

HENRI-PIERRE JEUDY

AIMEE QUILLET

Tome II

FIGURES SOCIALES DE LA PANIQUE :
CONFLIT DES REPRÉSENTATIONS DE LA SÉCURITÉ
DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Marché N° 80 00 009 00 224 75 01

Socio Economie des Transports

Ministère des Transports

Mission de la Recherche

Avec la participation de :

Catherine Jeudy

Monique Languedocq

Hubert Bérard

A.R.E.E.
3, rue du Pressoir
Paris 75020

1982

SOMMAIRE

<u>I.- FIGURES DE LA PANIQUE</u>	p. 1
Considérations générales	p. 2
La notion de panique et les transports en commun	p. 15
<u>II.- RESEAUX, PERTURBATIONS, TEMPS/ESPACE</u>	p. 22
Les impasses de la cybernétique	p. 25
La perturbation et le temps	p. 28
L'espace et la fluidité	p. 35
La paralysie du réseau et les figures de sa destructuration	p. 41
<u>III.- L'AMBIVALENCE DES IMAGES DE LA SECURITE</u>	p. 44
Paradoxes de l'image de la sécurité	p. 47
La confrontation et l'origine des phénomènes paniquants	p. 55
Rôle et perception des dispositifs de sécurité	p. 62
<u>IV.- EMERGENCE DES CONFLITS DE LA SECURITE</u>	p. 66
Les modalités de l'occultation de l'incident	p. 70
Les formes de l'équivalence des discours	p. 78
De la simulation au bon comportement	p. 83
Contradictions entre l'accroissement d'insécurité et technicité du système	p. 89
Fiabilité, méfiance, infaillibilité	p. 97
<u>V.- FOULE ET PANIQUE</u>	p. 103
Morale de foule dans les transports en commun	p. 110
Du mimétisme à la contagion	p. 115
La sécurité et la foule	p. 123
<u>VI.- LE CORPS ET LA PANIQUE</u>	p. 127
La compulsion d'agression et l'angoisse de la désintégration du corps	p. 130
Le non-sens originaire de l'agression et l'indétermination du danger	p. 148
<u>VII.- LE DISCOURS PANIQUANT</u>	p. 157
<u>VIII.- INFORMATION, CONTROLE, PANIQUE</u>	p. 193
Information sonore et sécurisation	p. 198
Contrôle : consentement et suspicion	p. 203
Alarme / Etat d'alerte	p. 208
Etat alarmant et imaginaire de l'insécurité	p. 215

Note à l'attention des lecteurs

Nous n'avons pu tout au long de cette étude prendre l'idée même de panique comme un objet. C'est pourquoi notre analyse des conflits des représentations de la sécurité révèle davantage l'imaginaire de l'insécurité et les phantasmes de sécurisation que les risques réels des paniques. Débordant sans cesse le champ spécifique des modes de transports en commun, nous avons tenté de faire apparaître la manière dont se manifestait l'appréhension sociale de la panique. D'emblée certaines variables que nous avons choisies se sont avérées inutiles dans la mesure où l'imaginaire collectif et individuel des événements catastrophiques comme des images de destruction propres à la vie quotidienne mêle les raisons et les effets des peurs et des angoisses pour former un tout relativement homogène. Il y aurait ainsi un discours de l'insécurité dont les multiples figures s'articuleraient sur des phantasmes de destruction et les transports en commun (particulièrement le métro et l'avion) seraient des "lieux-prétexte" dans lesquels s'activeraient les images mêmes de l'insécurité.

1. FIGURES DE LA PANIQUE

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La panique est un mot singulièrement ambigu et à lui seul, il paraît clore un état émotif dominant qui se passe de tout commentaire. Utilisé selon des sens multiples et souvent contradictoires, il participe d'une certaine magie du langage. Pour désigner un retard comme pour parler d'une foule hystérique, c'est ce même mot qui va rendre compte, semble-t-il, d'un état spécifique.

Marthe Wolfenstein écrit : *"Il est banal de dire que la panique est le phénomène le plus souvent attendu et se produisant le moins souvent dans des situations de catastrophe ..."* (1).

La rareté apparente de la panique correspond essentiellement à l'image traditionnelle qu'on s'en fait : une foule

(1) Le même auteur distingue :

- Une terreur subjective intense avec ou sans justification extérieure.
- Un comportement inutile ou auto-destructeur motivé par une alarme extrême.
- Une contagion de l'alarme dans le groupe.
- Un groupe de personnes fuyant précipitamment un danger paraissant, à tort ou à raison, impossible à combattre.
- Une situation de groupe dans laquelle l'attention de chaque individu à sa sécurité menacée exclut l'attention à autrui.
- Une situation de groupe où, dans l'effort pour fuir un danger imminent, les individus se nuisent ou se détruisent les uns les autres.

déchaînée, une fuite éperdue vers les issues de secours, le piétinement, l'agglutination, les risques de crise hystérique ... L'américain Lewis M. Killian parle d'un concept mal défini : *"Il n'y a probablement aucun domaine du comportement humain, écrit-il, dans lequel on trouve autant de stéréotypes et de "mots magiques" que celui de l'étude de ce comportement dans les désastres. Il existe une confusion sémantique considérable au sujet des termes couramment utilisés"*.

Cette équivocité du terme "panique" apparaît dans son usage courant. On dit souvent "être pris de panique" dans le sens où la forme de frayeur qui surgit viendrait d'une hypothétique cause extérieure et comme si le corps se voyait brusquement traversé par un phénomène indépendant de lui. La panique devient alors envahissante, elle circule comme un véritable virus dont il est impossible de contrôler le trajet dans les corps, et son passage d'un corps à l'autre. L'expression "être pris de panique" ne renvoie-elle pas à une réminiscence vive des états de possession ? Dans les états de peur, l'objet reste toujours présent, même sous un mode imaginaire, de telle sorte que le "travail de représentation" peut continuer à s'opérer tandis qu'un mouvement de panique semble se constituer au contraire à partir d'une rupture des liens par rapport aux objets qui ont provoqué cet état. La panique se suffit à elle-même.

"La panique s'empara des esprits"

L'ambiguïté sémantique de la notion de panique tient aussi au fait que les catégories du physiologique, du psychique, de l'organique se trouvent mêlées au point qu'elles ne paraissent plus déterminer ce qu'elles désignaient habituellement. Et l'indistinction entre le contrôle rationnel et les mécanismes instinctifs bouleverse toutes les manières de s'interroger sur les conduites automatiques des corps dans les phénomènes de panique. Ce qui est inquiétant, c'est la simultanéité de toutes les machineries physiologiques et psychiques que déclenche le phénomène de panique, en sorte que les repères associés à tel ou tel registre de l'activité ou de la pensée, se trouvent non seulement brouillés, mais inopérants dans leur fonction même de dénotation.

De manière toute récente, la notion de panique est utilisée sous la forme d'un syntagme verbal. *Je panique, tu paniques ... Panique pas !* sont autant d'expressions qui prennent un usage de plus en plus courant. *Je panique* annonce simultanément la reconnaissance d'un état de pétrification et l'impuissance à mettre en place une conduite, l'impossibilité d'en déterminer une. Ce verbe "paniquer" est toutefois à distinguer de bien d'autres expressions qui viennent signifier l'angoisse ou la peur. Ainsi, entre "paniquer"

et "flipper", la différence sémantique est fondamentale : c'est de leur distinction et de leur relation de complémentarité qu'on peut en déduire le fonctionnement stéréotypique par rapport à des événements de tout ordre.

L'usage du verbe "paniquer" ne laisse pas supposer l'énonciation d'une angoisse active et sournoise, il a pour fonction de signifier une perte brutale de moyens de contrôle en train de se manifester, car il ne s'agit pas encore d'un état de panique, mais de l'annonce d'une situation possible. Au fond, le verbe "paniquer" demeure proche, quant à son usage, du verbe "appréhender" puisqu'il révèle plus la crainte naissante de la panique que le désarroi lui-même. Cette fonction d'annonce a des origines sémantiques anciennes car la menace d'un danger pouvait être souvent une situation annoncée, par des messagers ou par des tocsins. Dans les villages du Moyen Age, on *sonnait l'effroi* et on annonçait ainsi les calamités ou les dangers qui allaient bientôt mettre en péril le corps social. Quand on dit : *Je panique* c'est l'annonce par anticipation d'un état naissant, qui pourrait s'amplifier mais qui demeure conjuré au moment même de l'énonciation. Futur et présent se trouvent en quelque sorte confondus : ce qui pourrait arriver, la véritable panique avec perte de contrôle apparent d'une conduite, se trouve bloqué. Dans la mesure où le *Je panique* est dit à la cantonnade, il suppose

à la fois le regard de l'autre et l'image stéréotypique de la foule paniquante. J'annonce à l'autre - présent ou absent - que je me trouve dans un état où je risque de perdre le contrôle du comportement et simultanément je me donne la représentation de la débandade d'une foule hystérique comme image de ce qui pourrait brusquement m'arriver. *Je flippe* énonce au contraire une situation de désarroi, d'angoisse paralysante, qui se reflète dans une sorte d'état d'âme. Cette relation sémantique du couple des verbes flipper/paniquer joue un rôle de premier plan dans la manière dont s'évoquent les différentes formes de l'angoisse et de la peur. Les lieux "paniquants" sont souvent assimilés à des lieux "flippants" mais la panique surenchérit le phénomène de flipp, en conférant à celui-ci un rôle de déclenchement. *Je panique* devient alors un signal d'alarme par rapport au flipp naissant qui va envahir le corps par une violence d'affects non contrôlables, le *Je panique* fonctionne alors comme un signal d'angoisse. La situation spatio-temporelle devient brusquement alarmante, comme si elle s'avérait propice à susciter des représentations et des phantasmes de destruction de l'unité psychique. Bien sûr, les verbes flipper et paniquer tendent alors à constituer une véritable unité grammaticale qui résume tout ce que le langage ne semble pouvoir traduire. Ils sont utilisés sans cesse, ils résument les états

et les situations de tout genre, alternant avec des expressions opposées comme *prendre son pied* et réduisant ainsi les différences possibles à une étrange confusion entre la souffrance et le plaisir. Cette opération de réduction sémantique nous paraît intéressante car elle révèle comment la logique du plaisir/déplaisir a fini par être intégrée à toutes les structures de langage en s'objectivant par le biais de trois ou quatre syntagmes verbaux, ce qui la rend équivoque. Mais, au sein même de cette logique, le statut sémantique du mot "panique" demeure mal défini. En effet, comment la panique pourrait-elle seulement dénoter le déplaisir ? Pour le terme "flipp", l'ambivalence qu'il traduit reste extérieure au champ sémantique, et celle-ci apparaît d'autant plus prégnante dans l'usage du syntagme verbal. La panique, quand elle est annoncée et que justement elle ne se déclenche pas, se donne déjà comme objet par elle-même, à la différence de la peur qui se fonde et se légitime par des objets "extérieurs". *Je panique* met sur le même plan d'équivalence, l'énonciation et l'annonce, brouillant ainsi les références temporelles qui servent à surmonter l'évolution d'un état émotionnel. Ni avant, ni après : le mouvement paniquant est "hors de la temporalité". Au contraire, *Je flippe* achève, boucle, en même temps qu'il énonce, tout travail de signification, il s'agit alors davantage d'un état non menaçant.

De manière courante, on associe l'idée de panique à celle d'angoisse, comme si la seconde était la raison de la première. Seulement n'est-ce pas oublier que le phénomène de panique n'est pas déterminé par l'angoisse ? Même la forme contagieuse de la panique ne semble pas du même ordre que l'angoisse. Celle-ci est une structure remplie, occupée, entretenue par des représentations. En effet, la panique est fréquemment précédée d'un moment de stupeur : ce qui va engendrer le désarroi le plus total s'inscrit d'abord dans les corps et c'est, ultérieurement que les solutions et les alternatives impossibles apparaissent avec cette figure de l'irréparable et de l'irréversible qui rend la situation catastrophique. Il s'agit essentiellement d'une éclipse de toute représentation possible en sorte que l'image même du danger n'existe pas comme figure ni comme objet. Les représentations qui pourront renaître par la suite ne feront que figer les images mêmes des solutions impossibles. Ceci explique bien pourquoi la panique est une situation d'emblée propice à tous les phénomènes de contagion, de mimétisme collectif et dans ce sens, l'angoisse finit par en être exclue, ce qui laisse implicite la forme de fascination engendrée par cette perte du représenter. Car, si l'angoisse n'a pas réellement d'objet, à la différence de la peur, elle se nourrit de tous les objets possibles, tandis que, dans la

situation de panique, il n'y a même pas de relation d'objet possible. Paradoxalement, l'angoisse collective n'est-elle pas alors un système de défense contre l'éventualité de la panique ? Quand on dit *Je panique*, on laisse entendre que c'est l'angoisse qui prend le dessus. Mais une telle association de cause à effet n'est que le leurre de l'état paniquant dans le processus impossible de sa représentation.

Le terme de peur, dans le langage employé sur la sécurité et l'insécurité ne semble plus circonscrire un champ sémantique déterminé. Ainsi, dans des espaces, comme ceux des gares (ouvert/fermé), du métropolitain (essentiellement fermé), des grandes surfaces (fermé) ... les formes de la peur, de l'angoisse, de l'appréhension paraissent bien complexes, car il faut tenir compte des phantasmes des "usagers". Ce n'est pas un hasard si le couple sémantique claustrophobie/agoraphobie semble servir (fonction de dénotation) de raison partielle aux formes d'angoisse éprouvée. La phobie est un dispositif d'équilibre, elle peut apparaître comme une arme efficace (un mécanisme de protection) contre la virtualité de la panique puisque le risque de destruction se trouve en quelque sorte désigné et reconnu. La peur se voit concrétisée sur des lieux qui sont à leur tour sursignifiés comme topiques d'angoisse. L'espace du métropolitain suscite

une plus forte ambivalence dans l'émergence de la phobie puisqu'il ne met pas en scène une alternative entre la claustrophobie et l'agoraphobie, les deux modes de phobie se trouvant conjugués dans et par un semblable espace. Mais que recouvre l'usage sémantique de ce couple de mots ? Pourquoi est-il si usité, comme s'il était porteur de significations déterminantes ? Dans quelle mesure n'est-ce pas le moyen de circonscrire des causes là où justement les relations de causalité ne paraissent plus bien fonctionner ? Car, se reconnaître claustrophobe dans tel ou tel type d'espace, c'est d'une part consacrer un pouvoir métaphysique à l'espace, et d'autre part, énoncer un constat aussi immuable qu'un défaut organique. Là encore, le rapport entre l'espace et bien des formes de peur et d'angoisse apparaît bien équivoque, les catégories de l'espace ne persistant pas dans leur identité structurante. L'hypothèse d'une relation objectale dans l'espace et déterminée par lui, confère à la notion d'espace un rôle de référent suprême. Or, les phénomènes de panique ne semblent compréhensibles, saisissables que dans une dissolution de toute représentation de l'espace, dans une perte de la relation à l'objet.

Dans l'analyse des psychoses collectives, on a recours parfois à un syntagme nominal qui fonctionne un

peu comme un syntagme figé : la peur-panique. Etrange couple de mots, figure de néologisme. Il ne s'agit pas, bien entendu, d'un intermédiaire entre la peur et la panique, mais doit-on pour autant additionner les significations de chaque terme pour déduire les effets de sens d'un tel syntagme figé ? Si une telle association a été forgée, c'est pour désigner ce qui ne participe ni vraiment de la peur, ni de la panique totale. D'une manière quelque peu réductrice, on pourrait penser qu'il est peut-être question d'une peur de la panique, cette dernière pouvant devenir, comme nous l'avons évoqué l'objet de la peur mais cette opération n'est guère satisfaisante si ce n'est qu'elle a le mérite de mettre en lumière la même forme virtuelle de la panique, comme possibilité que toute peur puisse se transformer en état de panique. Un syntagme figé n'est, à proprement parler, ni un couple sémantique ni une association, il faut surtout tenir compte de l'effet de condensation qu'il opère. Peur mal définie, peur que tout puisse arriver sans savoir de quoi il retourne, la peur-panique est proche d'un état traumatisant devenu permanent. C'est une peur qui se donne la panique pour objet, et qui fait alors apparaître combien la panique peut être le stade sublimé de la peur.

L'usage courant de la notion de panique, à la

fois comme syntagme verbal et comme syntagme nominal, dénote également une indétermination quant aux images sociales de la violence et de la peur. Les formes de la sécurisation sont assez imaginaires et fondées essentiellement sur l'idée que les catastrophes, les agressions arrivent aux autres. Elles sont loin de représenter une sécurité absolue et les statistiques données sur les possibilités de ce genre d'événements traumatisants ne conjure pas l'éventualité de leur irruption dans le corps social, à tous moments. La panique latente est justement désignée par l'équivalence entre le mode nominal et le mode verbal de l'expression même des phénomènes de panique. On sait combien l'ampleur des dispositifs de sécurité, leur transparence ne sont pas pour autant source de sécurisation. La notion de panique traduit bien cette équivoque, cette indétermination comme si elle désignait la possibilité contenue dans toute situation de s'inverser non seulement en panique, mais de brouiller à la fois la représentation du fonctionnement des dispositifs de sécurité et les diverses causes de la violence ou de toute catastrophe. La notion de panique ne vient-elle pas dénoter alors les modes d'équivalence qui existent dans la représentation de la sécurité et de l'insécurité ? Car ceux-ci, comme nous le verrons, sont lourds de conséquences sur les croyances en la préservation du corps social et de son

intégrité. La généralisation de l'emploi du mot "panique", dans sa forme verbale et nominale, est liée à la puissance d'équivoque et d'indétermination qu'elle laisse supposer dans les représentations éventuelles de l'ordre et de la sécurité. L'équivoque sémantique multiplie les effets de sens et destructure l'ordre même des représentations.

Dans la civilisation judéo-chrétienne, l'ordre moral qui fonde encore une part de la dynamique de la logique sociale, implique une dichotomie fondamentale entre la peur et la panique. En effet, la peur reste bel et bien à l'origine du fonctionnement même de l'ordre et de sa reproduction dans le sens où elle continue d'être apprise comme type même des relations aux êtres et aux choses. La nécessité d'avoir peur est ce qui garantit la sécurité collective par une paralysie des gestes et des actes. La peur du loup se commue en peur de la Loi. Ceci est une vieille histoire ! Les condamnations des tribunaux, les prisons, représentent bien cette *contrainte de peur* qui permet, à rebours de justifier toute demande de sécurisation. Cette production de la peur semble être en contradiction avec les phénomènes de panique qui bouleversent justement la réglementation de l'existence par l'institution de la peur. La panique ne libère-t-elle pas de la peur en déstructurant ce qui fonde celle-ci, à savoir

l'ordre moral ? La contrainte de peur est, bien sûr, un facteur premier de l'inhibition, elle engendre une véritable logique du refoulement au point que tout acte viendra se finaliser en dernier recours par l'impossible passage à l'acte. Au contraire, la panique détruit les réactions de peur en supprimant les raisons immédiates de celle-ci et en transformant la contrainte en une étrange fascination pour ce qui justement *fait peur*. Un semblable renversement fait surgir le retour du refoulé dans un mouvement qui parodie la peur engendrée par l'organisation même du refoulement. C'est pourquoi la peur de la panique peut devenir démesurée, comme si elle annonçait la destruction possible des modes d'équilibre et de réglementation du corps social. Cette ambiguïté n'est-elle pas au coeur des demandes de sécurisation et ne confère-t-elle pas une certaine inefficacité aux systèmes de sécurité ? *La peur laisse supposer que les systèmes de sécurité peuvent être encore opérants, la panique annihile cette possibilité.*

II. LA NOTION DE PANIQUE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le phénomène paniquant est particulièrement lié à l'espace et au déplacement. Toutefois, le terme de panique paraît plus usité par les mass media que par les gestionnaires des réseaux ou les responsables de la sécurité. Le mot peut même devenir *tabou* comme s'il exprimait le pire qu'il puisse arriver dans une situation de catastrophe ou lors d'un accident. En ce sens, la réflexion générale sur les principes de sécurité, sur leur fonctionnement implique virtuellement l'idée que les dispositifs puissent subir des perturbations ou même des ruptures (réseau électrique, contrôle électronique ...) engendrant les risques d'une panique collective. Mais celle-ci peut avoir une origine extérieure aux systèmes eux-mêmes et venir d'un incident comme le suicide (R.A.T.P.) ou comme le détournement d'un appareil par des terroristes (Aviation civile). Si l'expression n'est pas nommée, elle est présente aux discours sur la sécurité comme *l'image-limite*, représentative des conséquences d'une destruction éventuelle d'un réseau.

Ainsi, des spécialistes comme le Colonel Chandessais effectuent des simulations de panique pour voir ce qui peut arriver.

"S'agissant de simuler une panique en lieu clos, le modèle utilisé est essentiellement aléatoire. Ni le comportement des sujets, ni même le développement du sinistre ne peuvent être entièrement déterminés. Il y a là une difficulté de calcul qui est résolue avec l'emploi de nombres aléatoires (pendant la phase manuelle de préparation, maquettes de simulation) et d'un algorithme de génération de nombres pseudo-aléatoires (pendant la simulation sur ordinateur). L'espace est représenté par un certain nombre de cases, la population est exprimée en sujets, le temps est divisé en phases... A l'intérieur d'un espace clos, possédant un nombre défini d'issues, une certaine population doit faire face à un sinistre qui se développe d'une manière aléatoire. Le sinistre le plus probable dans un espace clos (théâtre, cinéma, grand magasin) étant le feu, on l'a choisi comme type abstrait. Sa probabilité d'occuper une ou plusieurs cases adjacentes aux cases déjà sinistrées est représentée par le symbole VITFEU (vitesse du feu). Dans certaines expériences, la fumée se développe aléatoirement comme le feu, mais à une vitesse différente. Quand un sujet occupe une case sinistrée par le feu, il est une victime. Quand il occupe une case fermée, son comportement est affecté suivant des règles précises"

Le Colonel Chandessais pense qu'il est possible à partir de tels essais simulés d'en déduire des moyens techniques pour aider le public à avoir un type de comportement adapté pendant les sinistres (1). Il faut enseigner

(1) Etudes de l'Institut International du Feu

des "réponses préparées" et tirer les usagers d'un espace de l'ignorance des moyens de sécurité dont il peut disposer. On sait, par exemple, que la RATP organise elle-même des simulations d'évacuations de la foule et qu'elle considère que le temps/limite d'évacuation de la station de RER Châtelet ne devrait pas dépasser cinq minutes.

Tout ceci nous montre déjà que les risques de panique sont envisagés du point de vue de la fluidité d'une foule, de la rapidité d'intervention afin que les lieux d'un sinistre soient évacués. C'est l'accumulation d'une foule qui apparaît comme le danger premier et l'idée de panique n'est guère concevable, dans l'esprit des gestionnaires d'un réseau, qu'avec l'existence de la foule et de mouvements collectifs. Ceux-ci évoquent les possibilités de piétinement, d'écrasement, d'étouffement, dans toutes les éventualités de la désintégration du corps. Ce qui limite d'autant le rôle d'une simulation de la panique : les comportements deviennent si aléatoires qu'ils en sont imprévisibles et la seule chose constatée apparaît dans l'agglutination des corps aux issues de secours. Il faudrait considérer déjà l'ambiguïté de la notion de *conduite adaptée* car il n'est pas évident que le phénomène de panique se solde par un comportement inadapté, la *fuite en avant*, le *sauve qui peut* aussi narcissique soit-il, se

traduit par une certaine rationalité de la conduite, au prix d'une suppression d'autrui.

Les rapports entre la foule et le narcissisme, entre la panique et la masse forment l'arrière scène d'une société et de son apparente cohésion. Dans un texte intitulé "La panique politique" (1) Ph. Lacoue-Labarthe et J-L Nancy tentent de montrer le lien entre la panique et la foule avant l'histoire de Narcisse et antérieurement à la réplique de l'expérience du miroir (2). "La première forme de l'altérité inscrite dans la psychologie individuelle, c'est la suppression d'autrui. Pour Narcisse, le bon autrui est un autrui mort ou exclu", "la panique est le meilleur et paradoxal révélateur de l'essence de la masse" puisqu'avec elle "la Masse se désagrège en ce qui la compose vraiment, en narcisses étrangers et opposés les uns aux autres". Cette exacerbation de l'individualisme dans les situations de panique, cette dissolution des liens d'une masse sont également évoquées par le sociologue Elias Canetti : "La masse qui à l'instant même était encore à son apogée, est ainsi obligée de se désintégrer avec violence. Cela est voulu par la nature même de la masse, dans laquelle tous sont égaux ; et alors que soi-même on ne se sent plus masse, on continue à être entièrement envahi par la masse. L'individu se détache d'elle et veut lui échapper parce qu'elle est menacée en tant que tout. Mais comme il est encore captif physiquement, il est obligé de s'attaquer à elle"(3).

(1) in Cahiers de confrontation N°2.

(2) La question du "miroir" est essentielle puisque la panique correspond d'abord à un effondrement du champ des représentations.

(3) Masse et puissance. p. 25 Ed. Gallimard, 1960.

Phénomène rare, si on la considère du seul point de vue *irruptif*, la panique est donc autant individuelle que collective, et particulièrement quand elle apparaît dans sa forme latente. Toutefois elle demeure originellement collective, et c'est dans sa manifestation, irruptive ou non, que s'opère le glissement du collectif à l'individuel. Cet aspect virtuel du mouvement paniquant, cette manifestation implosive caractérisent particulièrement les pratiques sociales des transports en commun, dans l'espace des gares et des aéroports comme dans le déplacement lui-même. Mais les formes de cette structure latente d'une panique sont multiples et il nous faudra les étudier en les distinguant des habituelles représentations du stress, de l'angoisse des phobies ou encore des obsessions de l'agression ... La peur de prendre l'avion, la phobie des couloirs du métro, la compulsion d'agression participent des mouvements de panique intériorisés mais elles n'en sont pas la cause directe. Un des problèmes fondamentaux pour notre démarche est de renverser les rapports de cause à effet qui sont donnés le plus souvent par les media. Un des meilleurs exemples, sur lequel nous reviendrons, apparaît dans la récente "série noire" des accidents. Les différents discours opèrent des effets de déplacement des causes et des conséquences, des circonvolutions telles que *l'image de la sécurité* rassemblent

pêle-mêle l'incident technique, la défaillance humaine, l'angoisse des souterrains, la crainte de l'agression, la fraude Si le résultat obtenu par un tel ensemble de discours se solde en un véritable *pot-pourri*, c'est qu'un certain ordre des choses demeure masqué : la panique dans sa forme latente, extériorisée par les usagers lors d'un événement est indéfiniment oblitérée dans une série d'explications causales qui ne cessent de se substituer les unes aux autres.

Comme nous le verrons, il n'y a pas vraiment de panique irruptive dans les transports en commun, hormis l'histoire mille fois citée du "métro Couronnes" (RATP) (1) et les accidents d'avion ne permettent guère de savoir ce qui s'est passé avant la mort collective. Mais le phantasme de panique demeure aussi présent à l'esprit des usagers qu'à celui des gestionnaires, il est lié au fonctionnement même des réseaux, à la puissance virtuelle de leur destruction. Chaque fois qu'un accident se produit, ce phantasme de panique est ré-activé, il accompagne l'effet traumatisant en l'inscrivant dans la mémoire, en le constituant comme une véritable trace mnésique. Tous les problèmes de sécurité, malgré l'infailibilité apparente des systèmes,

(1) Chaque fois qu'il y a un événement grave dans le métropolitain, l'histoire du "métro Couronnes" constitue la référence passée, la trace mnésique d'origine comme l'image de ce qui ne devrait plus jamais se produire.

se trouvent confrontés non seulement à l'idée de la panique, mais surtout à un conflit permanent des représentations de la sécurité qui tient d'abord au mélange des divers registres des causes et des prévisions, et enfin à l'ambiguïté de la demande de sécurisation.

Phantasme, fiction, scénario de l'imaginaire ...

Pour les usagers comme pour les gestionnaires, la panique est le *degré zéro* des possibilités mêmes d'une représentation de la sécurité, elle est à l'origine et à la fin de tout le processus de l'idéologie sécuritaire, de ce qui motive le perfectionnement technique, la finalité du fonctionnement des systèmes de protection et d'intervention, et simultanément elle apparaît comme l'image de l'échec des dispositifs, de la rupture des réseaux ...

Tout est fait, dans le fonctionnement des transports en commun pour que la panique reste de l'ordre de l'imaginaire et que jamais elle ne vienne bouleverser l'ordre du réel. C'est pourquoi, elle n'est pas nommée comme telle, autrement que sous la forme d'une totalité inexplicable, d'un coup du destin que les media savent particulièrement bien focaliser.

2. RÉSEAUX, PERTURBATIONS, TEMPS/ESPACE

Plus que les dispositifs de sécurité, aussi perfectionnés soient-ils, ce sont les réseaux eux-mêmes qui annulent les formes irruptives de la panique. Réseaux des autoroutes, des avions, du métropolitain, mais réseaux également de la télécommunication, de la télématique, réseaux qui, par leur développement, gouvernent à l'existence sociale, politique et économique de tous les pays du monde. Par excellence, le réseau est un gigantesque dispositif anti-panique, et sa perfectabilité (dans tous les secteurs) rend de plus en plus incertaine des ruptures qui provoqueraient une catastrophe.

Depuis l'existence des télécommunications, on sait combien, du point de vue de la stratégie militaire, le démantèlement d'un réseau apparaît comme un des objectifs premiers (1). De même, la suspension du fonctionnement d'un réseau, pour des raisons de grève prolongée par exemple, sur-active les tensions collectives, augmente le stress car la représentation d'une paralysie d'un réseau renvoie d'emblée à la cessation des activités. Information, communication : la toute puissance du réseau est de se suffire à lui-même par la circulation, la véhiculation, par un déplacement incessant qui donne cette image des villes et des administrations qu'elles contiennent comme

(1) Cf. à ce sujet les études remarquables de P. Virilio et les recherches de Y. Stourdzé.

celle d'un grand cerveau qui reçoit de l'information, la distribue, la sélectionne, la retient, la renvoie ...

Les romans de science fiction associent volontiers la panique à la catastrophe que produit la rupture des réseaux mais le réseau n'est jamais vraiment détruit, même s'il apparaît comme tel sur un plan technique. Il existe désormais une métaphysique du réseau et les éventuelles ruptures ne sont considérées qu'à l'intérieur de leur fonctionnement, elles n'atteignent pas l'idéologie du réseau et de la communication. Et bien souvent, ce qui semble porter préjudice à un réseau ne fait que conforter sa puissance.

1. LES IMPASSES DE LA CYBERNÉTIQUE

Vers 1970, l'événement apparaissait comme un facteur de disruption nécessaire à l'auto-reproduction des systèmes : *"poser l'existence d'un processus auto-génératif, c'est supposer que les systèmes sociaux se développent d'eux-mêmes, non seulement selon des mécanismes de croissance mais aussi selon des antagonismes internes ou contradictoires qui vont jouer un rôle moteur dans le développement, en provoquant des "catastrophes plus ou moins contrôlées" "(1). Quelques années après ce fétichisme de l'événementiel, c'est la crise qui devient salvatrice, facteur de l'évolution et de la reproduction des systèmes. Chaque fois, la biologie demeure la première référence : "Il ne fait guère de doute que la crise a joué un rôle majeur dans l'Evolution biologique ; on peut en effet invoquer l'analogie suivante : pour l'individu, la crise est une "catastrophe" psychique qui permet souvent d'éviter la catastrophe physique ou physiologique dont elle est l'annonciatrice ... Pour l'espèce, il existe des mécanismes biochimiques liés au génotype, qui eux aussi simulent les relations de l'espèce avec son biotope ; que ce système entre en catastrophe, et l'espèce est en crise". (2). Après le triomphe de la cybernétique,*

(1) E. Morin. Communication n° 11 Numéro spécial sur l'événement publié par le CECMAS (Le Seuil).

(2) R. Thom. "Crise et catastrophe" dans Communications n° 25 CECMAS (Le Seuil).

la théorie des catastrophes tente d'étudier la singularité produite par la perturbation elle-même, montrant par ailleurs que la forme de l'analyse est appelée à changer par rapport au phénomène perturbateur lui-même.

L'analyse théorique privilégie tantôt l'invariance d'un système, la continuité d'un réseau, sa reproduction homéostasique, tantôt la perturbation, l'événement, la situation de catastrophe. Et la toute puissance d'un réseau tient alors au fait d'une aptitude à se reconstituer rapidement dans le cas de sa perturbation et même de sa destruction. Dans les services de renseignement (espionnage et contre espionnage), le démantèlement d'un réseau par l'ennemi n'est pas toujours un échec dramatique pour le pays d'origine, au contraire il peut être simulé (1) ou encore il peut permettre la reconstitution d'un autre réseau au moment où le précédent paraissait déjà grillé. Avec la théorie des catastrophes, ce ne sont plus les événements qui produisent la perturbation, ce sont les "attracteurs", points de stabilité qui peuvent devenir les lieux de catastrophe. En effet, *"la théorie des catastrophes associe les accidents morphologiques à un conflit entre des régimes d'évolution stables. Une image de ceci peut être donnée par une île montagneuse*

(1) Texte cité. P. Watzlawick. Le chapitre sur le "travail de renseignement" et le récit de l'opération "Mincemeat".

qui drainerait deux rivières. A chacune correspond un bassin hydrographique. Une goutte de pluie tombant dans un des bassins aura un destin défini ; elle aboutira tôt ou tard à l'embouchure de la rivière correspondante, où elle s'immobilisera. Ce point d'équilibre est appelé un attracteur". (1). La cybernétique expliquait la continuité, la reproduction de la stabilité des systèmes en fonction des effets de discontinuité, la théorie des catastrophes permettrait d'analyser la singularité même du conflit, l'hétérogénéité de ses structures "dans le déploiement universel de la singularité". (2).

La panique n'est pas dépendante du réseau lui-même. Elle n'est pas seulement la conséquence d'une perturbation grave, elle est autant présente à la stabilité d'un système, dans sa régularité absolue de fonctionnement, qu'à sa perturbation. Impossible de l'analyser dans les termes de la mathématique : la panique, par ses effets de contagion constants, par sa virulence et son inscription dans le corps échappe aux théories de la cybernétique et des catastrophes.

(1) R. Thom. Article du Monde. 22 Décembre 1976.

(2) R. Thom ajoute d'une part "qu'il faut savoir comment un attracteur structurellement stable peut cesser d'être stable", d'autre part, qu'il faut considérer comment "tous les accidents morphologiques stables sont engendrés chacun par une situation typique de conflits entre attracteurs stables". Mais la toute puissance d'un réseau, c'est justement d'être en soi un attracteur stable de sorte qu'il n'est jamais réellement menacé, si ce n'est que par l'apocalypse.

II. LA PERTURBATION ET LE TEMPS

Dans un immeuble du Boulevard Bourdon se trouve le P.C du réseau métropolitain. Chaque ligne est représentée sur un écran, chaque rame qui se déplace est suivie par l'oeil d'un technicien, chaque temps de déplacement d'un train est contrôlé, le conducteur pouvant parler à tout moment au technicien responsable de la surveillance du bon fonctionnement de la ligne. Derrière une grande baie vitrée, sur une estrade, un homme manipule des touches et des boutons sur un tableau imposant, c'est de là que se commandent tous les circuits électriques. La pression d'un "seul" bouton suffirait à plonger tout le réseau du métropolitain dans l'obscurité.

Une panne, une grève ... tout semble s'arrêter ; un suicide, un déraillement, tout semble perturbé. Les possibilités de phénomènes de panique demeurent pensés dans les termes d'une rupture du fonctionnement d'un système, d'une perte des références de l'ordre temporel et spatial. Ainsi, les dispositifs de sécurité, comme l'organisation du circuit se perfectionnent techniquement en fonction d'une conjuration de toutes les formes de perturbation. L'ordre temporel devient d'autant plus essentiel que les

transports visent à la rapidité et à l'efficacité. Une foule qui s'accroît sur les quais, en attente d'un train qui ne vient pas, est une menace de rupture d'équilibre. Un individu qui se jette sur la voie "retarde" le trafic ... C'est pourquoi un projet avait été déposé afin d'éviter ce genre de perturbation : le panier anti-suicide, placé devant le train, pouvait empêcher que le corps se disloque, car, chacun sait que le temps le plus long, avant de rétablir le trafic, est consacré à dégager toutes les parties du corps de l'éventuel suicidé. Cette *victoire* sur le temps est ré-activée par une préoccupation constante de diminuer l'attente d'une rame, en espaçant les trains d'une minute trente, puis, un jour ... d'une minute seulement. La plus petite perturbation fait figure d'un manque d'efficacité du réseau global, tout étant alors mis en oeuvre pour que le temps lui-même n'existe plus dans l'esprit des usagers. Par exemple, si un suicide sur un point de la ligne arrête le trafic, celui-ci est rapidement reconstitué, sous la forme de deux boucles de part et d'autre du point "noir" ... Au fond, cette *victoire* sur le temps conduit à supprimer toutes les représentations pour l'utilisateur, d'un écart, d'une différence entre le réseau et le trafic.

Le temps : précision, ponctualité, rapidité de

déplacement ... Tout ce qui retarde menace de provoquer, comme nous le verrons, des réactions particulières des usagers. La panique, si elle est, comme le dit Clément Rosset "*la représentation moins le temps*" apparaît dès le moment où le rythme habituel du fonctionnement d'un réseau se trouve modifié. Il s'agit de pouvoir se représenter ce qui arrive pour éviter l'énervement, les conduites plus ou moins hystériques. C'est là un des paradoxes fondamentaux :

- le métropolitain fonctionne de telle façon que la notion de temporalité est appelée à disparaître, grâce aux habitudes mécaniques des usagers, grâce à la rapidité du trafic et à sa régularité absolue ...

- s'il se passe quelque chose, l'utilisateur se trouve confronté brusquement au temps (attente, incertitude ...) et dans le même moment il n'a pas les moyens de se représenter ce qui arrive vraiment (peu d'informations sonores). La confusion des signaux ou l'incertitude de l'information ou l'absence même de tout renseignement engendrent l'impression d'une menace par la rupture de la circulation habituelle des informations. Par exemple, dans une gare, l'utilisateur peut recevoir des signaux qui se répètent, sans qu'il ne puisse en saisir le sens. La ré-

pétition suffit à l'avertir de quelque chose mais il ne sait pas de quoi. Cette reconnaissance de quelque chose qui n'a pas encore été connu engendre une certaine appréhension, laquelle peut devenir une véritable terreur-panique si la chose se produit simultanément avec les signaux qui l'annonçaient.

La finalité d'un système signalétique est justement de limiter les efforts de la représentation afin de gagner du temps et c'est la brusque résurgence de la représentation qui suscite l'incertitude de comportement et l'angoisse ... La rapidité d'intervention, dans le cas d'un suicide, participe du même principe : il s'agit de gagner du temps sur la représentation de ce qui se passe, d'éliminer, dans la mesure du possible, l'image angoissante de l'univers du métropolitain comme lieu de la mort. La perturbation d'un réseau renvoie-t-elle en miroir la destruction des comportements ? Si l'utilisateur n'est qu'une fiction n'est-ce pas dû au fait qu'il est l'élément de référence du fonctionnement d'un réseau et que, dans ce sens, il est voué d'emblée, à refléter les variations, les erreurs, les perturbations du réseau ?

Si l'on prend l'exemple de l'arrêt prolongé dans un tunnel (métropolitain), une panique ne se déclenche

pas pour autant mais les usagers, dans la mesure où l'interruption se prolonge commencent à avoir des réactions particulières : le temps perdu se commue en une certitude angoissante de la durée même.

"Une chose importante, c'est la position, si le métro s'arrête plus longtemps, je m'accroupis".

"Entre deux stations, on était complètement dans le noir, on est resté pendant, j'ai envie de dire un quart d'heure, ça a duré trois minutes ou sept minutes, avec un haut-parleur qui disait qu'il fallait pas descendre sur les voies. Moi j'étais complètement prise de panique, toutes les rames ont été immobilisées à l'endroit où elles se trouvaient quand la panne s'est produite. Il y avait des veilles, il faisait très chaud, il y avait énormément de monde, à ce moment là, le temps disparaissait complètement (1), c'était très présent. En face de moi, il y avait deux femmes, il devait y avoir un noir, ça ne m'en souviens très bien et puis des hommes ... Ce qui s'est passé au bout de 2 ou 3 minutes ... On se demandait ce qui allait arriver, dans les regards qui s'échangeaient entre femmes. Ce qui s'échangeait entre ce noir et les autres, il n'y allait rien arriver, on n'allait pas se bouffer mais cela voulait dire que ça pouvait être possible, ce qui se greffait là-dessus, ce que je me disais, c'est que le métro est une histoire de lignes ... il y a des lignes où on se sent rassuré ..."

"Le jour où le métro s'arrête, qu'on est en face de ces gens là qu'on avait démoli avant parce qu'on est toujours mieux que les autres, c'est vrai que ça paraît très possible de rentrer en contact ..."

(1) L'ambiguïté entre la surévaluation du temps et sa disparition est telle que l'utilisateur peut imaginer qu'il n'a plus de rapport au temps quand il est plongé dans l'indétermination, et simultanément, il ne cesse d'évaluer pour restituer cette dimension temporelle dont le réseau lui offre l'assurance de la régularité.

"Tout s'est éteint, on s'est arrêté, le type au haut-parleur a dit : "Nous vous demandons de rester calmes, nous en avons pour cinq minutes". On est comme des gosses à ce moment-là".

La violence d'une réalité du temps qui passe apparaît en cas de prolongation de la perturbation et le temps devient interminable, l'évaluation temporelle intensifiant la représentation de la durée. D'où l'ambiguïté : le réseau annule le temps, c'est la finalité de son efficacité, la perturbation prolongée supprime également le temps mais d'une manière angoissante. Le paradoxe devrait être résolu par l'usage plus intensif de l'information sonore qui ré-introduit un certain équilibre.

L'enfermement sans issue apparente, comme dans un wagon du métropolitain, semble suractiver l'angoisse, à l'inverse des lieux fermés dans lesquels la sortie (la fuite) demeure toujours possible. Si les gens sont tentés de descendre sur la voie c'est dans la mesure où ils se trouvent enfermés doublement dans le wagon et dans le tunnel. Le wagon qui pourrait alors devenir *îlot de protection* produit l'effet inverse : il est une sorte de boîte close dans un tunnel où la circulation est encore virtuellement possible. Du point de vue de l'organisation du réseau métropolitain, la panique tiendrait au fait que tous les gens descendent sur les voies et se mettent à courir

dans un sens ou dans l'autre. Si les gens restent dans le wagon, le fait de demeurer "coincés" suscite une attitude rationnelle même si la subterranéité devient d'autant plus oppressante qu'elle est répétée par la structure du wagon fermé. Si l'absence de lumière vient s'ajouter à une telle situation, obscurité et subterranéité coïncidant, la représentation de l'enfermement est portée à son paroxysme. Or, une telle clôture spatiale fait basculer les corps dans un état de tension mal contenue puisque plane la menace d'une atteinte à la personne. Le seul espoir reste "l'ouverture des portes", c'est-à-dire, paradoxalement, une conduite de panique - la débandade - qui se traduirait par une fuite éperdue.

Pour l'avion, la situation est différente. L'attente dans les aéroports ne provoque pas les mêmes troubles de comportement. L'avion évoque le déplacement le plus rapide et le piétinement, l'expectative d'un départ toujours retardé devient contradictoire par rapport à la vitesse et au choix du voyage. L'avion n'est pas utilisé comme le métropolitain sous le mode de la contrainte nécessaire, il traduit le désir de partir et l'attente engendre plus la colère que l'angoisse.

"Quand on a attendu très longtemps même si on nous a donné à manger pour nous faire patienter, on est très énervé. Dès que l'avion est affrété, tout le monde se précipite, ça m'est arrivé et j'ai bien cru que les gens allaient se battre".

"J'ai déjà peur du décollage, si je dois attendre pendant des heures, je n'ai plus envie de partir, je me demande pourquoi je pars".

III. L'ESPACE ET LA FLUIDITÉ

L'espace est structuré par une signalétique qui a pour fonction de limiter, voire d'annihiler le travail de la représentation, en s'articulant comme un langage exhaustif qui détermine toutes les conduites à suivre. L'incertitude de perception d'un signal engendre une équivoque qui peut se commuer en une angoisse et l'absence de reconnaissance des signaux fait apparaître l'espace du métropolitain comme un monde incompréhensible dans lequel toutes les agressions deviennent possibles. Autrement dit, la signalétique, comme prise en charge de l'usager, précède les mouvements de l'usager en découpant l'espace selon des relations de contiguïté. Mais celles-ci forment en elles-mêmes une totalité telle que l'espace n'a plus besoin d'exister comme condition de la représentation. Dès lors, les risques de panique sont évalués en fonction de l'équivoque des perceptions et la cohésion d'un système signalétique est recherchée autant pour l'efficacité et la rapidité de déplacement des corps dans les couloirs que pour l'évitement de l'angoisse, de la violence ... Un tel système signalétique, au-delà du représenter, au-delà des repères habituels de la monumentalité, devient le langage du circulant et son pouvoir métaphorique disparaît absolument au profit de la relation de contiguïté.

La signalétique est l'ordre du langage qui accompagne le fonctionnement d'un réseau. Ses déficiences renvoient l'utilisateur à l'indétermination de son comportement, l'absence de repères produisant des effets de destruction spatiale.

Le réseau n'a pas de centre, ce qui le caractérise, c'est la fluidité absolue. Il peut indéfiniment simuler des effets de centrage/décentrage pour consacrer justement une semblable fluidité. Habituellement, celle-ci apparaît comme une nécessité première pour éviter toutes les perturbations possibles. Pour accentuer les effets de fluidité, l'espace du métropolitain est lui-même conçu comme une contiguïté absolue et le jeu des couleurs vient renforcer l'image de cette contiguïté. Les affiches publicitaires, les quais et les couloirs, les signaux, les trottoirs roulants, les corps qui se suivent ... toutes les images usuelles confirment l'idée d'une contiguïté que rien ne doit venir perturber. Les points d'attraction ne sont là que pour compenser la puissance obsessionnelle activée par la contiguïté et, simultanément, pour faire oublier les structures obsidionales du souterrain. La contiguïté elle-même est considérée comme un a priori de la sécurisation dans un espace de transit et les points d'attraction, en tant qu'unités spatio-temporelles fixes,

accomplissent de facto une fonction compensatrice, supposée engendrer une certaine représentation de l'espace comme tel, celui-ci ayant disparu dans la contiguité elle-même. Autrement dit, le mélange d'angoisse collective et de panique virtuelle et latente est pris en charge par ce double facteur qui semble dans sa conjonction même outrepasser les contradictions qui le sous-tendent. Car, dans le domaine d'une esthétique fonctionnelle et symbolique, tout est prétexte à justifier le bien fondé d'une *ambiance*, même si celle-ci use de tous les artifices. Comme aux enfants psychotiques qui ne connaissent dans le langage que l'usage de la contiguité, on apprend aux usagers à effectuer d'autres types de liaisons, par association symbolique.

On considère souvent l'espace du métropolitain comme fermé, par opposition à l'espace ouvert des gares. Mais la spécificité d'un tel espace est de rendre composables tous les modes usuels d'appréhension de l'espace. En effet, les structures spatiales des stations, des couloirs, des wagons ... fonctionnent à partir d'une équivalence structurale et formelle, rendue comme telle par le fait d'un transit constant. Ce fond spatial est singulièrement homogène et c'est pourquoi à n'importe quel moment un élément peut s'en détacher comme une véritable figure

sur un fond. Tout objet, toute scène (attroupement, jeux de mains, cris, chanteurs ...) peuvent cristalliser l'attention et apparaître comme un pôle transitoire de destruction de l'espace. L'ambiance symbolique construite par les designers et les architectes cherche à suggérer l'idée d'un espace fixe par opposition ou complémentarité avec la fluidité. Dès lors tout élément peut être repère ou dispersion du repère dans les tentatives de construction des représentations faites par l'utilisateur.

On a pu attribuer à l'espace du métropolitain une structure pariétale (1) qui semble renchérir sur l'aspect *souterrain* et sa clôture. Celle-ci, limitant la représentation aérienne de la fluidité renvoie également à l'espace interne, au-dedans du corps ... Ce n'est pas un hasard si dans une certaine poésie du métropolitain qui exalte les odeurs des "anciennes" stations, ou des vieux wagons, les murs, non revêtus de mosaïques ou d'autres matériaux, apparaissent comme la surface d'une peau. Sans se fonder sur un semblable esthétisme, ne faut-il pas considérer comment l'aperception de cette structure pariétale se conjugue avec des modes d'appréhension du corps et des objets.

(1) Cf. les travaux de Henri RAYMOND

Dans quelle mesure le temps du transport n'est-il pas aussi un des rares moments de la vie quotidienne où le *dedans* du corps est perçu, réfléchi (douleurs internes, souvenirs de sensations, râclements de gorge, effets de digestion, tension des lieux érogènes ...) ? La subterranéité demeure complexe car elle engendre des effets contraires, d'angoisse et de protection. Evidemment, les comparaisons entre les couloirs du métropolitain et le rappel de la vie intra-utérine sont singulièrement douteuses, pour ne pas dire grotesques, mais l'oubli de l'enfermement renvoie nécessairement le corps à son propre *dedans*, ce qui multiplie les phantasmes de la vie interne du corps. La proximité-promiscuité des corps suscite une activité d'aperception du corps de l'autre, conjointe à celle du *dedans* du corps. Jeux de regards, jeux de mains ... prélude à l'enfermement *définitif* ? Car on sait bien que si un wagon restait fermé, plongé dans l'obscurité pendant un moment indéterminé, toutes les angoisses et tous les désirs de corps finiraient par se manifester dans une violence irruptionnelle et mimétique. Le mouvement d'aperception interne des corps conjugué à celui d'une perception/appréhension du corps de l'autre est sur-activé par l'enfermement (1). Jamais, autant que dans le métropolitain,

(1) Ceci n'est pas sans évoquer le film de L. BUNUEL "L'Ange Exterminateur". Malgré la mobilité, malgré le rôle premier du transit, l'espace du métropolitain - comme permanence de l'enfermement - ne demeure-t-il pas un lieu fixe ?

le dedans du corps se projette sur l'autre, dans des effets de viralité (mimétisme, contagion ...) ce qui confère une inquiétante étrangeté à un érotisme latent, collectif, singulièrement angoissant par son mode d'insinuation.

IV. LA PARALYSIE DU RÉSEAU, ET LE PROBLÈME DES FIGURES DE SA DESTRUCTURATION

La grève est une forme de paralysie des réseaux, l'indétermination de sa durée pourrait engendrer l'image sociale d'une certaine disparition du réseau. Avec la grève des transports communs, la ville semblerait devenir *ville morte*, privée de ses activités, rendue à l'inertie de ses communications. Nous avons pu remarquer combien les différentes institutions des transports avaient l'habitude d'oblitérer tout ce qui concernait l'aspect négatif du fonctionnement des réseaux. Dans la mesure où une grève demeure bien circonstrite dans le temps, elle n'est pas menaçante, par contre celle des équipes de nettoyage du réseau métropolitain a fait apparaître des dangers sérieux (la ville souterraine devenant une ville pestiférée). L'image de marque du fonctionnement optimal d'un réseau est telle que tout ce qui relève de l'accident, de l'incident technique grave se trouve en quelque sorte *gommé*. Cette crainte d'une image négative, de la part des gestionnaires, a bien des raisons, mais celles-ci ne peuvent pas être réduites à une affaire de marketing. Il est bien évident que d'un point de vue commercial, on ne va pas énoncer publiquement les défaillances d'un produit !

Quand il s'agit d'un service public, c'est une autre question ...

Avec la réduction de tout incident à une simple perturbation, comme la grève, le suicide, l'accident également, les images de destruction qu'engendrent les réseaux sont rapidement déplacées, interchangeables comme on le verra au quatrième chapitre de notre étude. En effet, la sécurité ne peut pas être qu'une affaire technique quand elle est présentée aux usagers : les systèmes de protection, de sauvetage sont considérés comme infaillibles au point que l'accident doit être réduit à une erreur fortuite. L'essentiel pour les gestionnaires, quand il arrive quelque chose de grave, est de préserver l'image de marque par tous les moyens afin d'éviter une surrenchère dans la conjonction entre le fonctionnement d'un réseau et les représentations des angoisses de mort.

Pour faire apparaître le sens de ce refus de considération à l'égard des effets négatifs - ceux-ci étant réduits systématiquement à la représentation de la perturbation - nous étudions d'abord l'ambiguïté des images de la sécurité par rapport aux dispositifs et nous développons ensuite une analyse des différents types de discours, des réactions qui se manifestent lors d'un incident grave. Ce qui menace le "bon" fonctionnement du réseau est au coeur même des phénomènes de panique et la seule peur de l'agression dont parlent des études de la RATP et

de la SNCF ne suffit pas à expliquer les contradictions des représentations de la sécurité. Bien au contraire, elle les focalise sur cet objet unique consacré d'avance par l'obsession collective et par les médias et par les pouvoirs publics.

3. L'AMBIVALENCE DES IMAGES DE LA SÉCURITÉ
DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Chaque moyen de transport cristallise des angoisses que l'assurance d'une sécurité bien organisée ne permet pas de neutraliser entièrement. De manière stéréotypique, le train est considéré comme un moyen d'une sûreté sans égal ; l'avion, malgré son perfectionnement technique qui le rend singulièrement fiable, doit sans cesse justifier son pouvoir d'efficacité et de sécurité, et le métropolitain, figure d'un réseau presque infaillible quant à son fonctionnement, est appelé à combattre, par tous les moyens de confort et de décor, les formes du stress collectif qu'il paraît étrangement susciter.

La fiabilité d'un système de transport, plus que celle d'un simple produit, suppose non seulement l'idée d'un "bon fonctionnement", mais aussi la prévention des risques ; et l'étude de la sécurité, "contrairement à celle de la fiabilité, exigerait donc de donner la priorité aux interrelations entre sous-systèmes, en particulier ceux constitués par l'être humain"(1).

Ce qui complique d'autant la question de la sécurité tient au fait d'une incertitude des comportements humains dans le

(1) Voir le chapitre "Fiabilité et sécurité" du livre de C. LIEVENS "Sécurité des systèmes", Cepadues-Edition, p. 13 et suivantes. L'auteur montre bien la complexité du problème de la sécurité, à cause de la multiplicité des combinaisons d'événements, de l'intervention de l'homme comme élément du système étudié et il insiste sur les contradictions entre la fiabilité et la sécurité.

cas d'une situation perturbante ou paniquante. Du retard à l'accident catastrophique, les réactions virtuelles de l'utilisateur sont des possibles difficilement prévisibles si on considère en plus ses "états d'âmes", de l'angoisse aux formes multiples de la phobie. Evidemment les gestionnaires peuvent ne pas tenir compte de ces derniers facteurs, mais leur image de marque en dépend : l'augmentation actuelle du nombre de passagers utilisant l'avion est fonction en grande partie de la réduction des phobies ou de ce qu'on pourrait appeler tout bonnement "la peur de l'avion". D'ailleurs les systèmes de transport en commun ont bien compris la nécessité de développer l'analyse des attitudes les plus complexes des usagers réels ou potentiels mais une des erreurs premières nous semble apparaître dans la dissociation qui est faite entre la sécurité et la construction d'une ambiance protectrice et agréable. Autrement dit, la logique de la sécurité, se conformant aux exigences de la fiabilité, place "hors de son champ" la question de la sécurisation. Cette dernière est traitée par les architectes de l'environnement, les designers et autres spécialistes mais elle n'est pas le prolongement du système de sécurité. Devrait-elle l'être ?

I. PARADOXES DE L'IMAGE DE LA SÉCURITÉ

Plus que les représentations de la sécurité dans les transports en commun, c'est le processus lui-même de production d'une image de sécurité que nous tentons d'analyser.

A. DANS LE METROPOLITAIN

Malgré les efforts réalisés pour rendre l'univers du métropolitain, lieu de tous les phantasmes et de tous les actes les plus extravagants, plus chaleureux, plus propice à l'enchantement, il n'en demeure pas moins que l'angoisse collective et individuelle trouvent dans les souterrains et les trains, dans le mouvement infini du travail à l'habitation, sa consécration et sa justification. Les nombreuses revendications des usagers sont connues, parfois prises en compte par les gestionnaires, mais comment le système du métropolitain pourrait-il absorber tout ce qu'il suscite ? La rue, le bureau, la chambre, sont aussi des lieux où les phantasmes se mêlent à l'angoisse, mais pourquoi le métropolitain est-il l'espace d'élection de tant d'obsessions ? Pourquoi est-il choisi comme moyen de suicide ? Pourquoi l'insécurité semble y régner alors que la foule demeure symbole de protection ?

A vrai dire, il se passe peu de chose par rapport à l'activité intense du trafic et à la circulation des corps : mouvement infini que des incidents plus ou moins graves viennent interrompre, le trafic se confond étrangement avec l'image de la mobilité des corps. L'agression n'est pas le seul danger encouru, le feu, l'obscurité, le piétinement ... tous les risques de désintégration du corps semblent ainsi rassemblés dans un espace/temps limite. Est-ce la raison essentielle pour que s'activent tant de phantasmes et que passent à l'acte tant d'obsessions ? Comment "l'usager" déjà capté par ses propres phantasmes, se représente toutes les formes de destructuration de l'ordre spatial et temporel dans le métropolitain ? Pour qu'il ne semble rien se passer et que persiste par ailleurs la hantise d'une perturbation qui puisse prendre la forme d'une panique, il faut bien qu'un certain nombre de contradictions de l'existence de chacun émerge brusquement. En effet, confronté à de nombreuses et "petites" situations traumatisantes, on s'habitue à craindre que quelque chose puisse arriver alors qu'il se passe peu de choses. Cet entretien d'un phénomène paniquant latent est une caractéristique fondamentale de l'univers du métropolitain.

"Il y a un moment où le métro ne compte plus, ce qui est important, c'est ce qui monte en soi, et après, j'ai une agressivité folle contre le métro".

"Il y avait quelque chose qui était là, qui était de l'ordre du cannibalisme, n'importe quelle agression était possible".

"Une fois, on est resté dans le noir, entre deux stations de métro, pendant je ne sais combien de temps, trois minutes peut-être, avec un haut parleur qui disait qu'il ne fallait pas descendre sur les voies ..."

"J'ai vu un aveugle qui est tombé dans le trou ... Les gens, leurs réactions, je ne comprends pas, je ne pouvais pas, je suis rentré dans un café".

"Y se bloquent dans la portière, y font comme si ils avaient vraiment mal et qu'ils souffraient, alors, ça sème la panique dans le wagon même, les gens croient qu'il va avoir un bras de coupé ou ne ne sais quoi, alors tout de suite, on tire l'alarme et en fait, une fois que le bonhomme arrive, y rigolent, y font les marioles, c'est fréquent, j'ai vu ça souvent, c'est super des trucs comme ça ! Ca met de l'ambiance ..."

Ainsi, angoisses individuelles, monde omnivoyeur (1), accidents, simulacres d'incident ... le monde du "métro" contient tellement d'effets de destructuration psychique possibles que l'amélioration de son environnement et de son fonctionnement peut limiter sans jamais pouvoir les faire disparaître.

(1) Cette idée est fondamentale pour comprendre la régulation et la dérégulation des tensions affectives dans le métropolitain.

B. L'AVION

N'est-ce pas une certaine conception de la mort qui permet de prendre l'avion sans l'ombre d'une crainte ? Car, là aussi, le système est fiable, les dispositifs de sécurité sont particulièrement soignés et les appareils subissent des révisions régulières, contrôlées par VERITAS. L'avion en flammes demeure pourtant une image classique de la panique, et on connaît, d'après les études menées par le Colonel Chandessais, les types de réaction d'une foule prise dans un incendie. Les corps calcinés, dans l'avion, se retrouvent entassés près des issues de secours ...

"Quand je me dis : je vais crever dans l'avion, je suis calme !"

Cette petite phrase ne résume sûrement pas l'attitude de tous les usagers, mais ceux qui considèrent la mort accidentelle comme une éventualité présente à bien des moments de leur existence, limitent les risques d'avoir une peur terrible. Car celle-ci existe comme en attestent les "programmes de désensibilisation" organisés par des compagnies aériennes ("douze séances de psychothérapie de groupe où l'on apprend aux gens à se relaxer, à comprendre comment fonctionne un avion et ce qui s'y passe") (1). Aux U.S.A., on appelle ces

(1) Le journal "Biba" dit qu'en France "certains médecins ont adopté les méthodes américaines et mis au point un traitement individuel qui consiste après une relaxation profonde, à analyser de façon rationnelle les raisons de la peur puis à désensibiliser le sujet. Il s'agit de lui faire imaginer les situations les moins angoissantes dans ce domaine pour atteindre progressivement celles qui déclenchent en lui le plus d'inquiétude : l'arrivée dans l'avion ou le décollage ... Après le médecin substitue à l'idée de peur celle du plaisir : voyages, vacances, confort ...

organisations des "Fraidy-cats" (club des poules mouillées) ...
 Le point commun de telles opérations thérapeutiques, c'est le phénomène de substitution qui permet de déplacer (de faire glisser) les objets de phobie.

Ainsi, l'aviation civile aurait davantage tendance à pratiquer des "méthodes de sécurisation", mais celles-ci, comme on peut le constater, n'ont guère de rapport avec la sécurité elle-même. Prolongement de la "prise en charge" déjà réalisée par le discours infantilisant des hôtesse de l'air, la pratique thérapeutique se veut efficace et circonstanciée. L'analogie avec le monde médical paraît à tous les niveaux :

- le baron (commandant de bord) est le patron ;
- les filles (les hôtesse) sont des infirmières ;
- les passagers s'en remettent au baron alors que l'appareil dépend essentiellement des techniciens à terre, des aiguilleurs du ciel ...

L'usager est "pris en charge" et les problèmes techniques sont oblitérés. Par opposition au métro, s'il peut être envahi par ses angoisses, il est tout de même dans une atmosphère qui vise à la plus grande des sécurisations.

"Il y a des gens qui sont accompagnés par quelqu'un ; la personne est tellement paniquée, elle a besoin de parler, il y a même des gens qui applaudissent à la fin ..."

Toutes les menaces (brouillard, trou d'air, orages ...) ne font qu'accentuer l'image d'un risque vécu par avance, comme irrémédiable.

"De toute façon, toute personne, ... même les gens qui le nient ... toute personne qui monte en avion a toujours un petit quelque chose ... Les gens joueront les fanfarons et diront moi je suis rassuré, c'est pas vrai, enfin moi j'estime que c'est humain ..."

Une étude (1) sur l'usage de l'avion pendant les intempéries et particulièrement le brouillard, montre bien que, malgré certaines appréhensions, les usagers s'en remettent à la technologie, c'est-à-dire aux pilotes, aux moyens de sécurité et à tous les dispositifs mis en place pour rendre à l'atterrissage, au vol et au décollage, les meilleures conditions. C'est un discours rationnel qui se forge : il est impossible que l'imprévisible ne soit pas lui-même prévu, grâce au pouvoir technologique. Ceci est à rapprocher de l'idéologie des films catastrophes : on^{se} se sauve d'une situation terrifiante qu'en se conformant aux ordres des responsables de la technocratie.

 (1) Réalisée par I.T.A. (Institut du Transport Aérien)

C. LE TRAIN

Le train jouit d'un grand prestige si on le considère du point de vue de la sécurité. Il suscite, comme le métro, des effets claustrophobiques (et particulièrement avec le "train corail") mais ceux-ci demeurent limités. Les usagers ignorent également l'existence des dispositifs de sécurité et, par exemple, le "système de l'homme mort" reste peu connu ; toutefois les catastrophes ferroviaires semblent toujours reléguées à d'autres pays.

"Dans le train, on peut bouger, on peut parler. C'est un contexte plus serein et agréable. Personne n'a peur d'entrer dans un train".

Toutefois, il faudrait distinguer le trafic banlieue de celui des grandes lignes. On sait que la moindre perturbation (une grève, par exemple) dans un système aussi régulé, peut prendre des proportions de panique.

"Il y a quinze ans de ça, dans la gare de l'Est, j'ai assisté à un délire collectif. Les gens se jetaient sur les voies, il y en avait partout, les gens grimpaient sur les toits des wagons tellement ils attendaient depuis 2 ou 3 heures de pouvoir prendre un train et ne sachant plus trop qui ils étaient ni ce qu'ils avaient à faire. Ils montaient sur les toits des trains pour prendre un train !"

Chaque fois que se produit une perturbation de durée assez

longue, le premier phénomène qui fait problème est celui de l'accumulation de la foule, avec les risques de crises de nerf, de sensations d'étouffement etc ... Reste à savoir si c'est seulement l'incertitude qui engendre et ou augmente la tension collective. Incertitude quant à la durée de la perturbation, quant à l'assurance de rejoindre le lieu vers lequel on se dirige.

L'image de la sécurité, pour l'utilisateur, n'est pas dépendante exclusivement des systèmes de sécurité, elle participe du mouvement même de la sécurisation et de la manière dont il annule rétroactivement les effets des phobies, des angoisses ou des autres formes du stress. L'annulation rétroactive de tous les phénomènes traumatisants entretient un mode de désinvestissement. Mais ce qui provoque le mouvement de panique est en quelque sorte symétrique à celui de la sécurisation, c'est pourquoi la situation de perturbation induit immédiatement la représentation d'un état de "non-sécurité". A cette concomitance entre les mouvements paniquants et les demandes de sécurisation, comment les systèmes de sécurité peuvent-ils répondre ? L'accroissement des modalités de la "prise en charge" n'est peut-être pas la meilleure solution ...

II. LA CONFRONTATION ET L'ORIGINE DES PHÉNOMÈNES PANIQUANTS

Si on demande à des responsables des problèmes de sécurité ce qu'ils pensent de la panique, ils répondent à la fois qu'ils ignorent le problème et que, de toute façon, ils font tout pour qu'aucune panique ne se produise. C'est un mot "tabou", signe de l'impuissance à maîtriser une situation, alors que tous les moyens techniques permettent au contraire de légitimer l'existence d'un ordre rationnel dans le fonctionnement des transports en commun. Le désordre (perturbation possible), la destruction (catastrophe, accident ...) sont perçus comme des erreurs de système, même si la faute est parfois imputable à l'homme (pilote, aiguilleur, technicien ...). Dans ce sens, la panique est l'effet d'une erreur de calcul, ou de l'irruption d'un événement tout à fait imprévu. Les angoisses des usagers sont d'un autre ordre, elles font partie de la vie quotidienne et du stress collectif ... Ainsi le phénomène paniquant, dans sa complexité, demeure éludé.

De leur côté, les usagers s'en remettent comme nous l'avons suggéré, avec une confiance sans pareille, aux dispositifs techniques pour leur sécurité et ils ne s'in-

quiètent pas, outre mesure, du fonctionnement même des réseaux et des appareils qu'ils utilisent. Le gestionnaire est confronté à l'idéal d'une amélioration constante de ce qu'il gère, l'usager demeure lui confronté aux appréhensions, aux angoisses qui émergent avec l'usage de ses moyens de locomotion. Pas de rencontre possible dans leurs préoccupations ! L'ambiguïté commence toutefois avec les formes de la confrontation. Mais revenons à l'usager (aussi fictif soit-il !) ... Là encore, l'univers du métropolitain paraît singulièrement prédisposé à faire re-surgir toutes les formes de phobie. Lieu-prétexte, il joue aussi le rôle de lieu-test : les gens viennent se confronter à leurs limites psychiques, par nécessité il est vrai, mais pour reconnaître "cette" manière dont l'angoisse se déclenche et jusqu'où elle peut aller. La colère collective serait démesurée s'il n'y avait pas l'enjeu d'une confrontation quotidienne, presque mécanique, à toutes les menaces de disruption des équilibres psychiques. Comment pourrait exister l'acquiescement collectif devant le fait que huit personnes sont rassemblées par mètre carré aux heures de pointe ? Au fond, cette acceptation collective, répétée chaque jour, de l'enfermement révèle le taux fantastique de résignation sur lequel repose le fonctionnement d'une société. Auto-contrôle des phantasmes, des éventuels "passages à l'acte", auto-contrôle que la foule dans l'univers du métropolitain apprend à maintenir quotidiennement.

Des lignes peuvent devenir "tabou" :

"La ligne Orléans-Clignancourt, je ne la prends plus, il fait chaud, il y a du monde, il y a des gens de tout gabarit, des gens qui fument du "H", des détraqués, la solution que j'ai prise, c'est une autre ligne"

Suffit-il d'avoir assisté à un suicide pour qu'une ligne devienne "tabou" ? Ou bien est-ce le genre de "population" transportée qui provoque l'évitement de l'usage d'une ligne ? Car la ligne "tabou" rassemble les représentations les plus figées et les plus déterminantes, elle concentre, aux yeux des usagers, tous les éléments les plus disparates, elle engendre des peurs par le brassage de population comme si tout se trouvait réuni pour qu'il "arrive quelque chose" ...

"Les lignes sont très différentes, ça me paraît fou que ça ne leur saute pas aux yeux et que ça n'entraîne pas un processus de révolte".

On sait que les types de population varient d'une ligne à l'autre en fonction des quartiers et que certaines lignes sont utilisées par une foule très hétérogène (marginiaux, camés, immigrés ...) qui suscite, même chez les usagers qui s'en défendent, de la xénophobie. Aux phobies de la spatialité viennent se conjoindre, avec les lignes "tabou", celles de l'étranger, de l'agresseur, du raté ... celles qui se

crystallisent sur des corps représentatifs de la destruction sociale. Imaginairement, il existe aussi des lignes où "il arrive toujours quelque chose". Faut-il en déduire que certaines lignes subissent plus de perturbations que d'autres . Ou bien qu'elles connaissent un nombre plus important de suicides ?

Il y a les "jusqu'au boutistes", celles et ceux qui veulent voir comment ils résistent à toutes les agressions, comment ils contrôlent leurs phantasmes en les suscitant ... Chaque jour, elles ou ils recommencent l'expérience des limites et le lieu du métropolitain devient espace de l'auto-analyse. Il y a ceux qui jouent et provoquent "pour voir" mais l'incursion du ludique apparaît toujours comme une agression dans un monde qui s'endort sur ses angoisses. Il ne faut rien éveiller, tout est terriblement précaire, peurs et agacements sont latents, prêts à se manifester par la colère, la violence, la haine. L'apparente léthargie est un consentement tacite, elle limite les effets paniquants en provoquant le dégoût d'une résignation pour l'auto-destruction collective.

Oublier par tous les moyens qu'on est là : rêveries, programmes, calculs, réflexions ... ou alors on joue au jeu de la peur. On la provoque en s'imaginant bien des figures

de la dangerosité et il suffit d'un arrêt prolongé pour que le jeu s'active. Le jeu peur/sécurisation est particulièrement adapté à l'espace du métropolitain dans lequel la demande de sécurisation, de "prise en charge" vient en quelque sorte se confronter elle-même à l'excitation de la peur. Cette panique de la panique garde en soi un côté attractif puisqu'elle révèle la part de l'inconnu que chacun souhaite à tout instant se voir dévoiler. Et cette part, à la fois ludique et tragique, se communique d'un corps à l'autre dès qu'une situation le permet. Blocage ou attraction devant l'étrangeté des comportements vont de pair, de telle manière que, s'il ne se passe rien l'angoisse n'en est pas pour autant neutralisée. Même en étant à l'image de cette léthargie collective ("on nous roule") la résignation (forme actuelle de la fatalité) demeure complexe puisqu'elle ne peut jamais exclure une séduction presque originaire pour les effets de destructuration. Collectivement, la foule ne cesse de s'approcher des limites de la "grande panique" sans jamais y sombrer. Le mécontentement exprimé à l'égard du métropolitain à la fois comme moyen de déplacement et comme espace en soi n'est pas clair, il traduit bien l'ambiguïté de la relation du sujet à une foule, que celle-ci soit ou non annonciatrice d'une menace ...

Dans l'avion, la confrontation se fait, comme nous l'avons dit par rapport à la mort, mais aussi elle suppose un consentement anticipant à l'inéluctable. C'est pourquoi l'avion reste propice à l'émergence des phénomènes paniquants embryonnaires.

"Une fois l'avion avait cinq heures de retard. Il y a eu une série de trous d'air. On était un peu chahutés mais comme ça c'est vite passé ... Quatre ou cinq trous d'air et chaque fois les gens poussaient des petits cris ..."(1)

Trois facteurs semblent essentiels à la réaction paniquante dans le cas d'une incertitude provoquée par un incident (aussi différent soit-il) : la contingence, l'imminence et l'inéluctable. Dans l'esprit de l'utilisateur, le danger peut être ou ne pas être, pourtant il est là, sous forme d'une menace active, et il paraît presque assuré qu'il puisse conduire à des conséquences graves.

Dans un avion qui paraît indubitablement devoir se poser sur la mer, à la suite de l'arrêt des moteurs, l'effet de contingence correspond bien à l'éventuelle possibilité de reprise de fonctionnement des moteurs (ce qui est arrivé plusieurs fois). La contingence dans une catastrophe possible est une sorte de limite aux risques de panique,

(1) Nous étudierons le rôle du "cri" dans les phénomènes paniquants.

puisque c'est sur elle que repose l'espoir d'une issue : le renversement de situation est inscrit dans la situation elle-même. Mais cet effet de contingence est lui-même neutralisé par la forme inéluctable de la situation : les risques de mort se précisent de plus en plus vite en sorte que tous les possibles tombent dans le même instant. La vision de la fin inéluctable engendre, par anticipation, les réactions de panique. Dès le moment où la certitude absolue d'une mort, dans des conditions souvent atroces, vient s'inscrire dans le corps, la panique se propage indéfiniment sans qu'aucun moyen de contrôle ne puisse l'arrêter. Bien plus que la peur de mourir, c'est celle de l'étouffement, de l'écrasement, du déchiquetage du corps qui s'empare de la foule et contre celle-ci, les dispositifs de sécurité ne peuvent rien. Le phénomène de simultanéité temporelle qu'introduit le début d'une panique fait coïncider l'imminence d'un danger et la forme inéluctable de la situation créée.. L'imaginaire de la confrontation à une menace de destruction ou de mort existe en puissance, il est indéfiniment ré-activé par les moindres incidents.

III. RÔLE ET PERCEPTION ÉVENTUELLE DES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ

"Je me mets à la place des gens qui décident des consignes de sécurité ... de toute façon quand je suis dans un avion je suis tellement à la merci du pilote et de tous les gens qui sont autour que je suis obligé de faire confiance ... donc s'il est parti avec des dispositifs de sécurité ... je suis complètement à sa merci alors ... je ne les connais pas ... mais je vois qu'avec la combinaison de ces systèmes je me permets de voyager sans pour l'instant m'être cassé la figure et j'espère que ça va continuer quoi ... j'espère que ça va continuer ..."

Méconnaissance des dispositifs de sécurité, confiance absolue (ou presque) et puis cette formule conjuratoire ! Par ce dernier recours, c'est l'appel incantatoire qui se manifeste : "pourvu que tout se passe bien, puisque tout est là pour que rien n'arrive".

Par contre le train inspire une confiance qui ne fait pas appel à de tels effets conjuratoires, au-delà de l'optimum de fonctionnement des systèmes de sécurité.

"Le train est un moyen de transport qui est sécurisant, par construction. Parce que c'est un truc qui se balade au niveau du sol, ça a un caractère presque impersonnel le train, c'est très long, bon mettons, la SNCF a des normes de sécurité qui sont draconniennes ... c'est comme s'il y avait une portion de terrain qui se déplace dans l'espace. Je monte dans un train comme je monterai dans un immeuble ... ça serait un peu comme si un immeuble se déplaçait ... je ne sais pas, je ne suis pas électronicien, mais on a l'impression du fait du contact matériel en chemin de fer et de son infrastructure que la sécurité est assurée d'une manière directe ..."

Les systèmes de sécurité peuvent ou non être perçus mais leur présence est évaluée dans l'esprit de l'utilisateur, d'une manière souvent qui ne correspond pas à leur réalité technique. Ils sont surtout reconnus comme des signalements possibles d'une perturbation ou d'un danger et non comme des moyens d'éviter effectivement l'incident ou la catastrophe.

Mais la question de la sécurité repose sur des malentendus : l'infantilisme et la sécurisation ne sont pas nécessairement complémentaires ; la reconnaissance des moyens de sécurité ne neutralise pas toujours l'angoisse ... La contradiction la plus virulente apparaît entre la sécurité et le contrôle qui, par leur relation, font vivre les possibilités de sécurisation sous le mode de la contrainte et de la nécessité. Dans le métro, contrôle et sécurité qui devraient être deux opérations distinctes demeurent sans cesse confondus au point que les seules images de sécurisation finissent par être les opérations de contrôle elles-mêmes. Les opérations de contrôle révèlent aux usagers le fonctionnement de l'appareil policier qui n'est pas toujours rassurant. La dissociation nécessaire entre sécurité et contrôle devrait rendre plus aisées les réponses techniques et humaines à la demande de sécurisation. Le contrôle implique une soumission de plus en plus forte. C'est donc dans l'univers du métropolitain que s'apprennent toutes les figures de la rési-

gnation sociale. La provocation des dispositifs de sécurité répond de manière mimétique à la compulsion d'agression et à l'obsession de la sécurité. Et la régression infantile qui peut apparaître dans la demande de sécurisation est susceptible d'être dénoncée par les gestionnaires eux-mêmes qui reprochent aux "usagers" de ne pas se prendre en charge ... C'est également un moyen de renforcer les appareillages de contrôle. Dès lors, comment la sécurité pourrait-elle être autre chose qu'un alibi du contrôle ?

L'information sur les consignes de sécurité (dans l'avion essentiellement) et la connaissance plus approfondie des systèmes techniques qui permettent de se sécuriser ne sont pas du même ordre. L'utilisateur dispose en fait de la reconnaissance de quelques moyens qui se résument, pour le métro comme pour le train, au signal d'alarme qui fonctionne un peu de la même manière qu'un signal magique. La seule puissance que l'utilisateur peut exercer sur le réseau c'est de l'arrêter par un geste. Entre cette position extrême et sa passivité la plus absolue, il n'y a rien. Pareille démesure renforce l'imaginaire de l'insécurité et augmente le risque des conduites les plus infantilisantes et les plus inadaptées en cas de danger. En le considérant de la sorte, les gestionnaires ne peuvent attendre de "l'utilisateur" que des réactions de panique et ils

se chargent de les limiter en développant le système de sécurité et en améliorant l'environnement comme figure de la sécurisation.

Ce n'est pas étonnant alors si les angoisses, les phobies, ou les obsessions prennent la forme d'un mouvement paniquant intériorisé, toujours prêt à exploser mais contenu grâce à l'éviction des perturbations trop graves. Ce mouvement inquiète les gestionnaires : il suffit d'une recrudescence des agressions dans le métro, ou des suicides pour que des études conjuratoires soient entreprises. Seulement la parcellarisation de tous ces problèmes ne fait que déplacer le mouvement paniquant d'un objet à l'autre sans qu'il ne soit jamais pris en compte dans sa totalité.

4. ÉMERGENCE DES CONFLITS DE LA SÉCURITÉ

Autour d'un incident technique, d'un accident plus grave qui entraîne les blessures ou la mort d'un ou plusieurs usagers se greffe un ensemble de discours, de décisions, de mesures qui font apparaître à la fois l'irruption des multiples formes de conflit dans les représentations de la sécurité et la manière réductrice dont celles-ci sont résolues ou neutralisées. Le plus souvent l'incident lui-même demeure occulté au profit immédiat d'une classification des causes et d'un déplacement des effets. Car l'infailibilité supposée des systèmes de sécurité n'implique qu'une perfectibilité toujours possible, et l'incident grave vient en quelque sorte légitimer la restructuration des systèmes. Il s'agit de redonner confiance à l'utilisateur en oubliant ce qui s'est passé et en montrant que les structures et leur fonctionnement ont été modifiés pour qu'à l'avenir l'accident ne se reproduise plus. Le report dans le temps de l'explication des causes de l'incident implique bien que celui-ci n'avait pas lieu de se produire, donc qu'il a peu de chances de se re-produire.

L'utilisateur intègre l'accident non pas comme le fruit du hasard, mais comme celui d'une certaine fatalité, qui est une manière d'écartier toute interrogation sur les systèmes de sécurité. "Série noire" dans les transports

en commun est un titre d'article de journal, au moment des récents événements, mais c'est aussi une manière de ressentir l'angoisse de l'incident possible de la part de l'utilisateur.

"Je ne sais pas ce qui se passe dans le R.E.R., on a encore été plongé dans l'obscurité, dans la station Nanterre Gare et dans la rame, il y a chaque fois quelque chose, on n'est plus en sécurité, d'ailleurs j'ai vu de l'eau jaillir par une sorte de gouttière dans le tunnel, comment voulez-vous qu'il n'y ait pas de court-circuit ? On est reparti avec la lumière minimale, la lumière de secours quoi ..."
(le 20 février 1981 en soirée)

Le sentiment d'insécurité se nourrit de tous les événements dès qu'il est déclenché, et rien ne semble pouvoir le calmer si ce n'est que l'absence prolongée dans le temps de tout incident. Dès lors, le système (réseau, trafic, moyens de protection et de sécurisation ...) ne semble plus fiable même s'il demeure identique et même si les mesures nécessaires sont prises pour qu'il ne soit plus à l'origine de l'incident. Tout continue à fonctionner, mais une crainte sournoise, qui peut se commuer en mouvement paniquant au moindre événement, anticipe même sur l'éventualité des possibilités d'incident. A la manière d'un véritable principe d'auto-corrélation, on s'attend, s'il arrive des incidents "en série" à ce qu'il en arrive encore d'autres et l'obsession de l'insécurité vire alors à la superstition

ou à une activité imaginaire intense : les usagers envisagent de ne plus monter dans les voitures de queue ou de tête, ils relisent la liste des accidents d'avion avant de le prendre, ils évitent certaines compagnies, ils se disent que si l'accident s'est produit la veille, ils ont toutes les chances "statistiquement" pour éviter aujourd'hui la catastrophe etc ... Ainsi s'établit la mise en place d'un self-système de protection.

I. LES MODALITÉS DE L'OCCULTATION DE L'INCIDENT

Les incidents que nous évoquons se sont déroulés pendant le premier trimestre 1981. Ceux-ci sont à la fois focalisés, amplifiés comme des images stéréotypiques destinées à neutraliser dans l'homogénéité de leur description, les chocs subis, l'irruption d'une certaine violence des représentations. Mais le principe de répétition validant l'incident, le discours le plus stéréotypique en apparence, laisse véhiculer des aspects du choc émotionnel.

L'historicisation de l'incident, par l'évocation fréquente dans les journaux ou dans le discours des gestionnaires, de la "panique à Couronnes en 1905", place tout ce qui arrive présentement dans une trame qui montre la rareté de ce genre d'accidents et qui révèle surtout combien une telle chose, en principe, ne devrait pas se produire. Quand un avion prend feu et s'écrase, les catastrophes précédentes sont parfois évoquées mais elles sont assez nombreuses pour faire apparaître l'éventualité de la catastrophe comme une possibilité toujours présente. Pour le métropolitain, la rareté renforce l'image du fonctionnement optimal du réseau et supprime, presque par an-

ticipation, le possible de l'incident. La "série noire" a justement provoqué l'émergence de ce possible ...

La description de l'accident use de figures de sens quelque peu figées mais elle laisse paraître des signifiés de référence qui rendent compte du mouvement même du choc.

"On roulait tranquillement, et puis, soudain, j'ai vu l'arrière d'un train et ce fut le choc ... ". "On a été projetés les uns contre les autres dans tous les sens. Dans l'ensemble les gens sont restés très calmes".

(RER, Description de l'incident, interviewé : J.C. Mollard, passager. Le Matin, 20/01/81)

Cette forme du descriptif permet un ensemble de combinaisons d'unités sémiques qui rendent parfois floues les limites entre la théâtralisation de l'incident et l'émotion provoquée, mémorisée et ré-articulée par la parole.

"Le train roulait normalement. Soudain, j'ai aperçu devant nous l'arrière de l'autre train, je n'ai pas eu le temps de réaliser, déjà, c'était le choc"

(RER. interviewé J.C. Mollard, passager. Le Figaro 20/01/81)

Pendant près d'une demi-heure, nous sommes restés prostrés dans le wagon, en pleine obscurité. Puis les uns aidant les autres, nous avons commencé à descendre sur le voie" (autre témoin).

"Fracas, hurlements, bruit de ferraille dans la nuit, toutes les lumières s'étaient automatiquement éteintes ..."
(journaliste)

(Le Figaro 20/01/81)

Les effets de panique sont énumérés mais ils paraissent chaque fois maîtrisés comme si l'énonciation elle-même parvenait à circonscrire, par la puissance de l'évocation métaphorique, la violence des images.

"J'étais dans la dernière voiture de la rame en stationnement ... Tout paraissait paisible dans notre voiture ... Lorsque j'ai été littéralement soulevée du sol ... ce n'est que dans ma chute que j'ai entendu un formidable fracas. Nous nous sommes retrouvés enchevêtrés dans des positions invraisemblables. Des hurlements d'enfants et de femmes ont, tout à coup, brisé le silence de stupéfaction qui avait envahi notre voiture. Certains se débattaient, d'autres, presque inanimés, râlaient doucement. J'étais sous une masse d'autres personnes, écrasée, sans pouvoir bouger. J'étouffais ... (RER. Interviewée : Mme Lefebvre, passager. Le Parisien Libéré, 20/01/81)

La parole trahit l'effet de panique dans le mouvement et la forme de son articulation et les références à des "signifiés figés" (les images stéréotypiques fonctionnent comme des syntagmes figés dans le langage) ne se substituent pas à la puissance du choc émotionnel à tracer son propre pouvoir de signifiante. Autrement dit, malgré le stéréotype, au niveau formel du mouvement signifiant de la parole, l'effet de panique demeure inhérent au discours tenu.

"... Il y a eu un terrible choc. Nous avons été projetés les uns contre les autres. Les lumières de la voiture se sont éteintes immédiatement ... Il y eut un immense affolement. Tous, nous étions entassés dans un espace restreint. Des gens perdaient la tête, mais d'autres ont immédiatement organisé les secours et l'évacuation de la voiture. Des hommes portaient des enfants ensanglantés dans les bras ... Tout cela au milieu de cris et d'une panique inimaginable". (RER. Interviewé : J.C. Mollard, passager. Le Parisien Libéré, 20/01/81).

Le renvoi à l'imaginaire est une manière presque incantatoire de séparer la violence des images de la parole descriptive.

"Je me trouvais dans le premier wagon de la rame tamponneuse ... La rame roulait normalement au moment de l'entrée dans la station. Elle n'avait pas commencé à freiner. C'est alors que j'ai aperçu l'autre train. Je n'ai pas eu le temps de réaliser. Nous l'avons touché de plein fouet. A cette heure-là les wagons sont bondés et nous avons tous été projetés vers l'avant ..." "... La surprise passée, chacun s'est tourné vers son voisin pour voir s'il était blessé ou pas. Personne n'a crié ou manifesté une peur quelconque ..." (RER. Interviewé J.C. Mollard, passager. France-Soir, 20/01/81)

La puissance virtuelle du choc émotionnel mémorisée se fraie dans la suite des discours tenus, une trame signifiante qui subit sans cesse des effets d'occultation. Le discours rationnel articulé sur les considérations techniques, sur des hypothèses des circonstances de l'accident, élimine cette trame signifiante et les modalités d'expression du choc émotionnel.

Le train N° 2228 ... stationnait à quai lorsque, pour des raisons qui n'avaient pu encore être établies ce mardi matin, le train suivant, portant le matricule 8889, qui roulait dans la même direction, vint heurter l'arrière du convoi immobilisé avec une force telle que sa voiture de tête allait broyer, avant de s'y encastrer, la dernière voiture du train précédent, où de nombreux voyageurs

avaient, comme chaque jour aux heures de pointe, pris place ... (Le Monde 21/01/81).

Ainsi, en dernière recours, l'uniformisation des discours va se réaliser par l'effectuation d'une stratégie qui concerne essentiellement les justifications édifiées sur le fonctionnement normal du réseau et la perfectibilité technique des systèmes de sécurité.

Théâtralisation, mise en scène, les types de discours visent alors à tracer une scénographie qui neutralise les troubles suscités. L'occultation répond à une triple fonction :

1. amorcer un désinvestissement collectif et individuel qui s'opère par déplacement des objets de peur (l'infailibilité technique, si elle peut être sujette à l'erreur, n'est pas susceptible de participer à l'angoisse des usagers ...).
2. réorganiser "après coup" une rationalité de l'incident qui finira par exclure sa manifestation, par la réduire au silence.
3. dissocier par tous les moyens de déplacement les objets

de peur du fonctionnement même d'un système (réseau-traffic). L'effet de catastrophe est alors renvoyé au discours mass - médiatique qui en prend seul la responsabilité.

La description de l'intervention des secours traduit également ce qui se passe après le choc, après le moment de la surprise, de la panique "muette". Toutes les évocations visent à suggérer l'image d'une catastrophe dans laquelle le seul sens (rétablissement de l'ordre rationnel) vient de l'intervention des secours elle-même. Perte d'orientation, destructuration des représentations, difficulté à retrouver un contrôle ... autant d'effets qui augmentent à rebours l'image de la débandade.

Sur le quai de la station Auber, un spectacle de désolation. Le dernier wagon de la rame à l'arrêt au moment du choc est complètement défoncé. Les barres d'acier sont tordues. Les boîtiers électriques éventrés. L'habitacle a éclaté comme s'il avait été en carton pâte ...
(France-Soir, 20/01/81. RER)

... Un homme aux cheveux blancs court dans tous les sens. Il est Allemand, sa femme était avec lui dans le wagon, elle est blessée. Il ne comprend rien ...
(RER. Figaro 20/01/81).

L'évocation de "l'Allemand perdu" signale aussi la rupture

de la communication possible qu'introduit le choc. Les repères ont tous disparu et la désorientation apparaît telle que l'intonation elle-même n'existe plus.

Un Allemand, en voyage touristique à Paris, tentait de se faire comprendre afin de retrouver son épouse dont il avait été séparé au moment du choc. Des mères de famille tentaient désespérément d'apprendre vers quel hôpital avait été évacué leur enfant blessé.

(Parisien Libéré, 20/01/81).

La description de la pratique d'intervention renforce le lien entre l'image de la catastrophe et celle de l'efficacité de la sécurité mais l'utilisateur mort devient figure symbolique de la rupture de ce lien. La "paire de chaussures" renvoie au travail métaphorique de la reconstitution des éléments d'un corps qui rappellent la naissance irréversible de la disparition accidentelle.

Dans une odeur de brûlé, sapeurs-pompiers, police et agents de la RATP allaient et venaient, dégagant les derniers occupants des wagons ... Des chalumeaux, des cris, des ordres. Après une heure de travail, les sapeurs-pompiers dégagent la victime. Elle est morte. D'autres sauveteurs s'empressent autour des blessés. Trois sont grièvement atteints ... Et sur le quai un dernier blessé allongé sur une civière qu'on emporte, tandis que, près du wagon le plus touché, une paire de chaussures traîne encore ...

(Le Figaro, 20/01/81)

II. LES FORMES DE L'ÉQUIVALENCE DES DISCOURS

Le point commun entre les différents discours c'est l'oblitération du trouble provoqué par la panique elle-même. Le moment de stupeur est tel que l'image de la panique est évincée. Les usagers qui sont le plus traumatisés par l'événement ne trouvent que des mots et des expressions stéréotypiques pour désigner ce qu'ils ont vécu. La description du "moment de panique" s'articule sur des images figées (piétinement, étouffement, entassement des corps, agglutination ...) comme si la panique elle-même ne pouvait être que théâtralisée socialement. Celles-ci tentent de masquer une situation de trouble mais elle persiste dans le mouvement de la parole, dans sa virtualité signifiante et non au niveau des signifiés. Sans doute est-ce dû au fait qu'on ne se voit pas paniquer soi-même et qu'ainsi on est placé dans une position de regard, donc de mise en scène. Mais le stéréotype n'est pas non plus le signe d'une réduction absolue du langage, il traduit, de manière neutralisée, ce qu'il y a de plus ambivalent dans la manière d'appréhender le trouble émotionnel. Le stéréotype fonctionne comme une tension maîtrisée, et si on pouvait traduire les variations d'intonation de la parole, on rendrait compte alors de la manière

équivoque dont le trouble est lui-même contenu. L'information est particulièrement développée sur les dispositifs mis en place pour faire disparaître au plus vite l'incident.

Cette équivalence des discours qui confère un sérieux pouvoir aux media, fait également apparaître combien la panique demeure latente. Au moment même où elle risque de devenir irruptive, de se manifester dans sa violence la plus exacerbée, elle est maîtrisée, neutralisée par un discours descriptif qui évince la possibilité même d'une représentation de sa forme explosive.

Le Colonel Chandessais qui avait fait une étude sur l'incendie du Cinq-Sept (1970) n'a recueilli des survivants que des discours stéréotypiques et pourtant le drame avait été encore plus grave, plus terrifiant que les accidents du métropolitain. Dans ce sens quand on l'interroge quelqu'un sur une situation de panique qu'il a pu vivre, on réalise alors combien la panique apparaît comme le "non-dit". Le stéréotype de langage fonctionne comme effet de sécurisation, au même titre qu'un dispositif de sécurité, il rétablit un équilibre des tensions. Tout ce qui est de l'ordre de la contagion, de la destruction psychique ne peut circuler dans un langage articulé, sa manifestation n'est donnée que dans les intonations. La panique participe,

comme nous l'avons dit d'une "arrière scène" originaire des phénomènes de masse, mais elle est inhérente à une forme de pré-langage, de "langage d'avant les mots" (Cf. Antonin Artaud) d'où les cris, les hurlements. Le stéréotype laisse supposer seulement l'hypothèse d'une tension antérieure à ce qu'il met en scène dans la série descriptive de l'événement.

Comment extraire l'émotion de la communication stéréotypée ? L'émotion est-elle en proie aux réactions stéréotypées elles-mêmes, quand vient l'intention de la décrire ? ... (1). Disons que l'utilisateur utilise le stéréotype à chaud et que les media lui donnent une fonction de récit continu. En effet, la lecture des journaux, à propos des accidents du premier trimestre 1981, laisse transparaître une identité stéréotypique telle que tout événement pourrait être décrit de la même manière, de la catastrophe aérienne, à l'accident automobile, en passant

(1) Pierre Klossowski écrit à ce sujet : "Pour en saisir le procédé, qu'on définisse le stéréotype au sens le plus étroit : toute forme schématisée par l'usage en tant qu'elle exprime la part licitement dicible d'un fait vécu. Mais déjà les formes de l'appréhension sensible, en tant qu'elles développent les habitudes de sentir et de penser, la vision du corps humain, par exemple, sont prévenues par des interprétations institutionnelles, donc des stéréotypes - le fait vécu n'y devenant intelligible qu'indépendamment de son contenu primitif, incontrôlable. Ainsi le stéréotype résulte d'un processus stratifiant de la représentation même, tel qu'il se développe à partir de la contrainte phantasmatique ...". Revue l'Arc. n° 43, P. 19

par l'explosion de gaz ... Cette identité reste formelle, les signifiés de l'incident (le contenu des discours) sont mis en mouvement par la puissance signifiante du rythme répétitif, harcelant, qu'introduit l'image mémorisée du choc. Au niveau des discours qui se veulent rationnels cette uniformité vide le stéréotype des tensions affectives qu'il contient, tandis que la parole de l'utilisateur, de la victime potentielle qui vient d'échapper à un désastre, charge le stéréotype d'affects. Le mouvement est inverse, mais c'est tout de même le stéréotype qui demeure la charnière, le pôle signifiant et le possible de la communication.

Le discours du gestionnaire usé de références techniques, il vise à limiter les effets d'indétermination de l'incident catastrophique pour inscrire son déroulement dans une suite logique de causes, il renforce indirectement le pouvoir des media en oblitérant les troubles émotionnels au nom d'un problème technique. Ce discours s'ordonne autour du mythe de la boîte noire, lieu de la vérité absolue. Le "non-dit" de la panique de l'utilisateur, la vérité du dit de la boîte noire ne sont pas du même ordre : la technique et l'émotionnel ne se rencontrent jamais. La boîte noire est utilisée comme instrument d'effacement de l'incident puisqu'elle contient son explica-

tion. Celle-ci dévitalise partiellement l'événement puisque elle menace sa reproduction. La boîte noire c'est déjà, pour l'utilisateur, l'oubli consacré de ce qui est arrivé.

Le discours technique a ses propres stéréotypes qui sont toujours garants d'une réalité inébranlable. Nous n'insisterons pas sur cette question mais l'écart entre les fantasmes des usagers sur les objets techniques, sur les dispositifs de sécurité et la réalité absolue de la technique est telle que les premiers sont nécessairement tournés en dérision : qui prendrait en compte l'idée que des trombes d'eau tombent sur les rails du RER et provoquent des courts circuits ? Qui pourrait croire que les gonflements dans la garniture du toit de l'avion, sont des menaces de déchirure de la carlingue ? ... La réalité technique est là pour maîtriser toutes ces aberrations et si une catastrophe se produit, alors la boîte noire dira exactement tout ce qui est arrivé, avec une impartialité absolue.

L'équivalence des discours résulte d'un processus d'ensemble : discours des media, stéréotypes figés, discours technique évacuent la charge émotionnelle et la renvoient le plus souvent à l'imaginaire de l'utilisateur. Ce qui compte alors ce sont l'efficacité des secours, le bon comportement des usagers et de ceux qui en ont la responsabilité, de tout ce qui participe justement à la neutralisation des éventualités d'une panique.

III. DE LA SIMULATION AU BON COMPORTEMENT

Les techniques de simulation se présentent comme des mises en scène pour vérifier l'efficacité des moyens d'intervention, l'évacuation des foules, elles répondent à un principe d'anticipation. La simulation tente de coller si près de la réalité qu'elle peut apparaître comme un événement qui s'est effectivement passé. Ainsi, nous avons pu relever dans le Quotidien de Paris une simulation d'accident d'avion. Or de telles pratiques de simulation révèlent le fonctionnement optimal des systèmes de sécurité, mais elles sont comparables aussi à des attitudes individuelles que peuvent adopter des usagers pour neutraliser le risque par anticipation. De fait l'anticipation sur une situation qui provoquerait une peur terrifiante est à la fois un travail psychique, une sorte d'activisme psychique, et se traduit par de véritables constructions scéniques qui sont comparables aux scénarios effectués par les services de sécurité afin de mesurer le bon fonctionnement des systèmes. La simulation vise à réparer ce qui est arrivé sans tenir compte des raisons de l'accident lui-même, de la catastrophe. Une seule préoccupation : l'effacement rapide et efficace de ce qui s'est passé. La simulation réduit l'événement à la seule image de sa ré-

Simulation de catastrophe aérienne

Terreur à Roissy

Un gros porteur transportant 230 passagers s'écrase en bout de piste

Samedi 12 avril à 8h30 c'est la terreur à Roissy-Charles-de-Gaulle. Un gros porteur transportant 230 passagers n'a pas réussi son décollage et s'écrase en bout de piste. L'alerte est immédiatement donnée.

Dans les deux minutes qui suivent, le premier véhicule des pompiers est sur place, suivi, deux minutes plus tard par un second véhicule. Dès lors les hurlements des sirènes des véhicules de secours ne vont pas cesser.

À 8h40, le téléphone rouge sonne à Europe 1: « Il s'est passé quelque chose de grave à Roissy... »

À 8h50, notre reporter arrive le premier sur le terrain. L'avion s'est écrasé au bout de la piste n°2, non loin du village Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne).

C'est un spectacle de désolation. Le fuselage de l'avion s'est brisé en trois. L'avant et l'arrière paraissent intacts, en revanche le centre n'est plus qu'un tas de ferraille dévoré par les flammes. Deux puissants camions d'incendie chargés chacun de 13000 litres de mousse et d'émulsion liquide achèvent de maîtriser les plus grandes flammes. Seuls subsistent des foyers annexes.

Les forces de police ont immédiatement quadrillé le lieu de l'accident et la presse elle-même a du mal à remplir sa tâche. Il faudra la médiation du préfet de la Seine-Saint-Denis qui vient d'arriver sur les lieux et qui coordonne les opérations pour que les photographes puissent opérer.

Un certain nombre de personnes, indemnes, errant, l'air hagard, d'autres paraissent

grièvement blessées, d'autres encore semblent sans vie.

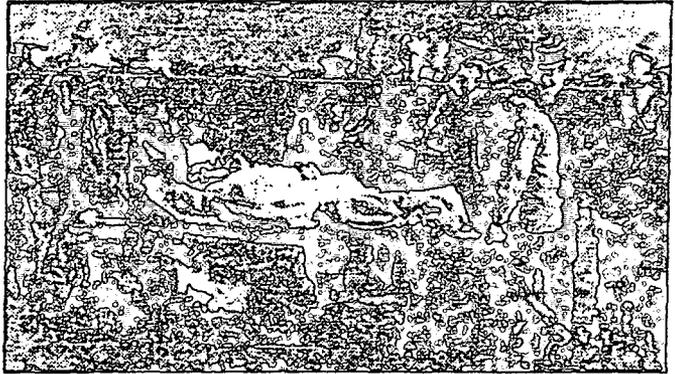
Le médecin de l'aéroport est arrivé sur les lieux dix minutes après l'accident. Il est 8h56 quand se présente le premier véhicule du secours médical d'urgence, il arrive de Gonesse. Une minute plus tard il est suivi d'un second. Six autres SMUR interviendront rapidement.

Les personnes valides sont évacuées vers l'aéroport où des collations leur seront réservées dans un des satellites d'accueil. Sur le terrain, les médecins examinent les blessés, tandis que les pompiers tentent de sortir les passagers encore prisonniers dans la carcasse de l'avion.

Un hôpital de campagne

Deux grandes tentes gonflables sont mises en place, elles abriteront les services de réanimation. Sur le terrain, blessés et morts sont éparpillés, tandis que les derniers foyers d'incendie sont abandonnés par les pompiers appelés à d'autres tâches. Chaque victime possède maintenant une étiquette portant un numéro et une identification permettant de reconnaître les blessés légers, les blessés graves et les morts. Le médecin coordinateur vient de l'annoncer, 95 personnes ont péri dans cette catastrophe, 70 personnes sont indemnes, mais on compte 30 blessés légers et 31 graves, dont 11 nécessitent des soins urgents.

Les médecins sont débordés, les deux tentes de réanimation sont pleines. L'installation



Les premiers blessés sont évacués, tandis que l'incendie fait rage

de chauffage de l'une d'elle montre des signes de défaillance et un pompier s'apprête à éteindre un incendie qui semble vouloir s'allumer dans le moteur. Finalement, le chauffage est retiré de la tente, ce qui n'arrangera pas l'état des blessés dans le froid vif qui balaie ce matin la plaine de France.

Le médecin coordinateur s'efforce d'alerter les hôpitaux les plus proches, à la recherche de places disponibles. Quarante-cinq minutes après la catastrophe les premières places sont trouvées. Des tentes de réa., les médecins annoncent par radio leurs premiers diagnostics. « N° 25 détresse respiratoire, fracture jambe gauche, n° 8 brûlé à 38%, détresse respiratoire, n° 27 pied écrasé. » Par mégaphone, on appelle des brancardiers, préparez les 8, 24, 25, les ambulances de Garches arrivent, il y a une place sur l'hélico (il vient de Villacoublay). À 8h40, soit 50 minutes après l'accident, les premiers grands blessés sont évacués. À 10h30, soit 2 heures après la chute, les dernières des 28 ambulances quittent le terrain. Elles iront jusqu'à Montfermeil et même Meaux. Un certain nombre de blessés graves succomberont, hélas, avant l'arrivée à l'hôpital.

Un premier bilan

Tandis que les puissantes lances des pompiers éteignent les derniers brasiers, Jean Amet, le préfet de la Seine-Saint-Denis organise une brève conférence de presse.

« Cet exercice, dit-il — car il ne s'agissait heureusement que d'une simulation — avait pour but de tester l'efficacité et la rapidité des secours en cas d'accident d'avion. Ce sont les militaires de la base du Bourget qui jouaient les figurants et la carcasse de l'avion était symbolisée par un vieil autocar, quelques carcasses de voitures et une vingtaine de bidons enflammés.

Les secours, en revanche étaient réels. Les SMUR, pompiers et autres SAMU ont été appelés et sont venus comme si l'accident était bien réel. Les services n'ont nullement été désorganisés pour autant. Sur le terrain enfin, les soins ont été donnés en respectant les temps de traitement préalable sur le terrain (réanimation, perfusion). Les bidasses « gravement blessés » sont effectivement partis dans les ambulances jusqu'aux hôpitaux susceptibles de réellement les accueillir. Selon la gravité de leur cas, qui était mis en fiche, on apprendra dans quelques jours le bilan exact de cette catastrophe simulée, et les conclusions qu'il faut en tirer.

Une simulation qui peut paraître « idéale » dans la mesure où l'accident a eu lieu à proximité de l'aéroport, mais les statistiques le prouvent, la majorité des accidents d'avions se produisent au décollage.

sorption, dans l'espoir que celle-ci essentiellement subsiste comme finalité.

Chacun opère des simulations quotidiennes au cours desquelles il met en scène ce qui pourrait l'effrayer : l'éventualité d'un viol, d'une agression, d'un accident.

L'imagination anticipant sur la réalité paraît en quelque sorte la préparer et c'est bel et bien là une des fonctions de la simulation. Il s'agit de jouer avant ce qui pourrait arriver après.

Le concept "d'après coup", utilisé par les psychanalystes pour signifier un état de destruction-restructuration psychique à la suite d'une situation traumatisante exprime une certaine activité conjuratoire même si l'échec le plus pénible n'a pu être évité au cours de la situation. Seulement, l'événement est arrivé ... Le scénario d'anticipation relève d'un "avant coup" par lequel l'imaginaire suscite la peur, et, simultanément, la neutralise par la puissance même de l'image qui prévient de ce qui va arriver. La surprise est déjà forgée, elle se confond avec une figure de l'obsession telle que l'imprévu est imaginativement prévu. Dans ce sens, le scénario de panique est alors ce qui empêche d'avoir réellement très peur, d'être pris par un mouvement d'effroi qui paralyse tout le corps. On retrouve ici le sens étymologique

le plus usité au XVIIIème siècle : les paniques étaient les moindres frayeurs. Mais ce sens est ici inversé : la construction imaginaire de la peur, de son objet possible, du décor angoissant met le corps dans un état de panique active qui exacerbe toutes ses tensions et le prépare ainsi à un moindre choc. Simulation et anticipation traduisent les mouvements les plus essentiels d'un comportement du corps dans la foule la plus hétérogène. Ce sont deux opérations qui participent simultanément de la détermination d'une conduite purement symbolique à des fins conjuratoires et dans ce sens, elles autorisent la coïncidence magique entre le réel et l'imaginaire dans des sociétés où prédomine le sentiment collectif de l'équivalence des événements. La simulation, tantôt effectuée par les pratiques habituelles de la protection, tantôt suggérée par les fantasmes d'une maîtrise ou au contraire d'une destruction du corps, répond, aux pulsions d'auto-conservation.

La simulation vise également à montrer quel est le type de comportement idéal. Se conformer aux normes de sécurité, garder son sang-froid, ne pas être pris de panique ... La simulation supprime les incertitudes, les interrogations, les causes et circonstances préalables de l'incident, elle met en scène un déroulement rythmé et

optimum des faits qui établissent le retour à la normale. Les gestes précis, efficaces des opérateurs doivent inciter les survivants à suivre également une "conduite idéale" dans la maîtrise de leurs réactions. Mimétisme moral qui cherche à maintenir un ordre collectif et individuel. Par exemple, la description des comportements lors des incidents (RER, SNCF), traduit une discrimination : le conducteur du RER qui s'est échappé avant la collision apparaît comme un être douteux, il sera interrogé par la police, il paraît avoir commis une faute ... Au contraire celui qui a gardé son poste (accident de Nation) est présenté comme un héros, il n'a pas fui devant le risque de la mort (le service public sauvegarde son image de marque). De même celui du train de banlieue qui reçoit un bloc de béton par opposition à celui qui a heurté un train, etc ... Si le mécanicien ne paie pas son erreur, il est discrédité, et avec lui, l'image de marque du service. Pour les usagers, la même discrimination s'opère ...

"Il ne fait pas de doute que la collision est due à une erreur commise par le conducteur du train. Il n'a pas respecté le signal placé à l'entrée du quai et indiquant qu'il fallait ralentir, quatre wagons vides, auxquels il devait se raccrocher, se trouvant déjà à quai"
(Collision Gare St-Lazare. Figaro, 10/02/81).

Le machiniste de ce dernier, croyant la voie libre ... aperçoit au tout dernier moment deux feux rouges scintillant dans la pénombre. Il roule encore trop vite, bien qu'arrivant dans une station pour pouvoir, malgré un réflexe désespéré, stopper totalement son train. Les lueurs rouges se rapprochent, se rapprochent inexorablement. Au milieu du brouhaha de la station, du crissement des pneus sur les rails, c'est brutalement le choc, le vacarme de la collision, des tôles qui se déforment, se tordent et se déchirent, des vitres qui explosent.

IV. CONTRADICTIONS ENTRE L'ACCROISSEMENT DE L'INSÉCURITÉ ET LA TECHNICITÉ DU SYSTÈME

La modernisation précipitée est l'objet privilégié de récrimination, c'est elle qui est à l'origine des accidents, de la peur des gens dans le métro ou dans les trains de banlieue et c'est l'absence d'humanisation qui augmente le sentiment d'insécurité. Une telle invocation traduit d'emblée l'idée d'une impossible revendication étant donné le développement technologique des réseaux. C'est le choix d'un tel mythe qui se solde par un jeu de dupes. Les caricatures d'humanisation que peut offrir le réseau ne sauraient répondre au désir de la "présence humaine" qui fait défaut à tout un système de société articulé de plus en plus sur le contrôle électronique. Avec de tels objets, le tour est joué : toutes les formes de peur et d'angoisse se trouvent objectivées, inscrites dans un ensemble de causes et d'effets. Simultanément, le discours technique s'en tient à l'expertisation et à des hypothèses :

- défaillance de la signalisation
- défaillance de freinage
- éventualité d'une défaillance humaine (RER)

Ou encore :

- le feu de signalisation
- l'erreur du poste d'aiguillage (impossible)
défaillance dans les relais (entre le poste et l'aiguillage) ou celle-ci s'est produite
entre l'aiguillage et le feu de signalisation ...
(Incident Nation).

A tout cela une réponse : la "boîte noire". Les syndicats s'insurgent contre la modernisation et les responsables des réseaux résistent à leurs attaques en argumentant sur l'aspect optimal du fonctionnement du système.

Les déclarations du directeur du réseau ferré de la RATP (France-Soir 9/02/81) rassemblent une série d'arguments qui renforce l'équivoque même de cette notion d'insécurité :

- "La série noire ça existe effectivement ... Le lendemain de toute catastrophe, il peut en arriver une autre".
- "Dans l'après-midi nous avons déjà eu des problèmes à de même poste, des paillettes de fer sur la voie avaient enclenché le dispositif, mais on était venu réparer aussitôt ..."

- "Nous avons partout plusieurs étages de sécurité en relation les uns avec les autres ... de toute façon on trouvera le relais défaillant ou même la cascade de faits qui ont fini par supprimer toute sécurité".
- "C'est un système qui a largement fait ses preuves depuis cinquante ans, et en quatre vingt ans de métro, les accidents ferroviaires ne dépassent pas la demi-douzaine".
- "Nous lançons un autre dispositif pour qu'à certaines heures l'homme reprenne la conduite manuelle avec les garde-fou nécessaires. On lui permet une sorte d'initiative et de choix ..."
- "Nous renforçons le domaine de la sécurité transport des voyageurs".

Ainsi, le discours répond par avance à l'accusation de déshumanisation et de mécanisation trop rapide. "L'automatisme conduit à une frustration de l'homme que nous avons analysée avec des psychologues de la médecine du travail ...". L'accroissement de l'insécurité repose donc sur deux thèmes qui seront alternés : le vide de l'univers du métro et la rigidité d'un système qui exclut l'homme. Deux thèmes qui font resurgir une polémique vieille de plusieurs décades : le rapport dichotomique entre l'homme et la machine. Cet anachronisme semble pourtant répondre aux préoccupations des usagers qui demandent

sans cesse une prise en charge. Par opposition d'ailleurs l'univers de l'avion apparaît comme celui où les gestes, la sécurité, les dispositifs de protection semblent toujours présents, sans la moindre ambiguïté. L'éventualité de la catastrophe aérienne est toujours plus ou moins présente, or la prise en charge opérée par le service du personnel navigant ne saurait répondre à l'angoisse de l'utilisateur. Une confusion s'instaure entre une demande affective de sécurisation et le service lui-même, il aboutit à un véritable quiproquo si l'avion s'écrase ... La situation de risque maximum potentiel est résolue sur la base d'une idéologie (service, accueil, informations ...) de la présence qui n'a pas lieu d'exister si les risques sont minimaux, comme dans le métropolitain ou le train. L'"humanisation" dans l'avion fait partie du même mythe que la "déshumanisation" dans le métro, le vrai problème est celui de la finalité et de l'ordre des informations sonores, problème qui n'a jamais été soulevé dans toute son ampleur

La polémique autour de l'interdiction de vol des DC 10 aux USA et leur remise en service en Europe a provoqué (Août 1979) une inquiétude.

"Après l'affaire du DC 10 d'American Air Lines qui s'est

écrasé le 25 mai dernier à Chicago, faisant 272 morts, le problème de la sécurité aérienne se pose à nouveau, 5 ans après l'accident d'Ermenonville. S'il s'agissait vraiment d'une défaillance "chronique" des systèmes d'attache ou "pylones" qui relie l'aile au réacteur, comme des constats ultérieurs sur d'autres DC 10 semblaient le confirmer, comment concevoir que l'avion se soit vu délivrer un certificat de navigabilité ? Est-il possible que des avionneurs puissent lancer sur le marché un appareil qui ne remplisse pas entièrement toutes les garanties de sécurité ?" (Science et Vie. N° 743).

"Il n'existe pas d'avions parfaits. Tous les avions sont des compromis". (Président de la Commission de Sécurité des vols du Syndicat national des pilotes de ligne).

"La sécurité aérienne repose sur trois éléments : l'avion, le facteur humain, les facteurs extérieurs".

Les statistiques montrent également que le taux d'accidents mortels sur les vols réguliers de passagers semble diminuer nettement par rapport au nombre de passagers transportés et à la distance parcourue ...

L'opinion publique ne connaît pas les circonstances de l'accident d'avion, la menace n'atteint pas sa vie quotidienne comme elle le fait pour le métropolitain ou le trafic ferroviaire de banlieue. La sécurité

aérienne ne semble pas brutalement discréditée par une catastrophe, elle continue à jouir de son prestige parce qu'elle introduit une notion de libre choix. Le sentiment d'insécurité des passagers a d'autres origines. Une étude de l'ITA les fait apparaître. Des cadres supérieurs ont été interrogés sur "ce qui pouvait entamer leur sentiment de sécurité" et ensuite sur "ce qui pouvait l'augmenter". Les "conditions atmosphériques" sont de loin le critère le plus cité parmi les éléments classés dans la colonne des facteurs d'insécurité. "La vitesse trop grande" vient ensuite et après seulement, "les accidents récents survenus au mode emprunté"(1).

Il n'y a pas d'accroissement d'insécurité suite à une catastrophe aérienne. Celle-ci s'inscrit dans une logique proche d'un destin irrémédiable, au même titre que d'autres catastrophes (tremblement de terre). On peut à partir de cette remarque considérer les différents registres de la provocation du sentiment d'insécurité :

- la catastrophe, c'est le degré zéro, elle suppose un consentement absolu à la mort, elle devient une composante de la réalité quotidienne, elle est d'emblée assignée à une fatalité quasi-ontologique.

(1) I.T.A.

- l'accident, il révèle certaines contradictions des systèmes de sécurité, de leur appréhension, mais il disparaît lui aussi en tant que tel pour devenir une référence à des types de discours légitimant des opérations de contrôle.

- la perturbation, elle fait apparaître aux usagers l'impression d'être "transporté", "manipulé", "déplacé", elle suscite l'image de l'existence morbide dans les transports en commun, elle est à l'origine des inquiétudes, des angoisses ...

- l'agression (voir chapitre ultérieur) qui traduit l'image du corps à corps dans la masse transportée et qui renvoie en miroir l'atmosphère sociale des tensions affectives.

Evidemment, le métropolitain recoupe les différents registres et les incidents récents ont simultanément fait apparaître tout le champ des aspects de l'insécurité puisque la peur de l'agression est évoquée avec la déshumanisation et la mécanisation.

"Alors qu'est-ce qui ne va plus aujourd'hui dans les transports parisiens ? A la série noire des accidents de la station "Auber" le 19 janvier et de la "Nation" le 6 février,

est venu s'ajouter celui de la SNCF, lundi dernier à St-Lazare ... Les couloirs du métro, avec leur vie souterraine, sont devenus autant de quartiers de Paris. L'insécurité y a fait son apparition, singulièrement encouragée par l'indifférence des voyageurs et sans doute aussi par la disparition des poinçonneurs ..."

(France-Soir, 10/02/81).

Ce déplacement constant d'une raison à l'autre active le sentiment d'insécurité et le boucle sur lui-même.

En fait, l'idée même de sécurité est animée, amplifiée, modifiée, par l'accident, la catastrophe, elle, ne cesse de se légitimer dans la simultanéité même des contradictions entre les gestionnaires, les media, les usagers et l'équivalence des discours, le jeu des réponses et des interrogations participent tantôt de l'amplification de l'angoisse, tantôt de sa réduction. Ce mouvement rend la panique irruptive impossible, puisqu'elle est située "en blanc" dans le discours comme le degré zéro de l'éclatement des contradictions.

V. FIABILITÉ, MÉFIANCE, INFAILLIBILITÉ

La notion de fiabilité des transports est contenue dans l'inexplicabilité de l'accident. La panique au contraire, dans sa forme irruptive, devient l'image inacceptable d'une perte totale de confiance en tous les systèmes de sécurité. La fiabilité du système est menacée dans un premier moment, les usagers semblant devenir méfiants, mais elle en sort nécessairement renforcée dans un second temps, grâce au gommage de l'accident et à la prolifération des discours. Les systèmes de sécurité participent d'une certaine consécration de leur infaillibilité même lorsqu'ils paraissent défectueux. C'est là un des paradoxes de l'idéologie sécuritaire. La défaillance humaine est toujours évoquée comme la première possibilité, et, en même temps, l'accusation se trouve neutralisée par tout un discours sur la déshumanisation et l'automatisation :

1. - L'homme est accusé d'avoir commis une erreur.

2. - Il est coupable mais il est aussi victime.

3. - Il faut bien comprendre que l'automatisation transforme les hommes en robot : d'où les erreurs possibles.

4. - Le système est infaillible, parfois il peut subir une erreur, mais l'idéal serait que l'homme puisse pallier l'erreur possible grâce à un comportement qui ne serait plus celui d'un robot.

Ainsi tout le monde est satisfait : le discours est bouclé, victime et coupable se trouvent confondus pour consacrer l'idéologie sécuritaire. La méfiance de l'utilisateur est noyée dans les discours sécurisants, mais elle ne peut être active ou se transformer en critique violente, car l'usage des transports en commun correspond à une nécessité quotidienne. Toutes les incertitudes à l'égard de la fiabilité d'un système de transport se perdent dans la répétition des déplacements et se commuent en une résignation collective et individuelle. D'où l'imaginaire de l'incident possible, d'où l'anticipation fictive que nous évoquions précédemment.

"Pour nous il n'y a pas de fatalité. Même si les risques sont minimes,

il faut encore réduire les probabilités d'accidents".

(Monsieur P. Essig).

Dans l'avion :

"L'automatisation a ses avantages et ses inconvénients : elle connaît actuellement un succès qui, parfois, suscite certaines réserves de la part des pilotes. Ceux-ci longtemps considérés comme des "surhommes" dominant des machines à fiabilité précaire au milieu d'éléments déchaînés, sont parfaitement conscients des limites inhérentes à l'organisme humain (notamment les effets de fatigue, les illusions d'optique, la désorientation spatiale ...) Mais ils considèrent que malgré les progrès de l'électronique et la fiabilité accrue des avions, l'automatisation a aussi ses limites. L'homme reste compétitif par ses qualités d'adaptation devant les situations imprévues, voire désespérées ..." (Science et Vie, Août 1979).

L'opposition fatalité/fiabilité vient se greffer sur les représentations d'incidents qui suscitent la méfiance momentanée de l'utilisateur : la fiabilité devrait comporter imaginairement, comme finalité, l'impossible de l'accident. La notion de fatalité devrait elle disparaître, son usage révélant au fond l'inefficacité d'un système et mettant en doute, sous le mode de la métaphysique, la rigueur technique qui vise à l'infailibilité.

Si une telle notion persiste, elle n'est là que pour satisfaire a posteriori la demande de sécurisation des usagers. L'appréhension de l'usager n'est pas pris en compte, elle est renvoyée à un domaine métaphysique. Dès lors, tout accident fait surgir la méfiance, la peur, l'angoisse mais en aucun cas la panique, puisque le système énonce au même moment l'assurance de sa fiabilité. Ainsi une série de couple de mots vont permettre de circonscrire toutes les interprétations possibles et de circuler dans tous les registres :

- erreur/fatalité	{	humain automatisme	}	contradiction constante
- fiabilité/fatalité	{	opposition entre le technique et le métaphysique	}	
- logique du système/ infaillibilité	{	{	diminution tjs possible de la probabilité d'accident	}
		{	idéal d'amé- lioration constante du système	}
- psychose/sécurité	{	surenchère sur les incidents alors que les systèmes de sécurité sont optimaux	}	

- déshumanisation/automatisation

{	contrôle de l'automatisation accru
{	harmonie à trouver entre le rôle de l'homme et celui de la machine

On pourrait ainsi établir un ensemble de constantes complémentaires et opposées qui sont présentes aux discours tenus sur les accidents. Mais l'intériorisation de l'angoisse qui est ainsi augmentée rend à la panique une figure de destruction complète, ou bien la supprime dans son éventualité même.

Ce qui demeure à jamais occulté, c'est la puissance de l'affect et son lien avec la manifestation contenue d'une panique qui ne saurait éclater. D'où le déplacement de l'angoisse sur les agressions, sur l'éventualité d'une violence faite aux corps. L'affect, dans une situation de choc, se trouve des représentations objectivées (des objets précis d'insécurité) et l'événement traumatique lui-même, avec sa puissance émotionnelle, demeure inconscient. L'économie psychique organise elle-même l'occultation du paniquant par le retournement des charges énergétiques. Ainsi l'agression va apparaître comme le seul lieu d'expression possible du paniquant, et les systèmes de sécurité ne sont pas atteints dans leur bien fondé, ils

sortent intacts des menaces qu'ils ont suscitées lors d'un incident grave. Si l'accident reste une agression faite au corps (bousculade, piétinement, entassement dus à la violence du choc) celle-ci se voit représentée et déplacée dans les images usuelles des agressions quotidiennes. Autrement dit, l'affect qui n'a pas de représentation, son potentiel énergétique se manifestant dans des débuts de panique, demeure totalement refoulé par l'idéologie sécuritaire.

5. FOULE ET PANIQUE

La peur lie le groupe, la panique le fait éclater. "Loin d'être sans objet, cette peur est l'objet même du désir qui fonde le groupe et le confond" (1). La peur semble permettre au groupe de faire corps et les métaphores usuelles qui associent l'image du corps à celle d'un corps social se fondent sur une telle idée. Mais si la peur violente unit le corps dans l'intensité même de ses réactions émotionnelles, la panique diffuse les pluralise. Par le rituel de l'exclusion, par les interdits et les tabous, le groupe fait peur pour se faire groupe, chassant l'éventualité d'une panique par laquelle le corps justement se confondrait avec la masse et n'appartiendrait plus au groupe. Le lien social qu'introduit la panique diffuse dans les corps et dans la masse n'est donc pas du même ordre que celui qu'induit la peur comme forme ultime de la cohésion du groupe.

La panique dans sa manifestation irruptive est la rupture du lien produit par la peur mais dans sa forme insinuante, diffuse, elle crée un lien qui parodie singulièrement celui de la peur, tout comme la masse exerce une puissance *sémiesque* sur les groupes. Ce lien n'est plus à saisir dans un hypothétique corps social mais dans

(1) D. Sibony. Le groupe inconscient. Le lien et la peur.
p. 20, Ed. Christian Bourgois.

les phénomènes de mimétismes et de contagion.

Seulement il existe plusieurs types de foule et les situations de panique ne sont pas toutes apocalyptiques. La virologie fait apparaître la possibilité ultime de la désagrégation de toutes les foules ou de toutes les masses dans une sorte de suicide mondial par une contamination généralisée et rapide(1). Cette désintégration

(1) "Un scénario-catastrophe de l'OTAN ... Des spécialistes de la guerre chimique à la solde de Moscou répandent dans les métros de Paris et de Londres l'agent chimique Sonam. En quelques heures, tout le système de transport souterrain des deux capitales est totalement paralysé par ce gaz persistant qui tue en quelques minutes, tandis que la panique s'installe à la "surface". Simultanément, sans la moindre utilisation de l'arme atomique, les troupes du Pacte de Varsovie lancent une attaque surprise en RFA - secteur centre Europe de l'OTAN - avec d'autres armes chimiques neurotoxiques non persistantes et enlèvent en quelques heures les positions-clés de l'avant, ouvrant la voie aux chars soviétiques. Ces chars sont tous équipés depuis 1973 de systèmes de protection "NBC" (nucléaire, bactériologique, et chimique). Toutes les aviations de l'Alliance, bombardées chimiquement sont bloquées au sol, ainsi que les "Q.G. opérationnels"."

absolue, image stéréotypique de la mort collective, se joue sur bien d'autres registres dans les mouvements de foule les plus divers. Toute situation équivoque comme l'enfermement, l'entassement garde comme représentation spectrale l'image de la désintégration. Cette forme de panique virtuelle suppose bien que la foule ne soit pas considérée comme un tout homogène, indifférencié, sujette à tous les pouvoirs de suggestion mis en place par des meneurs.

Foule dans un meeting, foule dans la rue, foule prise par l'ivresse de la fête, foule de travailleurs qui montent dans le métro ... Il nous paraît nécessaire de distinguer tous ces types de foule et surtout de ne pas considérer seulement les foules conventionnelles qui impliquent d'emblée une attitude "régressive" de la part des individus qui les composent. Armée, église, secte, groupe idéologique ... ces formes de foule homogène présentent une unité parfois très forte, mais celle-ci en est d'autant plus fragile en cas de panique. La foule hétérogène, au contraire, a des structures plus complexes, elle est un mouvement incessant des corps, elle garde ainsi les possibles mêmes de sa destruction puisque l'individu n'a pas à se soumettre à des idéaux qui gouverneraient à sa conduite d'une manière déterminante. Dans des situa-

tions de trouble grave, on assiste à l'émergence de leaders (les "bons usagers" qui savent maîtriser l'affolement) de guides spontanément improvisés qui vont effectuer des tentatives de restructuration.

La foule de la rue ne ressemble pas à une horde primitive, capable de subir toutes les manipulations, les narcisses qui la composent, y sont toujours présents, et les liens affectifs et sociaux fonctionnent sur le mode de mimétismes complexes. Or, les effets des phénomènes de panique virtuelle opèrent davantage comme un lien conjurant la violence de désintégration. Comment expliquer autrement le fait que peu de paniques font irruption dans le corps social et que toute représentation d'une véritable panique soit immédiatement associée à une figure apocalyptique, proche de la fiction ? N'est-ce pas la persistance d'une panique sournoise, jamais irruptive, qui justement maintient l'unité du corps social dans une foule hétérogène ?

La psychologie collective s'est essentiellement penchée sur le problème des foules homogènes, des foules qui se trouvent rassemblées par une communauté d'intérêts, d'idéaux et qui, par conséquent, sont susceptibles d'être soumises à des effets de suggestion et d'hypnose. La foule qui grandit dans les rues, dans les couloirs du métropoli-

tain, dans les espaces de gare, cette foule n'a qu'une homogénéité relative. Bien sûr, on peut supposer une certaine identité dans la finalité des mouvements, des déplacements des corps, mais celle-ci demeure limitée à des buts précis et ne correspond nullement à une sorte de communauté de pensée.

S. Freud écrit, par exemple, que la foule "*est impulsive, mobile et irritable. Elle se laisse guider presque uniquement par l'inconscient ... Rien n'est préméditée chez elle ... Elle ne connaît ni doute ni incertitude ... Elle ne supporte aucun délai entre le désir et sa réalisation ...*"(1). Seulement, il s'agit là d'une foule déjà homogène. Reste à savoir si la même analyse peut être portée sur les foules hétérogènes que nous évoquons. L'idée, selon laquelle dans une situation de panique, l'inconscient détermine tous les modes de comportement, demeure fort répandue. Elle se fonde sur le fait d'une perte des moyens de contrôle et sur la violence du choc. Un nuage atomique au-dessus d'une région, une ou plusieurs secousses sismiques et les gens se précipitent dans leurs automobiles pour s'enfuir le plus loin possible - ce qui suppose bien que le corps trouve les instruments de sa débâcle - mais s'agit-il vraiment d'une attitude "primitive" et "régressive" ?

(1) S. Freud. Psychologie collective et analyse du Moi, in Essais de psychanalyse. p. 92-93. Editions Payot. Paris.

S. Freud explique bien comment une foule conduite par des idéaux et par des leaders subit des effets de moralisation, pouvant tantôt se laisser emporter par la haine, tantôt se prendre de pitié comme si les mouvements impulsifs avaient la faculté de s'inverser en fonction des circonstances et des attitudes des leaders. Il insiste aussi sur le fait qu'une telle foule oublie facilement ses intérêts de conservation, ce qui ne semble guère manifeste dans le cas de cette autre foule hétérogène qui résiste au suicide collectif comme à toute figure de la mort. Avec la foule, toutes les inhibitions peuvent ou bien être levées (d'où l'éventualité d'un comportement bestial et destructeur) ou être suractivées (d'où la rigidité d'une moralité collective) (1), mais le mouvement d'un pôle à l'autre révèle bien l'ambivalence première entre le déferlement cruel et la pacification mortifère.

(1) "On peut même parler d'une moralisation de l'individu par la foule. Alors que le niveau intellectuel de la foule est toujours inférieur à celui de l'individu, son comportement moral peut aussi bien dépasser le niveau moral de l'individu que descendre bien au-dessous de ce niveau". S. Freud. Texte déjà cité. p. 94.