La vidéo-ethnographie des rencontres et côtoiements de trafic dans les nouvelles formes de mobilités urbaines

Christian Licoppe

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/pa/1058>

DOI : 10.4000/pa.1058

ISSN : 2273-0362

Éditeur

Université Lumière Lyon 2

Édition imprimée

Date de publication : 28 juillet 2020

Pagination : 86-105

ISSN : 1634-7706

Référence électronique

Christian Licoppe, « La vidéo-ethnographie des rencontres et côtoiements de trafic dans les nouvelles formes de mobilités urbaines », *Parcours anthropologiques* [En ligne], 15 | 2020, mis en ligne le 20 juillet 2020, consulté le 03 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pa/1058> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pa.1058>

La vidéo-ethnographie des rencontres et côtoiements de trafic dans les nouvelles formes de mobilités urbaines

Christian Licoppe

I3-SES, CNRS, Télécom, Institut Polytechnique de Paris

INTRODUCTION

Si dans les années 1970 Margaret Mead pouvait encore se plaindre que l'usage de la vidéo ne soit pas systématique dans le travail de terrain ethnographique, supplantant la prise de note pour préserver les comportements « pour l'éclairage des futures générations de scientifiques » (Mead, 1975 : 4-5), il n'en reste pas moins que l'anthropologie visuelle a pris un essor considérable. Mais ce qui domine finalement l'anthropologie visuelle ce sont différentes formes de film ethnographique ou de documentaire personnel (MacDonald, 2013). Il suffit de considérer par exemple en France les travaux pionniers de Jean Rouch. Dans cette perspective, il s'agit d'assurer un passage « de l'ethnographie textuelle à l'anthropologie visuelle » (Augé et al., 2019), dans lequel les données filmiques brutes sont montées cinématographiquement et constituées en un produit visuel fini. Mais il existe également un courant minoritaire dans l'anthropologie visuelle qui exploite ces données brutes comme matériaux pour différentes formes d'analyse comportementale d'inspiration éthologique ou interactionniste, centrées sur la compréhension des gestes dans les interactions et les activités humaines (Birdwhistell, 1970 ; Kendon, 1990; Streeck, 2017).

Cette dernière approche utilise l'enregistrement vidéo comme donnée. L'enregistrement vidéo des activités « telles qu'elles se font » fournit un matériau empirique qui peut être vu et revu par l'analyste. Ce qu'il s'agit de faire là, c'est de comprendre, à l'aune d'une orientation analytique multimodale et interactionnelle, les détails fins de la production des gestes et des paroles dans l'interaction, dans des circonstances variées. La vision répétée est alors une ressource puissante pour produire des arrêts sur images ajustés à la texture des situations (Rémy, 2007). Or lorsque l'on s'attache à ce genre de descriptions fines de l'interaction, on est confronté à une richesse phénoménale considérable (qui rend presque inépuisables quelques secondes de films), et à des phénomènes fugitifs, souvent non remarqués par les participants. La focale de cet usage de la vidéo est donc délibérément sur

l'interaction et son déroulement ordonné¹. D'autres usages de la vidéo sont certes possibles, comme celui d'Albert Piette, qui cherche précisément à échapper au relationnisme et aux contraintes de visibilité mutuelle qu'implique une analyse focalisée sur l'interaction (Piette, 2014), pour saisir ces « détails » de la situation qui débordent le cadre de l'interaction (Piette, 1996). Mais dans le type d'usage de la vidéo et la perspective interactionnelle qui m'intéressent ici, ce sont précisément ces ajustements situés qui se déploient dans la temporalité de l'interaction, et qui échappent le plus souvent aux méthodes d'investigation traditionnelles tels que les entretiens (les participants n'ont souvent rien à dire de choses non remarquées et qui se sont évanouies pour eux dans le cours de l'action), les approches strictement photographiques² (auxquelles échappent le caractère dynamique de ces comportements), et l'observation directe (un observateur sur le vif ne peut revoir ce qu'il a aperçu).

L'arrière-plan théorique de l'usage de la vidéo dans les perspectives EM/CA³ se focalise sur l'exigence de l'*accountability* qui caractérise l'interaction humaine. Quelles sont les conditions d'intelligibilité de l'action, compte tenu du fait qu'il est attendu par les participants à une activité qu'elle soit produite de manière mutuellement intelligible ? (Garfinkel, 1967 ; Heritage, 1984). Il s'agit de rendre compte du caractère ordonné des activités, non pas dans la perspective d'un tiers extérieur à ce qu'il se passe, mais d'un point de vue endogène à l'interaction elle-même, et qui saisit l'expérience vécue des participants à partir du travail qu'ils font pour ajuster leurs actions de manière intelligible. C'est ce souci de reconstruire la perspective des participants dans l'action en tant que processus vécu et qui se déploie dans le temps qui rapproche les approches EM/CA des questions ethnographiques. C'est dans ce sens que l'on peut également parler de vidéo-ethnographie pour ce type d'enquête équipée par la vidéo.

Les interactions dans l'espace public, et la manière dont rencontres, côtoiements urbains et mobilités urbaines sont organisés pratiquement et moralement ont été un site fécond pour l'anthropologie visuelle, et pour le déploiement d'approches variées d'inspiration phénoménologique ou éthologique, qui portent un regard que l'on peut qualifier de « scénographique » (Joseph, 1992) sur l'espace public urbain, appuyées sur des « méthodes mobiles » adaptées aux contextes de mobilité (Büscher et al., 2010). Ces différentes méthodes peuvent viser l'observation directe des interactions dans l'espace public, en tant qu'elles sont perceptibles et surtout visibles pour l'observateur (Goffman, 1963; Joseph, 1993; Cosnier, 2001), ou via des formes

¹ Voir par exemple Heath et al., 2010, pour une présentation bien argumentée de ce type de méthode visuelle qualitative.

² Les approches photographiques font l'objet de multiples recherches dans le cadre de l'anthropologie visuelle. Voir par exemple Conord (2002) et le numéro spécial de *Ethnologie Française* de janvier 2007, intitulé « Arrêt sur Images ».

³ On désigne souvent sous cet acronyme les analyses interactionnelles qui s'inspirent de l'ethnométhodologie et de l'analyse de conversation.

plus actives de suivi et de « *shadowing* » (Pink, 2013), la photographie (Jarrigeon, 2011), ou la vidéo utilisée dans le cadre de la perspective EM/CA (Mondada, 1999).

Dans le cadre des perspectives EM/CA qui inspirent cet article, différentes recherches ont ainsi visé à rendre compte, en s'appuyant sur la vidéo, de formes très variées de mobilités urbaines : comment traverser à des carrefours complexes (Liberman, 2013), faire de la course à pied en centre-ville (Smith, 2019), doubler un véhicule sur la route (Deppermann et al., 2018), chercher une place de stationnement (Laurier, 2005) ou encore le caractère auto-organisé des flux et files de piétons dans les lieux publics (Watson, 1997). En critiquant Goffman pour ce qu'elle considère comme un biais cognitif, les approches EM/CA ont tout particulièrement souligné l'importance de la réflexivité et de l'analyse catégorielle. La réflexivité désigne la manière observable dont les actions sont justifiées par rapport à un contexte pertinent qu'elles modifient sans cesse en retour (Garfinkel, 1967). Par exemple, « l'espace » ou « les espaces urbains » ne « contiennent » pas le flux de circulation qui « y » a lieu, et ne leur pré-existent pas ; l'espace est continuellement construit par la myriade de pratiques autour desquelles s'organise le côtoiement entre passants mobiles. L'analyse des catégories d'appartenance (*membership categorization analysis*) est également une importante ressource analytique de l'EM/AC pour comprendre les interactions dans les lieux publics. Il s'agit de la manière observable dont les participants peuvent définir des jeux de catégories comme pertinents pour une rencontre donnée. Les catégorisations d'appartenance produisent quelque chose, car les catégories s'assemblent et forment des « collections », et car elles sont liées aux activités et aux revendications qui peuvent être produites (Sacks, 1992). Par exemple, dans une file d'attente dans un lieu public, le premier ou le dernier de la file, ou le rapport de succession sont des catégories disponibles visuellement et engendrées par l'organisation visible de la queue, avec des implications particulières quant à l'activité : on s'attend par exemple à ce que le premier de la file surveille continûment le point de passage pour savoir quand c'est son tour (Watson, 1997).

Le cadre analytique fournit par l'ethnométhodologie et l'analyse de conversation s'est révélé particulièrement puissant et adapté à l'analyse vidéo des coordinations et ajustements fugitifs réalisés dans le cours de mobilités de personnes se déplaçant avec d'autres, et donc susceptibles de discuter ensemble de ce qui leur arrive, rendant ainsi plus explicites leurs orientations dans l'action. On abordera par exemple l'expérience de conduite à partir de la conversation située entre le conducteur et le passager (Laurier et al, 2008), ou en considérant comment des participants coordonnent conversation et déplacements (Mondada, 2017). L'analyse conversationnelle multimodale permet de bien mettre au jour la façon dont leur interaction conversationnelle s'articule autour de leur comportement mobile incarné de manière séquentiellement ordonnée (Mondada, 2016). Mais l'analyse EM/CA des

données vidéo relatives aux mobilités urbaines s'avère plus malaisé lorsque les données portent sur des personnes seules se déplaçant dans l'espace urbain. Selon les formes de mobilité et de rencontres considérées, il faut retravailler le matériau vidéo et adapter l'analyse pour rendre compte de l'ajustement des comportements de mobilité tels qu'ils se font pour des personnes mobiles isolées. Le but de cet article est de donner à voir trois manières différentes de le faire, sur trois exemples différents de mobilité urbaine.

Chaque exemple porte sur une forme relativement nouvelle de mobilité : utiliser des trottinettes électriques, rencontrer des inconnus après un premier contact sur des plateformes en ligne (ici dans le cadre de l'organisation d'un covoiturage), et comprendre le comportement de citoyens connectés qui tentent de trouver un équilibre entre les exigences de leur déplacement et l'utilisation des smartphones. Chacun de ces exemples illustre certains problèmes spécifiques associés à ces différentes formes de mobilités et de côtoiements urbains : la multiplication des types d'unités véhiculaires qui revendiquent le droit de circuler dans les lieux publics, dans le cas des trottinettes électriques ; la multiplication des rencontres avec des inconnus, liée à l'utilisation des réseaux sociaux et des plateformes de mobilité collaborative dans le cas du co-voiturage ; et le développement de la multi-activité dans le cas des utilisateurs mobiles connectés. Dans chaque cas, nous avons produit et analysé des enregistrements vidéo de ces rencontres, portant donc tous sur des utilisateurs mobiles « seuls ». C'est donc leur comportement incarné et perceptible pour autrui, et la manière dont ce comportement est ajusté aux écologies urbaines traversées - tel qu'il est documenté dans les enregistrements vidéo - qui constituent le matériau empirique de ce type d'enquête. Je tenterai de montrer comment, en tant qu'analyste, nous pouvons travailler avec de telles données vidéo afin de révéler l'ordre observable de ces différents côtoiements urbains, et les ressources que mobilisent les participants pour les accomplir et se coordonner en mobilité de manière ordonnée et intelligible.

DE L'UTILISATEUR DE TROTTINETTE ÉLECTRIQUE AU PIÉTON : CORPORALITÉ ET CONSTITUTION RÉFLEXIVE DES ESPACES URBAINS

Notre premier exemple est tiré d'une étude en cours sur les usages émergents de trottinettes électriques à Paris⁴. Au moment de l'étude (automne 2018), des trottinettes électriques de location venaient récemment d'être mises en libre-service et leur utilisation se répandait. Aucun élément n'indiquait si on pouvait rouler avec sur le trottoir ou s'il fallait se limiter aux pistes cyclables. Cette ambiguïté était étroitement liée au flou quant à la

⁴ L'étude est réalisée en collaboration avec Sylvaine Tuncer et Barry Brown de l'université de Stockholm, et les données ont été enregistrées par Sylvaine Tuncer.

classification⁵ des utilisateurs de trottinettes électriques en tant qu'unités véhiculaires en milieu urbain : devaient-ils être apparentés aux piétons ou aux cyclistes ? Comme nous le verrons, un tel flou dans les classifications légales et administratives fournit des ressources pour des comportements incarnés flexibles de la part des utilisateurs de trottinette électrique.

Dans cette étude, nous avons fait porter des lunettes caméra aux utilisateurs de trottinettes électriques, et l'un des enquêteurs les a suivis avec une caméra supplémentaire pour obtenir un aperçu des mobilités incarnées des utilisateurs de trottinette. Dans la situation qui nous intéresse ici, l'utilisatrice de trottinette est arrivée à un feu rouge (Image 1.1).

Image 1.1

Image 1.2

Image 1.3

Image 1.4

Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Comme il n'y avait pas de trafic venant de la droite, elle a posé un pied sur le sol (Image 1.2), puis l'autre (Image 1.3). Elle s'est ensuite mise à marcher (Image 1.4). Même s'il s'agit ici d'une seule utilisatrice, il est possible de donner un sens à ce type de données d'un point de vue interactionnel, en utilisant la notion de *body gloss* proposée par Goffman : le « *body gloss* », que nous traduirons ici par glose corporelle, est « pour l'individu en action, un moyen de se défaire d'éventuelles implications caractériorologiques défavorables » (Goffman 1971 : 131). La glose corporelle est liée aux questions des catégorisations d'appartenance. Par le biais de manifestations corporelles dans les espaces urbains, il est possible de se rendre intelligible et lisible comme membre d'une catégorie de passants (la glose corporelle projette précisément la possibilité de ce type d'identification), ce qui rend pertinent les droits, obligations et activités liés à cette catégorie, et permet de tirer d'éventuelles conclusions ici et maintenant sur la base d'un tel statut. Pour en revenir à l'utilisatrice de notre trottinette, en descendant et en faisant avancer son engin, elle a mis ainsi en jeu une glose corporelle qui projette son identification comme membre de la catégorie piéton. Cette catégorisation

⁵ Nous faisons ici une distinction entre les classifications, qui sont des typologies indépendantes d'une activité donnée et sont « externes » à celle-ci, et les catégories d'appartenance, qui sont rendues pertinentes ici et maintenant dans l'activité en cours et en tant que telle. Elles sont endogènes ou « internes » à la mobilité en tant que processus.

confère une certaine légitimité et pertinence à son comportement, lorsque celui-ci consiste à traverser, une trottinette à la main, une intersection à un feu rouge.

Image 1.5

Image 1.6

Image 1.7

Image 1.8

Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Cependant, marcher n'est pas l'activité « officielle » appropriée pour cette configuration spatiale urbaine. Elle est en effet encore sur la route, où seuls les véhicules motorisés devraient se trouver (il n'y pas de piste cyclable), et le feu pour les piétons « classiques » qui souhaitent traverser la route à cette intersection est rouge. Cependant, il est d'usage pour les piétons à Paris d'essayer de traverser lorsque le feu est vert pour les voitures et qu'aucune voiture ne semble arriver.

Ce qui est intéressant ici, ce n'est pas seulement le fait que la participante traverse l'intersection à pied avec sa trottinette électrique (Image 1.5), mais qu'elle fasse un petit écart sur la droite pour se rapprocher du passage piéton (Images 1.6 et 1.7). Ce n'est que lorsqu'elle a quasiment atteint l'autre côté qu'elle remonte sur sa trottinette et revient vers la gauche sur la route : grâce à cette action corporelle, elle redevient - ou encore se rend lisible à nouveau comme - une sorte d'unité véhiculaire motorisée (Image 1.8). Se rapprocher du passage piéton est un moyen pour cette utilisatrice de trottinette de renforcer son expression corporelle et la légitimité de son appartenance à la catégorie « piéton ». Elle indique ainsi que traverser à un feu rouge sur la route sans descendre de sa trottinette pourrait sembler plus transgressif aux yeux de potentiels spectateurs qu'« en tant que piéton ». Les lieux en milieu urbain sont striés et saturés par des droits, des obligations et des revendications potentielles pour des catégories données d'unités mobiles. Notre utilisatrice exploite ici cette organisation morale et spatiale des espaces urbains comme une ressource pour se rendre plus lisible en tant que piétonne, et donc comme d'autant plus en droit de traverser la rue. Toutefois, l'organisation morale et spatiale de l'espace n'est pas seulement une ressource ici, c'est également le résultat de son propre comportement incarné. Par ce dernier, elle établit de manière performative la zone proche du passage piéton comme une zone autorisant le passage à ce moment-là (pour les unités mobiles identifiables en tant qu'unités piétonnes). Elle constitue donc activement l'organisation morale

et spatiale des lieux publics urbains par son comportement incarné, ce qui témoigne de la relation continue de réflexivité mutuelle dans laquelle se tiennent les mobilités incarnées et les espaces urbains.

La flexibilité catégorielle et morale qui sous-tend la possibilité de se gloser corporellement ainsi en « piétonne » est liée, d'une part, au statut indéterminé des trottinettes électriques à Paris à l'époque de l'étude, et d'autre part, aux fonctionnalités de l'appareil - il est facile d'en descendre et de le faire avancer. De plus, une telle glose corporelle met en évidence la relation réflexive entre l'accomplissement de la mobilité à trottinette comme une activité intelligible et l'expérience des espaces urbains comme moralement organisés. Enfin, la glose corporelle et ses implications sont accessibles de la même manière au passant et à l'analyste, à condition qu'ils soient habitués et socialisés à la vie quotidienne en milieu urbain. Ainsi, même s'il n'y a pas là de discussion ni d'interaction focalisée avec les autres participants, il est possible pour l'analyste de décortiquer l'ordonnancement visuellement disponible de cette scène de mobilité incarnée. Toutefois, de nombreux types de comportements mobiles dans la ville peuvent être plus difficiles à interpréter et peuvent nécessiter des efforts méthodologiques supplémentaires, comme dans l'exemple suivant.

COVOITURAGE : « S'APPROCHER » D'UN POINT DE RENCONTRE AVEC UN CONDUCTEUR ET DES PASSAGERS QUE L'ON NE CONNAIT PAS

L'exemple suivant est tiré d'une étude ethnographique sur les pratiques de covoiturage à Paris⁶, dans laquelle des expériences de covoiturage ont été documentées en recrutant des passagers qui étaient prêts à porter des lunettes caméra. Un type d'évènement, caractéristique de l'expérience de covoiturage, attire particulièrement notre attention : celui de repérer le véhicule dans lequel on est censé monter, dans le cadre d'une rencontre organisée dans un lieu public urbain avec un conducteur et des passagers inconnus. Dans les données présentées ici, le passager participant à notre étude portait des lunettes caméra et il a enregistré par ce moyen l'ensemble de son approche du point de rencontre.

⁶ Cette étude a été réalisée en collaboration avec Beatrice Cahour et Lisa Creno, et les données ont été enregistrées par Lisa Creno.

Illustration 2a. Identification des autres participants et du point de rencontre
Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

La voiture est garée à côté d'autres voitures, face au trottoir. Le conducteur et quelques passagers se tiennent devant la voiture, sur le bord de la route. Notre passager, que nous appellerons Léo, les repère de l'autre côté de la route en s'approchant du groupe. Il les aperçoit à sa droite sur les données vidéo (Illustration 2a) ; une identification préalable qu'il a ensuite confirmée lorsque la vidéo lui a été montrée. Toutefois, au lieu de traverser la route et de se diriger tout droit vers le petit groupe, il s'approche d'eux d'une autre manière.

Illustration 2b

Illustration 2c

Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Il reste sur la gauche et se dirige vers le trottoir, à six ou sept voitures sur leur gauche (Illustration 2b), marchant d'une manière et selon une trajectoire qui le rend lisible comme un piéton anonyme, sans rapport avec leur groupe⁷. Une fois sur le trottoir, il tourne à droite et dépasse leur voiture sans s'arrêter (Illustration 2c).

⁷ C'est un autre exemple de glose corporelle, où un passant se rend lisible sous un aspect catégoriel, du fait du type de mobilité qu'il accomplit.

Illustration 2d

Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Il poursuit encore, dépassant le véhicule d'une voiture avant de tourner à droite pour marcher en direction de la route entre deux voitures (Illustration 2d).

Illustration 2e

Illustration 2f

Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Dès qu'il est sur la route (il débouche à environ une voiture du groupe de co-voitureurs), il tourne à droite pour se diriger vers eux, en regardant le dos de la conductrice qui parle aux autres passagers (Illustration 2e). Lorsqu'il s'approche, la conductrice se retourne (Illustration 2f). Il la salue ensuite par un « bonjour » et elle le salue à son tour.

Lorsque ces données sont présentées à des étudiants et des chercheurs dans le cadre de cours ou de séminaires de recherche, ceux-ci remarquent généralement le caractère singulier de cette approche incarnée, tout comme j'avais pu le faire moi-même en tant qu'analyste lorsque j'ai été confronté aux données pour la première fois. Ce qui en fait un phénomène perceptible et remarquable, c'est une attente normative fondée sur le sens commun quant à la mobilité, et qui repose sur un principe de l'économie : si l'on doit se rendre à un endroit particulier qui est visible et dont l'accès n'est pas entravé, alors il est pertinent et attendu que l'on s'y rende directement afin de réduire son trajet. Cela aurait dû être le cas ici, et au vu de cette orientation normative, la façon de faire du participant apparaît comme une sorte de longue circumnavigation autour des voitures garées pour lequel il ne semble pas y avoir de justification évidente, du moins pour un observateur extérieur. Le problème est lié au critère d'adéquation unique (*unique adequacy*), introduit par l'ethnométhodologie (Garfinkel, 2002). Un observateur qui se fie au sens

commun élémentaire peut constater le phénomène, mais ne disposera pas des préoccupations propres du participant ni d'une sensibilité adéquate à la manière dont celui-ci adapte réflexivement son comportement au contexte et à son évolution. Sans cela, certains aspects de l'organisation située et endogène du phénomène, et nécessaires à l'intelligibilité d'un tel comportement incarné en tant qu'expérience vécue échappent à l'analyste. En tant qu'observateurs externes, dotés du seul sens commun, ce point de vue du participant nous fait défaut, et cette circumnavigation reste inexpliquée.

Cependant, nous pouvons aller plus loin et permettre au moins une meilleure compréhension ethnographique de ce qu'il pourrait se passer ici. Nous avons montré l'enregistrement au participant le lendemain de l'évènement. Cette procédure, appelée auto-confrontation, a été développée par des chercheurs français dans le domaine de l'ergonomie d'inspiration phénoménologique (Theureau, 2012 ; Cahour et al., 2016). L'idée est qu'une telle présentation d'une vidéo de leur propre activité, accompagnée de questions non suggestives posées par l'analyste, peut permettre d'obtenir des participants qu'ils décrivent leur propre activité à l'aide de la vidéo, qui pourrait être considérée comme « pré-réflexive » (Vermeersch 2012), ou du moins plus proche de l'activité telle qu'elle a été vécue que dans les entretiens traditionnels. Bien que les analyses inspirées par l'EM/AC de la *video-as-data* et de l'auto-confrontation soient des méthodes empiriques distinctes fonctionnant dans des cadres conceptuels non miscibles, elles peuvent malgré tout, dans une certaine mesure, être articulées de manière à fournir des comptes rendus complémentaires des activités en tant qu'expériences vécues (Cahour et al., 2018). Dans ce cas, lorsque nous avons montré la vidéo au participant, sa réaction a été la suivante :

I⁸ : Tu les avais vus ?

P : Ouais alors bon (...) ça peut paraître bête mais en fait, j'avais pas envie d'attaquer de front en fait et j'ai vu cette camionnette, et en fait euh... J'ai, j'avais deux possibilités, je pouvais faire soit : « comme ça, comme ça » (montre avec sa main, un chemin direct, tout droit), mais j'avais pas envie parce que c'est dur de supporter le regard des gens comme ça pendant dix mètres, moi je supporte pas, genre on se connaît pas, on est inconnus mais on va voyager ensemble, c'est troublant un peu, je préfère vite passer du connu à l'inconnu, plutôt que de soutenir leur regard évaluateur peut-être bien... qu'ils me regardent de loin et tout « c'est lui, c'est pas lui ? », non, c'est difficile. On peut s'en rendre compte facilement quand on est regardé, et ben c'est difficile, quand on est chargé en plus, bon ici pire c'est que j'avais des lunettes et du coup, j'avais pas envie de ça et du coup, j'ai marché comme ça « hop » (montre un chemin en biais avec sa main) en face de la camionnette comme ça ils m'voient pas et en fait j' préfère les attaquer de côté, donc du coup, après j'ai traversé la rue, j'ai longé les voitures là et voilà, à deux mètres avant j'ai tourné quoi. Enfin pas tout de suite après leur voiture, mais plutôt après la deuxième, comme ça c'est plus facile, voilà, c'était ma technique

⁸ I est l'interviewer, P le passager.

quoi, je me fais souvent des trucs comme ça oui (...) Finalement, avec du recul, je me dis que j'ai bien joué, je suis arrivé assez naturellement, mais finalement mon truc était hyper calculé.

Ce récit montre à quel point le participant était sensible à la façon dont les différentes formes d'approches projetaient différentes formes d'entrée en interaction avec les personnes prenant également part au covoiturage. Se diriger directement vers eux aurait constitué le genre d'approche progressive qui caractérise l'initiation des rencontres dans un espace ouvert : fixer du regard, manifester sa reconnaissance d'un geste lointain, maintenir une surveillance du regard au cours de l'approche, saluer de loin et de près, comme lorsqu'on rencontre des connaissances dans une soirée (Kendon, 1990). Cependant, dans ce contexte, les acteurs ne se connaissent pas, et notre participant considère qu'une telle approche est malvenue, parce qu'elle entraînerait des problèmes spécifiques de reconnaissance catégorielle - est-ce qu'il s'agit du nouveau passager ou d'un simple piéton ? - d'autant plus gênants pour lui que s'y ajoutent des problèmes liés à la présentation (et à la potentielle évaluation) de soi - il porte les lunettes caméra et est préoccupé par l'apparence inhabituelle qu'elles lui confèrent. La circumnavigation autour des voitures lui permet de conserver l'apparence visuelle d'un passant anonyme jusqu'à la toute dernière minute. La production de la « glose corporelle » correspondante implique d'éviter les manifestations de reconnaissance (et éventuellement de trouble), et les regards soutenus, et de repousser tous ces enjeux jusqu'au moment de son entrée sur scène. Son circuit indirect lui permet d'apparaître et d'être reconnu comme « le dernier passager » seulement lorsqu'il est très proche d'eux, au tout dernier moment de son approche, et de concevoir son apparition visuelle sur leur scène interactionnelle de manière assez soudaine pour que la salutation s'impose comme l'action suivante immédiate sans qu'il y ait un temps d'évaluation préalable. Une telle trajectoire fait donc sens pour lui car elle lui permet de réduire la durée de l'observation dont il fait l'objet, d'introduire la question des lunettes caméra et de justifier leur présence par lui-même, juste après l'échange de salutations.

Le récit du participant témoigne de son expérience de la rencontre comme une sorte de « contexture » (Gurwitsch, 1957 : 105) dans laquelle la mobilité incarnée (les différentes approches), les catégories relationnelles identifiables qui se traduisent par différents comportements mobiles incarnés (passant *versus* passager) et la pertinence des réponses possibles - l'ignorance mutuelle ou la combinaison du regard inquisiteur, des salutations et des problèmes de reconnaissance qui caractérisent le début d'une rencontre en face à face entre inconnus - se constituent et se donne mutuellement sens, de manière réflexive, instant par instant. Contrairement à notre premier exemple, l'analyste, en tant qu'observateur externe s'appuyant sur des interprétations génériques et de sens commun, ne pouvait avoir accès directement, à partir des seules données, à une telle compréhension de cette mobilité incarnée. Faire sens de

l'organisation endogène de cette mobilité vécue et remarquable a nécessité des méthodes spécifiques d'investigation, reposant sur une auto-confrontation du participant avec l'enregistrement vidéo. Les auto-confrontations constituent donc une ressource empirique puissante pour donner un sens à de nombreuses formes de mobilités urbaines observables.

TÉLÉPHONES MOBILES CONNECTÉS ET MULTI-ACTIVITÉ : CONDUIRE ET ENVOYER DES SMS

Les nouvelles formes de mobilité impliquent de plus en plus souvent des usagers connectés et des écologies urbaines « désordonnées », striées par des infrastructures hétérogènes, dont bons nombres offrent aux personnes mobiles dans la ville des possibilités d'activités dans le cours de leur mouvement (Dourish & Bell, 2011). Le cas du smartphone est à cet égard le plus évident. Utiliser son smartphone pendant les déplacements urbains est devenu quelque chose de routinier, et qui engendre des formes spécifiques de multi-activité qui articulent la mobilité en cours avec ce qu'on fait sur l'écran. Il convient de noter d'emblée que, alors que les mobilités urbaines sont incarnées et publiques, les activités menées sur l'écran du smartphone ne sont généralement pas accessibles à d'éventuels co-participants à la mobilité, ou seulement en partie. Il devient alors important de comprendre comment les participants gèrent et articulent ces deux formes d'activité, dans la ville et à l'écran. On pourrait d'un point de vue interactionnel ne se focaliser que sur des couples d'utilisateurs connectés en procédant à l'enregistrement vidéo de leur mobilité incarnée ainsi que de l'activité sur l'écran du smartphone qu'ils partagent éventuellement, ou qui fait l'objet de leur discussion. Par exemple, des couples de piétons sillonnant la ville à l'aide d'applications mobiles (Laurier et al., 2015), ou qui se rendent dans un musée et recherchent certains des objets exposés sur leurs téléphones (Brown et al., 2015), ou encore qui se baladent et prennent des selfies (Weilenmann et al., 2019). Mais que faire alors des situations où un citoyen isolé se déplace avec son smartphone en jonglant entre ses différents engagements ? C'est une situation de ce type que nous allons étudier maintenant.

L'exemple suivant⁹ exploite également des enregistrements vidéo réalisés avec des lunettes-caméras, mais pour rendre compte du comportement d'une automobiliste qui conduit et navigue aussi sur Facebook et Messenger (Licoppe & Figeac, 2018). Comment articule-t-elle ces deux types d'activité ? Comme elle est seule dans sa voiture, l'analyse vidéo-ethnographique ne peut pas s'appuyer sur ses échanges avec d'autres participants. Il aurait été possible de réaliser des auto-confrontations, mais je voudrais montrer ici comment la multi-activité offre d'autres prises à l'analyse vidéo-ethnographique. En effet

⁹ Cette étude a été menée en collaboration avec Julien Figeac, qui a enregistré les données.

dans ce cas, les enregistrements rendent visible l'organisation temporelle des engagements dans les différentes formes d'activités dans lesquelles elle est impliquée, et permettent de rendre compte de la manière dont elle distribue son attention et ses engagements. D'autant que la conduite automobile et la navigation sur les réseaux sociaux sont organisées différemment et régies par des attentes normatives et temporelles distinctes. Des désajustements peuvent survenir, dans lesquels les engagements deviennent concurrents avec des conséquences observables, soit dans la gestion du trafic, soit dans l'enchaînement des actions à l'écran. Par exemple, il peut arriver qu'un point de transition important - au cours duquel l'action suivante dans la circulation ou sur Facebook devient pertinente et attendue - dans une activité donnée se produise à peu près au moment où un autre volet d'activité requiert une action. Dans ce cas, une action peut sembler retardée pour permettre l'accomplissement d'une autre, ce qui entraîne des décalages rendus observables à travers le comportement des autres automobilistes, ou des co-participants sur les réseaux sociaux.

Revenons à notre conductrice qui surfe sur Facebook en conduisant. Elle vient d'arriver derrière une file de véhicules arrêtés à un feu rouge, et profite de l'attente anticipée pour ouvrir Facebook sur son smartphone. Lorsque la circulation reprend au feu vert, on peut voir dans la vidéo le trafic reprendre (ce qu'elle doit pouvoir percevoir de manière périphérique), mais son regard à elle reste fixé sur son smartphone pendant un certain laps de temps (Illustration 3a).

Illustration 3a : La conductrice parcourt son fil Facebook.
Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Le fait que sa réaction soit sensiblement « tardive » ne relève pas seulement de l'opinion de l'analyste, puisque les données vidéo en fournissent une preuve indépendante : un conducteur de la voie d'à côté profite de l'espace devant sa voiture qui a été engendré par son délai de réponse, pour changer de voie et prendre sa « place » dans la file (Illustrations 3b et c).

Illustration 3b : Elle lève les yeux devant elle, où un espace libre s'est créé dans le trafic
Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Illustration 3c : La voiture noire sur la droite se faufile dans l'espace vide
avant qu'elle ne redémarre à nouveau.
Crédits : Ch. Licoppe, Telecom ParisTech

Cette concrétisation d'un « retard » dans sa conduite automobile montre dans quelle mesure l'utilisation d'un smartphone au volant peut avoir des conséquences sur la conduite, même si ces conséquences restent mineures dans cet exemple.

Pouvons-nous aller plus loin et fournir une interprétation plus précise des raisons d'un tel retard ? C'est là que les données de capture d'écran sont utiles. Au moment où le feu est passé au vert, la conductrice était en train de parcourir la liste de ses publications Facebook : elle les faisait défiler du haut vers le bas de l'écran tactile, des plus récentes vers les plus anciennes. Il est impossible de dire, sur la base des seules données vidéo, si elle cherchait une publication en particulier (activité ciblée) ou si elle attendait qu'une publication de la liste attire son attention (activité guidée par l'environnement). Quoi qu'il en soit, ce que l'on peut retenir, c'est que la structure visuelle et pragmatique de la liste n'offre pas de point de transition pertinent et clairement identifiable, dont l'occurrence pourrait être interprétée comme une opportunité de regarder ailleurs et de redistribuer ses engagements. On peut simplement parcourir la liste jusqu'à ce qu'une publication attire l'attention, sans qu'aucun élément dans le design de l'interface ne vienne interrompre le caractère linéaire de la lecture. Dans le cas d'un évènement important pour la conduite automobile (comme un feu

passant au vert), et se produisant donc en dehors de l'écran, qui est à ce moment-là au centre de l'attention visuelle, il y a de fortes chances que l'utilisatrice reste absorbée par son activité d'écran si rien dans celle-ci ne vient briser une sorte d'inertie attentionnelle, et ce même si ces événements « extérieurs » (à l'écran) exigent une réponse ici et maintenant. C'est ce qui peut justifier son retard au démarrage, qui fait le bonheur du conducteur pouvant ainsi se faufiler devant elle. Les données vidéo-ethnographiques nous permettent donc d'observer la façon dont les utilisateurs gèrent et articulent des engagements multiples et hétérogènes dans le temps (ici, la communication mobile et la mobilité), et les troubles et décalages qui ne peuvent manquer de survenir, qui donnent lieu à un travail spécifique et observable de ré-articulation.

L'exemple que nous avons considéré ici peut paraître anodin. Cependant, même un tel événement de routine apporte la preuve que l'utilisation d'un smartphone au volant est une forme de multi-activité qui peut avoir des conséquences sociales, voire juridiques pour les cas les plus sérieux. Le fait que ces comportements d'automobilistes connectés soient banalisés, suggère qu'au lieu de seulement chercher à interdire, il pourrait être judicieux de partir du constat que ces comportements existent, et de concevoir les interfaces (en particulier à l'écran) pour prendre en compte la possibilité de la multi-activité. Un tel design chercherait à minimiser certains des risques pratiques, sociaux et juridiques d'une telle dispersion de l'attention pendant la conduite, par exemple en offrant par le design des opportunités supplémentaires de se désengager des activités d'écran, plutôt qu'en cherchant à capter continûment l'attention.

CONCLUSION

Du point de vue de l'expérience vécue, les flux de circulation urbains de toutes sortes sont auto-organisés. Les participants s'en remettent à leurs comportements incarnés et publiquement disponibles pour coordonner leurs mobilités au cours de leurs côtoiements. Cet ajustement constant et émergent qui caractérise les interactions de trafic est travaillé par des revendications et des attentes normatives concernant les manières appropriées d'habiter et se déplacer dans l'espace public - ce que Goffman a appelé l'« ordre de l'interaction » dans les lieux publics urbains (1983 : 5). Dans cet article, nous avons étudié trois types d'interactions de trafic qui renvoient à de nouvelles formes de mobilité dans l'espace urbain, liées au développement des technologies couplant mobilités et univers numériques au cours des quinze dernières années : circulation en trottinette électrique, rendez-vous avec des étrangers via des plateformes en ligne, mobilités connectées avec smartphone.

J'ai dans chaque cas tenté de montrer comment développer une approche vidéo-ethnographique qui permette d'octroyer du sens à des enregistrements

vidéo des comportements de mobilité - donnant accès pour l'analyste à ce qui est publiquement observable dans l'espace urbain - tout en conservant les apports d'une approche interactionniste et ethnométhodologique. Plus particulièrement, nous avons montré des manières de conduire ce type d'analyse pour des passants mobiles isolés, où l'on ne dispose que de leur comportement visible comme ressource analytique. Les trois exemples que j'ai étudiés ici posent à cet égard des problèmes différents et nécessitent des ajustements de méthode spécifiques, en particulier du fait du statut distinct des ressources de sens commun que le chercheur, socialisé à la mobilité urbaine quotidienne, pouvait apporter à l'analyse des données vidéo sur les mobilités et côtoiements urbains. Si ces ressources de sens commun étaient suffisantes dans l'exemple du recours à une glose corporelle pour passer au rouge en trottinette électrique, ce n'était pas le cas dans les deux exemples suivants, qui appelaient soit à des raffinements méthodologiques, avec une auto-confrontation consistant à montrer les enregistrements vidéo de leur mobilité incarnée aux participants dans le cas du passager qui rejoint un rendez-vous de co-voiturage avec des inconnus, soit à redéfinir le phénomène étudié - les manières d'articuler temporellement différents cours d'activité et les attentes de réponse qui émergent dans chacun - dans le cas de la conductrice connectée. Mais dans tous les cas, du fait du caractère incarné et public - disponible perceptivement dans l'espace urbain - des mobilités de trafic, les enregistrements vidéo et la perspective vidéo-ethnographique constituent des ressources extrêmement puissantes pour comprendre leur organisation émergente en tant qu'accomplissement pratique, et leur caractère ordonné.

BIBLIOGRAPHIE

Marc AUGÉ, Jean-Paul COLLEYN, Catherine DE CLIPPEL, Jean-Pierre DOZON, *Vivre avec les dieux. Sur le terrain de l'anthropologie visuelle*, Paris, Éditions des Sciences de l'Homme, 2019.

Ray L. BIRDWHISTELL, *Kinesics and Context. Essays on Body Motion Communication*, Philadelphia, University of Philadelphia Press, 1970.

Barry BROWN, Moira MCGREGOR, Donald McMILLAN, « Searchable Objects: Search in Everyday Conversations », *Proceedings of the CSCW 2015 Conference on Computer-Supported Cooperative Work and Social Computing New York, ACM, 2015*.

Monika BÜSCHER, John URRY, Katian WITCHGER, *Mobile Methods*, London, Routledge, 2010.

Béatrice CAHOUR, Pascal SALEMBIER et Moustapha ZOUINAR, « Analyzing lived experience of activity », *Le Travail Humain*, vol. 79, num. 3, 2016, pp. 259-284.

Béatrice CAHOUR, Christian LICOPPE et Lisa CRENO, « Articulation fine des données vidéo et des entretiens d'auto-confrontation explicite : Étude de cas d'interactions en co-voiturage », *Le Travail Humain*, vol. 81, num. 4, 2018, pp. 269-305.

Sylvaine CONORD, « Le choix de l'image en anthropologie : qu'est-ce qu'une "bonne" photographie ? », *ethnographiques.org*, 2, 2002 [en ligne]. URL : <https://www.ethnographiques.org/2002/Conord>

Jacques COSNIER, « L'éthologie des espaces publics », in Michèle GROSJEAN et Jean-Paul THIBAUD (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2001, pp. 13-28.

Arnulf DEPPERMAN, Eric LAURIER, Lorenza MONDADA, With contributions from: Mathias BROTH, Jakob CROMDAL, Elwys DE STEFANI, Pentti HADDINGTON, Lena LEVIN, Maurice NEVILE, Mirka RAUNIOMAA, « Overtaking as an interactional achievement: Video analyses of participants' practices in traffic », *Gesprächsforschung* 19, 2008, pp. 1-131.

Paul DOURISH and Genevieve BELL, *Divining a digital future. Mess and mythology in ubiquitous computing*, Cambridge, MIT Press, 2011.

Harold GARFINKEL, *Studies in Ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press, 1967.

Harold GARFINKEL, *Ethnomethodology's Program. Working Out Durkheim's Aphorism*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2002.

Erwing GOFFMAN, *Behavior in Public Places*, New York, Free Press, 1963.

Erwing GOFFMAN, *Relations in Public: Microstructure of the Public Order*, New York, Harper & Row, 1971.

Erving GOFFMAN, « The Interaction Order », *American Sociological Review* 48(1), 1983, pp. 1-17.

Aron GURWITSCH, *Théorie du champ de la conscience*, Paris, Desclée de Brouwer, 1957.

Christian HEATH, Jon HINDMARSH et Paul LUFF, *Video in Qualitative Research*, London, Sage, 2010.

John HERITAGE, *Garfinkel and Ethnomethodology*, Cambridge, Polity Press, 1984.

Anne JARRIGEON, « Projeter, exposer, publier... Comment montrer ses photographies en sciences sociales ? », *Revue de l'Institut de Sociologie*, 1-4, 2010-2011, pp. 157-169.

Isaac JOSEPH, « L'espace public comme lieu de l'action », *Les annales de la recherche urbaine*, 57-58, 1992, pp. 211-217.

Isaac JOSEPH, « L'espace public et le visible », *Architecture & Comportement* 9(3), 1993, pp. 97-101.

Adam KENDON, *Conducting Interaction: Patterns of behavior in focused encounters*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

Eric LAURIER, « Searching for a parking place », *Intellectica*, 41-42, 2005/2-3, pp. 101-115.

Eric LAURIER, Barry BROWN and Hayden LORIMER, « Driving and "passengeering": Notes on the ordinary organization of car travel », *Mobilities*, 3(1), 2008, pp.1-23.

Eric LAURIER, Barry BROWN and Moira MCGREGOR, « Mediated pedestrian mobility: walking and the map app », *Mobilities*, 11 (1), 2015, pp. 117-134.

Kenneth LIBERMAN, *More Studies in Ethnomethodology*, Albany (NY), SUNY University Press, 2013.

Christian LICOPPE, Julien FIGEAC, « Gaze Patterns and the Temporal Organization of Multiple Activities in Mobile Smartphone Uses », *Human-Computer Interaction*, 33 (5-6), 2018, pp.311-334.

Scott MACDONALD, *American Ethnographic Film and Personal Documentary*, Berkeley, University of California Press, 2013.

Margaret MEAD, « Visual Anthropology and the discipline of word », in Paul HOCKINGS (Ed.), *Principles of Visual Anthropology* (2nd Edition), New York, Mouton de Gruyter, 1975, pp. 3-10.

Lorenza MONDADA, *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris, Anthropos, 1999.

Lorenza MONDADA, « Challenges of multimodality: Language and the body in social interaction », *Journal of Sociolinguistics*, vol. 20, no. 3, 2016, pp. 336-366.

Lorenza MONDADA, « Walking and Talking Together: Questions/answers and mobile participation in guided visits" », *Social Science Information*, vol. 56, no. 2, 2017, pp. 220-253.

Albert PIETTE, *Ethnographie de l'action. L'observations des détails*, Paris, Métailié, 1996.

Albert PIETTE, *Contre le relationnisme*, Lormont, Editions le bord de l'eau, 2014.

Sarah PINK, *Doing Visual Ethnography*, London, Sage, 2013.

Catherine REMY, « Ni cliché, ni séquence : s'arrêter sur l'image », *Ethnologie Française* 2007-1, pp. 89-96.

Harvey SACKS, *Lectures on conversation*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

Robin James SMITH, "Visually available order, categorisation practices, and perception-in-action: a running commentary", *Visual Studies*, 34(1), 2019, pp. 28-40.

Jürgen STREECK, *Self-Making Man. A Day of Action, Life and Language*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.

Jacques THEUREAU, « Les entretiens d'autoconfrontation et de remise en situation par les traces matérielles et le programme de recherche "cours d'action" », *Revue d'anthropologie des connaissances*, vol 4, num. 2 , 2010, pp. 287-322.

Pierre VERMEERSCH, *Explicitation et phénoménologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012.

Rod WATSON, "Some General Reflections on 'Categorization' and 'Sequence' in the Analysis of Conversation", Stephen HESTER and Peter EGLIN (dir.), *Culture in Action. Studies in Membership Categorization Analysis*, International Institute for Ethnomethodology and Conversation Analysis & University Press of America, 1997, pp. 49-75.

Alexandra WEILENMANN and Thomas HILLMAN, "Selfies in the wild: Studying selfie photography as a local practice", *Mobile Media & Communication*, 2019 [en ligne]. URL: <https://doi.org/10.1177/2050157918822131>

RÉSUMÉ : Cet article cherche à montrer comment une approche vidéo-ethnographique, qui exploite les enregistrements vidéo de comportements de mobilité (en tant qu'ils sont incarnés et publiquement observables dans l'espace urbain) comme données susceptibles d'être questionnées dans une approche interactionniste et ethnométhodologique, permet de rendre compte ethnographiquement des phénomènes de mobilité et de rencontre dans l'espace public. Trois exemples de mobilité urbaine sont présentés qui diffèrent quant à l'usage de ses compétences de sens commun que le chercheur peut faire dans l'analyse du matériau vidéo-ethnographique, et nécessitent donc des raffinements méthodologiques et un cadrage des questions de recherche différents dans chaque cas. Mais dans tous les cas, du fait du caractère incarné et public (disponible perceptivement dans l'espace urbain) des mobilités et des rencontres de trafic, les enregistrements vidéo et la perspective vidéo-ethnographique constituent des ressources extrêmement puissantes pour comprendre leur organisation émergente en tant qu'accomplissement pratique, et leur caractère ordonné.

MOTS-CLÉS : mobilité urbaine, rencontres, passants, trottinette, co-voiturage, smartphone, multi-activité, video-ethnographie, ethnométhodologie, analyse de conversation.