effets de l'angoisse, rendant à la destruction un aspect inéluctable. La nécessité de la légitimation demeure bel et bien le signe de son impuissance, elle conduit seulement à refouler le moment de panique comme figure d'un viol mortel fait à l'intégrité du sujet. "Pourquoi en est-il arrivé là ?" ou "pourquoi cela m'est-il arrivé" sont plus que des questions sans réponse, elles renvoient à un non-sens actif sur lequel se greffe la fiction d'une rationalité tenue en échec par ses propres hypothèses. La panique, c'est l'anti-miroir, et l'hypothétique sujet s'entrevoit comme un Narcisse sans image. Seule la foule peut vivre pleinement la panique puisqu'elle déborde et annihile la nécessité du représenter et que toutes les légitimations fonctionnent comme des leurres qui ne renvoient à rien d'autre qu'à eux-mêmes.

De même, la catastrophe, l'accident terrifiant participent d'un non-sens originaire qui paraît légitimer l'idée collective et individuelle de la fatalité. Cette disruption dans les logiques habituelles est porteuse du mouvement même de la panique. Ainsi, imaginons la scène suivante, dans une gare ou un aéroport :

"Attention, catastrophe imminente. Attention, catastrophe imminente" répète une voix, qui pourrait tout aussi bien être suave, et tous les haut-parleurs d'un hall gigantesque reprennent la même annonce, sur un ton laconique. Les gens qui passent sont ainsi prévenus de ce qui va arriver incessamment, ils n'ont plus qu'à réagir. D'où vient le danger ? Que peut-il se passer ? Aucune information à ce sujet. "Catastrophe imminente".

Tout est possible, tout peut arriver à tout moment, c'est la même chose qui pourrait bien se produire, car tout ce qui arrive finit par se ressembler. Les gens sont prévenus, d'ailleurs, ils ne sont pas nécessairement surpris, ils le savaient déjà, implicitement, ils se doutaient bien qu'une chose arriverait contre laquelle ils ne pouvaient rien. Tout était prêt pour la conjurer, mais, de toute façon, la catastrophe n'a rien changé.

Courir, s'arrêter, hurler. D'où ça peut venir ? Est-ce aussi imminent ? De toute évidence, c'est inéluctable. Dans le grand hall, c'est le triomphe de l'équivalence des possibles ! Les quelques phrases qui suivront, énonçant des mesures de sécurité paraîtront aussi dérisoires qu'à l'ordinaire. Dans l'avion, c'était pareil : on expliquait comment il fallait s'attacher, se servir du

gilet de sauvetage, comment se tenir, à quoi penser ... Le discours sur les mesures de sécurité se diffuse régulièrement, en tout lieu, ouvert ou fermé, il se poursuit, inlassable, aussi inquiétant que l'angoisse sournoise qui envahit le corps, toujours en décalage avec ce qui arrive, désignant une réalité technique qui en devient elle-même imaginaire à force d'irréalisation.

La panique latente, inscrite dans le corps de chacun, vit de toutes les équivalences de sorte que l'événement lui-même vient se greffer sur la répétition anticipante. Résignation et révolte, peur et violence se trouvent confondues. Autrefois, on sonnait l'effroi, les enfants continuent à crier "au loup" mais l'annonce de cette menace inconnue, dans un hall démesuré, est aussi la reconnaissance répétée d'une menace déjà connue. Ni avant, ni après, la simultanéité est absolue et si les choses arrivent, elles se passeront en même temps qu'elles sont annoncées. Cette voix qui redit encore "catastrophe imminente" pourrait continuer pendant plusieurs jours ou devenir musique d'ambiance. Imperturbable, elle annoncerait ce qui va arriver et même si elle disait en quoi consistait le danger - qui n'en serait plus un - cela ne changerait plus rien. Le côté sybillin de la voix de la pythie se perd dans l'écho.

Au-dessus de la mer, dans l'avion, les moteurs se sont arrêtés. Tout le monde s'en est aperçu, l'annonce est faite, l'avion se posera sur la mer, ou bien il explosera, ou bien, les moteurs reprendront. La petite foule se contient, la peur se commue en simulacre de catalepsie. Les corps sont immuables, plongés dans l'expectative. Cette apparente impavidité devant l'imminence de la mort possible caractérise-t-elle la dignité même de cette foule ?

Pour analyser l'imaginaire de la panique, nous avons suggéré, au cours d'une réunion de groupe, cette scène d'une catastrophe imminente dans un hall de gare ou dans un aéroport. Déjà, pendant les entretiens, des fictions avaient été plus ou moins construites par les interviewés(ées) eux-mêmes, soit par anticipation soit par projection d'un possible. L'atmosphère de catastrophe est inscrite dans l'inconscient collectif, elle est toujours prête à se manifester si les circonstances la suscitent. Ce qui nous paraît étonnant, c'est le rapport entre l'habitude d'une détermination quotidienne des pratiques et des gestes et l'expectative d'une situation brutale d'indétermination absolue. "Tout peut arriver à tout moment" et "catastrophe imminente" diffusée par des haut-parleurs se conjuguent dans la situation imaginaire. Autrement dit, l'attente anticipée est déjà signifiée avant

l'annonce de la rupture de l'ordre habituel des choses.
Ceci participe certainement de la non irruption d'une
panique ...

"Je me mettrais à courir, je suis sûre de trouver une issue, je ne
peux absolument pas croire que je ne m'en sortirais pas ..."

"Je regarderais les autres, l'événement ne venant pas tout de suite,
ça me donnerait du temps, et d'ailleurs, les autres ne seraient peut-
être pas effrayés ... Ca produit une terreur, c'est sûr, mais on ne
bouge pas forcément".

"Je trouve ça idiot, ça n'arrive jamais comme ça".

"Oui, mais on a toujours peur que ça se produise on se le dit d'avance
j'en suis presque certaine. Quand je regarde les autres, je me dis
souvent qu'ils attendent quelque chose ..."

"Je me mettrais dans un coin si je ne sais pas d'où le danger va
venir, je trouverais une planque ..."

"Il y aurait bien d'autres informations, ce n'est pas possible, c'est
trop révoltant !"

"Moi, ça me terroriserait, je m'assoierais par terre, les mains sur
la tête ..."

"Tout ça dépend s'il y a de la foule ou pas. Dans un aéroport, c'est pas pareil, on pourrait croire que c'est un avion qui va s'écraser là, on aurait une explication même si elle n'est pas donnée. Dans un hall de gare, on ne s' imagine pas ce qui pourrait arriver ... un train qui bouscule le tamponnoir ou bien la guerre, une bombe" ...

"Moi aussi, j'essaierais de savoir ce que c'est même si on ne me le dit pas ! On ne peut pas rester ainsi ! Il y a bien des gens qui sauraient ..."

"Pendant la guerre, on s'y attendait, on allait aux abris, là c'est différent, on ne sait pas pourquoi on serait même prévenu de l'arrivée d'un missile".

Cette situation imaginaire renforce la corrélation suivante :

- les possibles sont équivalents (tout peut arriver à tout moment) ;
- les mêmes possibles sont contingents (rien ou tout pourrait ou non arriver) ;
- l'imminence de ce qui pourrait arriver est toujours retardée/neutralisée (attente anticipée de ce qui devrait nécessairement arriver alors

que la chose reste de l'ordre du possible).

On sait combien les gestionnaires tentent de maîtriser le hasard mais la puissance de régulation du système est telle que le surgissement fortuit d'un accident grave apparaît d'autant plus possible que tout est mis en place pour le rendre impossible. Rappelons que la série des accidents (métro/SNCF) finit par créer chez l'utilisateur une appréhension constante parce que l'imminence de l'événement se confond brusquement avec l'ordre des possibles. D'où une violence implosive qui provoque une tension accrue : latence et imminence se trouvent conjuguées dans la répétition qui finit par donner rétroactivement une existence réelle à l'événement accidentel alors que bien des discours l'avaient neutralisé.

La compulsion d'agression, la violence du rapport entre l'indétermination et le surgissement de l'événement sont autant d'éléments moteurs des pratiques de l'utilisateur des transports en commun comme d'un espace urbain. Seulement, le métro et le train de banlieue exacerbent la compulsion d'agression ; les halls de gare, les aéroports, les couloirs de métro, les grandes stations, et l'avion lui-même révèlent la puissance du danger insinuateur que créent l'indétermination, l'expectative, l'attente anticipée de ce qui pourrait bien arriver et le hasard de l'événement lui-même.

7. LE DISCOURS PANIQUANT

Nous choisissons un entretien qui semble révéler le pouvoir circulant du discours imaginaire de l'insécurité. Il s'agit en quelque sorte d'une *parole paniquante* qui met en mouvement l'idée qu'on peut se faire d'une panique latente dans certains espaces comme dans certains modes de transport.

Celle à laquelle j'ai pu assister c'est une panique dans les transports en commun parce que c'est quelque chose que j'ai pratiqué quotidiennement, bi quotidiennement pendant des années et j'ai vraiment eu l'occasion de la cotoyer, d'y participer et la plupart du temps de la fuir quand je la sentais venir, sentant que ça me paniquerait aussi que du moins je la supporterais mal ; alors bon, c'est essentiellement celle-là, celle qui se produit en cas de dérèglement de tous les systèmes de transport en commun bien structurés et le moindre incident qui dérange un petit peu à la régularité de la démarche et tout ça provoque effectivement très souvent des moments de panique, c'est à dire des mouvements de foule complètement désordonnés ... On assiste à des scènes du style crise de nerfs, crise de larmes, d'évanouissement, dans le mouvement de la panique et ça c'est effectivement ce que j'ai pu vivre dans des occasions de dérèglement d'une institution qui marche d'une manière très réglementée, très précise ... et dans une gare comme la gare de l'Est ou la gare St-Michel à l'époque, il y a quinze ans de cela au moment où ce n'était qu'un tout petit tunnel ... c'était du délire collectif en ce sens que les gens se jetaient sur les voies du train, sous les voies, sur les voies, il y en avait absolument partout, grimpaient sur les toits des wagons tellement ils attendaient depuis deux trois heures de pouvoir prendre un train et ne sachant plus trop qui ils étaient, où ils étaient et ce qu'il y avait à faire, ils montaient sur le toit des trains pour faire le voyage comme ça. Bon alors je crois que comme panique c'était quand même un bon summum et arrivé en haut de l'es-

calier qui donne sur ce genre de spectacle, moi il était pas question que je connaisse ce genre de panique là, que je me laisse contaminer donc je refusais de prendre les transports en commun dans ces conditions et j'attendais le temps qu'il fallait, ça pouvait durer des heures ou je repartais par mes propres moyens s'il fallait même à pied en banlieue, mais il n'était pas question que ... parce que c'était vraiment des scènes de panique.

Alors à l'intérieur de rames de métro qui s'arrêtent, qui mettent un certain temps, j'ai vu des choses plus personnelles, de gens qui craquent, qui cèdent un peu à des bouffées d'angoisse ... pour moi c'est des signes de panique, un peu plus individualisés parce que ça met plus de temps à se .. à prendre des proportions collectives dans ces cas là, les gens patientent, se disent que ça va pas durer, que c'est une panne que ... et puis les idées commencent à broder et on se dit que peut être c'est pas simplement une panne et alors là on assiste un peu à des décrochements de gens mais l'un après l'autre, ça peut gagner ... effectivement j'ai vu des cas où ça peut gagner tout un compartiment.

- Tu peux me raconter un peu ...

Te raconter le processus ? Bon c'était à l'occasion d'arrêt inexplicable de la part des agents de la RATP ... J'avais de quoi lire pour patienter en me disant que ça commençait, bon ça faisait

environ 10 minutes qu'on était bloqué, 10 minutes c'est vraiment très long, et j'avais de quoi lire, j'arrivais pas à lire bien sûr, et à concentrer mon attention, ça me mettait un peu en colère parce que je me disais que c'était un moment très bien choisi pour pouvoir bouquiner, pas moyen, et j'ai commencé un petit peu à regarder les gens, en me disant bon, je ne suis pas toute seule dans ce cas là, qu'est-ce qu'il se passe et au bout d'un quart d'heure ça devenait vraiment très étouffant, très long ... les commentaires commençaient à se faire un petit peu plus précis, les gens se parlaient entre eux, bon à ce stade là c'est plutôt sympathique, mais dans certains coins, ... j'ai remarqué des différences de réactions au niveau des sexes, hommes et femmes, c'est assez spectaculaire, bon les femmes très en colère, c'est la colère par rapport aux conditions de transport en commun, aux conditions de vie que ça implique et dans lesquelles elles sont un peu trimbalees, trainees, les transports en commun sont en général mal vécus par les femmes en rapport avec la condition de vie que ça implique, c'est-à-dire cet espèce de truc infernal, de déportation de soi aux heures de pointe où vraiment on assiste à des mouvements de déportation, c'est plus du transport en commun, alors que les hommes, pas mal laissent faire, on sent qu'ils sont moins angoissés par leurs obligations de leur vie à l'heure de rentrée, il y a moins l'impératif de l'heure de la sortie de l'école etc, on sent qu'ils sont beaucoup moins dominés par ça, c'est à ce moment là pas de la panique ... mais les hommes sont plus longs à se parler entre eux, à communiquer avec celle ou celui qui

commence à parler tout haut, ils sont plus longs à s'y mettre, ils se planquent derrière leur journal, ils participent beaucoup moins au phénomène du groupe qui se trouve là un peu forcé d'être ensemble pendant un temps donné et puis après se mettent quand même à participer mais sur un ton plus calme, parce qu'il m'est arrivé d'en voir qui se mettaient vraiment furieux, mais de la furie physique alors quelque chose de plus violent, c'est différent comme violence, en fait les femmes elles sont un peu dominées par le souci et l'angoisse de ce qui va se passer quand ça va se redébloquer, quand ça va redevenir normal, parce qu'il n'est pas question à ce stade là que ça ne redevienne pas normal, je ne crois pas encore, ça faisait un quart d'heure, ça paraissait très long, bon moi je me suis mise à parler aussi, ce n'est pas possible de rester seul dans son coin sans parler un peu de ton truc et échanger un peu tes avis là dessus et puis tout d'un coup, et c'est vraiment très brutal, une ou deux personnes commencent vraiment à se démonter, à se démonter parce que tout d'un coup elles réalisent ce que cela implique vraiment alors un quart d'heure de retard pour des banlieusards c'est énorme, il y a tout un décalage horaire énorme pour la sortie d'école, les courses, le retour chez soi, le gamin qui est à la maison qui va paniquer, alors ça commence à être vraiment terrible, parce que dès l'instant où on a commencé tous à parler, les gens expriment ça tout haut et ça gagne parce que tout le monde se dit, mais bon sang moi aussi, qu'est ce qui se passe, alors on commence à regarder l'heure et là j'ai vu des gens commencer à perdre le contrôle d'eux-mêmes, taper contre

les portes, les pieds, les poings et commencer à piquer des crises de larmes, de rage, de nerfs et à perdre le contrôle un petit peu nerveux, en se disant, c'est pas possible comment je vais arriver à régler cette situation, les nourrices, les crèches, alors là on assiste à des réactions assez fortes, en tout cas assez voyantes de la part plutôt des femmes que des hommes. Les hommes se mettent en colère, mais une colère plus générale, plus dirigée contre le mécano, une colère de technicien, "c'est pas possible, ils arrivent pas à dépanner, qu'est ce que c'est que ça, bon je vais y aller, ils vont entendre parler de moi ..." bon se disant un peu que si ils faisaient quelque chose ils sauveraient la situation ... et un quart d'heure sans que la RATP vienne faire savoir ce qui se passe, c'est vraiment pénible ... Le mouvement de panique il s'est dessiné au bout de dix minutes par certaines personnes qui ont commencé à réaliser étant donné le temps qui était passé et tout ce que cela impliquait d'avoir loupé son train, d'être obligé d'en attendre un à telle heure et surtout quand ça sort un petit peu des heures de pointe où il y a moins de transport en commun ... et puis aussi, mais ça c'est peut-être plus rapide, des gens qui étouffent, qui ont des problèmes de claustrophobie et qui se sentent mal parce que enfermés, alors c'est vraiment des gens qui explosent assez vite, des gens mal physiquement, qui ont des symptômes d'étouffement, alors je ne sais pas quelle distinction faire, si je peux dire que c'est de la panique ou un malaise, c'est peut être la même chose, mais c'est des gens qui sont malades et qui vont de plus en plus mal dans ces cas là.

Quelqu'un qui se sent mal physiquement, là c'est très très dur et il m'est arrivé d'assister quelque fois à des mouvements de malaise comme ça de la part de personnes et de voir les autres vouloir s'occuper de celle ou de celui qui se trouvait mal et c'est très mal supporté de la part de celui qui se trouve mal et en même temps c'est difficile de laisser quelqu'un étouffer d'angoisse sans se sentir obligé de faire quelque chose, bon c'est souvent le premier réflexe que j'ai vu faire, le dégraffer, quand les gens se trouvent mal sur les quais très chargés, on les allonge sur un banc même s'ils n'ont pas envie d'être allongés et de sentir que quand les gens se sentent un peu obligés comme ça par la préoccupation des autres à faire des gestes qu'ils n'avaient pas dans leur idée alors là de sentir vraiment redoubler de panique. Ca c'est très dur, c'était vraiment quotidien à la gare de l'Est, soit je m'en vais soit ...

.....

En fait ça balance complètement en quelques secondes dans une ambiance ou dans l'autre, alors on assiste à des scènes de fou rire collectif qui sont bizarres, à la limite du maladif, tu sens le moment où le fou rire collectif peut devenir en un quart de seconde la crise de violence collective et quelque chose de très fort. Ca c'est arrivé souvent des fous rires absolument nerveux apparemment, parce que c'était pas la grosse rigolade, mais qui gagnait, parce que c'était un fou rire plutôt qu'une crise de larme, qui gagnait un wagon complet, alors moi je trouvais ça plutôt fou et rigolo, ce qui fait que je me marrais aussi parce que je ne pouvais pas

faire autrement, mais en étant pas très tranquille parce que ça ne pouvait pas être du fou-rire de plaisir donc ... et en même temps il y a des gages de situations marrantes, il y a des gens qui se trouvent dans des positions pas possibles qui se trouvent tout d'un coup ridicules et qui se marrent, bon tout le monde se marre, ça détend complètement le truc ...

Mais j'ai eu très peur dans des cas différents de violence qui éclatait entre deux personnes, c'était bien plus dur à supporter que le mouvement de panique un peu collectif parce que c'étaient des éclats de racisme, enfin des trucs qui ont éclaté comme ça au bout de 5 minutes de transport, tu commençais à entendre des ... quelque chose de pas très agréable et fatalement au bout de quelques minutes après tu avais la réplique en face, toi là dedans tu es encore plus mal à l'aise parce que tu te dis, bon sang, je ne peux pas laisser dire ça ou je ne peux pas laisser faire ça, et puis ça en venait aux mains, à l'intérieur du wagon ou au moment de sortir, un règlement de compte sur le quai .. alors ça, ça par contre, c'est quelque chose qui, je ne sais pas si on peut appeler ça de la panique vraiment, mais qui physiquement me fait très mal, me brutalise vraiment, me heurte beaucoup et ça par rapport à des mouvements de foule, des mouvements de foule dangereux que j'essaie d'éviter parce que je sens que je ne suis pas de taille ne serait-ce que physiquement à me lancer là dedans, et dont j'aurais plutôt peur ... mais ces choses là je peux pas laisser tomber complètement et en même

temps c'est affolant, ça c'est très dur et c'est très souvent ...

Je crois qu'il y a une somme de violence contenue dans le métro absolument faramineuse, sans parler de la présence de plus en plus systématique et très très forte de tout l'appareil policier qui est une provocation permanente, alors ça c'est quelque chose, j'ai assisté à ça depuis deux, trois ans surtout, qui s'est vraiment installé de plus en plus, bon la surveillance des lieux de métro depuis l'année dernière surtout s'est vraiment accrue, ça c'est vraiment très dur parce que là je me sentais physiquement mal et mal en sécurité, c'est-à-dire qu'avant qu'il y ait autant de forces de police dans le métro on pouvait craindre - et encore j'y pensais vraiment jamais - que l'on te pique ton sac, des trucs comme ça, que là maintenant on peut continuer à penser à ça, mais je pense encore beaucoup plus à ce qu'il peut m'arriver avec ces gens là, ceux qui sont là pour soi disant maintenir la sécurité, ça, ça aurait tendance à ce que dès qu'il se passe le moindre incident et que je suis dans les parages à me paniquer, ça c'est une peur à fleur de peau ... cette présence de gens en dehors du mouvement de ceux qui vont, qui prennent le transport en commun, cette présence très particulière, qui crée une situation de provocation permanente et puis en plus assister tous les jours à des arrestations dans le métro, ou vérifications de papiers, c'est vraiment une violence répétée ... personnellement je n'ai pas trop à la subir, je n'ai pas une gueule qui les attire, mais d'assister à ça, c'est vraiment

- la spécificité du métro, par rapport à la gare, tu peux préciser ?

Le milieu fermé, par rapport au milieu ouvert qui est le train, à travers les fenêtres c'est autre chose qu'un trou noir et je crois que c'est énorme, ça joue beaucoup pour l'ambiance du moyen de transport lui-même, même si c'est le même conditionnement, c'est la même disposition dans un train et dans un métro, sauf que le milieu ambiant est complètement différent ... L'ambiance d'une gare aussi c'est complètement différent ... La différence, milieu fermé, boyau, tout ce système souterrain et ce milieu ouvert d'une gare, si peuplée, si remplie soit-elle de gens ... Dans un train bondé on a moins tendance à suffoquer à se sentir complètement coincé que dans un métro bondé, et les trains bondés c'est quelque chose aussi, j'en ai vu se mettre dans les paniers de bagages ... mais les jours de grève de transports en commun, alors ça si, j'ai pris une décision quand même par rapport à ça, à partir d'un certain temps de pratique, celle de ne plus y toucher, c'est vraiment une épreuve physique que je ne me sens pas la force d'affronter, je l'ai fait, et je trouvais cela carrément dangereux et me faire faire très mal pour venir bosser ici, vraiment je n'avais plus envie ... il se passe des scènes de panique effectivement les jours de grève de transport, de décalages d'horaires alors là absolument indescriptibles, la gare de l'est qui a vraiment un des halles les plus grands avant les quais de banlieue c'est vraiment un champ de ... c'est arrivé l'année dernière avant d'entrer ... à la sortie de la rame de métro qui arrive à la gare

de l'Est, le quai était bondé de monde, c'était une marée humaine et les métros continuaient d'arriver, de déverser les gens sur le quai et on ne pouvait plus sortir du métro tellement le quai était plein, ça c'était très inquiétant, c'était très angoissant parce que l'évacuation ne se faisait pas, c'est arrivé une fois, ce système de ne pas pouvoir dévider les métros tellement les quais, les couloirs et tout ce qui s'ensuit étaient pleins, alors je me suis dis, mais qu'est-ce qu'il se passe en haut, il y a quelque chose, bon c'est bloqué, et c'était le hall de la gare de l'Est plein de gens dont certains étaient montés sur des chantiers, des tas de gravas et des échafaudages de chantier, il y en avait absolument partout, ils avaient mis des flics de chaque côté de l'escalier qui monte à l'administration, je suppose qu'il y avait pas mal de gens qui avaient dû essayer d'entrer dans les bureaux, de manifester leur mécontentement ou même de se réfugier là dedans et puis des gens qui commençaient à haranguer la foule complètement hirsutes, bavants, écumants, un spectacle dentésque, c'était terrible, de voir ce hall de gare, et les gens comme ça grimés partout qui commençaient à hurler à haranguer les foules, tout le système électronique d'affichage des horaires des départs des trains était bloqué, c'était même pas une grève surprise, et ça devait durer depuis pas mal de temps quand je suis arrivée et j'ai vu ça à la sortie du métro en montant les escaliers du métro qui mènent à la gare et je suis ressortie de la gare aussitôt ; là, la colère éclatait vraiment, j'avait ces gens debouts montés sur ce qu'ils pouvaient pour se faire entendre complètement

hors d'eux, mais c'étaient vraiment des mouvements de colère, des paroles de colère, ce n'était pas encore de la panique, j'ai pas voulu voir ce qui se passait dans le train.

- et dans le métro pendant ce temps là ?

Dans le métro, eh bien je crois qu'ils ont été oblités d'arrêter les rames pendant un temps, les gens n'arrivaient plus gare de l'Est, c'était bloqué un moment et puis je suis sortie de la gare, je suis allée dans un troquet téléphoner, ça commençait à être des files d'attente d'un quart d'heure, une demi-heure pour téléphoner, alors tout le quartier hein, les cabines sont prises d'assaut, les taxis, il m'est arrivé en sortant d'ici à 5 h 1/2 d'arriver à 9 h 1/2 à Villemonble, ce qui fait que quand c'est annoncé les périodes de grèves de transport, je ne me déplace pas. Les heures de rentrée le soir c'est vraiment complètement fou, les gens pour prendre leur train, ils sont capables de te foutre sur les voies, ils ne s'en aperçoivent même pas d'ailleurs. A la gare St-Michel, il y a très longtemps de ça, les deux quais de la gare St-Michel, c'est vraiment pas grand, et les gens descendaient, descendaient, le quai bondé, pas de train, le peu de trains qui arrivait, arrivait bondé d'Orsay, les gens finissaient par monter dessus, faisaient tout le voyage sur le marche pied agrippés à la barre qui est extérieure au wagon, qui faisaient 20 Km comme ça à l'extérieur et puis sinon les gens tombaient sur les voies tellement le quai était plein ...

- ça tu l'as vu ?

Ah ça je l'ai vu, à la gare St-Michel, ce trou noir, cette gare ... c'était la marée humaine partout, j'arrivais plus ni à avancer ni à reculer et j'ai commencé à voir ce qui se passait alors là j'ai tout fait pour reculer, c'est quand même des occasions assez fréquentes de choses dures, violentes et de panique, et je crois que le métro ça ajoute à ce côté enfermé, de pas savoir ce qui se passe. Même dans le train quand tu ne sais pas ce qu'il se passe tu ouvres les fenêtres, tu ouvres les portes, ça n'a rien à voir, t'as l'impression de pouvoir un peu mieux t'en sortir, de toute façon tu peux sortir, tu sens que tu peux t'échapper, tu peux cavalier, alors que dans le métro, ce n'est pas possible, j'ai encore jamais vu quelqu'un sortir du métro, descendre sur les voies et s'engouffrer dans le tunnel à pied ... C'est très dur l'enfermement dans le métro. Non dans le train j'ai vu se trouver mal par la densité de gens, la chaleur, mais j'ai moins vu les gens paniquer et perdre leur contrôle dans les trains surchargés qui restent bloqués très longtemps au milieu des voies, beaucoup moins que dans le métro.

- et en fait, tu en as vu souvent dans le train, mais c'est pas la même force ...

C'est moins violent, moins brutal, il y a une notion d'angoisse en moins, tu es dehors.

- et dans les gares, c'est essentiellement les quais, plus que les halls ?

Ca dépend de la gare, de son organisation, mais une gare comme la gare de l'Est, le hall de la gare est très impressionnant, beaucoup plus que les quais, les quais ils sont très nombreux on les voit de l'un à l'autre, tu peux traverser assez facilement d'un quai à l'autre, par contre le hall a un aspect un peu affolant, un peu ... parce qu'il est très grand et je l'ai déjà vu à plusieurs reprises bourré de monde et circuler la dedans, c'est difficile, et angoissant.

.....

Et j'ai remarqué qu'il fallait surtout pas que je regarde les gens courir, quand je traversais, il fallait surtout pas que je regarde, que je suive du regard les gens, fallait que je regarde mon panneau, mon train, ... faut pas que tu regardes les gens, faut pas que tu les voies, si tu les regardes, t'es complètement saoul, ça te brouille complètement la vue, et ça te tourne la tête, il y a un mouvement tel dans tous les sens, tu te fais bousculer, et tu te fais beaucoup plus bousculer quand tu regardes les gens que quand tu ne les regardes pas, alors ça c'est un truc que j'ai remarqué plusieurs fois et j'ai adopté vraiment la technique, la technique que certainement beaucoup de gens ont adopté aussi, j'appelle ça la technique du banlieusard, je savais où il fallait que je me mette sur le quai, c'était fou tu vois, ça devait partir comme un réflexe, mais j'ai

commencé à y réfléchir avant de me dire, faut que je me mette là, monter dans tel wagon et être sûre d'être assise, et puis arriver juste au niveau de celui qui descend dans ma gare de banlieue pour ne pas à avoir à me refaire tout le quai, tout un système comme ça, c'est très au point, et je me suis ménagé deux heures de lecture comme ça dans les transports en commun. Y'avait toute une stratégie de la parfaite banlieusarde que j'avais bien adoptée et qui m'évitais beaucoup de problèmes, de soucis, d'angoisses et de temps perdu à courir. Mais il m'a fallu un an de panique, enfin pas de panique, mais de désordre dans mes gestes, de courir comme ça après le train comme si y'en avait pas d'autres, de grimper presque en marche ...

- Quand tu parles de l'ambiance du métro ... Toi tu m'expliques que tu as des conduites, tu te dis bon, il ne faut pas trop que je m'en mêle et tout ça, mais comment est-ce que tu ressens ...

Les scènes qui me mettent le plus mal à l'aise, qui me troublent le plus, c'est vraiment les scènes de violence qui éclatent entre les gens à partir d'un acte de racisme. Ca c'est vraiment très courant dans le métro et tu te sens vraiment très mal à l'aise par rapport à ça parce que ne pas réagir ce n'est pas possible, c'est trop dur et réagir - ça m'est arrivé - et ça implique que tu te mettes dans la violence. Et ça physiquement, il y a des jours où je ne me suis pas sentie de le faire jusqu'au bout, bon où je réagis quand même à ma manière parce que je ne peux pas ne pas le faire, mais où

je sens que je ne peux pas aller tellement plus loin comme il le faudrait, parce que physiquement j'ai peur et que j'ai peur des conditions du métro qui sont très violentes : dans lesquelles tu sens les gens prêts sans arrêt à des actes durs à des actes violents comme ils sont prêts aussi à passer à côté de toi en te laissant crever. Y'a tout cet aspect d'angoisse par rapport aux gens et de te dire, bon il peut se passer n'importe quoi, personne ne bronche ou il peut se passer quelque chose et tu peux avoir à faire à des actes très violents. J'avais aussi très peur de l'intervention des forces de police dans ces cas là, parce que ces gens là me font encore plus peur que n'importe qui, parce que dans ces cas là - j'ai assisté à ça plusieurs fois - qu'ils soient directement mêlés ou pas ou bien encore davantage si ils s'impliquent un peu, et physiquement j'ai peur de ça. Alors ça c'est dur parce que je me dis mais c'est fou si tout le monde fait vraiment comme moi, c'est pas possible, parce que tu laisses tout faire à ce moment là, et ça me posait un problème vraiment très sérieux. C'est pas possible de fuir ça, parce que c'est trop et ne même temps physiquement je me sens un peu, pas très costaux, même en paroles, en verbe haut, manière de parler forte et violente, j'ai du mal et dieu sait si ça me révolte.

- et tu dis que le renforcement policier à ce moment là c'est encore pire ...

Ah oui, pour moi ça ajoute à ma peur. Depuis que je cons-

tate qu'il y en a autant dans les gares, c'est pareil, dans les couloirs et sur les quais du métro, pour moi ça a ajouté vraiment très nettement à ma peur d'une situation qui sort de la normale, du mouvement du flot ...

- et tu dis que tu as déjà vu des gens cogner dans les vitres ... comment tu as réagi ?

J'arrivais à dire des choses, à dire écoutez, il faudrait essayer un peu de voir, d'en parler, de réfléchir, mais je me taisais aussi assez vite parce que dans la plupart des cas, j'avais remarqué aussi que ça excitait, ça faisait redoubler d'angoisse. Des recommandations un peu gratuites comme ça, essayez de garder votre calme, ça me paraissait un peu désuet ... Bon ça avait besoin d'éclater et ... je ne suis pas très interventionniste dans ces cas là, je ne me sens pas tellement le droit de donner un conseil, peut être que je ne me sentais pas tellement sûre de moi et puis en même temps, je me disais, après tout, tant qu'ils ne se fracassent pas complètement le crâne, - là il y a peut être une mesure à prendre pour éviter le pire - peut être qu'ils font ça aussi ça fait du bien. Mais je n'aime pas avec autorité intervenir ... quand il existe un cas de gens comme ça qui va pas bien et qui commence à extérioriser, tu te demandes si ça va pas gagner, donc tu ne sais pas du tout dans quelle mesure tu peux échapper à ça aussi.

.....

Moi je l'ai très mal vécu, cette surveillance des lieux de foule des transports en commun, dans les gares et dans les métros ça, ça a vraiment ajouté aux conditions de violence et d'angoisse. Et derrière les portillons automatiques d'entrée dans le métro, il y a toujours 4 flics avec talky-walky, et tout le machin, bon tu passes et tu regardes pas, mais tu sais que c'est là, tu sais qu'à tout moment, on sait pas justement et on sait pas quoi, mais quand on voit ce qu'il peut se produire, ... moi j'ai vraiment très peur. J'ai beaucoup plus la trouille d'eux que des gens du métro, même qui sont pas toujours sécurisants. J'ai d'autant plus peur de les avoir si près c'est à dire quotidiennement, et tu sens que la tangente elle est toujours là, qu'un groupe passe à côté d'eux et tu sens le regard, je me dis c'est pas possible qu'est ce qu'il va se passer. Voyant des gens à côté de moi, ce que ils sont, qui ils sont et ce que ça peut représenter pour les flics, je me dis il va se passer quelque chose. Je me dis, lui, il va pas y couper.

.....

J'évite de me placer un peu en situation physiquement dure parce que je ne me sens pas costaud physiquement. Les coups, les bousculades, ça me fait peur, alors je ne panique pas, mais jusqu'à présent, j'ai l'impression de prendre les dispositions qu'il faut pour ne pas écopper. ...

.....

Le sentiment de malaise ou d'angoisse qu'on peut ressentir dans ces cas là, quand ça se produit, j'appellerai pas ça de la

panique, parce que il me semble que le mot panique, c'est associé plutôt à un mouvement de foule qui se met à avoir des gestes plus ou moins contrôlés, et qui donne des mouvements de violence tels que on en arrive à écraser ou à marcher sur les gens, on a plus de réflexion raisonnée pour se dire, bon attention, si je fais ça, ça aura telle conséquence et où la peur de ce qui va se passer domine et fait agir comme ça n'importe comment, alors qu'un sentiment d'angoisse ou de malaise dans un cas même où le mouvement de panique est très proche, pour moi j'ai l'impression que c'était différent, enfin, j'étais pas bien, je ne me sentais pas encore paniquée, mais je ne peux pas dire que je ne l'aurais pas été, je crois que c'était tangent ...

.....

J'arrive pas à retrouver d'avoir eu vraiment une peur-panique, un truc qui t'envahit complètement, j'imagine ce que ça doit être parce que j'ai vu des gens se laisser envahir comme ça et faire des gestes un peu ...

- et quand tu as vu, est-ce que tu as saisi, parfois, ce qui pouvait déclencher ...

Oui, je crois qu'en assistant un peu, parce que j'ai un peu un côté spectateur dans ces cas là, je sens un peu le moment où ça va arriver, un peu avant et puis le moment où ça se déclenche, je vois très bien pourquoi, je me dis, ça vraiment, ce n'est pas

étonnant que ça en arrive là, dans des cas individuels, où je vois des gens qui décrochent individuellement, mais dans les cas de foule, c'est très difficile oui et non, parce que il y a un moment aussi où tu sens confusément que si tu veux pas assister ou, tu sens qu'il ne faut pas rester, tu sens qu'il y a quelque chose qui, bon à l'occasion de manifs aussi mais je crois que j'ai quelque chose qui m'arrête un peu pour éviter de me mettre en situation, même dans une manif, le truc qui me fait dire parfois que c'est complètement lâche et dégueulasse, je crois que j'évite pas mal de me mettre en situation quand je le sens et il y a des choses que je sens au niveau de la foule ça c'est sûr, je sens venir un moment où ça vire à quelque chose que je ne pourrais pas assumer ou supporter.

- tu peux l'analyser ça ? Quand ça se passe comme ça.

Quand tu arrives à savoir pourquoi il y a un mouvement de foule, pour quelle raison, déjà ça détermine les choses, tu entends les gens parler, tu peux sentir la montée de colère ou les décisions que les gens prennent autour de toi, c'est quelque chose que tu entends, que tu vois, je crois que il y a des mots, des idées de gens qui s'expriment autour, qui commencent à te faire dire que si ça gagne ... T'es à l'écoute, quand tu es pris dans une foule comme ça, ne serait-ce qu'au niveau d'un hall de gare, t'es à l'écoute de ce qui se passe, tu essaies de savoir pourquoi, et comment ça risque d'être solutionné, si il y a une solution immédiate, si

il y en a une dans longtemps, et tu sens les gens, comment évolue leur attitude, leur sentiment par rapport à ça et à les entendre dire par exemple dans un hall de gare, maintenant ça suffit, on investit les bureaux de l'administration, à ce moment là ils appellent les flics pour protéger le personnel : bon soit tu te dis ça, c'est l'occasion de voir dégénérer les choses, alors l'arrivée des flics, inmanquablement c'est le mouvement de panique parce que ils entrent par la force, ils rétablissent les choses par la force, et que les gens ont la panique, c'est-à-dire qu'ils ont peur, alors moi, dans ces moments là, je choisis de ne pas rester, de ne pas subir le mouvement de violence et de panique qui s'ensuivraient. Je me disais, si les idées qui commencent à être en l'air sont mises en application, ça c'est sûr que c'est une autre situation qui se crée.

- et l'avion ?

Je le prends assez souvent, je ne suis pas très tranquille pendant tout le trajet, je pense à l'avion et à ce que ça veut dire d'être là haut et ce que ça veut dire n'importe quoi qui se passe d'anormal, j'ai déjà été mal à l'aise, des trous d'air, l'estomac qui se coince un peu, mais j'ai jamais assisté à quoi que ce soit de paniquant. Tout en pensant à ce qui peut arriver d'anormal ou de dangereux.

.....

Quand physiquement je ne me sens pas bien, des moments de malaise, de tension, de vertiges, une chose qui me préoccupe beaucoup, quand je prends les transports en commun, c'est de me trouver mal, et à ce moment là je regarde les gens qui sont autour de moi, comme si c'est important que je choisisse un endroit et des gens au cas où je me trouve mal, pour ne pas que des têtes qui ne me reviennent pas s'occupent de moi ...

- et dans l'avion, la sécurité ?

La sécurité, moi je fais vraiment confiance, je crois que surtout pour l'avion, je me dis que ils arrivent à faire des transports comme ça, ça me paraît un truc fou, ça me paraît extraordinaire, d'arriver à transporter des gens comme ça à des milliers de Km d'altitude, c'est un truc un peu irréel, mais je fais confiance, je crois que je me sens moins en sécurité sur mer qu'en avion, tout en pensant pendant le transport en avion à plein de choses et en étant un peu soulagée quand on est arrivé.

et l'ambiance ?

Je la trouve complètement inexistante, tout est fait pour que les communications ne soient pas si les longs parcours en charter ça vit un peu, sinon il ne se passe rien, je prends un bouquin.

- et l'aéroport ?

... C'est une ambiance un peu feutrée comme ça, à se sentir en dehors du monde, un monde irréel, un peu à part, c'est un peu toujours ça, sauf Orly qui avait une dimension humaine, un peu bon enfant, Roissy, c'est carrément l'inverse, il est très difficile d'y trouver une ambiance, sauf dans les petits satellites au moment où tu vas prendre l'avion, là c'est déjà un peu plus resséré, bon les gens se voient, on voit un peu avec qui on va prendre l'avion. Mais avant je trouve ça particulièrement impersonnel et froid.

Cet entretien traduit au mieux la manière dont le phénomène de panique est vécu dans sa virtualité, même s'il est suscité par des événements qui ne sont pas des catastrophes. Il nous paraît intéressant d'analyser dans l'articulation du langage, dans la formalisation des mises en scène, des réminiscences, des projections personnelles, le mouvement *assiégeant* de la panique au coeur de sa manifestation implosive. La parole ne laisse paraître que certaines modalités des troubles émotionnels, elle se fonde sur des constructions de la représentation qui annoncent simultanément l'éventualité de leur rupture. Sous le coup du choc, rien ne pourrait être dit, mais la parole ne procède pas seulement en oblitérant, en neutralisant l'effet produit, elle le draîne, le "travaille" par des mécanismes qui mettent en évidence le pouvoir mental de la résistance à la désintégration.

La psychanalyse, dans sa pratique théorique a longtemps insisté sur les régulations de l'énergie psychique, sur la manière dont le trauma subit différents modes d'intégration et de résorption. Réduction des investissements, contre-investissement, déni, annulation rétroactive, sont autant de concepts qui désignent bien les opérations possibles de liquidation du conflit. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est la spécificité qu'induit

le mouvement paniquant dans les mécanismes d'une parole qui tente justement de l'énoncer. Nous avons pu remarquer combien l'annulation rétroactive était un mécanisme essentiel qui vise la réalité même de l'acte qu'il s'agirait de supprimer parce qu'elle est chargée d'une sérieuse menace. Ainsi en était-il d'une modalité des discours tenus à la suite des incidents (Cf. chapitre IV) mais dans cet entretien, on voit l'ambivalence entre la fascination pour les scènes de destruction du comportement et la résistance morale à ce genre de situation qui annonce le risque d'une véritable contamination. Cette résistance se manifeste par deux formes de l'annulation :

- l'annulation anticipatrice (avant coup), le sujet imagine ce qui va arriver, il le voit se passer, mais il reste le plus possible sur le "bord" extérieur (ici la décision d'échapper est souvent signifiée afin d'éviter la contamination "ça peut gagner") d'où également la nécessité de tracer une limite du spectaculaire.
- l'annulation rétroactive (après coup), l'effet de destruction fonctionne comme représentation thérapeutique (le soulagement et sa valeur thérapeutique).

Le discours que le sujet tient a une allure

quelque peu magique ; avec une forme incantatoire. Ce qui est sans cesse exprimé, c'est la limite difficile, impossible à déterminer entre l'attraction pour un mouvement destructurant et la nécessité d'épouser celui-ci dans certaines situations de panique. Si le mouvement de contamination n'est pas suivi, le sujet ne participe plus du groupe, il est abandonné. Pourtant, il paraît s'affirmer quand il décide de ne pas se laisser emporter, mais simultanément, il brise le lien qui l'unit au groupe et court le risque d'une négation de sa propre existence. Dans les rues, dans la ville, ce phénomène n'est jamais aussi exacerbé, car la foule est plus disparâte. Dans les halls, le métro, les couloirs, la densité de la masse augmente la tension et rend le choix d'une position de théâtralisation plus précaire.

Cette forme incantatoire est inhérente à la parole dans son mouvement même, dans ses allusions : les scènes paniquantes sont énumérées, détaillées comme si l'énonciation se suffisait à elle-même par la conjonction de sa fonction d'évocation avec celle d'une certaine conjuration. Les différents fragments scéniques comportent de toute évidence une part d'imaginaire, de surenchère sémantique et les images abondantes pourraient laisser croire que la panique est un phénomène courant, présent

au langage lui-même. Mais l'ordre scénique laisse également apparaître combien le discours épouse une logique qui annihile l'effet de destruction qu'il est en train d'évoquer. Autrement dit, le déplacement constant d'une image à l'autre suit la chaîne associative des représentations les plus chargées du sens donné à la panique elle-même. Et le cadre scénique offert par le monde des transports en commun (ici essentiellement le métropolitain et les trains de banlieue) permet métaphoriquement l'accélération du déplacement des images et les effets de sens amplifiés.

A) L'ENFERMEMENT COMME ARRIERE SCENE

L'enfermement augmente l'angoisse d'une absence d'issue, d'une indétermination de comportement dans le cas où il arriverait quelque chose. Mais il est perpétuellement lié à la représentation de la mobilité : le sujet montre bien que si son regard se porte sur la fébrilité des gens, il risque d'être emporté. Dans un parking, le problème ne serait pas le même ; la tension entre l'enfermement et la mobilité est exacerbée dans les transports en commun, d'où le risque accru d'une contamination gestuelles. Pour résister à cette tension, c'est une certaine stratégie de comportement mécanique qui est évoquée, ap-

plicable quotidiennement. "Se construire un système" qui permette d'échapper à la puissance de la contagion ... et d'éviter de sentir le poids de l'enfermement.

B) LA VIOLENCE DE LA CONFRONTATION

Corps à corps réel ou imaginaire. L'agression virtuelle est omniprésente. Les comportements avec lesquels le sujet s'identifie le plus, ce sont les plus rationnels dans la forme de leur destructuration. Il s'agit du "face à face" mais le sujet craint que la situation se retourne contre lui (P. 172-173) car si celle-ci reste ordonnée, elle ne bascule pas dans un effet de contagion qu'il ne contrôlerait plus.

- corps à corps, face à face (modalités d'expression du racisme, de la violence d'une agression directe) l'évidence de l'agressivité en acte rassure parce qu'elle n'est pas sournoise même si elle se solde en comportement d'impuissance.

- contamination, le pouvoir de décider ou non d'être emporté par la contagion préserve une illusion de rendre spectaculaire le phénomène paniquant. Mais il y a flottement, indétermination par rapport à un mouvement

sans contrôle possible, sans réalité de l'agression directe.

Une des particularités de l'univers du métropolitain et des trains de banlieue apparaît dans l'effet d'équilibre (précaire, il est vrai) entre les forces d'agression destructrice et les pulsions d'auto-destruction. Le retournement des situations est aussi possible que l'émergence des tensions qui les produit. Si l'agressivité est une force radicalement désorganisatrice et morcelante, elle est sans cesse maîtrisée, dans l'univers des transports en commun, par les pulsions de mort (autodestruction) grâce à cette conjonction dichotomique entre l'enfermement et la mobilité. Le discours du sujet fait apparaître une forme d'auto-régulation de toutes les situations. Si peur il y a, le discours finit par l'évacuer et la ramener à des modalités d'appréhension indéfiniment "mises en scène", donc en partie neutralisées par avance.

C) REFLEXIVITE

Le métro ou le train de banlieue sont en marche, les voyageurs gardent une position fixe ; ils s'arrêtent, les voyageurs sont en mouvement. La rame dégorge des passagers alors que le quai est encore engorgé ... Cet en-

semble de contraires apparents suscite un mouvement de réflexivité constant. En effet, le discours non seulement peut devenir circulaire par l'évocation des images de perturbation du comportement par rapport à l'immobilité de référence, mais il fonctionne dans un système spéculaire : chaque comportement contient virtuellement son contraire et le phénomène d'inversion s'opère au rythme de la régulation et de sa perturbation. Ceci explique bien pourquoi l'utilisateur anticipe sans cesse sur la situation "normale" pour imaginer ce qui pourrait advenir dans le cas d'un dérangement technique, d'une agression ou de toute modification de l'ordre du réseau. La crainte de la panique est alors simultanément entretenue et neutralisée dans le mouvement même de cette réflexivité.

D) LE DEPASSEMENT DES FRONTIERES

Le déplacement des corps, les positions varient selon les situations mais dans le cas de scènes paniquantes, l'espace est occupé d'une manière totalement étrange.

"Et c'était le hall de la gare de l'Est plein de gens dont certains étaient montés sur des chantiers, des tas de gravas et des échafaudages de chantier ...".

L'ordre spatial est bouleversé sans être pour autant destructuré, la position des corps peut basculer dans ce que Freud appelait "l'espace de l'inquiétante étrangeté". Positions familières, usuelles, dispositions des objets, deviennent à la suite d'un effet de trouble émotionnel presque incongrus comme si l'organisation de la représentation spatiale changeait de forme brusquement. L'étude de Lynch à propos de la "proxémisme" révèle bien toutes les distances entre les corps, les objets, établies par des coutûmes, par des traditions culturelles mais justement les situations de panique sont liées à un bouleversement de cet ordre, et l'effet "d'inquiétante étrangeré" (unheimlich) repose aussi sur le pouvoir du sujet à théâtraliser ce qu'il énonce comme panique.

E) LE RETOURNEMENT DE LA SITUATION EN SON CONTRAIRE

" ... moment où le fou rire collectif peut devenir un un quart de seconde la crise de violence collective ..."

Cette indétermination qui est manifeste au coeur de toute situation contenant en puissance le risque de panique rend le mouvement des retournements irréversible. Une fois que le processus de retournement s'est déclenché, il n'y a pas comme dans l'activité psychique d'un sujet, de retour en arrière, le mouvement paniquant l'emporte. Ici,

c'est la réaction collective qui crée le retournement possible, au contraire dans la relation duelle, le renversement s'opère comme un processus défensif (renversement du masochisme en sadisme, du passif en actif ...) qui annonce les permutations d'objet de la libido. Collectivement le fou-rire est d'abord effet de contagion, le renversement en son contraire (agressivité collective violente) s'inscrit dans le pouvoir de propagation, de contamination.

F) LES MANIFESTATIONS ANIMALESQUES

"grimpe" "grimpé" ... " ... qui commençaient à haranguer la foule, complètement hirsutes, bavants, écumants, un spectacle dentesque ..."

Evidemment, la part de l'imaginaire paraît assez démesurée, mais les formes de la panique font surgir des conduites, des attitudes corporelles qui ne sont pas sans évoquer la conjonction hybride entre l'homme et l'animal. Cris, hurlements, cheveux hirsutes, tous ces signes rendent à la panique un côté simiesque, l'aspect d'une parodie tragique de l'ordre des hommes. Le cri est-il conjuratoire ? Faut-il reprendre les interprétations de J-P Sartre dans son "Traité des émotions" et considérer que de telles attitudes "primitives" sont en fait des réponses à une situation insoutenable ? Toujours est-il que l'expression animalesque participe elle aussi de la contagion ...

Le mythe d'Echò (et la structure écholalique du cri) exprime symboliquement le lien entre le conjuratoire, par le cri répété en écho, d'une détresse impossible à vivre. Rappelons encore que Pan (la panique) a fait violer Echo par ses bergers pour se venger d'un amour qui lui était refusé. Le cri est aussi lié à l'alarme ; cette dernière prévient du danger tandis que le cri annonce l'inéluabilité de la situation dangereuse, son déclenchement, il est la dernière alarme, celle du corps. Nous ne traiterons pas ici de la question difficile d'une régression ou non ... Doit-on considérer les manifestations "animalesques" dans leur sphère propre de signification ou bien les ramener à un processus régressif ?

9) L'INCANTATION

Choisir les têtes qui me sécurisent ... Trouver dans le métro, dans le train, dans l'avion, des regards, des attitudes qui m'empêcheront de me trouver "seul" dans le cas d'un incident grave. Savoir avec qui on va mourir ou souffrir ...

C'est une attitude fréquente que le sujet exprime bien ici : il y a des "éléments chauds" qui peuvent accélérer le débordement d'une situation dangereuse, il y a des "éléments froids" qui se laisseront peut-être emporter

par le mouvement de panique ... Mais il y a aussi des "têtes" qui sont choisies pour produire une impression de sécurisation. Le regard sur le groupe est alors une demande affective dans le cas où ... Regard incantatoire, appel à l'autre ! Prévission par anticipation d'un dispositif personnel de sécurisation. Dans l'avion ce phénomène joue davantage puisque des gens vont jusqu'à se faire accompagner.

Le discours tenu fait apparaître dans son déroulement une liaison constante entre une forme de délire verbal, qui montre bien la puissance imaginaire de la panique, et le délire collectif des comportements. La parole s'auto-suggestionne en permanence par l'amplification de la menace, par la focalisation répétée sur des scènes qui débordent "les limites du réel". Ceci rend singulièrement complexe la manière dont on peut saisir le phénomène paniquant au niveau des troubles émotionnels qu'il produit. Le langage articulé craîne avec lui des stéréotypes qui pourraient laisser croire qu'au fond la peur-panique, l'angoisse sont toujours plus ou moins maîtrisées. Quand nous étudions par exemple les "pratiques de protection" (1), nous réalisons

(1) Etude en cours à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes (E.H.E.S.S.)

combien deux discours se scindent, celui qui décrit la mise en réalisation de la protection, avec la défense contre des objets de peur précis et circonscrits, et celui qui trahit un magma d'angoisse, de panique, de troubles dont les origines sont brouillées et dont les causes se déplacent, se superposent indéfiniment.

On peut dire "les usagers ont peur" comme on a pu dire "la France a peur", on peut définir de quoi "ils" ont peur, recenser les scènes de panique, les scènes d'agression, de terrorisme (dans l'avion ou les gares) ... Mais l'analyse est toujours renvoyée à sa propre réflexivité : l'objet de peur n'est que l'alibi d'une peur toujours "autre" et c'est ce mouvement qui crée une panique latente, active, bien plus active que l'angoisse elle-même. L'intérêt de cet entretien tient justement au fait que la parole a définitivement épousé le mouvement paniquant lui-même, par delà toutes les raisons de peur et de conjuration.

INFORMATION, CONTRÔLE,
PANIQUE.

(à propos des transports en commun)

Si la forme explosive de la panique est rare, faut-il en déduire que les systèmes de sécurité fonctionnent de manière optimale ? Dans le cas des transports en commun, on pourrait s'étonner de constater une discordance entre les effets optimaux de la sécurité et les inquiétudes des usagers qui ne semblent pas avoir d'autre fondement que le prétexte d'un incident. En règle générale, s'il ne se passe rien, aucune angoisse, aucune colère ne se manifestent, la soumission aux exigences de la régulation du trafic apparaît sans limites. On se laisse transporter et l'atmosphère des aéroports, lors du départ des "charters" révèle bien la puissance collective de ce consentement. Les angoisses demeurent intériorisées, elles n'ont pas lieu de s'exprimer. Mais cette soumission n'est-elle pas ambiguë ? Ne repose-t-elle pas sur des malentendus, des alibis dont la complexité se manifeste quand justement tout ne se passe pas "comme prévu" ? Dès lors les événements (incidents, accidents, catastrophes ...) paraissent provoquer l'apparition d'un "imaginaire résiduel" dont les contenus de représentation, la puissance métaphorique rassemblent des images de superstition, des attitudes quelque peu magiques, et de manière générale tout ce que la technologie sécuritaire refoule dans l'articulation même de ses systèmes.

"L'avion vole" et c'est un miracle même si tous les dispositifs le permettent, cette constatation d'un fait presque "irréel" pour l'utilisateur lui permet à la fois d'oublier ses appréhensions et de se plonger dans une sorte de confiance absolue en un système. Par contre si l'infailibilité de celui-ci est remise en cause pour une raison quelconque, surgit paradoxalement une demande d'humanisation, une colère contre tous les automatismes, et contre le développement technologique de "pointe". Seulement ce genre de demande est en inadéquation avec l'optimisation des systèmes et dans les transports en commun, une telle irruption des représentations les plus archaïques révèle le décalage extraordinaire qui existe entre le système, son fonctionnement et les images de l'utilisateur. A la limite, on peut se demander s'il ne s'agit pas de deux "univers" dont la rencontre et simultanément l'étrangeté réciproque se manifestent lors d'un accident, ou d'un incident technique. De là on peut se poser une suite de questions : si un système de transport n'a pas besoin d'utilisateurs, ni comme fiction/alibi, ni comme réalité de son propre fondement, la panique ne devient-elle pas un épiphénomène ? La seule finalité que le système offre à "l'utilisateur", c'est d'être transporté, le reste doit lui échapper. C'est une banalité mais elle est fondamentale pour comprendre que toute "demande de sécurisation" d'un

hypothétique usager s'exprimerait "hors champ" du système lui-même. Il est vrai également que les angoisses des usagers ont d'autres origines que les moyens de transports, ceux-ci servant seulement de prétexte à les activer. Alors, du point de vue de la sécurité, un système perfectionné doit-il tenir compte de phénomènes psychiques importants qui sont étrangers aux raisons même de son propre fonctionnement ? Impossible de répondre par la négative dans le cas des transports en commun ! La difficulté est présente aux systèmes eux-mêmes et elle apparaît bien quand il s'agit d'organiser l'information et le contrôle. Car l'utilisateur ne perçoit pas les systèmes de sécurité, il ne reçoit que des principes, des mesures, des informations qui ont tous un aspect préventif. La constitution même des signaux qui sont les éléments d'un langage de l'alarme ou du danger (information d'abord visuelle avec les issues de secours, les consignes, les signaux d'alarme) ne suffisent pas à éviter l'éventualité d'une panique dans le cas d'un incident. Par exemple, on constate la difficulté des sémiologues à introduire, dans la création des pictogrammes qui doivent signaler des "notions vitales", des critères d'affectivité, de symbolisme sécurisant ... Plus une situation de panique est virtuellement pensable, plus l'information comporterait des éléments affectifs ou lyriques, et les signes eux-mêmes seraient susceptibles de permettre d'éven-

tuelles modulations d'intensité ... Et dans la mesure où la signalétique visuelle ne suffit pas pour assurer la fluidité des corps dans l'espace, quel va être le rôle de l'information sonore ? Le risque de panique est-il conjuré par des alarmes ? Par des voix qui rassurent ? Par des ambiances musicales ?

I. INFORMATION SONORE ET SÉCURISATION

Cris, hurlements et autres manifestations intempestives sont les expressions d'une panique collective ou individuelle ... Or, le "milieu sonore" dans les transports en commun, semble avoir pour fonction de rassurer, et justement de conjurer l'expression sonore d'un corps en proie à la panique. De ce rapprochement, on pourrait déduire le sens des ambiances sonores créées dans l'avion, dans le métro et dans le train : détente, atmosphère de sécurisation, prise en charge "douce" du passager etc ... Comme une sorte de voix maternelle (dans l'avion et l'aéroport particulièrement), l'information sonore comme le bruit de fond participent d'une mise en scène de la protection et de l'humanisation. Mais l'usage des informations sonores est également nécessaire dans le cas d'une perturbation, d'un incident plus grave, voire d'une catastrophe et la circulation des messages sonores s'avère alors très complexe. En effet, quel est le type d'information à donner et sous quel mode ? L'information sonore suffit-elle à déterminer des comportements des usagers pris par l'angoisse ? Car l'ambiguïté est telle : le sonore est un moyen de traduire la panique pour l'utilisateur, il est un

moyen de la conjurer pour le gestionnaire. Celui-ci doit-il annoncer ce qui arrive ? Ou bien doit-il utiliser tous les alibis qui lui permettent de masquer la gravité de l'événement ? "Alarmer" et "annoncer" sont deux actes dont la conjonction fait problème : l'annonce d'un danger peut engendrer une panique pire que le danger lui-même. La distinction entre "l'incident visible" et "l'incident non percevable" par l'usager d'un mode de transport détermine en grande partie les types d'informations données. Il est difficile de cacher aux passagers d'un avion l'incendie d'un moteur ... Par contre, il n'en n'est pas de même pour les difficultés de sortie d'un train d'atterrissage ... D'où le calcul nécessaire de l'information sonore. Par exemple, dans les aéroports et les avions, la moindre annonce d'un danger se fait sur le "fond sonore" d'une sécurisation déjà exacerbée par les voix "maternelles" et l'ambiance musicale. Elle est déjà violente en soi puisqu'elle rompt brutalement l'atmosphère calme et rassurante. Faut-il utiliser la même tonalité, les mêmes timbres de telle façon que l'angoisse soit neutralisée avant d'être annoncée ?

Dans le train, dans le métro, le modèle de l'environnement sonore demeure l'avion, comme s'il représentait le seul et idéal moyen de simuler la "prise en charge" des usagers. Seulement les catastrophes sont rarement du

même ordre. L'environnement sonore devrait être pensé en fonction des types possibles d'incidents d'accidents ou de catastrophes. Le ton dramatique de l'annonce d'un écrasement possible de l'avion, l'information détaillée sur le suicide d'un individu dans le métropolitain provoqueraient, comme on peut s'en douter, une augmentation de l'angoisse mais la voix faussement rassurante a-t-elle des effets bénéfiques ? L'environnement sonore des aéroports et des avions a une véritable unité puisque le contenu des informations est dit relativement sur le même ton. Toute l'ambiguïté semble alors reposer sur le fait que l'alarme ne doit pas être alarmante. Pour répondre à une telle exigence, il serait nécessaire d'analyser en fonction des situations toutes les variations sonores, les timbres des voix, leur hauteur et leur intensité.

D'une manière générale, la panique se passe en quelque sorte dans un moment où l'information n'existe plus ; il ne s'agit ni d'une confusion, ni d'une désinformation mais d'une situation où le pouvoir informatif ne s'exerce plus. Circulation d'informations contraires, brouillage de la communication ne sont que des signes précurseurs d'une panique. La puissance d'un "mouvement de panique", c'est justement de réduire à néant le fonctionnement des circuits d'information. Tous les stimuli-

signaux deviennent équiprobables de telle sorte que l'indication qu'ils seraient susceptibles d'apporter perd d'emblée son sens. On comprend pourquoi la préoccupation d'une organisation rigoureuse de l'information se fonde sur le "non-dit" de la panique plus que sur des problèmes de confusion. Dans l'aviation civile, si les passagers pressentent quelque chose, ils sont informés de ce qui se passe et de la nécessité des vérifications complémentaires. Ainsi sur certaines lignes, "l'histoire des bouteilles de gaz" a engendré une appréhension collective, puisque certains passagers, en pèlerinage pour la Mecque, avaient l'habitude de faire du thé à bord. Il fallait donc détecter la présence de ces bouteilles ... Seulement toute forme d'amplification d'une menace étant susceptible de se traduire par une panique, ce genre d'information demeure limité, elle a une raison explicative, justificatrice des démarches de sécurité entreprises. Dans une situation où le risque est de plus en plus apparent pour les usagers, la panique ne peut prendre qu'une figure apocalyptique. Situation d'un hasard absolu où tous les comportements deviennent compossibles.

Mais l'information ne suffit pas à exercer un pouvoir sécurisant, il lui faut également adjoindre le contrôle des systèmes comme des usagers. Information : dis-

cours d'un système, d'un réseau ... Contrôle : police du système ou du réseau. Alarme/menace : rythme ... Dès lors on voit combien la conjuration de tout phénomène de panique va justifier les pratiques de contrôle les plus diversifiées.

II. CONTRÔLE : CONSENTEMENT ET SUSPICION

Radiographie du corps, des bagages etc ... Rien ne doit circuler sans être contrôlé, car vous risquez votre vie si un passager, sans aucun doute d'origine arabe, transporte un petit camping gaz pour préparer son thé dans l'avion. Sans compter les porteurs, de bombe ... Le contrôle est indéfiniment légitimé par la sécurité, la distinction entre son mode technique et sa nécessité policière disparaît au profit d'une reconnaissance de la surveillance protectrice. Les systèmes électroniques renforcent cet aspect de haute technicité ; le corps de l'utilisateur est contrôlé médicalement, comme un système qui pourrait se détraquer sans même le savoir. Les responsables de la sécurité n'enregistrent d'ailleurs aucune plainte, tout le monde se laisse faire car la menace est trop forte (une bombe peut se glisser n'importe où et à l'insu de tous). Dans l'aviation civile donc, le consentement au contrôle le plus strict ne provoque pas d'inquiétude. Dans les aéroports, le contrôle systématique avant l'embarquement est non seulement accepté, mais les usagers de l'avion sont aussi "demandeurs de sécurité". Même les "alertes à la bombe" ne provoquent pas de véritable apprê-

hension, le nombre de gens qui refusent d'embarquer "après", reste fort limité.

Ainsi plus les gestionnaires de la sécurité remplaceront de telles opérations par des systèmes électroniques et plus celles-ci apparaîtront légitimes, nécessaires. L'uniforme peut encore susciter la colère, mais la caméra qui balaie telle partie de l'espace exerce un type de surveillance intégrée à la vie sociale. Le dispositif électronique parvient idéalement à conjuguer la protection et le contrôle, la surveillance et la sécurisation ... On sait par exemple que le métro de Lille est conçu comme un système absolu qui ne laisse pas paraître de "présence humaine". Les rames rentrent dans les stations sans conducteur apparent, les quais sont surveillés par des caméras ... On peut s'imaginer qu'au nom d'une déshumanisation, les usagers vont peut être réclamer une "présence humaine". Mais ce conflit humanisation/robotisation n'empêche pas l'intégration sociale d'un consentement au contrôle le plus rigoureux. Dans une certaine mesure, les systèmes électroniques ne semblent pas porter atteinte à la liberté de l'utilisateur ...

Face à l'optimalité de services qu'offrent de tels systèmes, l'éventuelle "demande de sécurisation" d'un usa-

ger deviendra aussitôt anachronique, en déconnexion croissante par rapport au perfectionnement électronique de surveillance et de contrôle. Il y a tout un "imaginaire de la sécurité" qui apparaît dans le cas d'un incident sous le mode de représentations inadéquates, de demandes régressives, chargées de superstitions, d'évocations d'un rapport magique aux objets techniques (1). Cet imaginaire refoulé développe une puissance incontrôlable que les techniques de contrôle, leur légitimation, neutralisent dans le processus de consentement collectif. Ceci fera de plus en plus problème d'autant que le contrôle électronique, insinuateur, discret, implique une suspicion collective.

En effet, le métropolitain par exemple, comme nous l'avons montré, est un univers omnivoyeur, omniécouteur dans lequel la curiosité se mêle à la violence des regards

(1) Dans le cas d'un accident, dans les transports en commun, sa reconnaissance collective, par l'intermédiaire des media, engendre des représentations imaginaires sur les causes, sur les éventualités d'une telle catastrophe. Tant qu'il n'arrive rien, ses représentations imaginaires demeurent "contenues". Il faut constater combien la "Fatalité" est invoquée dans la répétition des mêmes accidents et combien les superstitions peuvent alors "s'activer" (choix de la place dans le mode de transport, imagerie délirante à propos de l'objet, du réseau ...)

des gestes ou au contraire à leur éventuelle connivence. Or le développement de systèmes électroniques de contrôle vient en quelque sorte s'inscrire dans ce contexte omnivoque, il peut le suractiver et provoquer un accroissement de la suspicion. S'il n'y a pas de panique explosive, la forme latente des mouvements de panique individuels se trouve calquée par ce mode insinuateur du contrôle électronique. De même que l'angoisse dans le métropolitain est sournoise, contenue, peu manifeste, de même le contrôle se fait presque à l'insu des usagers. Cette relation engendrera-t-elle dans le cas d'une généralisation de l'usage des systèmes électroniques un risque d'irruption des mouvements de panique ?

La pratique du contrôle, en tout cas, s'intègre à la vie quotidienne et les individus dont la fonction est de surveiller finissent par répéter, imiter le fonctionnement des systèmes. Dans un avion, tout comportement "étrange" ne peut pas passer inaperçu ; une telle anticipation sur l'éventualité d'une attitude non conforme à la norme devient elle-même principe de sécurité. Le bizarre, l'imprévu se donnent d'emblée comme éléments informatifs de quelque chose qui pourrait bien arriver. Le système de contrôle dans l'avion reste en grande partie "caché", il s'agit d'un dispositif modulé/modulable non perceptible.

Car le problème de la sécurité à bord dépend de la discipline collective. Si le commandant de bord est prévenu d'un passager "suspect", celui-ci est aussitôt isolé des autres passagers, puis débarqué dès le premier aéroport possible. De même que le manipulateur d'un système informatisé doit appréhender ce qui apparaît comme un incident, un imprévu dans le volume d'informations qu'il contrôle, de même la surveillance doit sans cesse s'exercer en état d'anticipation et de suspicion. Traitements de l'information et du contrôle deviennent les deux activités fondamentales qui régulent l'éventualité de comportements inadéquats des usagers.

III. ALARME/ÉTAT D'ALERTE

Si, peu de paniques se manifestent dans leur manière explosive, n'est-ce pas dans la mesure où individus et foules vivent en état d'alerte "interne" ? Tout peut arriver à tout moment et même si rien de grave ne se produit, l'état d'alerte accompagne les comportements des individus dans leurs déplacements. Paradoxalement, le déclenchement d'une alarme peut introduire un début de panique collective. Le 5 octobre 1971 à 21 H 50, une des quatre sirènes installées à Pouzzoles en Italie se mit à hurler pendant dix huit minutes à la suite d'un court circuit. Ce signal intempestif jette à la rue une grande partie de la population. Mais l'unique voie d'évacuation fut rapidement bloquée (1). A Pouzzoles, le sol s'est lentement affaissé depuis le II^{ème} siècle avant notre ère jusqu'au X^{ème} siècle pour s'affaisser de nouveau jusqu'en 1970 (2). Les habitants ont évidemment connaissance de

(1) Cf. l'étude conduite par le Colonel Chandessais. "Alertes et évacuations".

(2) Il s'agit d'un "phénomène d'inversion du bradysisme, caractérisé par un soulèvement notable du sol".

ce phénomène, une partie d'entre eux sait qu'il y a une organisation de la sécurité mais l'ignorance persiste quant à la réponse à donner aux signes de menace. La sensibilisation de la population perpétuellement anxieuse, et pourtant habituée, n'a pas nécessairement d'incidences heureuses sur l'éventualité d'une régulation des comportements en cas d'alerte. Cet exemple pourrait être généralisé :

- par les techniques de contrôle, par la régulation du trafic, du fonctionnement des systèmes, les usagers sont sensibilisés à l'idée qu'il existe tous les moyens de pallier à une situation événementielle, même grave ...
- les informations à ce sujet sont sommaires ou inexistantes, elles vont de la démonstration du fonctionnement des gilets de sauvetage (dans l'avion) au signal d'alarme, à la présence d'un frein de secours (train ou métro) ...
- l'ignorance sur les conduites à tenir demeure absolue.
- la sensibilisation à l'événement possible, à la situation plus ou moins catastrophique crée un état d'alerte "interne", singulièrement intériorisé qui peut se traduire, dans sa forme explosive, par des conduites d'affolement d'autant plus grandes.

Le Colonel Chandessais donne comme définition de

l'alerte : "ensemble d'informations associées à la menace d'un danger, ayant pour but de provoquer, chez les personnes auxquelles elles s'adressent, des actions spécifiques".

Seulement l'ambiguïté de l'alerte déborde largement le cadre d'une telle définition : l'irruption d'un état émotif particulièrement intense associe l'alerte à un signal d'angoisse. Le déclenchement d'un tel signal suppose la mobilisation d'une certaine quantité d'énergie, et son fonctionnement psychique se manifeste simultanément comme "symbole mnésique" et comme "symbole affectif". Rappel de situations déjà similaires ou imaginativement intégrées à la mémoire ; production spontanée et peu incontrôlable d'affects ... Ainsi l'état d'alerte devrait logiquement se traduire par une préparation "imaginaire" à l'éventualité d'un mouvement de panique et pourtant il peut conduire à des effets totalement inverses. Plusieurs hypothèses sont alors possibles :

- ou bien c'est le décalage entre l'état d'alerte et l'absence ou la confusion des informations sur les conduites à tenir qui provoque la situation de panique ;
- ou bien l'état d'alerte comporte en lui-même ses propres capacités à déclencher ce qu'il est censé maîtriser.

Dans le second cas, il faut bien sûr tenir compte du "contexte social", de l'activité psychique des foules, des systèmes de représentation. La discipline à bord d'un avion repose bien sur l'idée qu'il s'agit de maîtriser la foule, d'éviter justement des comportements dangereux. Dans le cas d'un incendie, les gens vont se rassembler dans des "coins" et l'avion perdra son centre de gravité. Dans le cas d'un amerrissage, le personnel devra organiser l'évacuation avec rigueur en donnant les informations précises sur les conduites à tenir, en répétant un appel au calme et l'alerte sera déclenchée assez tôt pour éviter la précipitation ... De telles mesures visent évidemment à maintenir un contrôle de la situation. Seulement une situation de panique possible ne saurait être limitée aux seules conditions de la situation elle-même. L'état d'alerte, s'il fait partie de l'activité psychique, sous le mode d'un signal d'angoisse, ne peut guère être circonscrit dans une spécificité d'ordre purement technique, comme le souhaiteraient les gestionnaires des réseaux et les responsables de la sécurité.

Les usagers sont "alarmés" dans le cas d'un incident qui pourrait devenir plus grave, ils se trouvent en quelque sorte d'abord dans l'expectative. Cet état antérieur à la terreur collective, à la frayeur, exacerbe si-

multanément des attitudes contraires et tout le problème consiste évidemment à faire basculer dans un sens précis ce qui est porté à l'exacerbation dans les contradictions virtuelles d'un comportement de foule. Le manque d'informations n'est pas suffisant pour conclure à l'inadaptation des conduites attendues par rapport à des critères de régulation possible. A propos de Pouzzoles, les enquêteurs parlaient d'une "sub-culture du désastre" née de la connaissance anxieuse des mouvements du sol. Ne faut-il pas considérer de manière plus générale qu'il existe alors une "sub-culture de la catastrophe" née des media ? "Celle-ci" a-t-elle ou non des effets bénéfiques ? Une chose est certaine : les usagers d'un réseau ont nécessairement pris l'habitude de s'en remettre aux pouvoirs qui déterminent l'optimalité du fonctionnement des modes de déplacement. Car cette "sub-culture de la catastrophe" fait apparaître que la "bonne conduite", c'est d'obéir aux ordres des technocrates. (*"Dans les films catastrophe on ne sauve sa peau qu'en se conformant aux consignes de sécurité diffusées d'en haut. L'état d'urgence est décrété afin de légitimer les décisions et les initiatives de quelques uns et de s'en remettre à la technique et à sa fiabilité"*(1)). Là encore se manifeste un

(1) La stratégie de la catastrophe. - Michel Makatios.
Travers/10 Ed. Minuit.

paradoxe : si on admet que "l'anxiété latente conduisant à la panique peut néanmoins être minimisée si la capacité critique du public est augmentée" (Chandessais), on ne voit pas comment le consentement extraordinaire à l'ordre imposé par les différents systèmes pourrait brusquement se rompre grâce à une réflexion critique. Pour réagir efficacement à une situation accidentelle plus ou moins grave, faut-il supposer que l'interprétation de tout événement fortuit ne doit pas d'emblée devenir signe de menace ? Réflexion critique par rapport à des signes spécifiques (odeurs de gaz, de fumée ...) et soumission absolue aux techniques et systèmes de contrôle ne peuvent aller de paire. L'individu "alarmé" demeure désemparé puisqu'il a l'habitude de s'en remettre aux systèmes de protection et de surveillance. Ce paradoxe est de taille dans les transports en commun pour lesquels la "prise en charge" de l'usager devient telle qu'il est difficile de croire que les modalités d'alerte puissent entraîner des réactions réfléchies en dehors des mesures qui sont données.

Entre le signal d'alarme et l'état d'alerte, il y a un écart temporel qui prédispose à toutes les éventualités des mouvements de panique. Si le signal d'alarme a pour fonction de créer un état d'alerte, il ne donne aucune information sur ce qui se passe. Il prévient et simultanément

ment il fait accroître l'anxiété latente en permettant toutes les hypothèses sur l'incident. Paradoxalement sa fonction semble conjuratoire (puisqu'il arrête le système) mais il provoque aussi le mouvement paniquant, au moins sur un plan individuel.

IV. ÉTAT ALARMANT ET IMAGINAIRE DE L'INSÉCURITÉ

Une ancienne enquête (1971) citée par le Colonel Chandessais révèle que, dans l'imaginaire de la catastrophe, les rêves des personnes interrogées sont relatifs en priorité aux accidents de transport ... Le déplacement suggère un type d'angoisse latente parce qu'il s'annonce déjà comme séparation. Si dans l'avion, on ne cesse d'occuper les passagers, ce n'est pas seulement pour leur faire oublier l'éventualité d'un accident, c'est aussi une manière de limiter l'activité imaginaire de l'insécurité. Ce qui n'est pas informatif distrait, participe du "bruit de fond" mais le moindre signal qui annonce l'information peut susciter cette sorte de "qui-vive". Seul le "vécu imaginaire" du train ne semble pas s'articuler sur des images fortes de l'angoisse, même au cours des voyages de nuit.

Plus un système se présente comme infaillible, plus il suscite le refoulement des images de ses éventuelles défaillances. Les peurs de l'avion, du métro, et dans une moindre mesure celles du train, si elles demeurent "intériorisées", participent d'un imaginaire de l'insécurité dont les usagers finissent par avoir honte (particulièrement pour l'avion). Tout était tellement fait pour que

rien n'arrive ... La forme la plus courante du mouvement de panique dans l'avion demeure la stupeur, cette "panique muette" que le déferlement d'images de mort active tout en neutralisant les effets irruptifs. Ainsi cet imaginaire résiduel, animé par les appréhensions, les peurs plus violentes, est hors champ des systèmes de sécurité et de leur discours. Il y a une sorte "d'état alarmant" qu'aucun dispositif de sécurité ne peut prendre en charge. La présence diffuse du contrôle, la régulation de l'information, l'organisation d'un "bruit de fond" concourent à distraire la forme active de cet imaginaire résiduel, mais elles ne font qu'opérer un refoulement systématique. A la fascination devant la rapidité du déplacement répond inconsciemment une angoisse de la désintégration. Et celle-ci se manifeste sous le mode de l'incursion d'une demande de sécurisation qui échappe à tous les dispositifs. La sécurité devient le "lieu" d'un discours pour l'utilisateur, c'est là qu'il peut enfin exprimer ses appréhensions par rapport aux systèmes techniques et traduire ses attitudes imaginaires qui révèlent une autre perception sociale des modes de transport et plus généralement des objets technologiques des systèmes électroniques. Réseaux, circuits, systèmes de tout ordre ... tendent à supprimer une dimension métaphorique, qui ré-apparaît justement avec l'imaginaire de l'insécurité. La perception sociale des objets technolo-

giques draîne des images plus ou moins anachroniques et des phantasmes complexes surtout quand il s'agit d'un mode de transport. En effet, dans ce cas particulier, la relation entre le système (formel) et l'objet technologique persiste, et la toute puissance d'un réseau n'efface pas la dimension métaphorique de l'objet circulant. C'est là, précisément dans cette relation, qu'émerge, au cours des mouvements d'angoisse, et de peur, l'ensemble des disruptions que subit l'utilisateur entre le fonctionnement formel du réseau et sa manière de l'appréhender au niveau des objets.

L'utilisateur d'un réseau, des objets circulants, des espaces de gare, d'aéroport, est constamment appelé à suivre l'indication que les codes lui donnent. Il est ainsi en état d'être toujours informé et ce d'une manière continue, dans la moindre interruption. Toutes les formes de langage qui l'entourent, ainsi que pour les techniciens, concourent à maintenir cette représentation inconsciente d'une contiguïté spatiale et temporelle. Les aiguilleurs du ciel, ceux du P.C. du métro, ceux des trains, manipulent également des systèmes de signes dont l'ordre contigu constitue un langage aux antipodes d'une dimension métaphorique. Alors la question est de savoir ce que devient cette puissance métaphorique ... Comment se ré-inscrit-

elle dans les circuits d'information ? Et peut-elle ou non fonctionner autrement que sous le mode du "parasitage" ? Faut-il attendre, chaque fois, un incident grave, une catastrophe pour la prendre en considération ? Les objets circulants, les gares et les aéroports continuent à suggérer des images diverses mais les ambiances, les décors, les contrôlent-elles vraiment ? Dans l'imaginaire de l'insécurité, la puissance métaphorique des représentations des objets de transport comme des réseaux ne peut pas être du même ordre que le "langage des codes", elle tend à détourner l'information et le contrôle. C'est pourquoi les responsables de la sécurité ne peuvent que la limiter, voire l'annihiler par la rigidité des mesures de contrôle.

L'auto-régulation d'un réseau suppose une relation constante de la contiguité dans l'ensemble des systèmes qui l'anime. Combinaison des signaux, langage essentiellement formel des codes ... Toute image est appelée à être opérative, elle doit traduire une adéquation idéale (optimale) entre l'homme et le système qu'il manipule ou qu'il emprunte (pour se déplacer, pour recevoir des informations ..) L'image, sa puissance métaphorique, est anéantie, réduite au vécu imaginaire de l'utilisateur (ou du gestionnaire), elle est en quelque sorte parasite pour l'auto-régulation du système lui-même. Et c'est chaque fois la peur qui la fait

surgir avec son pouvoir de dérégulation. Autrement dit, une des contradictions les plus essentielles apparaît bien dans cette distinction entre le principe de contiguité qui régit le fonctionnement d'un réseau et la puissance métaphorique des individus dans leur manière de "vivre" le réseau, de le percevoir et parfois de l'imaginer.

La contiguité est un axe du langage : un des types d'aphasie étudié par R. Jakobson se traduit par la manière d'ajouter les mots les uns au bout des autres, sans opérer de véritable sélection, comme si la parole se poursuivait d'elle-même, interminablement. La signalétique, la distribution de l'information fonctionnent sur ce mode de la contiguité spatio-temporelle. Equivalence entre les éléments d'information, équivalence du rythme de leur diffusion/propagation, non interruption dans l'espace et dans le temps ... Les réseaux où tout est réciproquement contrôlé épousent la contiguité comme unique figure du temps et de l'espace que seule une catastrophe peut véritablement briser. L'axe de contiguité, c'est le langage même du code, il tend à supprimer la représentation métaphorique du temps et de l'espace, mais aussi des objets.

Or, l'imaginaire de la sécurité et de l'insécurité ne saurait être réduit aux simulations d'évacuation ou

à toutes les représentations de sauvetage et de la maîtrise des situations. Là encore, il y a un écart de langage. Les conduites à tenir en cas d'alerte, dans une situation qui tend à devenir de plus en plus alarmante, non seulement ne sont pratiquement pas connues par les usagers, mais aussi supposent la capacité de se représenter ce qui se passe et de trouver simultanément le langage adéquat. Or, toute la puissance de l'angoisse collective et individuelle use d'un langage métaphorique dont les contenus d'images sont aux antipodes d'une représentation de "la conduite à tenir". Ce qui surgit dans l'esprit de l'utilisateur est d'abord ce qui a été refoulé par le fonctionnement hyper-logique des réseaux, des systèmes et des objets technologiques qui les font fonctionner. Autrement dit, de telles images ne peuvent guère être opératives, elles ont plutôt tendance à augmenter l'effet de désordre et de terreur.

Ainsi se posent une série de questions relatives à un contrôle éventuel des mouvements de panique :

- l'utilisateur, quelle que soit la situation (normale ou perturbée) doit-il s'en remettre aux consignes émanant de tous les dispositifs qui le prennent en charge ?
- l'imaginaire de la sécurité et de l'insécurité est-il

appelé à être réduit au néant puisque l'activité métaphorique du psychisme ne fait qu'augmenter le désordre et les risques de destruction grave ?

- les angoisses de l'utilisateur sont-elles si étrangères à la logique du système (réseau, objets, fonctionnements ...) qu'elles sont vouées à demeurer refoulées ?

Si l'imaginaire de la sécurité devient un résidu, complètement séparé des dispositifs de sécurité et du fonctionnement même des objets et des systèmes, il faut alors considérer que seules l'information et le contrôle déterminent la possibilité d'une régulation optimale. L'idée d'humanisation n'est plus alors qu'un alibi du "pouvoir électronique".

En matière de sécurité, surtout avec le développement des systèmes électroniques de contrôle, il semble donc difficile de rechercher les liens entre l'imaginaire de la sécurité des usagers et la logique du fonctionnement même des systèmes. Ceci est en apparence une banalité, seulement le problème soulevé demeure bien le suivant : les gestionnaires des réseaux simulent-ils l'intérêt qu'ils portent à cet imaginaire afin de se donner bonne conscience ? Ou bien le perfectionnement de tous les moyens de contrôle, leur finalité aussi, exclue-t-il une fois pour

toutes la prise en considération d'un ensemble de phénomènes (angoisses, demandes de sécurisation, images de mort ...) que le fonctionnement même des systèmes refoule ?

On peut évincer cette question en choisissant exclusivement de développer un enseignement des "conduites à tenir" en cas d'incident grave et limiter l'ampleur du problème au seul manque d'informations données aux usagers. C'est alors une manière d'oblitérer la complexité des représentations de l'insécurité, la puissance des angoisses et des peurs dans les formes latentes des mouvements de panique individuels ou collectifs. L'amélioration de l'information ne pourrait-elle pas justement s'opérer à partir de la reconnaissance même des contradictions de la représentation de la sécurité ? Ce ne sont pas nécessairement les systèmes qui sont défectueux, ils peuvent toujours être optimisés, mais l'intégration et la reconnaissance des formes de la "demande de sécurisation" suppose bien que l'imaginaire de la sécurité ne soit pas "hors champ" par rapport aux techniques et aux stratégies de contrôle.