La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains.

Damien Masson

▶ **To cite this version:**

Damien Masson. La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains.. Sciences de l'Homme et Société. Université Pierre Mendès-France - Grenoble II, 2009. Français. NNT : . tel-00441955

HAL Id: tel-00441955
https://theses.hal.science/tel-00441955

Submitted on 17 Dec 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE PIERRE MENDES-FRANCE

École doctorale 454 « Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire »

CRESSON, UMR CNRS/MCC 1563

« Ambiances Architecturales et Urbaines »

Institut d'Urbanisme de Grenoble / École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

Thèse présentée et soutenue publiquement le 7 Juillet 2009 par

Damien MASSON

Pour l'obtention du Doctorat de l'Université Pierre Mendès-France

« Urbanisme mention Architecture »

LA PERCEPTION EMBARQUÉE

Analyse sensible des voyages urbains

Tome 1

Thèse sous la direction de :

M. Jean-Paul THIBAUD	Directeur de Recherche au CNRS. Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain – ENSA de Grenoble

Jury :

M. Samuel BORDREUIL	Directeur de Recherche au CNRS. Directeur du Laboratoire Méditerranéen de Sociologie (Rapporteur)
M. Alain BOURDIN	Professeur des Universités. Directeur de l'Institut Français d'Urbanisme (Université Paris 8 et Paris Est). Co-directeur du LAB'URBA (Rapporteur)
M. Georges AMAR	Ingénieur. Directeur de la mission Prospective et conception innovante à la RATP
M. Philippe BONNIN	Architecte DPLG. Directeur de Recherche au CNRS. Directeur de l'UMR Architecture, Urbanisme, Sociétés – ENSA de Paris Belleville

Ce travail n'aurait pu voir le jour sous sa forme actuelle sans l'intervention d'un ensemble de personnes qui, par leur présence, leur expertise et leur bienveillance, l'ont rendu possible. Je ne saurais ainsi trop remercier :

Jean-Paul Thibaud, pour sa rigueur, sa sagacité, sa générosité et pour m'avoir accompagné et soutenu sans relâche tout au long de cette thèse.

Tous les aventuriers du Cresson, qui par leur diversité, leur disponibilité, leur technicité, leur expertise et leur amitié, ont su me fournir bien davantage qu'un simple cadre de travail, mais ses nécessaires ressources.

Tous ces voyageurs quotidiens, qui, pour moi, ont pris trains, métros et tramways, ont surmonté la difficulté de l'exercice, et laissé sans crainte leur sens prendre parole.

Ma famille et mes amis, pour n'avoir jamais manqué à l'appel.

À Emeline,
pour n'avoir jamais cessé d'y croire.

La perception embarquée.

Analyse sensible des voyages urbains.

Cette recherche pose la question du lien entre expérience du mouvement et compréhension sensible de l'espace urbain. Située dans le champ des ambiances architecturales et urbaines, et placée dans le sillon épistémologique et théorique des travaux de sociologie des mobilités issus de l'Université de Lancaster, cette recherche part de l'hypothèse suivante : la compréhension de la perception en mouvement de l'espace urbain est un moyen de relier les échelles disparates du sensible – corporel et contextualisé – et de l'espace à une grande échelle.

Des paroles de voyageurs ont été recueillies dans le métro de Paris et à bord d'un train à Lyon, à l'aide d'une adaptation de la méthode des *parcours commentés* ; des enregistrements sonores ont également été réalisés à bord de transports collectifs ferroviaires (métro, tramway, train) dans cinq villes du monde. De ce corpus empirique émerge une analyse de l'expérience sensible des transports organisée autour de différents registres à l'interface des sensibilités, du moyen de transport et de l'espace traversé.

Deux résultats principaux émergent de cette démarche. Premièrement, le développement d'une métholodologie spécifique, capable de rendre compte à la fois de la perception en transports motorisés ainsi que de l'espace urbain à l'épreuve du mouvement. Secondement, des modalités d'analyse originales permettant la construction théorique compréhensive de l'espace urbain « inter-échelles ». L'objectif final de cette mise en confrontation consiste à avancer théoriquement sur la notion d'ambiance à une échelle urbaine.

Mots-clefs : ambiance urbaine, mobilité urbaine, rythme, perception.

Avertissement

Un cd-rom accompagne ce travail, sur lequel sont disponibles l'ensemble des médias utilisés pour nos investigations empiriques. Il contient ainsi un film (*cf.* partie 2 de ce travail) et six extraits sonores placés à l'intérieur du dossier « EER » (*cf.* partie 4 de ce travail).

Ces contenus médias sont également disponibles sur une page Internet dédiée, à l'adresse suivante :
http://www.cresson.archi.fr/EQ/EQdam.htm

Cette thèse a bénéficié d'une allocation de recherche du Ministère de l'Éducation Nationale, de la Recherche et de la Technologie.

Embarked perception.

Analyzing the City through Urban Journeys.

The purpose of this work is to develop ways in which an understanding of the perception of the urban area as experienced by users of motorized transportation is relevant for analysing the city. Working in the field of 'architectural and urban *ambiances*' which crosses disciplinary boundaries to simultaneously encompass perceptible, social and built space, and situated theoretically and epistemologically within the *mobilities paradigm* as it is developed at the University of Lancaster, I explore daily transportation issues to propose the following hypothesis: understanding the city through its dwellers in-motion-experience is a way to link the heterogeneous "scales" of corporality to urban space.

The words of passengers were collected in Paris' subway and in a train inside the city of Lyon. I also made audiotapes inside different railway public transportation systems (tramway, metro, train) in five cities around the world. Based on these inquiries, repertoires were compiled to describe and understand the shared perception of urban spaces by passengers through their daily experience of movement.

From this point, two main results, emerge. Methodologically, issues of understanding passengers' perception of the city lead me to form specific modes of enquiry. Secondly, seen from a theoretical point of view, there arises the possibility of a new, comprehensive way of linking sensitive analysis to thought at the urban scale. The main goal arising of this confrontation consists on linking *in situ* experience and big-scale urban space, and suggesting a way to understand theoretically the notion of atmosphere at an urban scale.

Keewords : urban atmosphere, urban mobilities, rhythm, perception.

Table des matières

Tome 1

1. MOBILITE URBAINE ET EXPERIENCE SENSIBLE DE LA GRANDE ECHELLE 19

1.1. LA VILLE A L'EPREUVE DU MOUVEMENT 21
1.1.1. La ville : qualification par le mouvement 21
Un paradoxe de la ville : le mouvement comme définition et comme aberration 24
Des réseaux urbains 26
Formes urbaines et potentiel sensible de l'espace 28
Le paysage des techniques 32
Les infrastructures de l'expérience 35
1.1.2. Du champ des transports à celui de la mobilité 40
La mobilité : d'un champ technique à un objet de sciences sociales 40
Déplacement, trajet, voyage : des formes de mouvement physique dans l'espace et leurs implications théoriques 43
Trajets et voyages : des lieux-moments entre les lieux-mouvements 47
1.1.3. "Across the channel" : un mobility turn dans les sciences sociales 48
Donner droit de cité au mouvement : vers une approche sensible de la mobilité 48
Une métaphysique nomadique 50
Les effets de « l'école de Lancaster » : un nouveau paradigme reconfigurant les sciences sociales 53
1.1.4. Écologie sensible et ambiances architecturales et urbaines 56
Pourquoi l'ambiance ? 56
La notion d'ambiances architecturales et urbaines : quid ? 57
1.2. LA MOBILITE EN VILLE COMME VOIE D'ACCES A L'EXPERIENCE SENSIBLE DE LA GRANDE ECHELLE 60
1.2.1. De l'expérience sensible en contexte à l'ambiance urbaine 60
Problématique 60
Hypothèse : le mouvement condition de possibilité de réalisation d'une expérience sensible de la grande échelle 61
1.3. METHODOLOGIE GENERALE 62
1.3.1. Deux principes méthodologiques : la grounded theory et la triangulation 62
La Grounded Theory : une voie de construction théorique fondée sur l'induction 63
Induction et multiplication : le principe de triangulation 67
1.3.2. Une hypothèse de travail : le voyage urbain 68
1.4. PROTOCOLE DE TRAVAIL : TROIS TERRAINS ET TROIS MODALITES SENSIBLES POUR L'ETUDE DES LIENS ENTRE VOYAGE URBAIN ET AMBIANCE URBAINE 71
1.4.1. Une focalisation sur le lieu-moment du trajet ferroviaire urbain 72
1.4.2. Le recueil de la perception 77
Un panorama méthodologique de recherches empiriques interrogeant l'expérience des transports 77
Une dynamique d'engagement vis-à-vis de l'objet 80
Des méthodes en mouvement 82
Le recours à la parole 83
1.4.3. Le terrain 84
1.4.4. Plan de la thèse 87

2. VISIONS FERROVIAIRES : APPROCHE VISUELLE DE LA VILLE EN TRAIN 89

2.1. VOIR EN MOUVEMENT 91
2.1.1. Des manières de voir dans les transports *91*
2.2. UN TRAIN DANS LYON 96
2.3. CAPTER LA VILLE EN MOUVEMENT 100
2.3.1. In situ : des voyages commentés et re-commentés *100*
Des voyages commentés : consigne de base 101
Constitution d'un échantillon expressif 102
Déroulement des voyages 105
Un principe de récurrence : un souvenir re-commenté et écrit 106
2.3.2. In vitro : un trajet en vidéo *107*
Un dispositif d'observation récurrente 107
Filmer le mouvement pour l'enquêter 108
Prises de vues 110
Bande son 111
Montage 112
2.4. RESTITUER LE RAPPORT VISUEL A LA VILLE EN MOUVEMENT 113
2.4.1. Modalités d'analyse *113*
Principes analytiques 113
Conditions de possibilité de manifestation des effets visuels dynamiques 114
2.4.2. Une typologie d'effets visuels dynamiques *116*
Registres et catégories d'effets 117
2.5. DES PHENOMENES VISUELS EN MOUVEMENT : UN PREMIER MODE D'APPREHENSION DE L'AMBIANCE URBAINE 139
2.5.1. Effets dynamiques en pratique *139*
2.5.2. Effets et motricité : une qualification de l'espace du mouvement *142*
2.5.3. Effets et potentiel d'ambiance *144*
Un premier registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'esthétique 145
Mouvement et ambiance urbaine 148

3. CORPS EMBARQUES : MODES DE RELATIONS A L'AMBIANCE 151

Ambiance et conduites attentionnelles : préliminaires 153
3.1. UN METRO PARISIEN 154
3.1.1. Entre Père-Lachaise et Villiers : panorama historique et technique de la ligne 2 ..... *155*
3.1.2. Entre Père-Lachaise et Villiers : des traversées multiples *157*
3.2. METHODE : ENJEUX ET PROTOCOLE 160
3.2.1. Modalités d'analyse *161*
Modes de relation à l'environnement 162
Validation 165
3.2.2. Un répertoire d'effets attentionnels *165*
3.2.3. Des effets attentionnels à une qualification du rapport temporel à la situation *184*
Effets attentionnels et « direction » de l'attention 184
Effets attentionnels et modes de relation à l'autre 185
Modes de manifestation temporels des effets attentionnels 186
3.3. VOYAGES EN METRO ET DYNAMIQUE DES AMBIANCES 187
3.3.1. La dynamique de l'ambiance comme découpage temporel *188*
Méthode 188
Une nécessaire « contextualisation » 191
3.3.2. Entre dynamique des phénomènes et dynamique attentionnelle : deux registres temporels distincts *194*
Contexte construit et dynamiques de l'expérience. Un seconde registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : la trace 194
Contexte social et dynamiques attentionnelles. Un troisième registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'altérité. 196

Les dynamiques attentionnelles révélatrices de l'imagination configurée en mouvement. Un quatrième registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'imaginaire. ... 199
Implications de la méthode d'investigation ... 201
Temporalité des phénomènes, temporalités de l'attention, modes de perception ... 202
3.3.3. Le voyage urbain : une mise en rapport temporalisée de registres sensibles ... 206
Une temporalité basée sur les transitions : mais entre quoi ? Le voyage urbain à la confrontation de quatre registres analytiques ... 206
Le voyage urbain : une dynamique dialectique ... 207

4. ECOUTES MOBILES : DYNAMIQUES SONORES DE VOYAGES URBAINS 209

4.1. DES TRANSPORTS SONORES ... 211
4.1.1. Le sonore, medium commun pour la caractérisation de dynamiques temporelles de trajets différenciés ... 212
Les contours temporels, un outil théorique pour la compréhension de la dimension plastique de l'ambiance ... 212
Méthodes et corpus empirique ... 213
4.1.2. Qualification des phénomènes sonores en transports collectifs ... 216
Constitution du corpus d'enregistrements sonores ... 216
Une première écoute descriptive à la recherche des dynamiques ... 216
4.1.3. Un premier élément de caractérisation de la dynamique des ambiances : les signaux sonores ... 219
Un recueil de signaux sonores en transports collectifs ... 222
Productions sonores d'origine humaine ... 223
Productions sonores d'origine technique ... 225
Signaux sonores provenant de l'extérieur du mode de transport ... 228
La dynamique n'est pas le signal sonore ... 229
La dynamique des ambiances : entre fond et émergences ... 229
4.1.4. Entre les signaux : les ajustements ... 232
Quatre modalités d'ajustement ... 232
4.1.5. Signaux et ajustements : les référents sonores ... 235
Référents sonores liés au mouvement de la machine ... 237
Référent sonore liés aux usages ... 243
Des référents sonores à la caractérisation du dispositif sensible constitué par les transports collectifs ... 244
4.2. QUALIFICATION SONORE DE SIX VOYAGES URBAINS ... 247
4.2.1. Le voyage urbain à l'épreuve de la réactivation sonore : la méthode des Entretiens sur Écoute Réactivée ... 247
Protocole expérimental ... 247
4.2.2. La qualification sonore du voyage urbain en EER ... 250
Une ambiance-type quotidienne ... 256
Une ambiance-type de « dé-placement » ferroviaire : où le mouvement procède de l'effet tunnel ... 261
Une ambiance-type de trajet urbain en tramway contemporain ... 266
Une ambiance-type aseptisée ... 271
Une ambiance-type de ville du sud ... 275
Une ambiance de mégapole cosmopolite ... 282
4.2.3. Des dynamiques caractéristiques des ambiances ... 283
Passage des ambiances-type à l'ambiance urbaine ... 283
Modes d'articulation entre fond et émergences ... 284
Des contours temporels à l'ambiance ... 286
4.3. ÉLEMENTS DE RYTHMICITE DU VOYAGE URBAIN ... 289
4.3.1. Cycle et trajectoire : la forme phénoménale du voyage urbain ... 289
Une forme fondamentale répétitive ... 289
Le dispositif : condition de possibilité d'action ... 291

4.3.2. Les lignes sonores comme expression de l'ajustement pragmatique de composition sensible avec le dispositif : l'exemple de la pratique musicale embarquée *291*
Comment les musiciens des transports font-ils pour jouer ? 291
L'hypothèse « kairique » 293
L'usage des d'effets sonores révélateur de la « kairicité » de la pratique musicienne 293
Kairos « spatial » : des ajustements harmoniques 294
Kairos « temporel » : des ajustements rythmiques 296
Au-delà de l'adéquation de la pratique musicale avec l'environnement sonore : la mise en place d'une cohérence interne du « message » musical 297
Une autre forme de composition par la maîtrise des bornes du message 300
Des manières de jouer en transport comme paradigme du rapport à la traversée urbaine 301

5. CONCLUSION 303

5.1. RETOUR SUR LE CONCEPT DE VOYAGE URBAIN 306
5.1.1. Investigations empiriques et pérégrinations d'un concept *306*
Ambiance urbaine et potentiel des situations 306
Ambiance urbaine et confrontations des temporalités 307
Rythmique de l'ambiance urbaine 308
5.1.2. Au cœur du voyage urbain : le rythme *309*
5.2. LA FORME POLYRYTHMIQUE DU VOYAGE URBAIN 311
5.2.1. Les usages de la polyrythmie *311*
5.2.2. Le Bœuf sur le toit, où un nom pour caractériser la structure phénoménale des voyages urbains *313*
5.2.3. Définition de la structure polyrythmique du voyage urbain *316*
5.3. ENTRE LE VOYAGE URBAIN ET L'AMBIANCE URBAINE : LA POLYRYTHMIE 320
D'une organisation aux phénomènes : retour au concret 320
Une méthode rythmanalytique 320
Les registres du voyage urbain au filtre du rythme 321
L'ambiance urbaine : de la temporalité des phénomènes à la temporalité de l'espace 322
5.4. CONCLUSIONS 325

6. BIBLIOGRAPHIE 329

Table des matières

Tome 2 / Annexes

1. RETRANSCRIPTION DES VOYAGES COMMENTES EN TRAIN A LYON 5
Pascale 7
Sébastien 11
Emeline 15
Patricia 19
Georges 22
Anne 25
Colas 29

2. TRANSCRIPTION DE LA TABLE RONDE SCIENTIFIQUE DU 17 MAI 2004. VISIONNAGE PLURIDISCIPLINAIRE DU FILM « LA PERCEPTION EN MOUVEMENT ». 33

3. RETRANSCRIPTION DES VOYAGES POST-COMMENTES DANS LE METRO PARISIEN (MARS 2005 ET MAI 2006). 39
Alain 41
Alix 45
Anna 51
Delphine 57
Emmanuelle 64
Sophie 70
Evelyne 75
Flavien 80
Florian et Daniela 90
Michelle 98
Steven 103

4. ANALYSE DES DISCOURS PRONONCES EN VOYAGES POST-COMMENTES PAR MODES DE RELATIONS AU CONTEXTE 111

5. DECOUPAGE DES DISCOURS DES VOYAGES POST-COMMENTES SUR DES MODALITES DYNAMIQUES 155

6. DEFINITION DE QUELQUES EFFETS SONORES 165

7. DESCRIPTIONS ET « PARTITIONS » DES SIX FRAGMENTS SONORES UTILISES EN ENTRETIENS SUR ECOUTE REACTIVEE 171
Fragment 1 173
Fragment 2 174
Fragment 3 175
Fragment 4 177
Fragment 5 178
Fragment 6 179

8. FICHES UTILISEES POUR LES ENTRETIENS SUR ECOUTE REACTIVEE 181

« La géographie en fait on
s'en moque, c'est la répétition qui compte, les
images qu'on ne saurait pas, à cette étape là,
remettre dans l'ordre, à peine si chaque fois
qu'on les revoit on en arrive maintenant à se
dire : cela déjà on l'a vu, cela déjà on le sait, et
l'entassement des choses, plastiques et fer,
énigmes blanches sous bâche ou bâtiments sans
explication affichée dans les travées vides qui
les séparent, dans l'arrière étroit de ce pavillon
contre voie, comme ailleurs cette pure sculpture
de deux voitures identiques accolées par
l'arrière, sans moteurs ni portes, au coin bas du
champ ou la hiératique maison blanche dans la
rue d'en haut, à Toul, habitée quand même. »

François Bon, *Paysage fer*.

1. *Mobilité urbaine et expérience sensible de la grande échelle*

1.1. La ville à l'épreuve du mouvement

Ville, mobilité et réseaux sont trois éléments indissociables constitutifs du monde habité. Tous trois suscitent des réflexions qui animent la recherche en sciences sociales, ainsi que la recherche et l'ingénierie architecturale et urbaine, autant que les débats concernant l'action politique et aménageuse. Ils co-participent d'une nécessité : le « besoin humain de relations »[1] interindividuelles, et configurent l'expérience vécue du « Monde » en assurant les conditions de réalisation de ce désir.

Située dans le « champ de l'urbain »[2], cette thèse porte sur l'expérience vécue de la mobilité en ville, et traite par là même la question du lien entre expérience du mouvement[3] et compréhension sensible de l'espace urbain à une grande échelle.

1.1.1. La ville : qualification par le mouvement

Espace, territoire, densité, réseaux, forme, équipements, pratiques sociales, « état d'esprit »[4] etc., les voies de définition de la ville sont légion et reflètent autant de points vue que l'on peut avoir sur cet objet difficile à qualifier en quelques mots. Pour chacun des cas, dimensions spatiales, construites et humaines sont inextricables. Par exemple, dans une option géographique, Jacques Lévy définit la ville comme « une relation spécifique entre territoires et réseaux » (Lévy et Lussault, 2003: 989). Aussi fonctionnelle que soit cette proposition, elle sous-entend néanmoins – et de manière nécessaire – les individus qui sont, en partie, le « pourquoi » du « comment » des

[1] Traduction personnelle d'une citation attribuée à G. Simmel décrivant cette nécessité (*the human will to connection*) comme un point de différenciation entre humains et animaux. *In* Sheller M., Urry J., The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 2006b, vol. 38, n° 2, p. 215. Alain Bourdin quant à lui traite de « l'irrépressible mouvement de l'individu » en analysant chez Tocqueville la nécessaire mise en relation au monde (et non à *autrui* comme chez Simmel) pour des fins de consommation. *In* Bourdin A., Les mobilités et le programme de la sociologie, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 14-15.

[2] Entre art, pratique et champ de recherche, la terminologie « urbanisme » définit le champ d'investigation de ce travail de manière imprécise, en raison à la fois de la polysémie de la notion et de l'« imprécision disciplinaire » qu'elle sous-tend. Avant de nous référer précisément aux champs disciplinaires dans lesquels cette thèse s'inscrit, nous préférons définir son champ d'action à la manière anglo-saxonne, plus en référence à son objet qu'à un champ disciplinaire. Ainsi, par « champ de l'urbain » nous entendons dire que cette thèse serait une thèse en « sciences urbaines » (*urban studies*). Au-delà de ne pas circonscrire, momentanément, de champ disciplinaire, nous n'entendons pas non plus mobiliser l'appareil critique « urbanologique » proposé par Laurent Devisme, à l'articulation d'une validité par *cohérence* au plan cognitif et d'une validité par *pertinence* au plan urbanistique, assurant à ce dernier un efficace opérationnel certain. Voir Devisme L., *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris: L'Harmattan, 2005, p. 266.

[3] Dans l'ensemble de ce travail, nous utiliserons le terme de mouvement, sauf indication contraire, pour signifier le mouvement du corps dans l'espace, ainsi par extension le transport. Nous privilégions à ce dernier le terme de mouvement car il n'a pas de connotation nécessaire au plan technique.

[4] Proposition déterritorialisée de qualification donnée par Robert E. Park s'adressant à des géographes. *In* Grafmeyer Y., Joseph I., *L'école de Chicago*, Paris: Aubier, 1990, p. 17.

réseaux. En effet, à l'interface des individus et des réseaux se trouve le mouvement, le déplacement physique dans l'espace, de personnes, d'objets et d'immatériels (ondes par exemple), les allées et venues, qualifiables de *flux*[5], faisant de la *mobilité spatiale* des individus un descripteur supplémentaire de la ville. Aussi, les premiers descripteurs indiqués – espace, territoire, densité, réseaux, forme, équipements, pratiques sociales, « état d'esprit » etc. – ne sont-ils pas en « perte d'importance », leur existence factuelle cédant de plus en plus le pas à l' « actualité » toujours grandissante des individus mobiles ? D'un point de vue quantitatif, cette assertion interrogative se justifie. On compte en effet quatre mille huit cent milliards de voyageurs-kilomètres[6] tous modes de transports confondus en Europe occidentale – essentiellement urbaine[7] – en 2002, contre deux mille milliards une trentaine d'années plus tôt (Bavoux, Beaucire, Chapelon et Zembri, 2005). De fait, la population est de plus en plus mobile, et il est peu envisageable de découpler espace urbain et mobilité physique des personnes, de même qu'urbain et mobilité au sens général. En effet, l'idée de connaturalité[8] entre urbain et mouvement n'est pas nouvelle[9] et, au-delà de la justification quantitative, on trouve son expression qualitative sous la plume de Nels Anderson – alors étudiant de Robert E. Park –, qui écrit : « [la ville] est plus mobile, la mobilité étant une caractéristique du mode de vie urbain comme la stabilité est caractéristique du mode de vie rural » (*in* Cresswell, 2006: 18 ; traduction personnelle). En traitant de « mode de vie », Anderson renvoie à l'idée d'' état d'âme » formulée par R. E. Park, et il ne considère pas le mouvement en tant que flux, mais bien comme caractère de l'urbain, posant ainsi les germes d'une définition de l'urbain ni territoriale ou fonctionnelle.

---

[5] Donnée quantitative, les *flux* « expriment des quantités et des directions, reliées à des processus de nature économique, et les trafics expriment des flux acheminés par des moyens de transport et des infrastructures organisées en réseaux. » *In* Bavoux J.-J., Beaucire F., Chapelon L., Zembri P., *Géographie des transports*, Paris: Armand Colin, 2005, p. 10.

[6] Le voyageur-kilomètre est une unité liant un nombre d'individus à une distance parcourue. Par exemple, une valeur de 100 voyageurs-kilomètres qualifie autant 100 personnes qui ont parcouru 1 kilomètre que 10 personnes ayant parcouru 10 kilomètres. Cette unité de mesure prend du sens en regard à des modes de transports spécifiques ainsi qu'à des aires géographiques déterminées.

[7] En 2002, dans la même zone géographique 75,3% de la population est urbaine. En 1972, ce chiffre est de 67,7%. Le taux de mobilité spatiale des individus progresse ainsi beaucoup plus vite que le taux de population urbaine. Données *Perspective Monde*, Université de Sherbrooke. Disponible sur Internet : http://perspective.usherbrooke.ca/

[8] J. Lévy exprime ainsi cette connaturalité d'un point de vue fonctionnel : « […] dans la mesure où l'interaccessibilité entre les réalités spatiales constitutives d'une ville est une condition d'existence de la ville elle-même, la mobilité constitue aussi une technique incontestable d' "urbanogenèse" et non une prothèse externe aux pratiques urbaines les plus fondamentales » *In* Levy J., Modèle de mobilité, modèle d'urbanité, *in* Allemand S., Ascher F., Levy J. (eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 157.

[9] Bordreuil fait en effet mention d'une gravure datant des années 1830 rendant compte de l'excentration connue alors par la ville de Paris. L'image illustre clairement la ville en termes de flux. Voir Bordreuil S., Culture, attentions visuelles et orchestration des mobilités, in Allemand S., Ascher F., Levy J. (eds.), *Les sens du mouvement* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 208.

Samuel Bordreuil abonde dans le même sens en affirmant la robustesse du lien urbanité-fluidité :

> « [Dans] le bain dense des pérégrinations urbaines, d'anonymes semblables se cooptent, et font région (construisent des "mondes" autour de sensibilités communes), tirant profit du régime "d'attentions dispersées" (Isaac Joseph) qui caractérise la pratique des espaces publics urbains. » (Bordreuil, 1999 : 75-76)

Au-delà de l'urbain, on peut considérer la mobilité comme « la condition de l'homme moderne ». En effet, comme le montre Z. Bauman, la modernité procède de la désintrication du temps et de l'espace. Pour le philosophe, l'émancipation du temps par rapport à l'espace, sa subordination à l'inventivité humaine et par là même son utilisation comme outil de conquête de l'espace est le moment de naissance de la modernité historique :

> « La modernité est née sous les étoiles de l'accélération et de la conquête du territoire, et ces étoiles forment une constellation contenant l'ensemble des informations concernant son caractère, son organisation et son destin. [...] Depuis, la relation entre l'espace et le temps est devenue processuelle, mutable et dynamique, non plus pré-ordonnée ni stagnante. La "conquête de l'espace" signifie alors : des machines plus rapides. Le mouvement accéléré signifiait un espace plus grand, et l'accélération des mouvements était le seul moyen d'accroissement de l'espace. Dans cette conquête, l'expansion spatiale était le nom du gibier et l'espace était l'enjeu ; l'espace était une valeur, le temps un outil. » (Bauman, 2000: 112 ; traduction personnelle)

Corroborée par les travaux d'histoire de la vitesse (Studeny, 1995, 2005), l'affirmation de Bauman trouve un retentissement particulier à travers l'hypothèse de *constance du budget temps de transports*. Partant d'un phénomène observé depuis les années 1950, l'hypothèse d'une stabilité du budget temps de transports aux alentours de 66 min de trajet par jour par personne a été établie en 1980 par Zahavi (Joly, 2005: 129). La conséquence principale de cette hypothèse tient en l'augmentation mécanique de l'expansion spatiale relative aux individus mobiles : la vitesse de déplacement augmentant et le temps restant stable, la distance croît nécessairement[10]. Des résultats récents (Lyons et Urry, 2005) maintiennent cette observation : entre 1972 et 2000, la distance moyenne parcourue par personne en Grande Bretagne (Angleterre, Pays de Galles et Écosse) a augmenté de 53%, alors que le nombre moyen de voyages réalisés

[10] À condition de considérer le déplacement comme étant « lisse » et l'espace isotrope, ces conditions étant, à l'évidence, jamais réalisées. Notons néanmoins que l'imaginaire technique lié à l'ingénierie des transports charrie toujours ces deux idéaux. En effet, dès sa création, le chemin de fer a tenté de s'affranchir des contraintes liées aux formes de l'espace, tentant ainsi de le rendre isotrope en introduisant la ligne droite au prix d'importants travaux de terrassement. Voir Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990, p. 30. De même, la recherche de la fluidité maximale du mouvement a été, il y a un peu plus d'une trentaine d'années, à l'origine d'*Aramis*, un mode de transport révolutionnaire mort-né commenté ainsi par un expert de la DATAR : « C'est quoi, l'idéal pour un voyageur ? C'est de ne pas penser, de ne pas ralentir, de ne pas s'arrêter et de ne pas changer, et d'arriver quand même à destination. C'est le transport point à point. C'est Aramis. » *In* Latour B., *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris: La découverte, 1992, p. 32.

n'a augmenté que de 8% et le temps passé à réaliser ces voyages seulement de 2%. Lyons et Urry (2005 : 259) mentionnent des explications évolutionnaires, économiques ou encore sociologiques[11] tentant d'expliquer la constance du temps de trajet quotidien d'environ une heure. Néanmoins, il apparaît que la conjecture de Zahavi ne fonctionne qu'à un niveau d'observation agrégé, et l'observation à des échelles plus fines fait apparaître des variations – liées au lieu, à l'âge, aux conditions de vie etc. (Joly, 2005: 129; Lyons et Urry, 2005: 259).

De ces observations, il est à retenir que l'individu contemporain est mobile[12] et qu'il façonne le territoire afin de rendre cette mobilité possible. Ainsi, M. Lussault note la prédominance du « fait spatial » dans le champ de la mobilité :

> « L'espace en tant que construit humain et la spatialité (c'est-à-dire l'ensemble des relations pratiques des individus et des groupes à l'espace) naissent donc de l'existence pour les sociétés du problème fondamental de la distance – que chacune d'entre elles tend à régler avec ses moyens propres. » (Lussault, 2004: 111)

Ainsi, les formes du territoire, à une échelle continentale comme urbaine, prend particulièrement sens avec la prise en compte de la caractéristique du mouvement. S'esquisse alors une toile de liens, entre espace et réseaux, et, pour ce qui nous intéresse particulièrement ici, forme urbaine, participant de fait au cadrage de l'expérience.

Un paradoxe de la ville : le mouvement comme définition et comme aberration

« Tout le monde se déplace » et depuis une cinquantaine d'années[13], le champ de recherche sur la mobilité a apporté nombre de réponses ainsi que de nouvelles questions tenant aux raisons des déplacements ainsi qu'aux manières de se déplacer.

---

[11] Ainsi, des théories indiquent qu'un résultat de l'évolution aurait conduit à une programmation biologique des individus à l'utilisation d'un temps précis pour le déplacement. D'autres théories, d'inspiration utilitariste, postulent l'optimalité de ce budget temps par rapport à celui alloué aux activités que le déplacement permet d'effectuer. Enfin, des théories computationnelles postulent que la vie est une succession d'activités routinières – dont le transport – ayant chacune un temps spécifique qui leur est alloué.

[12] Notons que l'emploi de cette affirmation masque de fortes disparités dans le rapport social à la mobilité (accès, motifs etc.) ce dont témoignent notamment les travaux du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales » de l'Association internationale des sociologues de langue française ainsi que les travaux d'Éric Le Breton redéfinissant les traditionnelles « classes sociales » par la mobilité. Les notions de « motilité » (Kaufmann, 2006, 2007), de capital de mobilité (Allemand, 2004) ou de capital de réseau (Larsen, Urry, Axhausen, 2006 ; Urry, 2007) rendent compte de ces disparités en désignant le potentiel individuel à la mobilité spatiale. Remarquons enfin les travaux anglo-saxons dans les champs des *cultural studies* et des *feminist studies*, qui rendent particulièrement compte du rapport individuel à la mobilité en fonction de l'âge, de l'origine ethnique ou du genre. Certains de ces travaux formulent également une critique intéressante de la conception « romantique » des déplacements et migrations. Sur ce sujet, l'approche de Caren Kaplan est extrêmement éclairante : Kaplan C., *Questions of Travel. Postmodern Discourses of Displacement*, Durham, Londres: Duke University Press, 1996.

[13] Gabriel Dupuy mentionne une communication de Alan M. Voorhees au Congrès de l'*American Institute of Traffic Engineers* de 1955 intitulée « Une théorie générale du mouvement de trafic » qui marqua, selon lui,

Les acteurs politiques de même que certains chercheurs, mobilisent leurs efforts pour tenter de limiter la portée temporelle et spatiale des déplacements des individus, pour des motifs sociaux et environnementaux principalement. Aussi, cet objectif témoigne plus subtilement d'une considération diffuse du temps de transport comme temps subi, qu'il convient naturellement de chercher à diminuer. Une telle affirmation procède de deux principes acceptés tacitement :

- Premièrement, l'idée que les déplacements sont le reliquat d'une évolution technologique incomplète. Tandis qu'au XIX^e^ siècle, la transition historique et irréversible des transports éo-techniques[14] au chemin de fer ne remporta pas immédiatement un succès, surtout auprès des bourgeois ou des penseurs « culturalistes » (Schivelbusch, 1990), le XX^e^ et le commencement du XXI^e^ siècle ne cessent de célébrer la vitesse[15] cependant que le temps de transport sera fustigé. L'équation est logique. La vitesse est le résultat du rapport de l'espace sur le temps, la disparition de cette dernière composante conduira nécessairement à la vitesse infinie, soit à l'annihilation du temps du mouvement, avatar ultime de la fascination dromologique[16] – pourtant contradictoire avec l'expérience grisante de la vitesse : le temps disparaissant, cette dernière également.

- Secondement, comme l'indique J. Lévy (Lévy et Lussault, 2003: 988) en exergue de sa définition de « Ville » dans *Le dictionnaire géographique de l'espace et des sociétés* : « La ville est, dans son principe même, une option spatiale, un choix géographique. Il s'agit en effet de créer une situation, impliquant une société dans son ensemble, dans laquelle la coprésence permet de tendre vers des distances égales à zéro, vers un espace à zéro dimension, conçu sur le modèle géométrique du point ». Substitut ou complément du temps de

---

le domaine d'étude des transports pour le « scientifiser », bien que les conséquences de cette « théorie » furent surtout utilisées à des fins de gestion et de prévision du trafic. Voir Dupuy G., *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris: CERAU-BETURE, 1975.

[14] Comme l'indique W. Schivelbusch citant L. Mumford en note de son ouvrage sur l'histoire du chemin de fer : « La phase éo-technique est celle de l'eau et du bois, la phase paléotechnique est celle du complexe charbon-acier. » *in* Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990, 205.

[15] En effet, que l'on parte de la célébration de la « beauté de la vitesse » par Marinetti en 1909 ou de l'engouement récent (avril 2007) pour le record de vitesse sur rail établi par le nouveau *TGV Est* la fascination pour la vitesse reste intacte. Voir Marinetti F. T., Manifeste du futurisme, *Le Figaro*, 20 février 1909.

[16] Néologisme désignant une « science » de la vitesse, proposé par Paul Virilio en 1977 dans *Vitesse et politique : essai de dromologie*.

transport nul, la ville idéale doit également tendre vers la négation de l'espace géographique.

Sans remise en question, ces principes conduisent au rejet du déplacement pour lui-même. La ville peut alors être considérée sous l'effet d'un double mouvement. Premièrement, elle est caractérisable par un lien étroit entre territoires et réseaux. Secondement, ces derniers rendent possible des mobilités cependant qu'elles concourent à définir et à caractériser la ville, ce que nous allons voir dans le chapitre suivant.

Des réseaux urbains

Citant l'historien Joël Tarr, Gabriel Dupuy (1991: 25) remarque qu'en un siècle et demi la métropole occidentale est passée de la ville piétonnière (*pedestrian city*) à la ville en réseau (*networked city*) et en fait son argument critique d'une discipline urbanistique qui peine à mobiliser des outils conceptuels à même de penser l'espace urbain dans ses mutations. Par là même, il s'agit de reconnaître que la ville contemporaine est une organisation complexe mêlant formes historiques et constructions en train de se faire, où se superposent voies, voiries, canalisations de tous ordres ainsi que systèmes énergétiques et équipements rendant possible l'information et la communication. Ces différents niveaux physiques servent la compénétration des échelles, et, par exemple, on ouvre son robinet pour boire une eau qui a parcouru des dizaines de kilomètres ; on marche entre le métro et la gare qui nous conduira à notre lieu de travail tout en téléphonant ; ou encore, on circule à bord d'un train dont la compagnie achète peut-être son énergie à un prestataire étranger. Tous ces niveaux procèdent d'infrastructures spécifiques et de systèmes d'organisation qui le sont tout autant, par lesquels, nécessairement, la ville moderne est compréhensible (Dupuy, 1991 ; Graham et Marvin, 2001). L'urbanisme, comme discipline scientifique et comme pratique, nécessite alors la compréhension de la « ville en réseau » comme *processus sociotechnique complexe et dynamique* (Graham et Marvin, 2001) lequel procède de réseaux techniques et infrastructurels compréhensible comme « assemblages sociotechniques » ou « complexes machiniques » (*Ibid.* : 31). Aussi, considérer ce *processus sociotechnique* renvoie à une première difficulté inhérente à la notion de réseau : elle est métonymique et le concept organisationnel qu'elle définit recouvre également les moyens physiques nécessaire au fonctionnement de cette organisation. Marc Desportes explique cette dimension en indiquant que le cadre conceptuel de la notion de réseau procède notamment de la théorie des systèmes et que « chez de nombreux auteurs, la notion de système sert à expliquer le fonctionnement du réseau. Par exemple, le réseau de transport est assimilé à un système de transport. »(Desportes, 1992). Deuxièmement, la notion de réseau est polysémique et désigne autant un

concept qu'une métaphore spatiale (Lévy *in* Lévy et Lussault, 2003: 796), seconde acception que l'anthropologie des sciences de Bruno Latour essaie de mettre à distance en proposant une conception réticulaire complètement déterritorialisée : « Les réseaux sont à la fois réels comme la nature, narrés comme le discours, collectifs comme la société » (Latour, 1997: 15).

On se rend ainsi compte qu'il est malaisé de traiter de réseau « seul », ou sans préciser un angle d'approche. Et il convient de différencier le réseau comme processus sociotechnique, du réseau spatial et du réseau technique. **Notre travail entend porter sur la dimension « concrète[17] » de l'expérience quotidienne du mouvement motorisé dans l'espace urbain. Ainsi, ce travail portant sur l'épreuve sensible de la ville en mouvement motorisé, nous nous intéresserons principalement aux *réseaux techniques de transport* et à leur rôle dans la mise en forme de l'expérience en considérant que ville et réseau sont les deux faces indissociables d'une même pièce.**

Alors, où se situe la différence ? Elle réside dans leurs « conditions de visibilité ». La ville est aisément caractérisable par sa matérialité : on peut la voir, la « marcher », la toucher, respirer ses odeurs, entendre sa rumeur etc. Au contraire, le propre du réseau ne réside-t-il pas sa discrétion[18], et ne peut-on affirmer que l'on en a conscience surtout lorsqu'il dysfonctionne ? En effet, presser un interrupteur pour éclairer une pièce, par exemple, ne témoigne de l'existence du réseau que lorsque l'ampoule ne daigne pas s'éclairer : *mon fusible est-il grillé ? ; y'a-t-il une panne de courant ?* De même, la versatilité des communications mobiles dans le métro parisien rend également le réseau de téléphonie mobile – pourtant immatériel – extrêmement concret. Enfin, au-delà de sa capacité à assurer le déplacement physique, l'efficacité d'un système de transport se juge notamment sur sa capacité à maîtriser ses « temps-distance » (Amar, 2004: 220) théoriques – ou habituels. Ainsi, pour reprendre la terminologie de G. Amar, on peut, par exemple, travailler à trente « minutes-métro » (*Ibid.*) de son domicile, ou bien dire qu'Amsterdam se trouve à quatre « heures-Thalys » de Paris. L'*incorporation*[19] du système de transport, du mouvement dans l'espace et, au

---

[17] Ainsi, l'utilisation du terme *expérience* dans cette thèse ne renverra en aucun cas aux « expériences de pensée », physiques ou philosophiques, mais qualifie bien l'*expérience vécue*, c'est-à-dire la mise à l'épreuve sensible du Monde.

[18] « Les êtres humains sont reconfigurés comme des parties d'informations découpées, distribuées à travers divers "systèmes" dont ils n'ont, pour la plupart, pas conscience. » (Traduction personnelle) *In* Urry J., *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, p. 15.

[19] Ce terme est à comprendre au cours de ce travail au sens de « prise au corps », une in-corporation. L'anglais *embedded*, traduit par Isaac Joseph dans *Météor* par « enchâssé » (p. 12), correspond également au sens que nous donnons à ce terme. Nous lui préférons néanmoins le terme « incorporé » pour sa valeur plus imagée.

croisement des deux, des réseaux, fabrique des *assemblages*[20] de géographies, de réseaux techniques et d'individus. Et ces derniers se délitent – rendant alors à l'espace, au réseau et à l'individu, leurs « individualités » – parallèlement à la désagrégation de l'hybride (et non de l'assemblage) temps-de-tel-type-de-transport (de G. Amar), ce dernier étant particulièrement sensible à toute forme d'avarie (technique ou humaine).

Les réseaux infrastructurels, tels les autoroutes, les voies ferrées ou encore les lignes à haute tension sont hautement visibles (à l'œil) et font partie du paysage contemporain. Aussi, ne pas avoir conscience du réseau qui rend possible une action, ou une activité, ne signifie pas nécessairement le fait de ne pas le voir (physiquement), mais bien qu'il ne soit pas manifeste dans le cours d'expérience. Ainsi, on peut faire l'expérience de la ville dans les transports, et ce n'est ni seulement éprouver la ville, ni seulement éprouver un moyen de déplacement, mais bien éprouver l'hybridité. Alors, le réseau – comme assemblage technique : c'est-à-dire, les infrastructures, les véhicules, les acteurs de l'organisation, le territoire et les publics – est la condition de possibilité de cette expérience. Par là même, si l'on ne fait directement l'expérience des réseaux urbains, leur existence – et les processus présidant à leur existence – conditionne nécessairement l'expérience de l'urbain[21]. Graham et Marvin, font même de cette relation entre réseaux et expérience un « descripteur » de la vie urbaine contemporaine :

> « [...] les réseaux infrastructurels, et les processus sociotechniques qui les entourent, structurent et délimitent fortement les expériences de la culture urbaine, ce que Raymond Williams [...] a appelé les "structures sensibles"[22] propres à la vie urbaine moderne. » (Graham et Marvin, 2001: p. 12 ; traduction personnelle)

Formes urbaines et potentiel sensible de l'espace

Avant d'aborder, ce qui sera le cœur de ce travail, l'expérience urbaine *embarquée*, voyons comment la forme de la ville conditionne les possibilités de l'éprouver. Nous

---

[20] Suivant Tim Dant qui propose l'assemblage sociotechnique « conducteur-automobile » (*driver-car*) comme « forme d'être social qui produit un ensemble d'actions associées à l'automobile », nous préférons considérer l'incorporation (la prise au corps) du système technique de mouvement comme un *assemblage* momentané, plutôt que comme *cyborg* (Graham & Marvin, 2001), ou *hybride* tel que le proposent Latour (1997) ou Urry (2007). Comme le fait remarquer Dant, le cyborg est un être qui voit des parties de son corps remplacées par des machines, tandis que l'hybride est l' « enfant » (donc durable et autonome) de deux entités non censées pouvoir se reproduire ensembles. L'assemblage est au contraire, une *prise au corps momentanée* d'un système technique venant rendre service au sujet, et il peut se défaire à tout moment. Voir Dant T., The Driver-car, *Theory, Culture & Society*, Octobre 2004, vol. 21, n° 4-5, p. 61-62.

[21] Dans un registre sociologique, John Urry donne aux réseaux le rôle d' « infrastructures de la vie sociale », soit une condition de possibilité des interactions interindividuelles. *In* Urry J., *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, p. 12.

[22] L'expression exacte de Raymond Williams (1973) est *structure of feeling*. Par cette « notion », Williams entend définir une manière collective de faire l'expérience du Monde à une époque donnée, dans un contexte institutionnel et idéologique donné.

citions plus haut Simmel et sa remarque concernant le « besoin humain de relations ». John Urry en indique ainsi les conséquences :

> « Ce besoin de connexion met en forme les choses et les relations. En contraste, les animaux ne peuvent accomplir le "miracle de la route", qui est une forme encore plus développée, "imprimée ... à la surface de la terre", ayant pour effet selon Simmel, de "geler le mouvement dans une structure solide". » (Urry, 2007: 20 ; traduction personnelle)

En même temps que l'urbain, des réseaux de tous ordres sont créés. La ville, les manières de la fabriquer et en conséquence, sa forme, ont évolué au fil des âges, remodelant par la même les modalités d'expérience de l'espace urbain. Afin d'avancer sur cette dernière thématique, procédons à une « mise entre parenthèses », un *épochè*, et ne considérons que le rapport entre forme et expérience sensible de l'espace, sans nous préoccuper des conditions sociales, culturelles, idéologiques, institutionnelles etc., bref les « *structures of feeling* » de Williams, et prenons un exemple.

L'acte de marcher (en ville) est paradigmatique du rapport entre forme construite et expérience de l'espace[23], ce dont témoigne notamment les usages de la langue. Queneau nous invite à « *courir* les rues » de Paris, on *grimpe* ou *gravit* les pentes de la Croix-Rousse, on *piétine* dans les ruelles des médinas magrhebines, ou encore, on *arpente* les *ramblas* comme les larges avenues des cités modernes etc. Les formes de pas parlent pour des formes d'espace en renvoyant intrinsèquement à l'*efficace moteur de l'environnement sensible*[24]. Il s'agit par là de considérer les dispositifs sensibles formés par la dimension construite de l'environnement et leur potentiel d'action motrice par le truchement de la perception. Dans un travail de recherche sur les espaces souterrains, au Grand Louvre à Paris, Jean-Paul Thibaud a interrogé précisément l'efficace moteur des configurations lumineuses et visuelles et vérifie l'hypothèse de l'efficace moteur de l'environnement sensible, comme en témoigne la spécification de l'effet suivant :

> « *Attraction optique.* De l'extérieur, l'émergence monumentale de la pyramide fonctionne comme un véritable centre de curiosité et d'attraction. Tout se passe comme si les passants étaient conviés à rentrer dans ce grand espace de verre. Une fois franchi le seuil de la pyramide, cet effet d'attraction continue d'opérer et se porte alors vers le sous-sol :"on est attiré par un puits". Le

---

[23] À ce sujet, voir l'ouvrage capital de Jean-François Augoyard : Augoyard J.-F., *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain.*, Paris: Éditions du Seuil, 1979. On peut également se référer au chapitre « Marches dans la ville » ainsi qu'à la partie « Pratiques d'espace » de l'ouvrage de : De Certeau M., *L'invention du quotidien, 1, Arts de faire*, Paris: Gallimard, 1990.

[24] Notion développée par J.P. Thibaud qui traite précisément de : « l'efficace sensori-moteur d'un site ». *In* Thibaud J.-P., Mouvement et perception des ambiances souterraines, *Les annales de la recherche urbaine*, juin 1996, n° 71, p. 144. Par ailleurs, E. Livingston montre les conduites du public génèrent également leur efficace moteur. Voir Livingston E., *Le flot du trafic piétonnier*, *in* Thibaud J.-P. (ed.), *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin: À la croisée, 2002.

> visiteur devient alors momentanément captif du belvédère qui surplombe le hall. [...] »[25]

Dans sa thèse de doctorat, Grégoire Chelkoff (1996), a analysé au moyen d'une recherche bibliographique, le potentiel sensible (aux niveaux visuels et auditifs) de cinq « modèles urbains » répartis dans l'histoire. Ainsi, les modèles[26] du « tissu organique », de la « perspective scénique », du « réseau linéaire », de « l'étendue neutralisante » et des « fragments multidimensionnels » sont passés par l'auteur au crible de quatre analyseurs : distance, exposition, mouvement, temps. Par là, Chelkoff établit pour chaque « modèle urbain » son potentiel d'expérience sensible, sur des modalités d'échelle spatiale, de mise en vue, de motricité, de rythmicité des événements et de durée des perceptions. Voici en résumé les relations entre chacun de ces modèles et leur influence sur la motricité et sur la perception en mouvement :

- *Tissu organique* : correspondant aujourd'hui aux centres urbains de la ville d'origine médiévale, ce modèle caractérise la complexité et l'enchevêtrement des formes urbaines de la cité préindustrielle. Ce type urbain favorise peu la pénétration de la lumière dans l'espace urbain, pas plus que les perspectives visuelles. Ces caractéristiques de visibilité marquent les formes d'accessibilité qui sont « mobiles », favorisant un mode d'accès visuel de type « séquentiel », le champ visuel étant sans cesse soumis à de nouveaux obstacles lors du parcours, ce qui n'est pas sans conséquences sur les formes de mouvement corporel.
- *Perspective scénique* : procédant d'une rupture radicale avec le premier modèle, celui-ci est caractérisé par la mise en valeur des espaces urbains par le cadrage visuel et renvoie aux logiques d'embellissement des villes au XVIII[e] siècle qui n'avaient pas pour unique objectif la réalisation d'un décor visuel urbain mais également l'amélioration des conditions de circulation – d'accessibilité dirait-on aujourd'hui. La rupture conceptrice introduite par ce modèle par rapport à la ville médiévale a pour conséquence une représentation picturale de l'accessibilité (Chelkoff, 1996 : 72-74). Une boucle se forme et la conséquence motrice de la formalisation d'un espace visuel

---

[25] J.P. Thibaud *in* Chelkoff G., Thibaud J.P., *et alii*, *Ambiances sous la ville*, Grenoble : Cresson/Plan Urbain. La citation provient de : Thibaud J.-P., *La ville à l'épreuve des sens*, Rapport d'Habilitation à Diriger des Recherches, Grenoble: Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003, p. 130. Sur la thématique de l'efficace moteur de l'environnement sensible, on peut également se référer au travail de thèse – qui est en un prolongement – de Sarawut Preamechai : *Dispositifs architecturaux et mouvements qualifiés : recherche exploratoire sur les conduites sensori-motrices des passants dans les espaces publics intermédiaires*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Pierre Mendès-France, Grenoble : Cresson, 2006.

[26] Classés par ordre chronologique et dénommés par l'auteur afin d'exprimer leur caractère sensible. Voir la partie « Modèles urbains et milieux ambiants » de Chelkoff G., *L'Urbanité des sens : perceptions et conceptions des espaces publics urbains*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Pierre Mendès-France, 1996, p. 41-127.

procédant d'une mise en scène de l'urbain est également une des conditions de possibilité de son expression.

- *Réseau linéaire*[27] : extension du modèle précédent, ce dernier procède de l'accent mis sur le mouvement, engageant par là même des formes linéaires ne débouchant plus sur un plan scénique mais fuyant à l'horizon. L'une des expressions urbaines types de ce « modèle » est le boulevard, forme dédiée à la circulation qui crée de nouveaux usages sociaux de l'espace public. Ainsi, parallèlement à l'amélioration de la fonction circulatoire que rend possible le boulevard, il permet également de développement la figure emblématique du XIX^e^ siècle : le « flâneur », décrit par Walter Benjamin dans *Paris, capitale du XIX^e^ siècle* (1939). Se développe par là même une esthétique de la marche liée à la forme urbaine linéaire, et le mode de visibilité lié à la linéarité des voies urbaines est celui de la continuité. Ulrike Spring (2006), à propos des transformations de Vienne suite au plan d'urbanisme de 1858, remarque une affectation nouvelle au rôle joué par la rue, devenant alors un « médium » de lien entre les lieux, et un *milieu du mouvement* (Spring, 2006 : 29).
- *Étendue neutralisante* : modèle qui désigne la recherche d'isotropie de l'espace, susceptible de pouvoir s'étaler dans toutes les directions indifféremment aux formes de l'environnement. L'exemple paradigmatique de ce modèle est la *grille* recouvrant l'espace, souvent utilisée dans les villes américaines. Extension ultime des principes initiés au XVIII^e^ et XIX^e^ siècle, il s'agit à nouveau de faire de l'espace pour l'œil, en ne se contentant pas seulement d'élargir les voies mais aussi de remettre en cause les limites visuelles du vide par rapport au plein, ce qui fait tendre à la rationalisation des formes. L'accessibilité de l'œil s'accompagne d'une idée d'accessibilité continue pour le piéton et de la liberté de circuler comme idéal. Le champ visuel est ainsi celui de l'étendue et le point de vue est conçu en déplacement. Un espace caractérisé par une « infinité » des possibles se dessine dans ce modèle, qui n'est limitant ni du point de vue visuel ni au plan kinésique.

---

[27] Chelkoff associe la linéarité de la forme urbaine se développant au XIX^e^ siècle à la notion de *réseau* au motif formel d'un agencement des voies en forme de diagramme, et également en raison du fait que les réseaux techniques se développant alors suivaient le plus souvent les mêmes directions. Les différents types de topologie des réseaux, notamment dans le domaine des réseaux techniques et informatiques, mais également au niveau des réseaux urbains, rend contestable le premier motif invoqué par Chelkoff. En effet, un réseau ne procède pas d'un « *pattern* » topologique spécifique, et les formes maillées des rues et avenues de la ville américaine, comme la forme en étoile du réseau ferré français, ou les formes arborescentes du réseau de RER transilien, ou encore le modèle de type *hub-and-spoke* caractérisant les circulations aériennes internationales qualifient autant de formes de réseaux sans le caractériser « ontologiquement ».

- *Fragments multidimensionnels* : il s'agit là moins d'un modèle spécifique que de la qualification conjointe des formes contemporaines de l'espace et de l'expérience du temps. Chelkoff caractérise par là même la complexité liées aux formes urbaines « multidimensionnelles » (urbanisme tridimensionnel par exemple), aux matériaux et enfin à la fragmentation du temps due à l'expérience des transports[28]. De nouveaux rapports d'intimité, liés aux formes d'ouverture de l'espace, à la complexification de l'espace public, ou à l'extension des espaces souterrains, émergent. Concernant l'étendue spatiale et le périurbain, il indique : « la banlieue, c'est une *succession* de séquences plutôt qu'un paysage particulier. À ce titre, il est clair que l'expérience urbaine est caractérisée par les déplacements toujours plus grands et, par conséquent la perte d'un modèle unique de référence comme pouvait encore l'être la ville du siècle dernier pour le citadin. [...] En disloquant les surfaces et en fragmentant le temps, l'expérience perceptive visuelle perd une relative unicité, le citadin n'est plus confronté à un seul modèle mais à plusieurs à la fois ou successivement. » (Chelkoff, 1996 : 119-120)

Formes urbaines, capacité de mouvement spatial et modes perceptifs sont ainsi étroitement liés et l'action sur l'un de ces paramètres influe sur les autres. Aussi, la présentation que nous avons faite de l'analyse réalisée par Chelkoff se limite essentiellement, d'un point de vue corporel, aux dimensions visuelles et à la modalité motrice de marche. À l'évidence, l'évolution de la forme urbaine accompagne aussi les évolutions techniques, en particulier celles résultant des techniques de transport. Alors, il est possible de renverser la perspective et de considérer l'impact des moyens de transport sur l'expérience de l'environnement.

Le paysage des techniques

Marc Desportes, ingénieur des Ponts et Chaussées et docteur en urbanisme, propose probablement le premier ouvrage de synthèse en langue française[29] (2005) sur la

---

[28] Au sujet de la fragmentation urbaine, Stephen Graham et Simon Marvin montrent de manière éloquente comment la dimension réticulaire de la société contemporaine conduit à l'éclatement des formes de la métropole. Voir Graham S., Marvin S., *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Londres: Routledge, 2001.

[29] Mentionnons le travail de l'américain Mitchell Schwarzer, historien de l'architecture, qui postule de manière volontairement provocatrice que l'expérience de l'architecture est essentiellement faite en mouvement. Pour cela il montre en quoi le train, l'automobile ou encore l'avion ont radicalement transformé les modes d'appréhension de l'espace. L'auteur va plus loin en indiquant que l'expérience ordinaire de l'architecture est tout autant une expérience des images, qu'elles soient photographiques, cinématographiques ou télévisuelles. En partant de ces deux entrées, le propos de Mitchell est que l'expérience commune de l'environnement est une expérience de la mécanisation et de la reproduction : que ce soit à travers la vitesse, l'étendue spatiale ou la prolifération des images de tous ordres. Dans les deux cas, son approche reste essentiellement visuelle. Pour qualifier l'environnement tel qu'il est perçu à travers ces modalités (technques de transports et images), l'auteur propose le terme de « *zoomscape* »,

thématique de l'expérience de l'environnement en rapport avec les différents types de mouvement que les techniques de transport rendent possible. Ainsi, l'auteur focalise son attention sur la thématique de la *médiation* que chaque technique de transport modèle dans sa manière de mettre un passager en relation avec l'espace traversé. Usant d'un mode de présentation diachronique, Desportes aborde chaque *technique de transport* (autant du point de vue de l'infrastructure que de celui des véhicules) suivant un ordre chronologique en abordant successivement la route du siècle des Lumières (1730-1770), le chemin de fer de la deuxième révolution industrielle (1830-1860), puis l'automobile du XX^{e} siècle – traitée en deux temps : celui de son essor entre 1900 et 1920, celui du développement de l'autoroute de 1920 à 1940. En conclusion de son ouvrage l'auteur traite rapidement la question du paysage aérien. Croisant histoire des techniques, histoire culturelle et théorie du paysage, l'historien urbaniste fait l'hypothèse que chaque technique de transport est « porteuse » d'un paysage – c'est-à-dire qu'elle « modèle [...] une approche originale de l'espace traversé » (Desportes, 2005 : 8), remarquable au plan sensible. L'hypothèse méthodologique accompagnant cette dernière se situe dans une proposition de relation entre les développements artistiques d'une époque et leur influence sur les manières faire l'expérience du monde, permettant ainsi à chaque nouvelle technique de transport de porter potentiellement un paysage : « C'est ainsi que, par exemple, la peinture du XVIIIe siècle propose des nouveaux sujets d'intérêt au voyageur, ou encore que le cinéma et le montage des plans filmés aident l'automobiliste à surmonter l'aspect chaotique du cadre urbain des années 1920 » (Desportes, 2005 : 12). Cette seconde hypothèse, procédant de la théorie de l'*artialisation*[30], est d'une valeur heuristique certaine, dans la mesure ou elle permet de donner de l'épaisseur au corpus textuel utilisé par l'auteur en lui confrontant des modes de représentation contemporains[31].

---

traduisible par *paysage en mouvement (rapide)*. Le terme (onomatopée imitative) anglais *zoom* désigne un mouvement potentiellement très rapide et sans aspérités. Voir Schwarzer M., *Zoomscape: Architecture in Motion and Media*, Princeton Architectural Press, 2004.

[30] Le concept *d'artialisation* a été développé par Alain Roger. Il désigne une manière de voir le paysage comme s'il s'agissait d'une œuvre. Voir Roger A., Histoire d'une passion théorique ou comment on devient un Raboliot du paysage. *In* Roger Alain (ed.), La théorie du paysage en France (1974-1994), Seyssel: Champ Vallon, 1995, p. 438-451.

[31] Notons que l'auteur n'aborde pas la dimension sociale du rapport aux techniques de transport. Ainsi, nous sommes en mesure de douter de la portée de l'hypothèse de l'artialisation, et de l' « aide » procurée par les techniques de représentation pour accepter le bouleversement introduit par un mode de transport nouveau dans le rapport au paysage. W. Schivelbusch indique en effet que le chemin de fer a connu son succès d'estime auprès des classes laborieuses, pourtant moins susceptibles que les bourgeois d'alors d'avoir accès aux représentations picturales du paysage. Voir (en particulier le cinquième chapitre : « Le compartiment ») Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990. Par ailleurs, Christophe Studeny indique que les progrès de la physiologie accompagnent l'histoire de la vitesse, et contribuent à atténuer, de manière concomittante à l'évolution de celle-ci, les craintes que son augmentation engendre. Voir Studeny C., *L'invention de la vitesse : France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris: Gallimard, 1995, 408 p.

Elle permet ainsi à l'auteur d'étayer son propos en avançant conjointement sur les terrains de l'évolution des techniques des représentations culturelles.

Portant sur une thématique particulièrement proche de celle de cette recherche, les développements proposés dans *Paysages en mouvement* seront abordés à chaque fois que nos analyses le nécessiteront. Ainsi, nous ne procéderons pas à une présentation détaillée de son propos mais en feront plutôt usage pour mettre nos investigations en perspective. Aussi, il convient pour cela de nous *situer* vis-à-vis de cet ouvrage. Desportes propose une synthèse, focalisée sur quatre temporalités distinctes et quatre techniques de transport – la route, le rail, l'automobile et l'autoroute. Chacune de ces techniques est abordée à partir de son invention et l'auteur focalise son analyse sur les modifications et les perturbations qu'elle introduit dans la médiation nouvelle à l'environnement traversé. Pour notre part, nous étudions les transports non pas sous l'angle du bouleversement qu'ils instaurent dans la relation au monde traversé, mais comme médiateurs privilégiés de la relation à l'espace habité et ne multiplions ainsi pas les techniques de transport étudiées, mais privilégions une analyse convoquant une variété d'approches sensibles sur un objet privilégié.

Un second point de distinction, d'ordre théorique distingue l'approche de Marc Desportes de la nôtre. Dès la première ligne de son ouvrage, l'auteur écrit : « Le paysage naît d'une distanciation. De soi à l'espace » (Desportes, 2005 : 7). L'historien part ainsi de la distinction entre l'individu et l'environnement et fait du paysage un résultat de cette mise en tension. La question paysagère est abordée par le biais des techniques de transport et l'auteur donne ainsi potentiellement une place à l'action, rendant possible un rapport au paysage pas fondé uniquement sur la contemplation. En ce sens, le propos de l'auteur se rapproche de la conception japonaise du paysage, dans laquelle la mobilité trouve nécessairement sa place[32]. En revanche, en faisant procéder le paysage de la distanciation, l'auteur place l'appréhension de ce dernier sur un plan essentiellement cognitif. Par là même, le paysage ne peut être « incorporé », ou, à l'inverse, le corps percevant ne peut être *dans* le paysage, mais toujours *en face*. Ces deux conceptions du paysage sont ainsi relativement contradictoires : comment faire face à un paysage dans lequel on se meut[33] ? Desportes dépasse cette contradiction

[32] Yoshio Nakamura indique que la représentation du paysage au Japon est au moins double : il s'agit de celle donnée par l'artiste, et de celle vue par le « spectateur » qui par l'utilisation de divers « points de perception mobiles » le voit à chaque fois différent. Selon cette conception, la mobilité est une part inhérente de l'esthétique paysagère. Voir Nakamura Y., Tradition paysagère et post-modernité au Japon, Le Débat, 1991, n° 65, p. 75-87.

[33] Présentant la notion de *taskscape* (paysage pratique) proposée par l'anthorpologue britannique Tim Ingold, S. Bordreuil indique qu'elle procède d'une contradiction similaire : « La différence environnement/paysage ne tien pas à ce que dans l'un, on ne fasse qu'agir et, dans l'autre, toute activité soit suspendue. Si tel était le cas, comment pourrait-on créer un paysage à partir d'environnements urbains ? » *in* Bordreuil S., Culture, attentions visuelles et orchestration des mobilités, in Allemand Sylvain,

en faisant des techniques de transport la raison même de cette distanciation, en témoigne par exemple le chemin de fer, à l'origine de la création de ce que l'auteur nomme les « paysages artificiels », marqués essentiellement par un mode de vision en translation. Aussi, cette tension entre conceptions « incorporées » et « distanciées » du paysage rend malaisée sa compréhension sur l'ensemble des registres sensoriels. Ainsi, Desportes aborde les dimensions kinesthésiques ou sonores des différentes techniques de transport, par exemple, mais les paysages des techniques qu'il désigne sont essentiellement visuels – en témoigne le recours quasiment exclusif aux représentations artistiques picturales : peinture, photographie, cinéma – et fondés sur une intellection par le sujet des rapports qu'il leur entretien. Cette conception du paysage est problématique par rapport à la thématique des ambiances, ces dernières engageant l'affect, n'engageant pas uniquement une activité cognitive et, surtout, ne pouvant pas être à distance du corps qui en fait l'expérience[34].

Cet aperçu rapide de l'ouvrage *Paysages en mouvement* nous permet d'avancer sur la thématique de la perception en mouvement motorisé en spécifiant notre mode d'approche. Précédemment, nous avons fait mention – à partir du travail de thèse de Chelkoff (1996) – du lien entre formes urbaines et expérience de l'espace. Le travail de Desportes part quant à lui des techniques de transport mais sur un mode historique. Aussi, à l'interface des domaines problématiques convoqués par Chelkoff et Desportes, quelques travaux empiriques originaux se demandent comment les architectures de flux modèlent l'expérience ordinaire de l'espace urbain ? Voyons rapidement les effets de ces liens dans le domaine de l'automobile.

Les infrastructures de l'expérience

Le modèle du « réseau linéaire » se développe dans les villes en même temps que le développement des omnibus et des tramways et celui de l' « étendue neutralisante » trouve son essor de manière contemporaine à l'industrialisation de l'automobile. À nouveau une boucle se forme : en même temps que la forme urbaine progresse, les modalités d'appréhension sensible de l'espace changent ; cependant, les évolutions des techniques de transport influent la production de la forme urbaine pour des motifs fonctionnalistes et de lisibilité de l'espace. Un des exemples les plus frappants est le prolongement ultime du modèle de « réseau linéaire » que constitue le *strip*, la rue commerçante de Las Vegas. Comme le montrent Venturi, Izenour et Scott Brown (2007), en prenant l'exemple de la route 91 traversant Las Vegas, le paysage urbain de

---

Ascher François, Levy Jacques (eds.), *Les sens du mouvement* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 213.

[34] Le terme ambiance est issu du latin *ambire* qui signifie entourer. Nous développerons plus loin (*cf.* partie 1.4) la thématique des ambiances.

la ville américaine linéaire dépend principalement d'un motif construit, l'*enseigne commerciale* :

> « [l]e Bazar du Moyen Orient n'a pas d'enseignes ; le Strip n'est pratiquement qu'enseignes [...] Marchandise et architecture sont toutes deux déconnectées de la route. La grande enseigne surgit pour relier le conducteur au magasin [...] Le signe graphique dans l'espace est devenue l'architecture de ce paysage. » (Venturi, Izenour et Scott Brown, 2007: 23)

Ainsi, malgré les raisons techniques qui contraignent à réaliser une architecture basse (pour le conditionnement de l'air et faciliter la vente) et située à distance de la route (pour la disposition des parkings), le *strip*, bandeau linéaire déroulé dans le désert en miroir du mouvement « naturel » de l'automobile, s'enrichit de manière quasiment mécanique de la construction d'un paysage – créé utilitairement pour susciter la consommation – à destination de la principale *figure* le pratiquant : l'automobiliste roulant à 50 km/h. Par là même, il apparaît de manière manifeste que les liens tendus entre forme, potentiel de mouvement et perception spatiale sont multidirectionnels et que la forme construite ne donne pas seule à sentir l'espace mais également le mouvement, par extension le véhicule et le réseau de circulation[35]. Une petite décennie avant la publication de *Learning from Las Vegas* un groupe d'urbanistes également issus du M.I.T. a publié un travail, rare en son genre[36], proposant une « poïétique » de l'expérience de l'autoroute[37]. Partant en réaction contre le lieu commun d'un paysage visuel désastreux de l'autoroute, les auteurs insistent au contraire sur le plaisir de la vue de l'autoroute qu'ils considèrent comme une œuvre d'art. À partir de là, leur objectif consiste en la compréhension de la perception visuelle en automobile afin d'améliorer : le plaisir lié à l'expérience de l'autoroute et la représentation mentale du parcours. Surtout, ils indiquent que leur finalité ne vise pas la production du seul plaisir de conduire, mais relève d'une démarche urbanistique ayant cet effet uniquement par achèvement d'une mise en forme cohérente de l'espace. Pour cela, les auteurs font particulièrement usage de la métaphore du parcours autoroutier comme théâtre, le paysage visuel étant le spectacle et que le rôle du

---

[35] Sur la thématique du lien entre techniques de transport et perception de l'environnement, l'approche historique de Marc Desportes est particulièrement éclairante. Voir Desportes M., *Paysages en mouvement*, Paris: Gallimard, 2005.

[36] En effet, sur un tel sujet, ce travail interdisciplinaire bénéficiant d'un matériau empirique spécifique et procédant explicitement d'une volonté d'établir une passerelle entre recherche et conception est, à notre connaissance, une démarche relativement singulière dans la recherche urbaine. Notons néanmoins, que le développement de l'autoroute à convoqué très rapidement des approches extérieures à l'ingénierie routière afin de susciter les meilleures dispositions à la conduite, ce qui fut le rôle des travaux de psycho-ergonomie, ou d'enrichir l'expérience de la conduite, remarquable à travers le développement des premiers *parkways*, forme hybride de l'autoroute et du paysage naturel. Cependant, comme le remarque M. Desportes, ces démarches ont aussi très rapidement laissé les logiques fonctionnelles de l'ingénieur reprendre le dessus. Voir Desportes M., *Paysages en mouvement*, Paris: Gallimard, 2005, p. 310 et sq.

[37] Appleyard D., Lynch K., Myer J. R., *The View from the Road*, Cambridge: The M.I.T. Press, 1963.

concepteur devient alors de faire en sorte que les « spectateurs » (les automobilistes) restent attentifs à tout le spectacle :

> « [u]n concepteur d'autoroutes ne peut pas être certain que les gens vont regarder la pièce [*drama*] du début à la fin. Ils vont entrer et sortir de l'autoroute à des poins intermédiaires, même si le nombre de ces points est limité, comme c'est le cas sur les autoroutes. Par conséquent, la séquence doit être interruptible. [...] L'expérience de la conduite doit alors être décrite comme une séquence jouée sous les yeux d'une audience captive, quelque peu craintive, mais partiellement inattentive, dont le regard est filtré et dirigé vers l'avant. » (Appleyard, Lynch et Myer, 1963: 4 ; traduction personnelle)

Les auteurs s'intéressent pour cela aux motifs d'attention de la conduite, à la perception en mouvement, proposent notamment des schémas de champs de flux visuel autoroutiers qui ne sont pas sans rappeler ceux de J.J. Gibson[38] (qu'ils citent en bibliographie), et questionnent également le rapport du corps à l'environnement par les modalités d'orientation mais aussi du sens donné à l'espace, qu'ils conçoivent comme étant perçu de manière « étendue » et non comme succession de vues. Aussi, la démarche proposée par ces auteurs pour analyser l'expérience du mouvement n'est en rien neutre et procède d'un fort cognitivisme. En effet, en accordant le primat au sens visuel (peu de choses sont dites concernant le sens kinesthésique par exemple) et en considérant l'environnement visuel de l'autoroute comme un ensemble de *signes* visibles, les auteurs de *The View from the Road* excluent du champ de leur investigation ce qui est de l'ordre du pré-réflexif et font de la conduite automobile un acte résultant d'une pleine conscience de ses mouvements par le sujet[39]. Or, au moment où ces auteurs écrivent, une critique du béhaviorisme est déjà formulée depuis quelques décennies et les travaux d'Erwin Straus[40] en particulier montrent que l'expérience vécue ne procède pas seulement du « percevoir », qui présuppose un connaître et une intellection, par le truchement des « sensations », mais que le mode premier de relation de l'être – conçu comme une totalité – au monde procède du « sentir », ce que Renaud Barbaras désigne ainsi :

> « [l]e sentir ne renvoie [...] ni à des vécus immanents qui ne feraient paraître un monde en vertu d'un acte d'appréhension, ni à des qualités sensibles

---

[38] Voir les figures 18, 19 et 20 *in* Appleyard D., Lynch K., Myer J. R., *The View from the Road*, Cambridge: The M.I.T. Press, 1963, p. 8.

[39] Notons la critique formulée par Michel Conan concernant un ensemble de travaux de Kevin Lynch portant sur le mouvement dans l'environnement urbain (dont *The View from the Road*), sans pour autant remettre en cause leur potentiel méthodologique heuristique. Les principaux motifs de cette critique sont : l'absence de prise en compte des données non réflexives de l'expérience et la production au moment de l'analyse d'un ensemble « d'images discrètes » plus qu'une proposition de compréhension de l'expérience du mouvement. Voir Conan M., Garden and Landscape Design, from Emotion to the Construction of Self *in* Conan M. (ed.), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Washington, D.C.: Dumbarton Oaks, 2003.

[40] Straus E., *Du sens des sens. Contribution à l'étude des fondements de la psychologie*, Grenoble Jérôme Millon, 2000. Nous détaillons plus loin dans cette thèse la thématique de la perception.

> circonscrites à même l'objet : il est lui-même l'appréhension d'un monde, le moyen de nous ouvrir à lui » (Barbaras, 1994: 63).

Ainsi, la conception de l'expérience de la conduite autoroutière que proposent Appleyard, Lynch et Myer est sujette à critique et l'on peut se demander quels auraient été leurs conclusions s'ils avaient davantage accordé droit de cité à la dimension non réflexive de la conduite, par exemple en développant leur corpus d'investigation autour de la thématique de l'inattention qu'ils désignent précisément aux prémisses de leur ouvrage en décrivant le comportement des automobilistes.

En dépit de cette critique d'ordre épistémologique, *The View from the Road* reste d'une originalité et d'une force de proposition remarquable. Ainsi, ajoutant à leur cadrage théorique de la perception autoroutière un important dispositif d'enquête *in situ*, par captation filmique des parcours à l'aide d'un périscope, ils déploient ensuite une iconographie descriptive des modalités de visualisations en voiture sur l'autoroute, jouant également le rôle de vocabulaire graphique à fins de conception, qu'ils mettent à l'œuvre en proposant un projet d'aménagement autoroutier sur Boston. Comme l'indique M. Desportes (2005 : 319), la démarche initiée par les auteurs de *The view from the Road* a fait des émules dans la décennie suivant sa publication, et des projets menant sur un front commun logique infrastructurelle et paysage ont alors vu le jour en France et en Grande Bretagne. Aussi, il est malaisé d'affirmer qu'un tel mode d'aménagement a fait école, ou est devenu une règle, et il serait tout aussi malaisé d'affirmer s'il convient de le regretter ou non. Le cas du *strip* de Las Vegas et ses enseignes montre une mise en adéquation paysagère pragmatique, l'aménagement routier répondant à une logique commerciale. L'objectif pragmatique d'imagibilité[41] et de lisibilité porté par Appleyard, Lynch et Myer relève moins de l'évidence et peut facilement apparaître comme un luxe, le « but premier » de l'autoroute étant d'assurer la liaison spatiale, et elle l'accomplit généralement – du point de vue fonctionnel. On peut néanmoins lire la proposition des auteurs de *The View from the Road* comme une tentative, trente ans avant l'heure, de lutte contre l' «excès d'espace » et l' « excès d'information » propres à la situation de « surmodernité[42] », dont l'autoroute est une figure paradigmatique. Ainsi, par la recherche des liens forts entre environnement et autoroute, en termes de conception, et entre l'automobiliste et le monde traversé, en termes d'expérience, donnant un sens à l'espace et exacerbant la sensibilité de l'acte de conduire, l'objectif d'Appleyard et de ses collègues ne consistait-il pas précisément à

[41] Il s'agit pour K. Lynch de la capacité inhérente à un objet, ou à l'environnement, à provoquer une « image » marquante chez l'observateur. Voir Lynch K., *L'image de la cité*, Paris: Dunod, 1994.
[42] Ces trois expressions renvoient à Augé M., *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil, 1992.

éviter de faire de l'autoroute un « non-lieu »[43], où le lieu – au sens de lieu anthropologique – n'existe plus, où le rapport à l'environnement se fait essentiellement sur le mode de l'information et où un panneau devient nécessaire pour indiquer au conducteur qu'il traverse un paysage qui a un sens historique, géographique et anthropologique ?

La ville et ses infrastructures procèdent d'un mouvement parallèle et formes urbaines comme modes de mouvement sont deux conditions de possibilité de l'expérience urbaine. Ainsi, les réseaux circulatoires donnent à voir la ville tandis que les formes de celle-ci organisent des modes de visibilité. Georges Amar indique dans une conception écologique de l'espace urbain et des mobilités : « on ne voit que parce que et en fonction de la manière dont on se meut » (Amar, 1999: 149). Ainsi, lorsque U. Spring (2006) ou J. Urry (2002 ; 2007) indiquent que Paris est la première ville à avoir été bâtie pour l'œil du touriste, ils désignent une conséquence d'un mode d'organisation nouveau de la forme urbaine, aux fins premières de circulation (civile et militaire). Système de circulation, l'espace urbain des réseaux permettant le mouvement physique est également un système de vision ou plus généralement un « système d'expérience corporelle », rendant possible le mouvement des corps, lequel qualifie en même temps le « mode perceptif » de l'espace urbain et ce dernier. J.L. Nancy illustre ainsi ce mode de visibilité, caractéristique à la fois de la ville et du mouvement :

> « Les gens ne cessent pas de surgir et de disparaître. La ville déploie une phénoménologie phoronomique et chronophotographique, du passage et du passant, de l'emportement, de l'évanouissement, de l'éloignement, du coin et du détour de la rue, de la montée d'escalier, du rendez-vous et du bus manqué. Les visages ne cessent de se presser : serrés et affairés, offerts furtivement dans une mobilité emportée. [...] On observe à la dérobée, on observe le dérobement même. On est voyeur à l'aveuglette. Tous les regards se longent et plongent dans leurs absences respectives. »

Dans la partie suivante, nous allons en particulier avancer sur les formes du mouvement en ville. En effet, au-delà d'indiquer que les gens bougent, que l'urbain est caractérisable par la mobilité des individus, voir la *mobilité* même – au sens d'Anderson ou de Park – il convient de préciser les formes prises par les mobilités urbaines individuelles.

---

[43] Expression physique de la situation contemporaine de *surmodernité*, selon Marc Augé, caractérisable par « la surabondance événementielle, la surabondance spatiale et l'individualisation des références » (p. 55), le *non-lieu* qui est l'antithèse du lieu sociologique ou ethnologique, est ainsi défini par son inventeur : « ce sont aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes ou les grands centre commerciaux, ou encore les camps de transit prolongé où sont parqués les réfugiés de la planète. » (p. 48) Voir Augé M., *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil, 1992.

1.1.2. Du champ des transports à celui de la mobilité

La mobilité : d'un champ technique à un objet de sciences sociales

Considérer la thématique du mouvement en ville nécessite des précisions concernant le terme de mobilité. Qu'est-ce que cette notion recouvre et comment en faisons nous usage ?

Emprunté au latin *mobilitas* signifiant «mobilité, facilité à se mouvoir ; inconstance, humeur changeante», la mobilité recouvre cinq champs de définition pour le Trésor de la langue française informatisé[44] :

- Caractère de ce qui peut être déplacé ou de ce qui se déplace par rapport à un lieu, à une position ;
- Caractère de ce qui se déplace ou peut être déplacé par rapport à un ensemble d'objets de même nature ;
- Caractère de ce qui donne une impression de souplesse, de mouvement, de changement ;
- Aptitude à passer rapidement d'un état à un autre ;
- Caractère de ce qui varie, de ce qui est en mouvement.

Dérivé de *mobile*, la mobilité qualifie le potentiel de mouvement comme le mouvement effectif d'une entité. De cette double désignation, ses acceptions en sciences sociales divergent. Ainsi, certains auteurs désignent la mobilité sous une acception factuelle, ce qui est le cas de Xavière Lanéelle (2004) qui indique :

> « Le terme de mobilité s'applique à tout changement de lieu. On peut être mobile au cours d'une heure, d'une journée (s'il s'agit de déplacement domicile-travail, on parle de commutation ou de mouvement pendulaire), d'une semaine, d'un mois (par exemple, lors des congés), de plusieurs mois (migrations saisonnières) ou changer de résidence sans penser à retourner d'où l'on vient. »

Vincent Kaufmann, en proposant la notion de « motilité »[45] sépare le potentiel d'accès au mouvement du mouvement même. Une conséquence de cette séparation porte sur la dimension politique de la mobilité, avancée en premier lieu par Hobbes, où l'on comprend que la « liberté » individuelle n'est pas liée à la mobilité en tant que telle, mais à la motilité, c'est-à-dire à la capacité (sociale, géographique, culturelle etc.)

---

[44] Dictionnaire numérique constitué par le laboratoire ATILF (Analyse et traitement informatique de la langue française, CNRS, Université de Nancy) disponible sur : http://atilf.atilf.fr/tlf.htm

[45] L'auteur la définit ainsi : « La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer ses projets. » in Kaufmann V., Mobilité, latence de mobilité et modes de vie urbains, *in* Bonnet M., Aubertel P. (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris: Presses Universitaires de France, 2006, p. 228.

individuelle d'accès au mouvement, ce qu'indiquait Richard Sennett dans les *Tyrannies de l'intimité*, ici repris par Gabriel Dupuy :

> « Ce qu'il nomme la "motilité" illimitée est désormais considérée comme un droit absolu de l'individu. Nous devons pouvoir, non pas faire un tour dans la cité pour voir la ville, comme le font les touristes ou quelques adolescents "en vadrouille", mais aller de A à B ou à C ou à D, bref, faire réseau avec d'autres points que celui où nous sommes. » (Dupuy, 1991: 49)

Une seconde conséquence, moins explicite, de la distinction de mobilité et motilité dans le champ sociologique, considérées hors de leur tension dialectique, consiste à l'amoindrissement de la considération de la part mobile du champ de la mobilité en faisant de celle-ci un effet des « localités ». Dans ce cas, les modèles explicatifs des mouvements individuels relèguent ces derniers à une place secondaire par rapport à leurs conditions *fixes* de possibilité. En ce sens, on peut indiquer que cette distinction procède d'une « métaphysique de la sédentarité »[46] (Cresswell, 2006: 26) qui :

> « voit la mobilité à travers le prisme du lieu, de l'enracinement, de l'ordre spatial et de l'appartenance. Par cette formulation, la mobilité est comprise comme moralement et idéologiquement suspecte, un sous produit d'un monde organisé par les lieux et l'ordre spatial » (*Ibid.* ; traduction personnelle)

Une seconde manière de définir la mobilité en science sociales consiste à distinguer ses formes. John Urry (2007: 10-11) distingue douze formes principales de mobilité ayant lieu dans le monde contemporain. Il s'agit par exemple de l'asile, du voyage pour raisons médicales (spas) ou encore les mouvements militaires, les voyages liés à la recherche d'emploi comme les navettes quotidiennes ou encore les visites amicales ou touristiques. Au-delà de la dimension descriptive de ces formes de mobilité, d'autres auteurs proposent de considérer des types. Ainsi, dans le champ des mobilités spatiales, Kaufmann (2006 : 226) distingue quatre catégories de mobilité, explicables par diverses motilités – dans lesquelles pourraient se ranger les douze formes proposées par Urry – que sont les mobilités quotidiennes, résidentielles, les voyages et migrations. Efficaces au plan descriptif, quoique contestables dans leurs acceptions (*cf.* chapitre suivant), ces types de mobilité se limitent à circonscrire des formes de mouvement spécifiques sans qualifier un champ dans la mesure ou leur usage sert surtout à rendre compte des raisons spatiales et structurelles, *motiles*, concourant à leur existence. B. Montulet abonde également dans ce sens lorsqu'il indique que :

> « Pour Reichman, la notion de mobilité dépasse celle de déplacement, par le fait même qu'elle tient compte des causalités et des conséquences liées aux déplacements. Autrement dit, au lieu de séparer artificiellement l'acte de déplacement de l'ensemble des comportements, nous l'intégrons dans

[46] Cresswell indique que cette appellation provient de l'anthropologue Liisa Malkki qui remarque dans son travail sur les réfugiés que l'on considère de manière quasi inconsciente la fixité comme préférable, comme un achèvement.

> l'enchaînement des différentes activités quotidiennes des individus. » (Montulet, 1996)

Plus larges sont les registres de mobilités proposées par J. Lévy (2004), Le Breton (2006) et Larsen, Urry et Axhausen (2006). Ces auteurs proposent de considérer en premier lieu la mobilité comme la qualification des modes d'accessibilité interindividuelles, ou encore modes de gestion de la coprésence. Par là même, le déplacement peut-être une forme de mobilité, mais ne la définit en aucun cas. Bien que proposant des registres différenciés de la mobilité, qui peut être selon les cas : physique, virtuelle, imaginaire, représentée, de communication etc. ces auteurs la placent – implicitement ou explicitement – au centre de la question de la mise en relation des individus. Par là même, ils concourent à placer la mobilité comme champ là où l'on pouvait la considérer comme un effet ou un phénomène. John Urry (2007: 8) rend compte de cette bivalence de la mobilité qui peut être comprise à la fois comme un objet et comme un champ, en témoignent les considérations de la mobilité *sociale*, ou *spatiale*, comme celles concernant les formes de mouvement. D'une manière plus générale, il propose le néologisme « *mobilities* » (Urry, 2007: 8) pour désigner toutes les formes de mouvement, et surtout en faire un paradigme analyseur d'une science sociale procédant du mouvement (Urry, 2007 : 18). De l'assimilation de la naissance de la modernité au changement des formes de mouvement dans l'histoire telle que le propose Bauman (2000) émerge une dialectique mobilité-modernité qui dépasse le seul champ des transports pour baigner les sciences sociales[47].

Il convient de distinguer alors la mobilité – sans adjectif qualificatif – comme champ d'étude des sciences sociales et les mobilités comme les formes du mouvement (physique ou non). Acceptant la mobilité comme un champ recouvrant les problématiques liées à la thématique du mouvement nous suivons la définition qu'en donne Alain Bourdin :

> « on appellera mobilité le fait de changer de position dans un espace réel ou virtuel, qui peut être physique, social, axiologique, culturel, affectif, cognitif. » (Bourdin, 2004: 92)

Cette définition englobante de la mobilité rend explicite les trois modes d'appréhension du champ de la mobilité que propose Cresswell (2006 : 3-4), comme :

---

[47] En témoignent les travaux menés outre Manche – en particulier ceux provenant de Lancaster – menés depuis une dizaine d'années, faisant de la mobilité une modalité configuratrice de la société, déplaçant par la même les catégories habituelles de la sociologie. Nous reviendrons sur ce point plus précisément dans le quatrième chapitre ("*Across the channel*" : un *mobility turn* dans les sciences sociales) de cette partie. Notons également qu'un numéro complet des *Cahiers Internationaux de Sociologie* se consacre à cette question en arborant pour titre cette dialectique : *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Mobilité et modernité, coord. par A. Bourdin, vol. 118, Janvier-Juin 2005. Enfin, une simple recherche de « mobility and modernity » sur Google (en février 2009) témoigne de la portée heuristique de cet accolement de notions lorsque l'on voit apparaître en première page des résultats pas moins de cinq ouvrages (en histoire, urbanisme, *cultural studies* et *transportation studies*) le mentionner dans leurs titres.

un fait brut observable empiriquement ; une représentation prenant sens à partir d'un point de vue spécifique ; une pratique corporelle, une expérience. Cette troisième perspective place la dimension mobile de la mobilité au premier plan. **En tension entre fixité et mouvement, la mobilité procède de la gestion de la co-présence, et configure la relation personnelle au Monde**. En ce sens, nous considérons moins la mobilité comme un fait social explicable que comme une manière compréhensible d'habiter, et nous suivons la définition qu'en donne Rachel Thomas :

> « De notre point de vue, la mobilité ne définit pas uniquement le processus physique par lequel l'homme se déplace et change de lieu. Elle désigne plus largement une manière de mettre le passant "en prise" avec l'espace public urbain. » (Thomas, 2000: 35)

Lourde de conséquences au plan épistémique et méthodologique cette acception de la mobilité fait de l'étude de la perception en mouvement de l'espace urbain un thème de recherche du champ de la mobilité. Ainsi, notre travail ne procède pas d'un ouvrage de psychologie environnementale par exemple, mais bien d'une approche urbanistique placée dans le champ des mobilités. Dans le chapitre suivant nous poursuivons l'investigation terminologique afin d'indiquer quelles sont les formes de mouvement dont procède la mobilité quotidienne.

Déplacement, trajet, voyage : des formes de mouvement physique dans l'espace et leurs implications théoriques

Les habitants des villes sont mobiles et les mouvements physiques des personnes continuent de croître, alors même que les moyens de télécommunications se développent de manière effrénée (Larsen*, et al.*, 2006). Mais de quel type de mouvement s'agit-il ?

Dans le champ des transports, les *déplacements* désignent : « des trajets entre une origine et une destination, auxquels sont attribués des motifs et des modes de transport » (Bavoux, Beaucire, Chapelon et Zembri, 2005: 10). Sous cette acception, l'espace se substitue au mouvement et les programmes localisés d'activités désignent le territoire. *Départ, arrivée* ; *Domicile, travail* : les qualificatifs du mouvement comme déplacement sont ses extrémités, paradoxalement immobiles. La principale conséquence de la désignation fonctionnaliste du déplacement consiste en sa négation et, suivant cette logique, *se déplacer pour le plaisir*, par exemple, relève du sophisme. En témoigne la déconsidération symbolique des temps de transport. Ainsi, pouvait-on lire en 1970 sous la plume de M. et R. Fichelet : « les déplacements ne prennent sens, dans la vie quotidienne, que par référence aux activités qui les engendrent car en lui-même, le déplacement est un "temps mort". » (*in* Meissonier, 2001: 154). S'ajoute à cela un refus de considération du mouvement comme étant structurant – des relations

humaines, tel que le conçoit G. Simmel, et comme temps « non-mort », celui des activités menées en mouvement par les individus mobiles par exemple – ce dernier n'étant qu'une conséquence, le plus souvent indésirable, de la localisation des activités et des individus. Aussi, reconnaître l'existence de *motifs* de déplacement individuels, ne présuppose en rien de la vacuité du mouvement. J. Larsen, J. Urry et K. Axhausen (2006 : 52) désignent cinq catégories de motifs de déplacement : 1) les obligations légales, économiques, familiales ; 2) les obligations sociales ; 3) les obligations liées à la nécessité d'être en contact avec un objet – tel un contrat à signer ; 4) les obligations liées au lieu – que l'on « se doit d'avoir vu » par exemple ; 5) les obligations liées aux événements. En désignant ces motifs sous forme d' « obligations », les auteurs indiquent pourquoi il est nécessaire pour les individus de se déplacer physiquement dans certaines conditions. En revanche, comme le montre J. Urry, le mouvement est à la fois déplacement spatial, mais aussi l'occasion d' « autre chose », et ne saurait parfaitement se circonscrire aux contours du déplacement :

> « chaque situation de mouvement est organisée matériellement et socialement et ne procède que rarement et exceptionnellement du fait d'aller de A à B le plus rapidement possible. » (Urry, 2007: 59 ; traduction personnelle)

Suivant J. Urry ainsi que G. Amar (1993), nous rejetons le postulat qui revient à considérer le mouvement comme un déplacement dans la mesure où cela revient à le priver de toute qualité propre entre ses extrémités fixes. Amar (1993: 143) indique que ce postulat se fonde généralement sur les trois principes suivants : « l'antériorité des places sur le mouvement » ; celui de la nature purement « transitive » du mouvement (il n'est pas une activité mais le moyen de « passer à » une activité) ; le fait de considérer que le mouvement est atopique. Suivant cette logique, le déplacement ne vaut que par sa définition étymologique : dé-placement. Le *Robert brio*[48], indique que le préfixe *dé* désigne l'éloignement, la séparation ou encore l'écart. Le déplacement est alors un placement à l'écart, à distance, un changement de place dans l'espace, une « téléportation » en quelque sorte. Peu importe de ce qui advient entre l'origine et la destination. *A contrario*, le trajet qualifie cet entre-deux. De radical *tran(s)* et de suffixe *jeter*, le trajet qualifie précisément l'action d'envoyer (quelque chose ou quelqu'un) à travers (l'espace, le temps, l'esprit). L'action de parcourir et le parcours lui-même sont compris dans cette notion et les « transporteurs », entreprises qui rendent possible le déplacement des individus et pour lesquelles l'entre-deux du mouvement prime sur les lieux de départ et d'arrivée, en témoignent par la qualification de leur action : allers, retours, ils vendent des trajets ou des voyages, rarement un déplacement.

En *voyage* alors ! Le voyage désigne au premier niveau de définition, pour le *Petit Robert*, un « déplacement d'une personne qui se rend dans un lieu assez éloigné ».

[48] Robert brio. Analyse des mots et régularités du lexique, Paris : Robert, 2004.

Provenant étymologiquement de *via*, *viaticum* – la voie, la route, le chemin – le voyage procède néanmoins du support rendant possible sa réalisation. Aussi, le *Robert brio* indique que dans le cas du voyage, le suffixe *age* ne sert pas à indiquer une action ou le résultat d'une action comme c'est généralement le cas mais un état. Si le voyage peut ressembler *in fine* à un déplacement, il désigne d'abord l'action du mouvement concret, rendue possible par un support, la voie (matérielle ou non) et l'état de voyager comme ressort concret d'une condition existentielle à un moment donné. Le titre paradoxal de l'ouvrage édité à titre posthume du photojournaliste Dan Eldon : *The journey is the destination* (1997) en est un beau témoignage. Dans le même registre, en poussant le raisonnement logique à l'extrême, un voyage peut aussi éviter totalement le dé-placement : pour le périple ou le circuit, points de départ et d'arrivée sont confondus. Et il en va de même pour les voyages intérieurs et autres *trips*.

Dans le cadre de la recherche urbaine portant sur les mobilités en ville, peut-on traiter de *voyage* pour qualifier les mouvements ordinaires des individus ? Le terme porte, nous l'avons vu, une idée floue d'éloignement : « un déplacement dans un lieu assez éloigné » comme l'indique le *Petit Robert*. Aussi, l'évolution des réseaux et des techniques de transport ont renversé les rapports des individus au temps et à l'espace et il est courant d'évaluer les distances en temps[49] plutôt qu'en distance. Le voyage ne pourrait-il pas alors être : un « déplacement jusqu'à une heure assez éloignée ? ». Vincent Kaufmann fait usage du caractère d'éloignement spatial – en considérant les mouvements situés géographiquement à l'extérieur du bassin de vie – associé à une temporalité courte, pour distinguer le *voyage* de trois autres formes majeures de la mobilité spatiale :

> « quatre acceptions différentes du terme de mobilité sont utilisées en sciences humaines pour décrire des mouvements dans l'espace géographique : il s'agit de la mobilité résidentielle (faisant référence au parcours résidentiel), des migrations (en référence aux mouvements internationaux et interrégionaux d'émigration et d'immigration), des voyages (en référence au tourisme) et de la mobilité quotidienne (en référence aux déplacements de la vie quotidienne) » (Kaufmann, 2006: 225)

Dans le langage commun, le voyage est associé au tourisme, cependant il est également concevable de faire un voyage d'affaires, un voyage scientifique ou d'études, un voyage de noces, aussi bien qu'un voyage en train ou en mer, comme un voyage en

[49] Christophe Studeny indique qu'à partir de 1775 Louis Dutens commence à mesurer précisément les distances en temps et non plus en foulées comme cela était d'usage sous l'Ancien Régime. Dutens dresse ainsi un recueil systématique des distances-temps séparant les villes d'Europe en empruntant les routes les plus fréquentées en chaise de poste. Pour Studeny, l'amélioration du réseau routier est à l'origine de cette manière nouvelle d'évaluer la distance : « [l]a trouée des routes rectilignes ouvre une nouvelle appréciation, non plus l'estime sensible des distances en pas, mais l'intervalle minuté entre deux villes, l'écart horaire entre deux lieux.» *in* Studeny C., Une histoire de la vitesse : le temps du voyage, *in* Montulet B., Hubert M., Jemelin C., Schmitz S. (eds.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles: Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 116.

Italie ou même un *voyage au bout de la nuit*. Le voyage n'est ainsi pas nécessairement assorti à une distance, un médium, ou un motif. De plus, John Urry (2002) indique du tourisme qu'il ne procède pas d'une forme de mouvement, mais de la combinaison du mouvement et du séjour et, au-delà, qu'il s'agit d'une expérience non habituelle :

> « La notion de départ est fondamentale à celle de tourisme, particulièrement au sens où il existe une distinction entre les expériences routinières, ce que les individus voient au quotidien, et ce qui est extraordinaire, l'extraordinaire prenant parfois la forme d'une zone liminale » (Urry, 2002: 124 ; traduction personnelle)

Tourisme et voyage sont ainsi deux notions distinctes. Alors, quel type de mouvement, voyage ou trajet, réalisent ces citadins mobiles au quotidien, plus d'une heure par jour, que ce soit en TGV, en train de banlieue ou encore en autobus ? Du point de vue individuel, être un *voyageur* ne s'associe pas nécessairement à la forme du mouvement effectué. Pour Marc Augé, l'efficacité du mouvement qualifie l'individu qui l'effectue :

> « pouvons-nous opposer [...] le *passager* (que définit sa destination) au *voyageur* (qui flâne en chemin) – significativement, ceux qui sont encore des voyageurs pour la SNCF deviennent des passagers quand ils prennent le TGV. » (Augé, 1992: 134)

Dans une perspective plus fonctionnelle, Anne-Marie Green définit le voyageur comme celui qui effectue un déplacement :

> « population qui fait un voyage qui la mène d'un point à un autre de la ville, pour passer d'une activité à une autre. » (Green, 1998: 10)

En ce sens, A.M. Green prend la notion de voyage dans son acception courante dans le champ des transports : une unité de déplacement. Or, le motif, nous l'avons vu, ressort du déplacement et revient à considérer le mouvement par ses bornes et à l'expliquer par des causes externes à sa phénoménalité. Trajet ou voyage, sans qualificatifs ces termes ne portent aucunement l'intention ou l'objectif du passager et cet argument échoue à constituer une différence claire entre ces notions. La première distinction opérée – d'ordre étymologique – semble encore être la plus utile à mettre en œuvre. Le déplacement ne qualifie pas le mouvement, tandis que le trajet ne fait que cela. Assemblage complexe du déplacement, du mouvement qualifié, d'un état d'esprit, de l'ambiance, les conditions de possibilité[50] du voyage concourent à définir ce dernier comme l'**expérience du mouvement**, là où le trajet qualifie le mouvement lui-même. Dans le champ de réflexion qui est le nôtre, la notion de voyage est la plus appropriée car elle permet de mobiliser à la fois le mouvement et ses conditions de possibilité, les ambiances et leurs conditions de possibilité et finalement, l'expérience.

[50] Particulièrement utile en ce qui concerne la considération de l'expérience vécue, notons les origines de ce concept issu de la *Critique de la raison pure* où Kant avance l'idée de « conditions de possibilité d'une connaissance » pour développer sa critique du mode de conception des sciences existantes.

Ainsi, pour parler des mouvements quotidiens, nous traiterons de trajet et pour qualifier l'expérience du trajet nous traiterons de voyage[51].

Trajets et voyages : des lieux-moments entre les lieux-mouvements

La complexité de désignation des formes quotidiennes du mouvement relève aussi de l'inscription épistémologique de ce travail. Dans le cas où nous serions situés dans un optique modélisatrice, il serait préférable de traiter de déplacement, et éventuellement de trajet. En nous intéressant au temps qualifié de l'expérience du mouvement, et en rejetant à l'instar de G. Amar l'atopie du mouvement, nous considérons les trajets ou voyages, comme des *lieux-moments*[52]. Proposition consonante avec celle de *lieu-mouvement*[53] elle désigne son « complémentaire » idéal. Entre les lieux-mouvements se situent les lieux-moments, les premiers permettent l'accès aux seconds, comme ces derniers relient les premiers. Aussi, à la différence de l'immuabilité relative des lieux-mouvements inscrits sur le sol urbain, les lieux-moments sont temporaires, il s'agit des assemblages se formant pendant le temps du mouvement concret. Ainsi, le lieu-moment n'a rien de virtuel, mais désigne l'épaisseur phénoménale et « expérientielle » qualifiée au cours du mouvement. Alors, la notion de « pocket of local order »[54] définie par Hägerstrand et Lenntorp, comme organisation spatiale et temporelle – potentiellement temporaire – désigne les contours du lieu-moment, c'est-à-dire qu'elle la caractérise au plan quantitatif et exprime sa composante fonctionnelle sans pour autant qualifier son concrétude. Enfin,

---

[51] Notons que selon la terminologie développée par André Gardies dans le champ du cinéma, ce que nous appelons ici *voyage* correspond chez cet auteur au *parcours*, forme de mouvement où : « c'est sur le déplacement lui-même que porte l'accent » (ici par « déplacement » l'auteur désigne le mouvement). André Gardies cité par Anne Hurault-Paupe *in* Hurault-Paupe A., Une utopie américaine : le *road movie*, *CinémAction*, 2005, n° 115, p. 50.

[52] Sans reprendre le débat situationniste, entre « moments » lefèbvriens et « situations », indiquons simplement que le *lieu-moment*, vise particulièrement à donner un terrain concret au moment d'Henri Lefebvre, ce à travers la notion de *lieu*. Ainsi, un lieu-moment n'est pas un espace-temps abstrait, mais la dimension qualitative de ce dernier. Aussi, le lieu-moment, n'est pas exactement une *situation* au sens où les situationnistes la définissent, c'est-à-dire assumant sa part de création, notamment au plan artistique. Voir : Theorie des moments et construction des situations [en ligne], *in Internationale Situationniste*, n°4, juin 1960. Disponible sur : http://i-situationniste.blogspot.com

[53] Isaac Joseph indique que G. Amar est à l'origine de ce terme désignant à l'origine la station de métro. Cité par Rachel Thomas *in* Thomas R., *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*, Thèse de doctorat en Sciences pour l'ingénieur, spécialité : Architecture, option : Sciences Humaines et Sociales, Université de Nantes - I.S.I.T.E.M. - École d'Architecture de Grenoble, 2000, p. 24.

[54] Sonia Chardonnel définit ainsi cette notion : « des poches d'espace-temps assez structurées et ordonnées pour être accessibles à un certain nombre d'individus dont les projets nécessitent qu'ils se rencontrent (matériellement ou virtuellement) et/ou qu'ils partagent une ressource localise sans être inquiétés ou dérangés par quelques événements extérieurs. » in Chardonnel S., La Place de la Convention : un jeu de trajectoires entrelacées, *in* Thibaud J.-P. (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, p. 197.

proche est la notion d' « entre-espace[55] » (*interspace*) (Larsen, Urry et Axhausen, 2006: 55; Urry, 2007: 12) qui qualifie les espaces produits socialement, en mouvement, par le moyen des technologies de communication. L' « entre-espace » qualifie ainsi une forme possible du lieu-moment, mais elle n'est pas la seule, surtout sa principale différence réside dans le fait qu'elle n'intègre pas de temporalité *a priori* alors que le lieu-moment est par définition *momentané*. Dans ce travail, nous traiterons de lieu-moment du voyage ou du trajet pour désigner leur degré générique.

1.1.3. "Across the channel" : un *mobility turn* dans les sciences sociales

Donner droit de cité au mouvement : vers une approche sensible de la mobilité

Pour aborder la thématique de l'expérience de la mobilité urbaine, et celle de l'expérience motorisée de la ville, nous nous intéresserons ainsi en particulier aux lieux-moments que sont les voyages urbains quotidiens. Aussi, qu'en est-il de la thématique sensible dans les recherches sur la mobilité ? La définition de mobilité proposée par Rachel Thomas (2000) place la dimension sensible au cœur de cette notion, de même que Tim Cresswell (2006) en fait l'un de ses trois champs de recouvrement. Par là même, il s'agit de considérer la thématique de la mobilité par l'expérience du mouvement comme mise à l'épreuve du Monde. Les travaux sur la thématique de la marche en ville (Augoyard, 1979; Thibaud, 2001, 2007a), comme ceux sur l'accessibilité (Thomas, 2000) témoignent de cet intérêt. Aussi, cette prise en considération procède de « modèles de pensée » rendant cet intérêt possible. Bernard Sève (2006), proposant une comparaison entre formes musicales et formes de chemins – ou plutôt, *manières de cheminer* – distingue au plan philosophique trois types de parcours : aristotélicien, bergsonien, et montanien[56]. Antithétiques, les chemins d'Aristote et de Bergson définissent respectivement un parcours qui ne prend sens que par rapport à sa destination ou, au contraire, un parcours procède d'une impulsion de départ. Dans le premier cas, le parcours n'a guère d'intérêt en soi, le mouvement est un potentiel, et est seulement un moyen d'atteindre l'objectif escompté. comme l'indique Sève :

> « Le terme du voyage, [...] est ici la vérité du chemin, c'est lui qui lui donne son sens ; on voyage pour ne plus voyager, pour être arrivé enfin. » (2006: 13)

---

[55] Nous pourrions également traiter d'*espace intermédiaire*, mais étant déjà fortement connotée dans le champ architectural et urbain, cette notion semble moins appropriée.

[56] Le « chemin montanien », désignant selon Sève un mode de parcours guidé uniquement par le plaisir de le faire, permettant le retour sur ses pas, ou encore une certaine forme de flânerie, n'est pas abordé directement maintenant car il ne sert pas la démonstration que nous mettons en place.

Dans les approches séparant fixités des fluidités, ou celles donnant le primat aux structures sur les flux, la considération du mouvement procède de ce type de chemin, n'ayant aucune existence propre, ou en tout cas remarquable. Il s'agit des approches considérant les mouvements comme déplacements, et les appréhendant de manière « surplombante ». Le « voyage bergsonien », en revanche, se construit et prend sens « chemin faisant », à partir d'une impulsion initiale poussant au mouvement et ne présumant en rien d'une destination, ni de ce qui va arriver en route. C'est le chemin des *road-movies* ou celui des explorations :

> « La trajectoire est ici première par rapport au trajet, le mouvement, dynamique, par rapport au tracé, statique. Le chemin ne préexiste pas au cheminer, il en est la retombée. » (Sève, 2006: 14)

Pour les mêmes raisons faisant que nous privilégions la notion de voyage à celle de déplacement, l'intérêt pour l'expérience du mouvement procède d'une conception de ce dernier comme étant producteur de sens, et pas seulement un « moyen de passer à ... », ou une conséquence d'un système structuré. Dans ce sens, on peut affirmer suivant le propos de B. Sève, qu'il faut commencer par accepter d'un point de vue théorique, la possibilité d'existence du « mouvement bergsonien », quasiment « autopoïétique », c'est-à-dire qui assume seul ses conditions de création et de maintien, qui a une « existence » propre. Aussi, accepter l'existence de cette forme de mouvement ne présuppose pas pour autant que le parcours individuel motorisé dans l'espace urbain en procède strictement, et comme l'indique Hélène Orain :

> « Déplacer, c'est mettre ailleurs. Dans cette action, le mouvement qui consiste à un changement de place, est supposé neutre sur son résultat (le lieu d'arrivée) mais aussi sur le mobile qui l'anime (point de départ ou causalité).
> *Sans doute ce type de mouvement existe-t-il dans les routines de la vie de tous les jours*. Il faut pourtant se méfier des généralisations abusives et ne pas confondre déplacements et mobilités. » (Orain, 1997: 98 ; nous soulignons)

Ainsi, il y a, et notre travail empirique en témoigne notamment, plusieurs modes de rapport individuel possible à la traversée, dont potentiellement le déplacement. En revanche, pour reconnaître cela, il faut constituer les conditions de possibilité d'un tel mode de pensée, et là où un travail de recherche explicatif dans le domaine des transports n'aurait lieu de s'encombrer d'une conception « bergsonienne » du mouvement, nous en sommes nécessairement tributaires afin de pouvoir nous intéresser à la dimension corporelle du mouvement, ou plus précisément, aux relations entre corps, espace urbain et réseaux de transports.

Maintenant quelques balises disposées afin de rendre possible une approche sensible de la question des mobilités urbaines, voyons dans quel « champ » scientifique une telle démarche peut s'inscrire, ou plutôt, sous quel paradigme scientifique. Nous avons en effet indiqué plus haut que ce travail relève résolument du champ urbanistique, ne

serait-ce que par son objet ou encore ses terrains, en revanche nous n'avons pas encore fait mention claire de ses modalités d' « inscription théorique ».

Une métaphysique nomadique

Les travaux concernant la mobilité issus du champ sociologique traditionnel[57], comme de celui des transports, prennent rarement en considération la dimension sensible, le plus souvent car cette dernière ne concourt pas à l'élaboration de discours explicatifs[58] fonctionnant à une échelle macro, ce qui fait dire à Tim Cresswell :

> « L'une des absences les plus marquantes dans les approches relevant des sciences spatiales[59] est le sens des valeurs et les significations portées par la mobilité. Les sciences spatiales associent, non intentionnellement mais de manière claire, la mobilité au dysfonctionnement au point que les nuances dans l'expérience de la mobilité ne soient uniquement prises en compte en termes de coûts ou de bénéfices. » (Cresswell, 2006: 30 ; traduction personnelle)

Cela procède également de la déconsidération diffuse dans le champ politique et social, mais aussi scientifique, des temps de transport[60] ou encore du rejet par positionnement épistémologique des thématiques de la fluidité[61], donnant le primat aux ancres fixes de l'espace censées organiser le mouvement, pis, lui donner sens. Or, comme l'indiquent K. Hannam, M. Sheller et J. Urry (2006) fluidité et fixité forment

---

[57] A. Bourdin indique que : « [p]our la tradition sociologique, la mobilité n'existe que dans deux définitions : celle de la migration géographique, d'abord appliquée aux populations nomades, puis aux migrations internationales ; celle de la mobilité sociale. » *in* Bourdin A., Les mobilités et le programme de la sociologie, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 7.

[58] Notons à ce propos la violente critique émise par Mimi Sheller et John Urry : « Le champ des *transportation studies*, où nous pourrions attendre une attention particulièrement importante aux questions de mobilité et de forme urbaine est généralement faible au plan théorique (postulant d'une sorte d'empirisme positiviste de bon sens) […] » Traduction personnelle, *in* Sheller M., Urry J. (eds.), *Mobile Technologies of the City*, Londres, New York: Routledge, 2006a, p. 5.

[59] Cresswell fait par là référence aux démarches géographiques néopositivistes se développant à partir des années 1950-60 dans le monde anglo-saxon. Il mentionne en exemple, la *Time Geography* (*cf.* Hägerstrand et Lenntorp cités plus haut par S. Chardonnel). Pour plus de renseignements sur ce sujet, consulter l'article *New Geography* in Lévy J., Lussault M. (eds.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, 2003, p. 661-662.

[60] M. Sheller et J. Urry avancent que la majorité des travaux dans le champ des transports (*transport research*) considèrent que le temps de voyage est un temps mort que les gens cherchent nécessairement à réduire. In Sheller M., Urry J., The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 2006b, vol. 38, n° 2, p. 213. Notons également la distinction qu'opère J. Meissonnier dans le champ des sciences sociales entre chercheurs considérant le temps de mouvement comme temps mort et ceux le considérant comme temps « productif » (pas seulement un temps pendant lequel on peut faire une activité, mais un temps de « structurant » au plan individuel). Au-delà de la question de la « justesse » de cette distinction, nous ne souscrivons pas à l'étonnante lecture que propose cet auteur, qui place par exemple G. Amar, H. Orain ou encore M. Augé dans le même « camp » que R. et M. Fichelet, c'est-à-dire, du côté des sciences sociales n'ayant pas de considération pour le temps du mouvement et privilégiant les fixités. Voir Meissonier J., *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris: L'Harmattan, 2001, p. 154 et sq.

[61] Voir à ce sujet l'intéressant état des lieux de la « métaphysique de la sédentarité » baignant une partie des sciences sociales, et ses implications, établie par T. Cresswell. In Cresswell T., *On the move*, New York & London: Routledge, 2006, p. 26 et sq. Voir également le chapitre *sedentarism*, *in* Urry J., *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, p. 31-32.

un ensemble dialectique qu'il serait vain de vouloir considérer séparément[62], ou de ne donner d'importance qu'à l'une de ces deux dimensions. Au contraire, leur mise en tension rend possible une approche pragmatique de la mobilité, où le corps trouve place, et où le mouvement ne procède pas uniquement de causes structurelles, ce qu'indique ainsi Alain Bourdin :

> « Une rupture intervient si l'on fait l'hypothèse que la mobilité ne consiste pas à prendre place dans un ordre, mais à s'approprier une ressource pour en faire usage. [...] La mobilité n'apparaît plus alors comme un déplacement fortement balisé et organisé (par les institutions telles que l'école) entre des points fixes (comme également dans les étapes d'une initiation), mais comme une construction plus libre, plus individuelle, plus conjoncturelle. » (Bourdin, 2005: 8)

Bien que largement répandues dans les sciences sociales, les approches procédant d'une « métaphysique de la sédentarité » ne sont pas les seules. Et comme l'indique Cresswell, on trouve à leur opposé celles procédant de ce que le géographe britannique nomme une « métaphysique nomadique »[63] qui :

> « place la mobilité au premier plan, a peu de temps à accorder à l'idée d'attachement au lieu et se déploie à travers les notions de fluidité, de flux et de dynamisme. Le lieu est dépeint comme étant collé au passé, excessivement confinant et potentiellement réactionnaire. » (Cresswell, 2006: 26 ; traduction personnelle)

Les implications des théories « nomadiques » dans les sciences sociales sont nombreuses. En effet, par elles la sociologie se trouve confrontée à la reconstruction de son objet, la « société », aux catégories traditionnelles – comme les *groupes*, par exemple – remises en cause par le phénomène croissant de la mobilité (Urry, 2005). En anthropologie la remise en cause des catégories apparaît également. Et certains anthropologues comme Clifford ou Augé vont donner un surcroît d'importance à la dimension mobile pour remettre en question les objets tels que la culture ou les identités. Cresswell note que pour Clifford, par exemple, le terme de *culture* est trop ancré dans son origine, agriculture, pour pouvoir se passer de la notion de *racines*. Ainsi, l'objet de l'anthropologie pourrait dépasser celui de la culture en tant qu'espace délimité pour s'intéresser à l'étude des chemins de vie, c'est-à-dire passer de la

---

[62] J. Urry fait de ce couple l'une des caractéristiques fondamentales du *new mobilities paradigm*, que nous développons plus loin dans cette partie.

[63] Notons que l'emploi du terme « métaphysique » n'est en rien à devoir au hasard, et que les travaux conscients de la dualité épistémologique entre nomadisme et sédentarisme adhèrent à l'une de ces formes de manière quasiment dogmatique. D'où l'on peut remarquer que M. Onfray fait partir cette distinction et ses implications de l'Ancien Testament : « Qu'on relise les pages inaugurales de la Genèse où l'on peut croiser Caïn et Abel […] On connaît plus ou moins l'histoire du fratricide ou du premier homicide. Plus rarement on connaît le métier des deux protagonistes : le berger éleveur et le paysan laboureur, l'homme des moutons en mouvement contre celui du champ qui demeure. Les marcheurs, les chemineaux, les gyrovagues, les paissants, les coureurs, les voyageurs, les déambulateurs, les flâneurs, les promeneurs, les arpenteurs, déjà, encore et toujours, opposés aux enracinés, aux immobiles, aux pétrifiés, aux statufiés. […] » *In* Onfray M., *Théorie du voyage. Poétique de la géographie*, Paris: Le Livre de Poche, 2007, p. 11-12.

considération des racines (*roots*) à celle des itinéraires (*routes*). Sur une plan plus métaphorique, Samuel Bordreuil fait également procéder la culture du mouvement lorsqu'il indique :

> « La "mobilité" n'est pas quelque chose qui arrive à la culture. Les cultures ne sont jamais, n'ont jamais été que des chorégraphies. » (Bordreuil, 2004 : 215).

De même, le constat d'existence d'un « monde mondialisé » rend difficile la considération de la localisation des cultures. Les conséquences d'une telle conception du mouvement sont d'importance, par exemple dans le champ des *Cultural Studies*, où l'on remarque l'un des théoriciens clefs du postcolonialisme, Edward Said, indiquer qu'une nationalité ou une religion ne définit en rien quelqu'un si ce n'est que pour lui donner un « point de départ » (Cresswell, 2006 : 45). Plus proche de nos préoccupations, sont les implications des conceptions nomadiques sur une pensée relationnelle de la mobilité et de la sensibilité. **En donnant le primat au mouvement sur les fixités, une conception immanente de la mobilité est possible**. Ainsi, la géographie peut prendre en compte les mouvements des corps dans l'espace – ce qui fut à l'origine de la *Time Geography*, devenue cependant rapidement physicaliste – l'espace devenir pragmatique (Ingold, 1993), les techniques de transport être des modeleurs de paysages (Desportes, 2005), ou encore l'acte de marcher en ville une « transgression » autant qu'une création :

> « Mais voici que, pas à pas, les traces configurées au gré des préoccupations ordinaires mettent la ville en état de décomposition et sapent les fondements de la représentation qu'on en donne habituellement. Une imprévisible force s'affirme, qui "défie les calcules" [en allusion à Kandinsky]. Et la nature de ce bouleversement vient de nous apparaître : le temps vécu invalide les règles de l'espace rationnellement composé » (Augoyard, 1979: 127)

Une épistémologie nomadique rend alors possible un intérêt des sciences sociales pour le plaisir de voyager dont parle Simmel (Urry, 2007 : 24), la flânerie de Benjamin, la dérive urbaine des situationnistes, la substitution au temps-distance du « temps-substance » (Amar, 2004 : 220) et ses conséquences sur considération de l'usage des temps de transport qui ne procèdent en rien de manières de chercher à le « tuer » (Lyons et Urry, 2005; Watts, 2007) etc.

Après avoir établi des *conditions de possibilité* d'un intérêt scientifique pour la dimension corporelle et mobile des mouvements physiques dans le champ des mobilités, cet aperçu indique *comment* ce positionnement épistémologique est susceptible d'affecter les sciences sociales. Mimi Sheller et John Urry proposent de « stabiliser » ce qu'ils qualifient de « changement de paradigme » au sein des sciences sociales contemporaines, ce que nous allons voir dans le chapitre suivant.

Les effets de « l'école de Lancaster » : un nouveau paradigme reconfigurant les sciences sociales

En 2000, le sociologue britannique John Urry, basé au laboratoire CeMoRe (*Centre for Mobilities Research*) de l'Université de Lancaster a publié *Sociology Beyond Societies*[64], ouvrage dans lequel il propose pour la première fois une conception des relations sociales basées sur la mobilité en abordant un ensemble de thématiques sociologiques en les revisitant à l'aune du mouvement, sans pour autant parvenir complètement à arrêter un projet théorique parfaitement « fondé »[65]. En 2006, la socio-anthropologue Mimi Sheller et John Urry avancent l'idée d'un « tournant mobile » (*mobility turn*) (Sheller et Urry, 2006b: 208) qui transformerait en profondeur les sciences sociales. L'idée de *tournant* dans les sciences sociales n'est pas nouvelle, et leur histoire est parsemée des « virages » : linguistiques, herméneutiques, descriptifs, pragmatiques, ethnographiques etc. Cependant, ces derniers illustrent essentiellement des changements de méthode, ou de perspective épistémique sur les objets abordés, mais ne visent pas nécessairement une « refonte » des sciences sociales. *A contrario*, le *spatial turn* (tournant géographique) proposé par le géographe « post-moderne » Edward Soja dans *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory* (1989), prolongeant la théorie d'une « spatialisation de la critique sociale » proposée par le sociologue marxiste Henri Lefebvre lors de la publication de *La production de l'espace* (1974), altère – par dommage collatéral – les fondements des catégories sociologiques traditionnelles en spatialisant les dimensions de la lutte sociale. Sheller et Urry partent de cette conséquence. En effet, leur contribution ne porte pas du côté de la théorie critique, mais de celui de « la discipline sociologique », ou de manière plus générale : les *sciences sociales*. De là, insistant sur la dimension « mobile » du monde contemporain, ils indiquent que les sciences sociales doivent, pas seulement « tenir compte » de la mobilité, mais en procéder tant les questions liées au mouvement sont fondamentales pour la compréhension du monde social. Ainsi, ils indiquent les effets d'un tournant mobile (*mobility turn*) :

> « [...] un "tournant mobile" est en train de se diffuser dans les sciences sociales et de les transformer, en transcendant la dichotomie entre la recherche sur les transports et la recherche sur le monde social, en plaçant les relations sociales au cœur du mouvement et en reliant les différentes formes de transport à des formes complexes d'expérience sociale de gestion distanciée des communications interindividuelles. Il semble qu'un nouveau paradigme se forme dans les sciences sociales, le paradigme des "nouvelles mobilités". » (Sheller et Urry, 2006b: 208 ; traduction personnelle)

---

[64] Notons que le titre donné à la traduction française (2005) de cet ouvrage ne rend pas vraiment hommage au projet porté par son auteur. Voir Urry J., *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris: A. Colin, 2005.

[65] C'est en partant notamment de cette autocritique que J. Urry propose l'ouvrage *Mobilities*. Voir Urry J., *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007.

Alors, au-delà de faire des mobilités un « objet total » des sciences sociales, c'est-à-dire qui est susceptible de convoquer tous les regards disciplinaires autour de lui, et au-delà d'en faire un analyseur, ils en font la clef d'un bouleversement disciplinaire dont le *new mobilities paradigm* est l'expression. Ce paradigme arrive comme une proposition d'une science sociale procédant du mouvement (*movement-driven social science*) (Urry, 2007 : 18), qui, plutôt que de formuler une réaction contre leur conception généralement « a-mobile », réinterprète un ensemble de théorisations très récentes concernant la complexité, la « nomadicité » et le « sédentarisme », la fluidité, la motilité, les migrations, le tourisme, les approches sensibles etc. Urry indique que ce paradigme est :

> « transformatif des sciences sociales, rendant possible un paysage théorique et méthodologique alternatif. Il rend possible une théorisation du "monde social" en tant que vaste jeu de pratiques économiques, sociales, et politiques, infrastructures et idéologies, qui impliquent, nécessitent ou réduisent divers types de mouvements de personnes, idées, informations ou objets. » (Urry, 2007: 43 ; traduction personnelle)

En ce sens, Urry et Sheller plaident pour une conception « post-disciplinaire » (Sheller et Urry, 2006b: 214 ; Urry, 2007: 18) convoquant autour des objets d'études les champs théoriques et méthodologiques nécessaires, et dépassant également le hiatus existant entre conceptions nomadiques et « sédentaristes ». Ils mentionnent ainsi six « conceptions théoriques » rendant possible la fondation de ce paradigme « post-disciplinaire » (Sheller et Urry, 2006b: 215 *et sq.*) :

- la « volonté humaine de mise en relation » telle qu'avancée par G. Simmel ;
- l'hétérogénéité du monde social et l'hybridité des systèmes sociotechniques mobiles ;
- la spatialisation des assemblages sociaux comme effet du *spatial turn* ;
- la dimension corporelle du rapport sensible au monde formée par les systèmes et techniques assurant les mobilités humaines ;
- les nouvelles topologies des réseaux sociaux configurés par le mouvement ;
- l'analyse des mobilités comme systèmes complexes « autopoïétiques », dynamiques et adaptatifs.

Par un placement au croisement de ces conceptions, les auteurs font de *la mobilité* un objet relevant de la complexité, mêlant les échelles, et difficilement considérable d'un point de vue monodisciplinaire. Surtout, ils en font la **dimension matérielle et visible des relations sociales** en considérant le « social » comme la « mise en

relation » interindividuelle[66]. À partir de là, Sheller et Urry (2006b: 217 *et sq.*) insistent sur la nécessité de déployer des approches méthodologiques capables de rendre compte des modalités d'interaction « face à face », des sensibilités engagées par le mouvement, des ambiances, de l'imaginaire et plus généralement des lieux-moments du mouvement en tant qu'actualisation phénoménale des modes de relation entre corps, systèmes techniques, espace vécu et réseaux.

Nous adhérons à cette conception « matérialiste » de la mobilité, dans laquelle le mouvement humain est, au premier plan, un mouvement du corps non désincarné. Le paradigme des mobilités tel que formulé par Sheller et Urry constitue le cadre épistémologique et théorique dans lequel se place cette thèse. Pour autant, elle ne s'inscrit pas dans le champ sociologique et notre objectif ne réside pas en l'analyse des modalités de mise en relation interindividuelle, ou autres formes d'*associations* – comme dirait B. Latour. En revanche, comme l'indiquent Sheller et Urry, le mouvement – corporel, mais aussi « virtuel », ou encore imaginaire – est sous-jacent aux associations. Ce travail interroge ainsi moins les raisons, ou le sens de cette mise en relation – le *pourquoi*, pourrait-on dire –, que les manières de la réaliser et ses effets – le *comment*. Un second référentiel théorique devient alors nécessaire afin d'avancer sur la compréhension de l'expérience sensible du mouvement. Le *mobilities paradigm*[67] articule les bases théoriques et situe le champ épistémologique dans lequel nous pouvons placer notre recherche en donnant droit de cité à l'expérience du mouvement et en insistant sur la nécessité de mise en œuvre de méthodologies – dites « alternatives » – susceptibles de l'enquêter. En revanche, et comme ses fondateurs l'indiquent, ce paradigme est par essence « post-disciplinaire » et traverse les champs scientifiques concernant la mobilité tout en restant tributaire de leurs outils – notamment méthodologiques. Ainsi, un travail de recherche en « sciences sociales » – au sens large, dans le champ des mobilités et se réclamant des effets du *mobilities paradigm* peut parfaitement être mené en sciences politiques, comme en géographie, en histoire, en sciences de l'information ou encore en architecture etc.[68] Le notre est en urbanisme et convoque la notion d' « Ambiance architecturale et urbaine », que nous allons maintenant présenter.

---

[66] En ce sens, leur conception de la sociologie est similaire à celle de Latour et Thévenot : une « science de la vie ensemble ». *In* Latour B., *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris: La découverte/Poche, 2007, p. 8.

[67] Le *mobilities paradigm* est la forme la plus récente, comprenant les dernières innovations au plan théorique et méthodologique dont le *new mobilities paradigm* ne pouvait pas rendre compte au moment de sa publication. Leurs implications restent cependant les mêmes. Voir Urry J., *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, p. 42.

[68] En témoigne l'ouvrage collectif *Mobile Technologies of the City* qui présente un ensemble de travaux dans des champs aussi variés que l'urbanisme, la sociologie ou les sciences de la communication, mettant tous en relation les dimensions physiques et informationnelles de la mobilité sur des terrains contrastés. Voir Sheller M., Urry J. (eds.), *Mobile Technologies of the City*, Londres, New York: Routledge, 2006a.

1.1.4. Écologie sensible et ambiances architecturales et urbaines

Pourquoi l'ambiance ?

Le problème de l'écologie sensible des mobilités urbaines est sous-jacent à notre propos depuis le début de cette thèse. Ainsi, nous avons rendu compte de l'étroite liaison entre mouvement et espace urbain ; abordé la question des liens entre espace, réseaux et expérience vécue ; puis précisé les conditions de possibilité théoriques de la prise en compte de l'expérience vécue des trajets urbains. Indiquer seulement de ce travail qu'il est inscrit dans la discipline urbanistique est imprécis, en témoignent les débats qui concernent la question urbanistique d'un point de vue théorique[69]. En retournant la lunette, on peut partir de notre objet, la mobilité urbaine, et de notre point de vue sur celui-ci, l'expérience. Il ne fait nul doute que ces deux thématiques concernent et intéressent la recherche urbanistique, en témoignent par exemple les travaux de Kevin Lynch ou ceux parrainés par l'Institut pour la Ville en Mouvement[70]. Ainsi, cette recherche s'inscrit d'un point de vue académique dans le champ de l'urbanisme au sens où elle concerne l'espace urbain, mais nécessite un champ d'application plus restreint pour rendre manifeste sa portée.

Lors d'une conférence en hommage au producteur de cinéma Humbert Balsan[71], le directeur de l'Institut Lumière (Lyon) Thierry Frémaux prononça – à peu de choses près – ces mots : « un producteur ne fait pas un film, mais il lui donne un *parfum*. » Il en est de même dans le champ de la recherche, et, un *laboratoire*, ou une *école* donnent une teinte aux travaux qui en émanent. Par exemple, proches de notre thématique, des écrits portant sur l'espace urbain et le vécu ordinaire ont des résonances différentes selon qu'ils proviennent de l'École de Francfort, de l'École de Chicago, ou encore du *Massachusetts Institute of Technology*. Cette thèse a été faite au sein du laboratoire Cresson[72] et le « spectre du champ des ambiances » flotte autour, que ce soit par le vocabulaire employé, le champ de références théoriques convoqué et surtout l'appareillage méthodologique déployé. Aussi, il n'est pas suffisant d'indiquer que cette recherche s'est réalisée dans ce laboratoire de recherche architecturale et urbaine

---

[69] À ce sujet, la circonscription de ce champ proposée par Laurent Devisme, dépassant les débats et essayant plutôt de cerner les domaines d'activités liés à la ville est intéressante. Voir l'article *Urbanisme* in Lévy J., Lussault M. (eds.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, 2003, p. 962-965.

[70] Voir http://www.ville-en-mouvement.com/

[71] Le 23 avril 2006 à l'Institut Lumière.

[72] Situé à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, le Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain a été fondé en 1979 par Jean-François Augoyard et Jean-Jacques Delétré et s'est rattaché en 1998 au Centre de recherches méthodologiques en architecture (CERMA, ENSA de Nantes) pour former l'UMR Ambiances Architecturales et Urbaines (UMR 1563 – CNRS - Ministère de la culture et de la communication). Les travaux du Cresson portent sur la compréhension de l'environnement sensible urbain et des phénomènes d'ambiances, en se focalisant à l'origine sur les dimensions sonores puis lumineuses. Plus récemment, ces travaux se sont ouverts à l'intersensorialité questionnée à travers des objets de recherche transversaux tels que la marche dans l'espace urbain.

spécialisé dans la thématique des ambiances pour qu'il relève de fait de cette thématique[73]. Nous entendions d'abord le situer. En revanche, l'un des enjeux de ce travail[74] concerne directement la notion d'ambiance, et les méthodes d'investigation utilisées procèdent de la considération de l'environnement sensible, ou de l'espace de l'expérience, considéré en tant qu'ambiance. Nous allons présenter de manière conjointe la notion d'ambiance et, plus partiellement, le champ de connaissance qu'elle implique[75].

La notion d'ambiances architecturales et urbaines : quid ?

Comme le remarque N. Tixier (2001: 57), en faisant référence à un numéro du magazine *Sciences et Vie* de mars 1951 consacré à l'habitat, l'usage du terme ambiance dans le champ architectural et urbain n'est pas neuf. Définie comme l' « atmosphère matérielle ou morale qui environne une personne » selon le dictionnaire *Le Robert*, ou comme « qualité du milieu (matériel, intellectuel, moral) qui environne et conditionne la vie quotidienne d'une personne » selon le *Trésor de la langue française informatisé*, l'ambiance est *là* où l'on se situe, et comme l'indique J.P. Thibaud elle : « nous met en contact avec la globalité de la situation et relève par conséquent d'une *approche écologique de la perception* » (Thibaud, 2003: 88). En conséquence, ce travail procédant d'une approche écologique des mobilités urbaines, une attention à l'ambiance est nécessaire. L'ambiance environne les corps, qualifie le milieu, forme un climat. Aussi, elle est un produit, une composition qui ne peut se définir uniquement par ses conditions phénoménales, en témoignent les deux définitions précédentes articulant sa composante double : objective – atmosphère matérielle – et subjective – atmosphère morale. Présentant l'approche esthétique de l'ambiance développée, distinctement, par J.F. Augoyard et G. Böhme, J.P. Thibaud souligne cette dimension produite, performée même, de l'ambiance en poussant plus loin la complexité de la notion en rendant compte de la boucle se formant entre expérience située et production d'ambiance :

---

[73] Notons par exemple le cas de la thèse – menée au Cresson – de R. Thomas dans laquelle l'auteur indique que son objet précis d'étude la conduit à privilégier la notion d' « environnement sensible » à celle d' « ambiance ». Thomas R., *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*, Thèse de doctorat en Sciences pour l'ingénieur, spécialité : Architecture, option : Sciences Humaines et Sociales, Université de Nantes - I.S.I.T.E.M. - École d'Architecture de Grenoble, 2000, p. 39.

[74] *Cf.* la partie 1.2 de cet ouvrage.

[75] Convoquant la notion d'ambiance et se référant en partie à un « champ des ambiances », ce travail les présentera pas de manière exhaustive, mais de façon « pragmatique », c'est-à-dire que ne seront traités que les aspects ayant un impact sur cette recherche. Pour une approche complète de l'ambiance nous renvoyons le lecteur au rapport d'HDR de J.P. Thibaud où celle-ci est l'objet du travail. *In* Thibaud J.-P., *La ville à l'épreuve des sens*, Rapport d'Habilitation à Diriger des Recherches, Grenoble: Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003. On se référera également aux développements théoriques de J.F. Augoyard sur cette notion et ses impacts sur une conception épistémologique de l'interdisciplinarité. In Augoyard J.-F., L'environnement sensible et les ambiances architecturales, *L'espace géographique*, 1995, vol. 24, n° 4.

> « L'ambiance relève à la fois de ce qui peut être perçu et de ce qui peut être produit. Mieux, elle tend à questionner une telle distinction dans la mesure où la perception est elle même action. De même que l'architecte ou le scénographe agence matériellement des formes sensibles, les usagers configurent par leurs actes le milieu dans lequel ils se trouvent. » (Thibaud, 2003: 40)

L'intrication de ces niveaux soulignent la complexité de cette notion qui par essence nécessite une appréhension interdisciplinaire. Pourtant, la *maîtrise des ambiances*, telle qu'enseignée dans les écoles d'architecture depuis quelques décennies propose avant tout des approches sectorielles, abordant des domaines physiques distincts : éclairagisme, acoustique, thermique etc. On peut comprendre qu'il est plus aisé pour l'étude de considérer *les ambiances* distinctes par plans sensoriels que *l'ambiance*, comme « lieu » de synthèse plurisensorielle, que le concepteur peut produire *in fine* sans pour autant en revendiquer pleinement la paternité. Et de là, on comprend que *les ambiances* ne sont pas nécessairement le pluriel de *l'ambiance*, mais éventuellement sa « décomposition ».

Poursuivant un objectif théorique de compréhension de la notion d'ambiance architecturale et urbaine dans sa complexité – au sens où elle contribue à rendre compte de l'expérience vécue *in situ* –, J.F. Augoyard et J.P. Thibaud proposent chacun une manière synthétique d'en rendre compte. Augoyard (1995: 308) cristallise l'ambiance autour de l'idée de *phénomène d'ambiance* se définissant de manière relationnelle à l'articulation de six modalités : le signal, le code ou la norme, la forme spatiale et temporelle, les interactions, les représentations et la perception. À partir de là, il spécifie quatre conditions nécessaires au passage du phénomène d'ambiance à l'ambiance :

> « Un ensemble de phénomènes localisés peut exister comme ambiance lorsqu'il répond à quatre conditions :
> - les signaux physiques sont repérables dans l'espace concret qui les conforme ;
> - ces signaux informés interagissent avec la perception, l'affectivité et l'action des sujets ainsi qu'avec les représentations sociales et culturelles ;
> - ces phénomènes composent une organisation spatiale construite (construction architectonique et "construction" perceptive)
> - le complexe signaux-percepts-représentations est exprimable, ce qui signifie la possibilité d'accéder à la représentation experte et usagère. » (Augoyard, 2007: 36)

Jean-Paul Thibaud procède un peu différemment au sens où son approche de l'ambiance vise moins à la définir qu'à la qualifier concrètement. Il donne quatre caractéristiques principales à l'ambiance à l'articulation du corps et de l'espace vécu (Thibaud, 2004: 151) : son indivisibilité, son immédiateté, son omniprésence, et sa « diffusion ». Les premières et troisièmes qualifications renvoient à une dimension plutôt « matérielle » de l'ambiance, caractérisable comme une globalité, tant au plan

spatial que temporel : elle est *ici* et *maintenant*. Les secondes et quatrièmes dimensions renvoient quant à elles au rapport à l'ambiance, leur part « subjective », où Thibaud met l'accent sur le fait que l'ambiance mobilise le corps bien avant la conscience, mais qu'elle véhicule également de l'affect. Ces quatre caractéristiques organisent de manière sous-jacente un champ conceptuel par lequel une pensée écologique par l'ambiance : privilégie le *lieu* incarné à *l'espace* abstrait ; donne droit de cité à la dimension pré-réflexive des conduites ainsi qu'à l'ordinaire de l'expérience et donc à tout ce qui n'est pas émergent, mais faisant plutôt partie du *fond* phénoménal habituel dans lequel se déroulent les actions ; réhabilite le *sentir* par rapport au percevoir et fait de la dimension affective de l'ambiance une modalité d'expression du rapport charnel à l'espace.

Nous souscrivons à cette approche unitaire de l'ambiance, que l'on peut ainsi comprendre comme qualité de la situation exprimée corporellement et phénoménalement. Le champ conceptuel convoqué par le modèle compréhensif de l'ambiance proposé par Thibaud se retrouvera tout au long de cette thèse. Aussi, plutôt que de le présenter à distance de nos investigations, nous ferons intervenir ses implications de manière pratique, au moment où cela sera nécessaire à la compréhension de notre analyse. Dans la partie suivante nous allons présenter la problématique et les hypothèses de cette recherche.

1.2. La mobilité en ville comme voie d'accès à l'expérience sensible de la grande échelle

1.2.1. De l'expérience sensible en contexte à l'ambiance urbaine

Problématique

Comment élaborer un discours sensible sur la ville – une approche compréhensive de l'espace à l'échelle urbaine, voire territoriale, dans sa composante sensible – qui ne se limite pas au « contexte des corps », à l'espace immédiat environnant les individus, mais fonctionnant à une grande échelle ?

La ville est par excellence le lieu de la mobilité, des mobilités. Aussi, on peut faire l'hypothèse qu'il n'est pas de meilleure **interface** entre corps et espace urbain que le **temps du mouvement**. En considérant alors que le mouvement – une des manifestations de la mobilité – ne peut se réduire à l'espace parcouru, et non plus à un « dé-placement », une entreprise de description et de compréhension du mouvement en ville ne correspond en aucun cas à une entreprise de description et de compréhension de l'espace urbain mais à celle de l'expérience de la ville. Ainsi, un **trajet urbain** – une forme de manifestation concrète du mouvement – **peut être considéré comme un entremetteur de la ville et des individus** (qui la traversent, c'est-à-dire qui vont au travers d'elle) **et est une condition de possibilité de réalisation d'une expérience sensible de l'espace urbain de grande échelle**. Par là, de la même manière que Bruno Latour (2007) qui avance qu'il n'existe pas de distinction de nature entre le local et le global, car le global serait du local en mouvement, notre hypothèse ne vise pas à affirmer une différence de nature entre le sensible contextualisé et une approche sensible de l'espace urbain à grande échelle. Au contraire, **il s'agit de considérer l'approche sensible à une échelle territoriale comme une « réplication » (prolongation, déroulement, étalement) par le mouvement du sensible localisé (contextuel, corporel)**.

En conservant une approche urbanistique, notre problématique première – celle de production d'un discours sensible sur l'espace de la ville – peut alors se comprendre comme une proposition de compréhension de l'expérience sensible qui va « au-delà de soi », que ce soit dans les dimensions spatiales, temporelles et ayant pour objectif une tentative de « résolution » de l'oxymore d'une **ambiance urbaine**.

Hypothèse : le mouvement condition de possibilité de réalisation d'une expérience sensible de la grande échelle

De quel oxymoron d'une ambiance urbaine parle-t-on ? Qui n'a pas en tête le souvenir de l'« ambiance d'une ville » ? On pensera d'abord, et c'est le plus facile, aux retours de voyages, à ces ruelles, avenues et autres plages arpentées dont l'agréable souvenir sera prompt à nous fournir une substantifique idée d'ambiance, d'ambiance urbaine. À Manhattan, Rio ou Paris, la poésie ne voit aucune difficulté à restituer l'ambiance d'une ville en de sobres lignes. Aussi pourrait-on avancer que plus courte eut été la visite et plus concentré serait le souvenir, plus enclin alors à délivrer quelque chose d'une ambiance urbaine. Mais comment parler de la ville de tous les jours, de celle où l'on habite, travaille, se recrée le corps et l'esprit **et se déplace**, pour reprendre les économes propositions de la Charte d'Athènes ? **Comment parler de l'ambiance d'une ville que l'on connaît, là où la conscience de la multiplicité des ambiances** (on préférera l'ambiance tranquille de tel quartier résidentiel pour habiter tandis que l'ambiance festive du centre nous ravit lors d'éventuelles sorties nocturnes) nous complique la tâche, **comment synthétiser et est-ce que cela a du sens** ?

Comment tout cela fait l'ambiance d'une ville ? Peut-on parler d'*une ambiance urbaine* ? Des ambiances urbaines, certainement, une ambiance urbaine, c'est moins évident. Poser la question de la production d'un discours sensible sur l'espace urbain de grande échelle est une manière de tenter d'y répondre. Pour cela, la proposition méthodologique est celle de **la mobilité**, en considérant cette manière de deux manières :

- d'un point de vue pratique, **elle est un moyen d'accès à une expérience sensible de la grande échelle**,
- d'un point de vue théorique, elle peut être considérée comme **productrice d'une ambiance urbaine** dans la mesure ou le mouvement est une condition de « mise en contact » des ambiances de la ville.

Ainsi, considérant que la notion d'ambiance urbaine est à même de rendre compte de l'expérience sensible de la grande échelle, nous faisons l'hypothèse que **le mouvement est nécessaire à la conception théorique de l'ambiance urbaine**. Afin de répondre à la question posée comme problématique de ce travail, articulant espace d'échelle urbaine et expérience sensible contextualisée, dans le champ de la mobilité urbaine nous allons enquêter l'expérience de la ville dans les transports. Dans la partie suivante, nous allons présenter les principes méthodologiques guidant notre travail ainsi que mettre en place une hypothèse de travail : le concept de **voyage urbain**.

1.3. Méthodologie générale

1.3.1. Deux principes méthodologiques : la *grounded theory* et la *triangulation*

Chercher à parler de la ville au mode sensible, en particulier dans le cas de la perception en mouvement ne relève en rien de l'évidence. En effet, comment éviter l'écueil consistant à produire une collection de discours de perceptions d'ambiances locales et de descriptions de fragments de ville en mouvement, qui même bien faits ne diraient rien d'une ambiance urbaine ? S'il semble possible, d'autant plus *a posteriori* (c'est-à-dire au moment de l'écriture), de mettre en place un certain nombre d'hypothèses théoriques issues de la « méthode de connaissance » (Santiago, 2006: 208) que nous mobilisons, la connaissance pratique des ambiances *in situ* ne doit-elle pas, dans une certaine mesure, viser leur économie ? En effet, en cadrant par trop les manières d'approcher le terrain par des hypothèses théoriques, mais lourdes de conséquences pratiques, ne prend-t-on pas le risque de passer à côté de ce qui est recherché ? Un tel raisonnement est issu des conceptions de l'anthropologie américaine des années 40 et 50, à l'origine des fondements des démarches inductives. L'induction, écrit Daniel Cefaï, est « un type de raisonnement susceptible de remonter des données de terrain à des constructions théoriques » (Cefaï, 2003: 309).

Quelles démarches, méthodologique et empirique, visant une économie relative d'hypothèses, adopter ? Faire l'économie d'hypothèses pour le travail empirique, afin de laisser le terrain parler par lui-même : les dangers de telles approches sont nombreux, et les sciences sociales aux méthodes qualitatives ont souvent fait les frais d'une critique sur son manque de rigueur, son autoréférence ou encore l'importance accordée *in fine* qu'à la méthodologie. De nombreux chercheurs font état de ces critiques, pour n'en citer qu'un petit nombre : Isabelle Baszanger (in Strauss, 1992), Daniel Cefaï (2003), Alain Coulon (2002), François Dosse (1997), Jean-Claude Kaufmann (2004), Marie Santiago (2006). Néanmoins, l'intérêt des postures et des méthodes développées par des courants « dissidents » de la recherche en science sociale (première école de Chicago, interactionnisme symbolique, ethnométhodologie, constructivisme, post-modernisme etc.) ont poussé certains auteurs à formaliser théoriquement de manière forte leurs tenants et aboutissants, en particulier en termes de « validité scientifique »[76]. Les fondements théoriques des démarches inductives se trouvent notamment dans les travaux de Howard S. Becker et Anselm Strauss. Ces

[76] Le titre d'un article de 1958 de Howard S. Becker est à ce sujet, éloquent : « Inférence et observation participante. Fiabilité des données et validité des hypothèses » *In* Cefaï D. E., *L'enquête de terrain*, Paris: La Découverte/M.A.U.S.S., 2003, p. 350-362.

derniers en formalisant respectivement les méthodologies de l'*inductionnisme analytique* et de la *grounded theory* visaient la démonstration de la « scientificité » des méthodes qualitatives et des démarches inductives en proposant une alternative au fonctionnalisme alors dominant[77]. Les conceptions de la (des) *grounded theory(ies)* étant utiles à ce travail, nous allons présenter rapidement ses fondements et son fonctionnement.

La Grounded Theory : une voie de construction théorique fondée sur l'induction

Anselm Strauss et Barney Glaser ont formalisé, de manière extrêmement sérieuse, dans l'ouvrage *The Discovery of Grounded Theory* (1967) une méthode de recherche qualitative inductive, ayant vocation à produire des constructions théoriques à travers ce qu'ils ont appelé la *grounded theory* ou : théorie(s) fondée(s)[78]. Construites et formalisées en premier lieu en réaction aux attaques portées par la sociologie traditionnelle à l'encontre des recherches qualitatives, les théories fondées correspondent à l'expression de la possibilité de production de résultats valides d'un point de vue « scientifique » en partant de l'étude des faits et non de la théorie, ce qui revient à discréditer les démarches hypothético-déductives traditionnelles, lesquelles

---

[77] Nous noterons à ce propos la controverse qui accompagne l'œuvre de Strauss, considéré clairement comme positiviste ou néo-positiviste par certains auteurs. La sociologue Uta Gerhardt indique que la production de Strauss relève d'un utilitarisme Spencerien et en cela diffère des productions de la seconde école de Chicago placée par Parsons dans une veine interactionniste issue des conceptions de Weber et de Simmel. Plus clairement encore, elle qualifie précisément l'approche Straussienne de positiviste lorsqu'il propose avec Shatzman d'expliquer l'« essence du naturalisme dans les sciences sociales » : « Ils [Shatzman et Strauss] espéraient promouvoir dans leur livre [*Field Research: Strategies for a Natural Sociology*, 1973] – quoique sous la recommandation de stratégies et de tactiques – la capacité du chercheur à ne saisir rien de moins que l'ensemble des phénomènes de la réalité. (Aucun commentaire supplémentaire n'est nécessaire pour s'assurer qu'un tel effort est positiviste). » (Traduction personnelle) *in* Gerhardt U., Ambivalent Interactionist: Anselm Strauss and the "Schools" of Chicago Sociology, *The american sociologist*, 2000, vol. 30, n° 4, p. 51. L'article de Gerhardt s'avère convaincant et nous retiendrons la *Grounded Theory* dans ce travail surtout pour l'intérêt que suscite la formalisation théorique d'une démarche inductive jugée parfois comme suspecte. On notera néanmoins que vingt-sept années plus tard Strauss et J. Corbin indiquent sans ambages la filiation de leur méthode dans le sillon du pragmatisme, de l'écologie et de l'interactionnisme en mentionnant néanmoins qu'il n'est pas nécessaire de souscrire aux conceptions de ces courants pour utiliser la *Grounded Theory* (ce qui rend d'une certaine façon possible son détournement, épistémologique en particulier). Et plus clairement, concernant leurs conceptions scientifiques, on trouve sous leur plume : « les *grounded theorists* partagent la conviction que, si les canons usuels de la "bonne science" méritent d'être conservés, ils requièrent néanmoins un travail de *redéfinition* afin de convenir à la réalité de la recherche qualitative et à la complexité des phénomènes sociaux. Parmi ces canons scientifiques, mentionnons la compatibilité entre théorie et observation, la pertinence, la consistance, la précision, la généralisabilité, la reproductibilité et la vérifiabilité.[…] Il faut cependant se préserver des connotations positivistes qui restent inexorablement liées à ces termes, et ne pas les définir selon les standards de la recherche quantitative ou les usages desdites sciences de la nature. » *in* Strauss A., Corbin J., L'analyse de données selon la *grounded theory*. Procédures de codages et critères d'évaluation, *in* Cefaï D. (ed.), *L'enquête de terrain*, Paris: La Découverte/M.A.U.S.S., 2003, p. 364.

[78] La *Grounded Theory* étant une procédure méthodologique visant la production de théorie, il conviendrait plutôt de traiter de *grounded theories* dans la mesure où il en existe potentiellement autant que de travaux de recherche ayant fait usage de ce protocole.

empêcheraient l'émergence de résultats de terrain par le cadrage que produit les hypothèses. Comme l'écrit Isabelle Baszanger : « Une théorie fondée est une théorie qui découle inductivement de l'étude du phénomène qu'elle présente. C'est-à-dire qu'elle est découverte, développée et vérifiée de façon provisoire à travers une collecte systématique de données et une analyse des données relatives à ce phénomène. Donc, collecte de données, analyse et théorie sont en rapports réciproques et étroits. On ne commence pas avec une théorie pour la prouver, mais bien plutôt avec un domaine d'étude et on permet à ce qui est pertinent pour ce domaine d'émerger. » (in Strauss, 1992: 55). Comme l'indiquent Anselm Strauss et Juliet Corbin, si les procédures méthodologiques des *grounded theories* n'ont cessé d'évoluer depuis 1967, sa forme est demeurée identique (Strauss et Corbin, 2003: 364). Elle consiste en la production de modèles, ou de théories, articulant un ensemble de concept largement maîtrisés et intégrés, qui sont tous issus de l'observation de phénomènes sociaux. Strauss et Corbin indiquent également que la *Grounded Theory* doit savoir décrire, expliquer et prédire dans certaines conditions (Strauss et Corbin, 2003: 364). Par leur forte intrication, ces trois prédicats ne semblent pas très éloignés des « quatre impératifs méthodologiques » (Dosse, 1997: 168) de la connaissance dans les sciences humaines donnés par Alain Caillé consistant à *décrire*, *expliquer*, *comprendre* et *normer* (ou *évaluer*) bien que, comme le souligne François Dosse (1997 : 168), Paul Ricœur ait montré la compénétration de la description et de l'explication, ces dernières ressortant *in fine* de l'interprétation (ce que Strauss cherche par ailleurs à éviter, les *grounded theories* suivant davantage un schème explicatif que compréhensif).

Pour créer les conditions de possibilité d'une telle formalisation théorique issue de données observées, la mise en place d'une méthode rigoureuse est nécessaire et Strauss développe pour cela la « méthode comparative continue en analyse qualitative » (Strauss, 1992: 284). Sans entrer dans le détail de ce protocole méthodologique et théorique, nous retiendrons qu'il consiste au codage systématique des données empiriques observées dans le but de générer des propriétés desquelles procèdent un ensemble de catégories. Notons que ce « codage » n'est pas lui-même extrait du sol constitué des sciences sociales et Strauss comme Corbin indiquent que la construction des *grounded theories* ne peut se faire qu'en présence d'un « squelette » constitué par un modèle général de l'action située au cœur des théories pragmatistes et interactionnistes (Kelle, 2005). En comparant, systématiquement toujours, les données codées et les catégories crées, l'analyste peut commencer à fonder un ensemble d'hypothèses théoriques sur les catégories et à se dégager des données observées pour intégrer ses propres idées à la construction théorique. Ces étapes n'étant pas successives, mais « continues » (menées en parallèle, sous forme d'allers-retours permanents) la formulation des hypothèses (pour la génération de théorie) ne trouve

de stabilité qu'après un important « re-codage » de chaque catégorie. Ainsi, l'on comprend que la création théorique résulte d'une induction permise par une analyse quasi quantitative de données qualitatives, si l'on met à part le cadrage méthodologique et théorique général introduit par le « squelette ». Néanmoins, c'est à partir de ce point précis que Glaser se démarqua de Strauss et Corbin en 1992 en indiquant que la mise en place des axes (*axial coding*) et paradigmes de codage (*coding paradigms*) sont un biais à l'induction en ce qu'ils forcent les catégories sans les laisser émerger d'elles même. Pour Glaser, il s'agit d'affirmer qu'il faut aller sur le terrain sans aucune connaissance ni hypothèse préalable[79] et qu'il s'agit là du chemin véritable (« true path ») de la méthodologie de la *grounded theory*. Ce point crucial partage encore les Straussiens et Glaseriens.

Pour notre part, nous retenons surtout le potentiel heuristique de la possibilité de formulation rigoureuse d'hypothèses théoriques induites par l'observation et nous souscrivons à ce qu'indique Isabelle Baszanger lorsqu'elle souligne l'enchevêtrement des liens entre collecte des données, analyse et théorie ; trois démarches qui, dans notre recherche, avancent de manière concomitante. Par ailleurs, si la *Grounded Theory* offre un cadre engageant, bien que contraignant méthodologiquement (notamment en raison de la rigueur nécessaire à introduire dans les étapes de codage), nous nous en servons à titre de support, de cadrage méthodologique, venant appuyer une démarche inductive au cours de laquelle les hypothèses se sont vues plusieurs fois reformulées en fonction de l'obtention des données empiriques nouvelles. En effet, situées par un cadrage précis aux niveaux épistémologique, théorique et méthodologique, les investigations de terrain de cette recherche se placent sous le signe de l'induction, bien qu'à l'évidence chaque mode de collecte des données les oriente nécessairement et qu'il serait alors plus rigoureux de traiter de *production* de données plus que de collecte. Chaque recueil et analyse partielle nous a conduit à reformuler un peu la manière de considérer les résultats ainsi que les hypothèses de recherche. En ce sens, on peut dire que la méthode vise une prise de recul des hypothèses par rapport aux résultats sous lesquels elles sont prêtes à s'infléchir. Ainsi, l' élaboration de cette thèse se situe dans le sillon de l'induction méthodologique et vise l'émergence des catégories à partir du terrain et pas seulement à partir des hypothèses théoriques. Enfin, ce travail ne se prêtant pas au déploiement de l'arsenal méthodologique développé par Strauss et Corbin, n'approchant pas le terrain de manière complètement désengagée tel que le préconise Glaser, et ne visant pas la production de théorie explicative il nous semble

[79] « Il est nécessaire de ne procéder à aucune investigation bibliographique correspondant au champ étudié. » (Traduction personnelle) B. Glaser cité par Udo Kelle : Kelle U., "Emergence" vs. "Forcing" of Empirical Data? A Crucial Problem of "Grounded Theory" Reconsidered, *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum : Qualitative Social Research* [en ligne], 2005, vol. 6, n°2. Disponible sur: http://www.qualitativeresearch.net/fqs-texte/2-05/05-2-27-e.htm

malaisé de l'assimiler à une entreprise de *Grounded Theory*. En revanche, l'on peut indiquer que leur spectre flotte en permanence au-dessus de cette recherche qui suit largement, d'un point de vue méthodologique, ce que l'on pourra qualifier un principe de « théorie fondée », traduction moins connotée que son parent américain.

Comme indiqué plus haut, il semble préférable dans un premier temps que le travail empirique présuppose un minimum d'hypothèses (tant au niveau de la méthode de collecte des données qu'à celui de leur traitement). Cependant, en regard des travaux menés par Strauss, à l'importance considérable de « matériaux d'enquête », le nombre limité des entretiens que nous avons mené dans cette recherche ne permettraient en aucun cas la mise en place d'une méthode systématique de codage et d'analyse des données obtenues. Néanmoins, ce travail ne vise pas tant la mise en place d'un modèle qu'une possibilité d'expression (donc de compréhension et d'interprétation pour suivre Ricœur) du sensible à l'échelle du territoire, située dans la thématique de la mobilité. Partant de la théorie des ambiances architecturales et urbaines, cette problématique ressort à la fois des domaines des sciences pour l'ingénieur, des sciences sociales et de l'architecture et de l'urbanisme. La considération de l'espace urbain au niveau sensible ne saurait ainsi être une pure question de physique ou d'atmosphère, mais ressort d'une topique complexe de phénomènes d'ambiance se situant au croisement des espaces construit, social et sensible, que nous abordons par le biais de l'expérience. Revient alors la critique formulée à l'encontre des méthodes qualitatives. Si nous suivons les auteurs cités précédemment, lorsqu'ils démontrent leur pertinence et leur rigueur, nous ne sommes pas en mesure de produire un codage systématique tel que celui préconisé par Strauss, le nombre de données comparables venant à manquer. En effet, nous ne serons pas en mesure de mettre en parallèle 80 entretiens par exemple, ni 40, ni 20. La raison est simple et pourrait se résumer en deux mots : saturation et singularité. Les enquêtes menées *in situ* dans cette thèse illustrent rapidement ces thématiques, entre le commun, l'évident et au contraire l'unique, l'anecdotique, ce qui est le cas de tout travail portant sur l'espace ordinaire et le temps quotidien. Alors, réapparaissent immédiatement les deux dangers pointés par Pierre Sansot : « la généralité qui ne qualifie pas et qui n'apprend rien – l'excès de singularité qui côtoierait la description romanesque et vaudrait que pour cet homme-là, à cette heure-là » (Sansot, 2004: 23). Cette proposition presque axiomatique, laisse entendre surtout que la production de sens se situe à l'intermédiaire des deux, entre le générique et le singulier et l'on se pose la question de savoir comment se joue la transition. Alors, c'est en adoptant une démarche empirique économe que se décident les moments de rupture, ceux où l'on arrête un mode de recueil de données pour décider après analyse

partielle de ce qui va suivre. En ce sens, le terrain se fait *pas à pas*, sans *bulldozer*[80] méthodologique ou théorique.

Induction et multiplication : le principe de triangulation

Se pose ainsi la question de la « validité » des résultats obtenus à l'aide de « petites investigations » et sans cadre méthodologique organisateur fort. C'est ici qu'interviennent les mises en décalage et les multiplications des points de vue. Deux raisons principales justifient leur nécessité : la première, correspond aux limites propres à un mode de recueil des données ; la seconde est plus insidieuse et fait l'objet de nombreuses critiques faites aux méthodes qualitatives en sciences sociales, il s'agit de la question de la distance entre le chercheur et l'objet observé. En effet, assumant la part du chercheur dans la production des résultats, que l'on peut qualifier de co-construits par le chercheur et le sujet au cours de la recherche, il nous faut alors disposer d'un moyen d'inférence, d'une mesure de contrôle. Pour cela, comme pour pallier l'impossibilité de mise en place d'une méthode de codage de grande échelle en raison, notamment, de l'objet de l'étude, la psychologie sociale a développé un principe, que Uwe Flick nomme la *triangulation* (Apostolidis, 2006; Santiago, 2006). À la base utilisée comme procédure de vérification croisée d'hypothèses, ce qui fût appelé la « pluri-méthodologie », la triangulation est devenue une :

> « stratégie alternative de recherche pour fonder une démarche épistémologique et empirique contextualisée dans les études en psychologie [...] Dans cette perspective, la stratégie de triangulation vise à conférer aux démarches qualitatives non seulement de la validité, mais aussi, et surtout, de la rigueur, de l'ampleur, et de la profondeur. » (Apostolidis, 2006: 213).

En effet, par la multiplication et les décalages qu'elle permet d'introduire, cette procédure permet de donner davantage d'épaisseur aux résultats obtenus. Nous voyons en ce point précis l'intérêt de cette démarche, qui au-delà de proposer une méthode de validation permet surtout de complexifier la nature des résultats, facilitant alors leur mise en réseau. Apostolidis (2006 : 213) recense cinq formes de triangulation : des « données (utiliser différentes sources de données) », du « chercheur (engager plusieurs

---

[80] La manière dont Philippe Corcuff définit ce qu'il appelle les « sociologies bulldozer » concernant la démarche analytique est également valable en ce qui concerne les approches méthodologiques : « pour la sociologie des organisations de Michel Crozier et Erhard Friedberg les concepts "d'intérêt", "stratégie" et "pouvoir" ont une portée explicative en toute situation. Pour la sociologie de Pierre Bourdieu, les concepts de "champs", "capital" et "habitus" tendent à être valables et explicatifs dans la plupart des situations. Si on veut mettre l'accent sur les limites de ces éclairages classiques sur l'action (mais c'est oublier alors tout ce qui fait leur portée heuristique et leurs acquis théoriques et empiriques indéniables), on peut parler de *sociologies bulldozers*, c'est-à-dire qu'une fois qu'elles sont passées, le terrain a été aplani, ses aspérités ont disparu. Tout a été *rabattu sur le même plan*, souvent en rabattant l'ensemble des situations sur un type de situations. » *In* Corcuff P., Justification, stratégie et compassion : Apport de la sociologie des régimes d'action, *Correspondances (Bulletin d'information scientifique de l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain)*, 1998, n° 51.

chercheurs pour la collecte et l'interprétation des données) », « théorique (utiliser différentes théories pour interpréter les données recueillies) », « méthodologique (utiliser différentes méthodes et techniques pour étudier le même phénomène particulier) » et enfin la triangulation « interdisciplinaire [qui] renvoie à la nécessaire articulation des données en psychologie à des connaissances issues de différents champs disciplinaires ». Apostolidis remarque également la nécessité d'une approche en « chercheur-bricoleur » s'adaptant à chaque situation et visant l'induction de résultats . Plus, il écrit qu'elle consiste de la même manière que les *grounded theories* à effectuer un aller-retour permanent entre terrain, analyse et théorie chaque résultat nouveau concourant à retravailler les hypothèses.

De la même manière que la *Grounded Theory* Straussienne, les procédures de triangulation, telles que formulées dans le domaine de la psychologie, suivent un schéma explicatif et visent la formalisation de théories. À nouveau, notre objectif diverge, mais la formalisation d'un tel protocole nous est utile dans une option visant l'adaptation fine des investigations de terrain aux questions posées et aux résultats nouveaux qu'elles suscitent. Ainsi, ces deux méthodes permettent d'envisager la production de connaissance dans un cadre souple (dans notre cas) mais néanmoins rigoureux. Les trois phases de « terrain » qui ont été menées dans ce travail, l'ont été en suivant les deux objectifs proposés par ces cadrages méthodologiques : induire des résultats et non les provoquer et multiplier les angles d'approche pour leur conférer plus d'épaisseur et de validité. Avant de présenter le protocole d'investigation, nous allons mettre en place une « hypothèse de travail », à la fois utile à la réalisation des phases de terrain, mais surtout au niveau théorique, cette hypothèse étant en jeu tout au long de ce travail de thèse. Il s'agit du *voyage urbain*.

1.3.2. Une hypothèse de travail : le *voyage urbain*

Le déploiement empirique de ce travail sur la mise en question de la possibilité de l'ambiance urbaine se fait dans le cadre du lieu-moment constitué par le trajet en transports collectifs urbains. Ainsi, en donnant une épaisseur temporelle au lieu instable constitué en mouvement, il s'agit de pouvoir lui conférer une dimension expérientielle par la possibilité de l'aborder en termes sensibles et diachroniques. Aussi, émerge un paradoxe des échelles inhérent à la thématique de l'ambiance urbaine : **comment comprendre les ambiances à l'échelle de la ville alors que l'ambiance environne *a priori* le corps** ? Nous l'avons dit plus haut, on peut considérer le sensible à une grande échelle comme du sensible contextualisé en mouvement. Aussi, d'un point de vue pratique, cela donne la construction de l'hypothèse de travail suivante, qu'il s'agira de tester tout au long de cette thèse, qui

consiste à considérer le trajet en ville comme *voyage urbain*[81]. *Voyage urbain* moins pour l'originalité de la proposition terminologique que comme **concept opératoire des ambiances**[82].

Dans le champ des ambiances architecturales et urbaines, **le voyage urbain caractérise le temps du mouvement pendant lequel des ambiances de diverses natures et origines sont mises en contact pendant qu'elles sont traversées**. Cette proposition est lourde de conséquences au sens où elle place la question éminemment matérielle de la mobilité en ville entre les mains de l'« immatériel » des ambiances. Traverser la ville ne serait plus uniquement rejoindre deux points ou réaliser une expérience spatiale et temporelle mais procéder à la rencontre d'ambiances. Le rôle de cette proposition conceptuelle est utilitaire. Comme l'écrivent Gilles Deleuze et Félix Guattari :

> « [l]e concept philosophique ne se réfère pas au vécu, par compensation, mais consiste, par sa propre création, à dresser un événement qui survole tout vécu, non moins que tout état de chose. Chaque concept taille l'événement, le retaille à sa façon » (Deleuze et Guattari, 2005: 37)

Et notre objectif ici consiste à placer, en introduisant le concept de voyage urbain, les ambiances dans une conception dynamique. En abordant la question des ambiances par la thématique de la mobilité, on les place sur le chemin du mouvement et donc celui du temps. En mouvement en ville, on peut facilement gager de « croiser » des ambiances. En fait, en suivant Jean-Paul Thibaud (2003: 88) qui montre l'unification des composantes de « la » situation par l'ambiance – qu'il définit comme « *qualité de la situation* » – on peut indiquer que la traversée de la ville est davantage une *traversée de situations* rendue manifeste par l'évolution de l'ambiance qu'une traversée des ambiances. À cet égard, une première esquisse de conception unifiée de l'ambiance urbaine plastique dans la multiplicité des situations se dessine, alors il devient intéressant d'essayer de comprendre non seulement ce qui les constitue (en particulier à l'aide des travaux sur la notion d'« ambiances architecturales » développés notamment par le Laboratoire Cresson) mais surtout où se trouvent **les « moments » (ou instants, événements) de « basculement », de « mixage » et de « confrontation » des ambiances**, s'il y en a. Aussi, l'image de la traversée

---

[81] Écrit en deux mots séparés, *voyage urbain* est à considérer comme un mot composé lexical détaché à composé endocentrique et non comme un syntagme. Autrement dit, ici c'est le voyage qui est urbain et cette notion ne désigne rien d'autre. La présence d'un « tiret blanc » (ou l'absence de trait d'union) vise à souligner la relation dirigée entre deux termes qui ne composent ainsi pas un hybride.

[82] Nous entendons par là : un outil pratique, utile à la réflexion théorique. En ce sens, nous attribuons le terme *concept* ou *hypothèse conceptuelle* au voyage urbain dans le même sens que lui donnent Deleuze et Guattari (bien qu'ils circonscrivent par ailleurs l'appartenance des concepts à la seule philosophie et non à la science) lorsqu'ils écrivent : « Tout concept renvoie à un problème, à des problèmes sans lesquels il n'aurait pas de sens, et qui ne peuvent eux-mêmes être dégagés ou compris qu'au fur et à mesure de leur solution […] » *in* Deleuze G., Guattari F., *Qu'est-ce que la philosophie ?*, 2e éd., Paris: Éd. de Minuit, 2005, p. 22.

des ambiances reste utile à la représentation et l'expérience quotidienne montre que l'on peut avoir l'impression d'en faire l'expérience. L'hypothèse conceptuelle de voyage urbain est alors *utile* non seulement d'un point de vue méthodologique – une attention aux ambiances dans le mouvement permet de les révéler et de les interroger dans leur multiplicité – et surtout d'un point de vue théorique, au sens où l'on peut ainsi comprendre le **mouvement comme générateur d'une ambiance urbaine** dans la mesure où ce dernier est une condition de « mise en contact » des ambiances dans le cadre de la ville.

Une seconde conséquence de cette hypothèse concevant le lieu-moment du trajet comme voyage urbain est la mise en question de la **« dimension » des ambiances**. En effet, dire que l'on va « traverser » **des** ambiances variées, tout en restant « enchâssé » dans l'ambiance propre au moyen de transport, présuppose l'existence de limites qu'il est légitime de vouloir circonscrire. Aussi, rester à une dimension, quasi-topologique des ambiances, c'est-à-dire la mise en évidence de leur « taille » en regard des lieux, est de portée heuristique limitée dans la mesure où cela apprend peu de leur mise en confrontation. L'on revient par là à des modalités de description et de compréhension sensibles à l'échelle humaine ou architecturale, éminemment utiles pour le projet d'architecture, mais ne mettant pas en question le mixte urbain. En revanche, interroger les **moments** (instants, événements), auxquels l'ambiance mute, de la même manière que l'on considère le trajet plus comme lieu-moment, que comme espace du mouvement, invite à penser l'ambiance comme phénomène « vivant dans le temps ». Autrement dit, il s'agit de se focaliser aux « endroits » de mutation des ambiances, afin de pouvoir cerner ce qui les constitue et surtout leurs **contours temporels**.

1.4. Protocole de travail : trois terrains et trois modalités sensibles pour l'étude des liens entre voyage urbain et ambiance urbaine

Comment capter sur le terrain ce qui relève d'une *expérience sensible de la grande échelle ?* Comment se positionner en termes d'ambiances entre ce qui environne le corps et l'échelle de la ville ? Comment aborder l'ambiance non pas comme un donné mais comme un possible, une réalisation toujours en train de se faire et de se défaire, une dynamique ? Comment aborder le concept d'ambiance urbaine à partir des ambiances ?

Le concept de voyage urbain permet d'approcher la dimension urbaine de l'ambiance en introduisant l'hypothèse d'un lien inextricable entre mouvement et ambiance urbaine. Ainsi, il permet de présupposer la constitution de l'ambiance urbaine comme potentielle réplication, extension, complexification ou simplification, des ambiances locales. Il permet également la mise en place d'une situation d'investigation portant non pas *sur* les trajets, ou *sur* l'espace urbain, mais *entre* les deux dans la mesure où il procède de leur rencontre en termes d'ambiance. En somme, il propose de suivre la méthode Deleuzienne et de prendre l'ambiance urbaine *par le milieu*[83], ni comme un vaste objet théorique que l'on pourrait englober d'un seul coup et expliquer, ni comme une vaste constellation de sensations, perceptions et actions en contexte difficilement unifiables en regard d'une approche territoriale. Il suscite ainsi une approche empirique *in situ* en multipliant les modes d'observation et de recueil, de la même manière que les travaux portant sur les ambiances architecturales et urbaines ne peuvent se résoudre à une approche purement métrologique, expérimentale, ethnographique ou discursive, l'expérience quotidienne des territoires sensibles ordinaires les posant d'emblée comme un tout. Les principes méthodologiques guidant ce travail sont, de laisser (tant que possible) le terrain « parler pour lui-même » et les résultats émerger (induction). En ce sens, les investigations ne participent pas d'une « pêche aux résultats », mais veulent profiter d'une bonne part de *serendipity* et cherchent, à travers la multiplication des observations et des formes d'observation, à

[83] Deleuze, s'exprimait ainsi : « Ce n'est jamais le début ni la fin qui sont intéressants, le début et la fin sont des points. L'intéressant, c'est le milieu. Les étranglements sont toujours au milieu. On est au milieu d'une ligne et c'est la situation la plus inconfortable. On recommence par le milieu. Les français pensent trop en termes d'arbre : l'arbre du savoir, les points d'arborescence, l'alpha et l'oméga, les racines et le sommet. C'est le contraire de l'herbe. Non seulement l'herbe pousse au milieu des choses, mais elle pousse elle-même par le milieu. » Voir Deleuze G., Parnet C., *Dialogues*, Paris: Flammarion, 1996, p. 50.

développer la consistance de l'ordinaire observable et à « objectiver »[84] les résultats obtenus (triangulation).

Les trajets en transports collectifs urbains sont le lieu-moment de trois mises à contact, avec le système technique, la ville et les individus. Ainsi, sont *a minima* mises en contact les ambiances propres au moyen de transport et celles de l'espace traversé, dans les cadres des contextes qui se forment et déforment au cours du mouvement. Les conditions matérielles (le type de transport et le type d'espace le supportant) en modelant dynamiquement les manifestations sensibles caractérisant ces « mondes » d'ambiance peuvent alors être considérées comme autant de conditions de possibilité de l'expérience. Au cours d'un trajet en transport en commun, les conditions de production de phénomènes sensibles qualifiant les ambiances à l'intérieur d'un moyen de transport (individus, chemin suivi, luminosité, vibrations, phénomènes sonores, température etc.) évoluent nécessairement, même en métro qui semble pourtant constituer parfois le monde de l'uniformité « ambiantale ». De plus, si les ambiances des espaces jouxtant une ligne de transport sont présumées comme n'étant pas identiques d'un endroit à un autre, un trajet constitue l'occasion de les « traverser ». Ces traversées, comme provocatrices d'ambiances successives, et potentiellement d'une ambiance urbaine, seront le sujet intégral de l'ensemble des investigations empiriques.

Avant d'entrer dans le vif des enquêtes, il est encore nécessaire de :

1) justifier le choix des terrains d'étude,

2) indiquer les principes méthodologiques (théoriques) à l'œuvre dans le choix des modes de recueil des données et ce que ces derniers présupposent,

3) présenter d'un point de vue d'ensemble sans trop entrer dans le détail (ce qui sera fait dans les parties suivantes de cette thèse), les trois terrains, leur imbrication et leurs implications.

1.4.1. Une focalisation sur le lieu-moment du trajet ferroviaire urbain

L'ensemble des investigations empiriques et l'analyse qui en procède porte directement sur le temps du mouvement, le lieu-moment du trajet. Comme le montrent Hannam, Sheller et Urry (2004), la présence d'« amarres immobiles »

[84] Des trois formes d'objectivation que distingue Jacques Hamel, celle-ci serait ainsi de nature *méthodologique*, ce qui passe pour le sociologue qui cite G.G. Granger, par le fait « qu'une connaissance n'est scientifique que si elle est assortie d'indications sur la manière dont elle a été obtenue, suffisantes pour que puisse en être reproduites les conditions. » In Hamel J., Réflexions sur l'objectivation du sujet et de l'objet, *in* Paillé P. (ed.), *La méthodologie qualitative*, Paris: Armand Colin, 2006, p. 94.

(*moorings*)[85] est la condition du mouvement et il est légitime de poser la question de leur absence au sein de notre travail. De même, la thématique des transports porte en elle la question de l'interface, les lieux-mouvements, espaces tampon entre ville et transport. Georges Amar illustre parfaitement cette idée en écrivant :

> « *Ce qui fait que le métro n'est pas un bus, même très amélioré, ce sont les stations !* Contrairement au bus et même au tramway, qui ne distinguent que *deux états du voyageur*, soit "dans le véhicule", soit "dans la ville", le métro introduit un *tiers état*[86]. Lorsque le voyageur s'acquitte du droit d'entrée à une station, il est de ce fait *dans le réseau*. On entre pas "dans le métro" au moment [où] l'on accède au véhicule, train ou rame, mais déjà à celui où l'on entre dans une station du réseau. » (Amar, 2004: 130)

De même, bien que la réalisation d'un voyage ou d'un trajet peut n'avoir pour but que le plaisir de l'accomplir, leur effectuation concrète se trouve encadrée dans un avant et un après nécessaire (également si l'on se place dans une optique dynamique dans laquelle les états statiques correspondent à un état particulier du mouvement, ce dernier étant la règle, la séquence de déplacement se place de toute façon entre d'autres séquences). Ces avants et après du mouvement sont particulièrement manifestes dans les lieux de transition, car ces derniers actualisent et rendent manifeste la charnière entre le réseau de transport et la ville et aident au marquage symbolique du changement de situation. Néanmoins, l'avant et l'après du voyage existent également de manière lointaine et imaginaire et le seuil entre ces trois temps devient parfois flou[87]. On ferme son cartable ou sa valise en s'assurant parfois d'avoir prévu sa lecture ou sa musique pour passer le temps, on vérifie la possession des titres de transport ou de l'argent nécessaire à leur achat, on contrôle l'heure de départ et envisage celle d'arrivée, on se figure la destination etc. Les amarres spatiales et temporelles, les activités engagées et un rapport au mouvement plutôt « statique » bornent le trajet à sa périphérie et appartiennent à la thématique de la mobilité tout autant que ce dernier. Aussi, ce travail pose la question de l'ambiance urbaine en faisant l'hypothèse de la nécessité du mouvement au sein de la conception théorique de cette dernière. De plus, la mise en place du *voyage urbain* invite à une focalisation propre au mouvement, sur

---

[85] « Les mobilités ne peuvent être décrites sans prêter attention aux nécessaires amarres spatiales, infrastructurelles et institutionnelles qui les configurent et les rendent possible – créant ce qu'Harvey nomme les 'fixités spatiales'. » (Traduction personnelle) *In* Hannam K., Sheller M., Urry J., Mobilities, Immobilities and Moorings, *Mobilities*, 2006, vol. 1, n° 1, p. 3.

[86] On notera par ailleurs que le concept de *voyage urbain* place le « tiers état » à un niveau dynamique là où G. Amar le pose au niveau synchronique, en considérant que son actualisation se passe (en termes d'ambiances) quand on est à la fois *dans-la-ville-dans-le-moyen-de-transport*.

[87] Pour M. Onfray le *début* du voyage a une cause extrêmement précise et ce dernier ne se confond pas avec le déplacement physique dans l'espace : « il existe un moment singulier, repérable, une date de naissance évidente, un geste signataire du commencement : dès le mouvement de la clé dans la serrure de la porte de son domicile, quand on ferme et laisse derrière soi sa maison, son port d'attache. À cet instant précis débute le voyage proprement dit. » *In* Onfray M., *Théorie du voyage. Poétique de la géographie*, Paris: Le Livre de Poche, 2007, p. 37.

le mouvement et dans le mouvement dans la mesure où ce dernier préside à l'événement constitué par la mise en rapport des ambiances dans le cadre de la traversée. Ainsi, nous n'approcherons empiriquement le trajet et l'espace urbain qu'en mouvement, en étant toujours embarqués à bord d'un moyen de transport, pas à côté mais dedans. Procéder de la sorte permet au trajet d'être compris et interrogé, non pas en fonction de ce qu'il relie ou de ce qu'il dessert mais au contraire de ce qu'il produit, de ce qu'il génère. Ainsi, le rapport entre ville et réseaux de transports est approché de biais et la question guidant l'ensemble des investigations serait : **qu'est-ce que l'expérience des trajets fait à l'expérience de la ville ?**

On se focalise donc sur l'expérience en mouvement. Quels types de transport ensuite ? L'approche de l'ambiance urbaine et de l'expérience du mouvement en ville ne peut-elle, de la même manière, se faire à pied, à vélo, en voiture ou en transports collectifs ? En mouvement, une expérience de l'ambiance urbaine est certainement possible, la même d'un moyen de transport à l'autre, cela est beaucoup moins évident. Depuis le début de ce travail, les termes de trajet et voyage, répondent fréquemment à ceux de transports collectifs, ou transports urbains et ces types de transports seront ceux que nous étudierons dans ce travail.

La première raison de ce choix tient à la nature même du travail mené. En effet, il s'agit d'une thèse qui porte sur la ville, les réseaux de transport et les ambiances urbaines. Chacun de ces termes porte en lui une idée de publicité et se place vis-à-vis des autres dans une thématique de liaison. Aborder la question des ambiances urbaines, leur dimension publique et intersubjective dans le cadre des mobilités souffrirait d'un transport « sans commun ». En effet, l'on peut considérer qu'un transport collectif est en quelque sorte un espace public, certes forfaitaire (puisque son accès est conditionné par la possession du titre de transport), en mouvement. Comme l'écrit Sylvia Ostrowetsky :

> « Le transport n'est pas fait que pour transporter. C'est un espace où l'on est immobile dans du mobile. Il s'y passe toujours quelque chose, on dit "pardon" si l'on heurte quelqu'un, on regarde les gens... Un transport ce n'est pas seulement un individu qui se déplace, c'est une petite société qui se met en branle pendant un moment déterminé et qui engage une négociation permanente de soi avec les autres. » (Ostrowetsky, 1992)

Bien que les déplacements en véhicule personnel (autant en bicyclette qu'en automobile) se font en présence et en négociation permanente avec les autres, le rapport aux autres, à « la petite société », n'est pas du même ordre car nos frontières corporelles sont hybridées par celles du véhicule que l'on pilote. En ce sens, l'accès à la dimension sociale de l'ambiance n'aurait pas la même résonance dans le cadre des mobilités individuelles au sein de l'espace urbain.

La seconde raison du choix des transports collectifs est méthodologique. Dans les transports collectifs, l'on est embarqué à l'intérieur de la ville. La décision du parcours, la vitesse de déplacement n'appartient pas aux passagers. Ainsi la configuration des rapports à la ville est préétablie par le type de transport, mais aussi son inscription sur le sol urbain. Ainsi, dans une perspective d'ambiances, l'existence d'un cadrage sensible, disposé par le référentiel constitué par le système technique de transport, est pratique pour interroger les ambiances urbaines par comparaison, filtrage, soustraction. Comme le fait remarquer Latour (1992: 9), dans le vocabulaire des spécialiste des transports, on qualifie les transports sur rails, en opposition à l'automobile, de **transports guidés**. Le référent est technique, mais l'on pourrait de même parler symboliquement de transports guidés pour les bus, dans lesquels les chauffeurs n'ont pas non plus de liberté de choix (en situation de fonctionnement normal) de l'itinéraire, bien que leur véhicule le leur permette. La notion de guidage est précieuse méthodologiquement car en portant notre choix sur ce type de transport, nous entendons également produire un « guidage de l'attention » afin de cadrer l'expérience. En effet, un mode de transport spécifique produit un rapport au monde spécifique, ce que G. Amar montre en termes pratiques lorsqu'il met en place l'« échelle d'adhérence urbaine » (Amar, 1993) qui opère la liaison entre un mode de transport et le type d'action pratique localisée qu'il permet.

En optant pour les transports guidés, nous optons aussi donc pour : l'absence de choix de parcours, une possibilité d'action au monde limitée, un cadrage sensoriel spécifique[88] (configurations spatiales, orientation du regard etc.), un contact humain spécifique, un temps de mouvement appartenant au réseau etc. Autant de « contraintes » qui sont pourtant le commun, l'accepté et l'acceptable de millions de passagers quotidiens des transports collectifs du monde et surtout qui configurent leur expérience de la ville. En effet, si des écrivains, chroniqueurs et penseurs (tels Hugo, Verlaine, Gastineau, Ruskin pour n'en citer que quelques uns[89]) noircirent de nombreuses pages pour décrire et commenter – en bien ou en mal – leur expérience corporelle et paysagère inédite liée à l'invention du chemin de fer, ils n'en témoignent

---

[88] Ainsi, Jonas Larsen illustre justement ces trois points en établissant un parallèle entre la vision en train et l'expérience cinématographique : « […] il [le passager de train] – à la différence du conducteur de voiture qui peut être le "réalisateur" de sa propre mobilité – est complètement subjugué par le spectacle visuel du train, dans la mesure ou il ne peut contrôler, réguler ou "discriminer" le flux d'images paysagères passant sous ses yeux. Il ne peut pas contrôler la vitesse du véhicule, faire des arrêts impulsifs afin de regarder fixement et photographier des objets scéniques, ou bien changer de direction : il ne peut que fermer les yeux, comme au cinéma. » (Traduction personnelle) In Larsen J., *Tourism Mobilities and the Travel Glance : Experiences of Being on the Move*, Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 2001, vol. 1, n° 2, p. 90-91.

[89] Ne citant ici que quelques noms pour soutenir notre démonstration, nous renvoyons le lecteur à l'ouvrage suivant de W. Schivelbusch (en particulier les second, troisième et quatrième chapitres en ce qui concerne la question de l'expérience) qui traite la question en profondeur : Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990.

pas moins du rôle joué par cette technique nouvelle dans le cadrage de cette dernière. Pour Schivelbusch, le chemin de fer (mais cela est également valable pour les autres techniques de déplacement) constitue un « ensemble machinique » à travers lequel le passager perçoit le paysage (Schivelbusch, 1990: 31). Ainsi, pour l'historien germano-américain le système technique cadre l'expérience par médiation en jouant le rôle de « référentiel » – selon le vocabulaire du philosophe suisse Ferdinand Gonseth[90]. Marc Desportes propose une nuance et pour cet auteur un système technique de mobilité apparaît moins comme un médiateur entre individu et environnement que comme détenteur d'un potentiel « paysager »[91] : « Une technique de transport impose [...] au voyageur des façons de faire, de sentir, de se repérer. Chaque grande technique de transport modèle donc une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un "paysage" » (Desportes, 2005: 8). Ainsi, sans invalider la proposition de Schivelbusch l'urbaniste et historien français la précise en raffermissant les liens entre « ensemble machinique » et espace traversé les deux formant par leur association nécessaire un paysage spécifique. Par là même, on se rapproche du concept praxéologique de *technoscape* développé par John Urry (Sheller et Urry, 2006a: 8) par lequel il décrit la compénétration des technologies et de l'espace configurant ainsi (notamment d'un point de vue sensible) des possibilités individuelles d'action[92].

À l'instar de Desportes et de Urry, nous privilégions une approche intégrée de la relation complexe entre individu, systèmes techniques de déplacement et territoire. Cette option est avant tout théorique et n'invalide en aucun cas l'efficace pratique du moyen de transport assimilé à un référentiel. Ainsi, notre choix de centrer l'étude sur des moyens de transport « contraignants » d'un point de vue sensible et pratiques

---

[90] Développée dans le cadre des systèmes philosophiques et de leur manière de former la pensée, la notion de référentiel se trouve néanmoins illustrée par son auteur à partir d'exemples bien concrets, dont celui d'une expérience ferroviaire montagnarde pendant laquelle l'auteur s'étonnât lors d'une montée de percevoir les arbres penchés par rapport au cadre de sa vitre. Il en conclut que la vitre et son cadre, puis par extension le train forment un référentiel par lequel il perçoit l'espace extérieur. Voici une définition généraliste de cette notion (concernant uniquement la relation avec l'environnement, sachant que l'auteur décline cette notion au jugement, aux relations interpersonnelles etc.) : « [On] peut sans grande peine trouver des référentiels de toute nature. L'un des plus courants est la figuration qu'un sujet se fait de son environnement. C'est par rapport à ce référentiel qu'il interprétera *ses perceptions*, celles-ci prenant la valeur de figuration référée à un cadre lui-même figuration de la situation. » *In* Gonseth F., *Le référentiel. Univers obligé de la médiatisation*, Lausanne: L'Âge d'homme, 1980, p. 143.

[91] À ne pas entendre nécessairement sous l'acception esthétique mais plutôt comme : producteur d'un cadre sensible spécifique.

[92] « Le concept de paysage technique sert à souligner le fait que les paysages contemporains sont pénétrés par des éléments technologiques qui intègrent les personnes, l'espace, et les éléments les connectant entre-eux, dans des assemblages sociotechniques […] Les gens se déplacent à travers ces paysages techniques chaque fois qu'ils prennent le train, passent un coup de téléphone, regardent un écran d'ordinateur, descendent simplement d'un trottoir pour traverser la rue […] Les agents humains, non-humains et inhumains interagissent dans des espaces, des infrastructures et des technologies – *via* leurs *affordances* – à travers lesquels ils se déplacent, habitent et se confrontent aux autres. » (Traduction personnelle) *In* Sheller M., Urry J. (eds.), *Mobile Technologies of the City*, Londres, New York: Routledge, 2006a, p. 8.

repose sur l'hypothèse que ceux-ci constituent une meilleure occasion de révéler le réseau, et les liens qu'il entretient avec la ville, au-delà de relations formelles ou fonctionnelles. À terme, on pourra se demander : **comment un réseau affecte-t-il l'ambiance urbaine ?**

1.4.2. Le recueil de la perception

Les transports collectifs sont choisis et nous placent d'emblée dans une approche *in situ* de la question. Ensuite, quels types d'enquêtes mener ? Si les recherches portant sur la thématique de la mobilité (urbaine) sont légion dans les sciences sociales et sont quasiment contemporaines de leur naissance[93], il est malaisé d'en dire autant de celles qui concerne son expérience pratique, pis encore en ce qui concerne l'expérience sensible. De surcroît, la majorité des travaux empiriques concernant ces deux thématiques interroge les lieux-mouvements et non le lieu-moment du transport. Quelles références méthodologiques adopter pour une investigation embarquée et portant sur l'expérience de la traversée ? Avant de présenter notre démarche, examinons rapidement quelques démarches issues de travaux ayant un objet proche du notre.

Un panorama méthodologique de recherches empiriques interrogeant l'expérience des transports

Dans sa thèse de doctorat ès Sciences (EPFL), Michael Flamm (2004) étudie la question du choix modal dans le champ théorique développé en Allemagne de la sociologie des *conduites de la vie quotidienne*. Dans cette entreprise, il distingue un certain nombre de critères concourant à la formation du choix modal (sur quatre « modalités » : marche, deux-roues, automobile, transports collectifs), dont deux concernent directement l'expérience des transports elle-même : les « vécus affectifs » en fonction des cadres d'expérience que propose chaque modalité, et la signification des temps de déplacement. Pour cela, l'auteur a mené un ensemble d'entretiens semi-directifs *ex-situ* (durée de deux à quatre heures). Ainsi, l'auteur n'a pas abordé de front la question de l'expérience des transports mais plutôt celle de son souvenir, de son habitude et de sa représentation. De plus, l'auteur regroupe fonctionnellement *les*

[93] En effet, bien que « re-découvert » de manière contemporaine, le lien entre mobilité et société est mis au jour précocement. Alain Bourdin (2005) remarque chez Tocqueville – en 1840, soit au moment même où s'effectue le passage de la « physique sociale » à la « sociologie » (Cuin et Gresle: 1992) – une analyse de la mobilité que cet auteur lie à la consommation considérée comme mode de « rapport au monde » (Bourdin, 2005 : 15). John Urry et Mimi Sheller donnent le point de départ au couple mobilité-société chez Simmel et sa description du « désir humain de connexion » (*human "will to connection"*) (2006: 215 ; Urry, 2007: 20) et de son pouvoir dérivé d'action sur le monde (création de routes, maîtrise du temps etc.).

transports collectifs terrestres en un unique *mode*[94]. Outre les développements récents sur la « transmodalité » (Amar, 2004: 21) consacrant le « découplage concept modal/objet technique » (*Ibid.*), nous ne pouvons suivre Flamm en considérant l'existence *d'un* unique cadre sensible *des transports collectifs*, pensons à « l'écart expérientiel » qui s'illustre ne serait-ce qu'à à l'intérieur d'un même catégorie modale, par exemple entre les lignes 2 et 14 du métro de Paris. Enfin, dirigeant cette recherche en particulier sur la thématique des ambiances, il nous est impossible d'envisager le terrain autrement qu'*in situ*, pour partie *a minima*.

Un second ensemble de travaux porte sur les pratiques *du* mouvement, ou sur les pratiques *en* mouvement. Les travaux relevant de la première catégorie se situent généralement dans le sillon théorique de l'ethnométhodologie, font souvent usage de méthodes ethnographiques, et concernent les *manières* d'utiliser les transports (Floch, 1990; Rouat, 1990; Chevrier et Juguet, 2003). Nous noterons, sans le développer, l'émergence d'un champ nouveau dans cette veine, au sein des *mobility studies* interrogeant l' « automobilité »[95]. Les travaux relevant de la seconde catégorie s'inscrivent le plus souvent dans une conception du temps de transport comme « temps productif » (Meissonier, 2001: 154). Ainsi, on trouve majoritairement des travaux empiriques s'intéressant à l'utilisation des temps de transport (Flamm, 2005; Lyons et Urry, 2005; Jain et Lyons, 2008) ou aux pratiques sociales et formes de sociabilités développées en transport (Poltorak, 1997; Meissonier, 2001; Lanéelle, 2004). Les travaux de ces deux catégories développent le plus souvent des méthodologies originales pour l'approche de l'expérience des transports. Néanmoins, les travaux cités dans la première catégorie questionnent davantage l'expérience pratique que l'expérience sensible des transports et ceux de la seconde catégorie ne placent pas la mobilité ou le mouvement au premier plan, mais comme rendue concrète à travers son « potentiel de production individuelle » (activités menées à bord, relations sociales). Ainsi, ces deux décalages introduisent d'autres biais par rapport à notre objet et, s'ils restent utiles à notre démarche, ne sauraient pour autant contribuer à la fonder méthodologiquement.

Quid de l'expérience sensible des transports, seulement ? Nous n'avons pas encore fait référence aux travaux menés à la RATP, notamment les actes des séminaires

---

[94] Ainsi Flamm d'écrire : « [Nous] avons décidé de regrouper les transports collectifs terrestres, parmi lesquels nous comptons notamment les trains, les cars, les métros, les trams et les bus, en notant que bon nombre de nos réflexions s'appliqueront également aux transports collectifs nautiques et aériens. Du point de vue fonctionnel, tous ces modes de déplacement représentent des services de transport concrétisés par des véhicules d'accès public, circulant sur des tracés déterminés et selon des horaires plus ou moins officiels […] » *In* Flamm M., *Comprendre le choix modal*, Thèse de doctorat en Section Architecture, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2004, p. 111.

[95] Pour plus de développements, voir la numéro spécial de la revue *Theory, Culture and Society* consacré au sujet : *Theory, Culture & Society*, Special Issue on Automobilities, 2004, vol. 21, n° 4-5.

Écologie et transports urbains (Ratp, 1993, 1995, 1996), ou encore à ceux d'Isaac Joseph (1995; 2004). Ces travaux, souvent à destination des gestionnaires des transports, développent en profondeur la question de l'environnement constitué par les *lieux-mouvements* (à travers les dimensions de l'espace mais aussi celle des agents qui y officient) et celle de la relation (l'écologie) que les usagers lui entretiennent. La perspective adoptée par ces travaux est très proche de notre thématique, cependant, rares sont les recherches abordant directement la question de l'expérience du mouvement[96] et se consacrent le plus souvent à l'expérience ordinaire des lieux-mouvement[97]. Peu de travaux ont questionné frontalement l'expérience sensible des transports. Ces derniers proviennent souvent du Royaume-Uni, et portent essentiellement sur l'automobile (Amphoux*, et al.*, 1998; Sheller, 2004; Theory, Culture and Society, 2004), ainsi la question de la visualité dans le champ touristique (Larsen, 2001; Spring, 2006).

En bref, nous retenons ici principalement deux travaux de recherche qui abordent avec des enquêtes empiriques originales la question de l'expérience sensible des transports collectifs. Premièrement, un mené par Laura Watts (2007) en parallèle du projet « Travel Time Use in the Information Age » (parmi les nombreuses publications liées à cette recherche, mentionnons l'une des principales : Lyons et Urry, 2005) à laquelle elle était associée. Dans ce travail, elle s'interroge sur la construction du temps et de l'espace du voyage en train en tant qu' « artisanat » (*The art and crafts of train travel*), ou autrement dit, comme construction pratique et sensible individuelle. Pour cela, elle a réalisé une enquête « autoethnographique », déployée sous forme d'un journal (accompagné de photographies) de voyage, portant sur un seul trajet d'une dizaine d'heures à travers l'Angleterre, réalisé trois fois en trois semaines. L'article présentant cette recherche est un objet hybride : un récit descriptif ethnographique du trajet type effectué à partir duquel l'auteur remonte des observations théoriques concernant la formation/fabrication *(craft*) du voyage sur des plans temporels, spatiaux, imaginaires, matériels et interindividuels. Secondement, un travail de recherche mené par un géographe anglais, David Bissell qui publia récemment certains de ses résultats (Bissell, 2009). Bissell, dans ce travail, interroge l'expérience du voyage en train (jugée à ses yeux, négligée par le champ des *humanités*) en prenant pour postulat que ce qui caractérise le voyage en train résulte d'une construction basée sur

---

[96] Nous pensons notamment à l'article théorique de G. Amar dans lequel ce dernier propose la notion d' « échelle d'adhérence urbaine ». Amar G., Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, 1993, n° 159-160, p. 140-151.

[97] À propos de cette thématique, mentionnons également les deux rapports de recherche suivants : Dubuisson S., Rabeharisoa V., Hennion A., Didier E., *Passages et arrêts en gare : les régimes de présence en situation de passage*, Paris: Plan Urbain, 1997. Cauquelin A., Jeudy H.-P., *Métro mémoires : approche cognitive des modalités d'utilisation des réseaux de transport dans l'espace urbain*, Vincennes: RATP - Département Développement Prospective, 1986.

l'habitude et ne relève ainsi pas d'une quelconque connaissance *a priori*. Ainsi, pour aborder la question de ces pratiques sensorielles déployées en voyage, le géographe a croisé plusieurs approches méthodologiques. Il a réalisé un ensemble de journaux personnels « autoethnographiques » (texte et photographies) de ses voyages en train, décrivant à la fois ses pratiques et celles des passagers observés. En addition de cela, il a réalisé un ensemble d'entretiens semi-directifs avec des passagers ainsi que des « parcours commentés » (*go-along*) suivant la méthode développée par Margarethe Kusenbach. Les résultats publiés de ce travail sont particulièrement stimulants, et nous les confronteront aux nôtres dans les parties analytiques de cette thèse. Nous noterons néanmoins que le travail de Bissell aborde partiellement l'expérience sensible dans la mesure où elle se fonde principalement sur la modalité visuelle de l'expérience du voyage, que ce soit pour l'analyse des relations à l'environnement traversé, des relations interpersonnelles ou de l'expérience même de la motricité.

Ainsi, au moment de nos investigations (de 2004 à 2007), nous avons dû développer un dispositif méthodologique original (des travaux tels que ceux cités précédemment n'existant pas encore), tentant de questionner l'ambiance et l'expérience sensible – au sens large – du trajet et de l'espace urbain. Trois modes d'investigations ont été privilégiés : le recueil de paroles *in situ*, l'*ethnographie sensible* et la *réactivation*. Ces trois manières ne correspondent pas nécessairement aux trois « terrains » réalisés, qui procèdent chacun par des combinaisons spécifiques de ces modes, faisant usage d'un, deux ou des trois à la fois. Est ainsi mise en place une *triangulation des méthodes* tandis que les trois phases de terrain correspondent davantage à ce qu'Apostolidis appelle une *triangulation des données*.

Une dynamique d'engagement vis-à-vis de l'objet

Une remontée *provoquée* des informations du terrain est attendue de la mise en place de ces investigations : ainsi point d'objectivisme illusoire attendu, mais bien une construction des résultats en lien étroit avec la réalité observée et surtout les méthodes choisies pour cela. Une telle approche ressort d'un rapport d'*engagement au terrain*, comme l'écrit Jacques Hamel :

> « [l]'enquête de terrain, par exemple, comporte d'entrée de jeu, une "dimension personnelle" [...] que la méthodologie qualitative "archimédienne" oblige à passer sous silence afin d'établir la posture prétendument objective de l'"ego effacement" (Webster) qui réprime à tout prix les émotions, les sentiments, les signaux envoyés par son corps et les angoisses de l'analyste [...] Il importe au contraire de les afficher afin de prendre acte que le *dialogue* entre les *ego* en présence donne le ton à l'éthique de la responsabilité propre à donner à l'objectivité les couleurs mêmes des "coordonnées de naissance" (femme, homme, blanc, non-blanc, bourgeois, etc.) (voir Marcus) et qui se

> mêlent de concert à la collecte et à l'analyse des données au point de devenir l'objet d'analyse. » (Hamel, 2006: 92)

Hamel décrit ainsi ce qu'il nomme une forme d'« objectivation d'ordre éthique », particulièrement en vogue dans les *Cultural Studies* et plus généralement dans la pensée post-moderne. Ici, notre propos se situe moins au niveau d'une éthique du chercheur vis-à-vis de son sujet ou de son objet (je n'ai pas besoin de me préciser comme « navetteur » quotidien pour étudier les trajets en ville) qu'à celui d'un **engagement sensible individuel** au monde étudié. On n'enquête pas avec une position de « surplomb »[98], la position du chercheur ne saurait être détachée et les personnes enquêtées restituent également une parole reflétant leur mode d'engagement spécifique au monde[99]. Cette dynamique nous semble nécessaire pour deux raisons. La première est d'ordre épistémologique : les phénomènes observés sont complexes et ne sauraient être appréhendés totalement, réduits et expliqués à l'aide d'une méthode expérimentale « objective » globalisante. Ainsi, nous n'avons la possibilité de ne les enquêter que de manière contextualisée. La seconde est méthodologique : par l'affirmation et la reconnaissance de l'étrangeté de la situation d'enquête provoquée (il n'est d'ordinaire pas courant d'avoir à commenter le quotidien[100]), nous prenons conscience de la nature du discours produit, relevant ainsi du rapport d'engagement spécifique au contexte. Par là, nous supposons l'émergence d'un discours original sur la situation, riche d'un point de vue analytique, en raison même des conditions de sa réalisation. Pour cette raison, nous le verrons plus loin, nous n'avons pas particulièrement cherché à mettre en situation d'enquête des « habitués des lieux », par exemple, dans la mesure où nous nous intéressons davantage à la qualification des situations qu'à celle du rapport entretenu avec cette dernière en fonction, par exemple, d'un degré de connaissance du lieu[101]. Par ailleurs, cette seconde caractéristique

---

[98] Les hypothèses méthodologiques développées dans cette partie sont une reprise à notre compte de celles que Jean-Paul Thibaud met en place comme condition de possibilité de réalisation de sa méthode des *parcours commentés*. Nous n'utilisons pas cette méthode directement dans ce travail mais les principes méthodologiques de l' « impossibilité de surplomb », des rapports entre dire et percevoir, et du « bougé » nécessaire de la perception en sont directement issues. Nous les déployons ici, avec certains arguments nouveaux en lien direct avec notre objet étudié. Pour d'autres développements sur ces hypothèses méthodologiques, consulter : Thibaud J.-P., La méthode des parcours commentés, *in* Grosjean M., Thibaud J.-P. (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 81-83.

[99] À propos d'un sujet tout autre, Michael Baxandall montre en ce qui concerne la peinture du XVème siècle, l'existence d'une dimension culturelle de la perception, témoin de l' « engagement » du regardeur vis à vis de l'œuvre d'art. Voir Baxandall M., *L'oeil du quattrocento : l'usage de la peinture dans l'Italie de la Renaissance*, Paris Gallimard, 1985.

[100] Comme le remarque H. Sacks : « Ce n'est pas une activité ordinaire de dire : "tiens, ce soir, je vais observer ce coin du plafond." » In Thibaud J.-P. (ed.), *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin: À la croisée, 2002, p. 204.

[101] Ce que M. Onfray défend dans sa *Théorie du voyage*, en pourfendant le discours des voyageurs présupposant la nécessité de l'habituation pour l' « accès à l'âme » d'un pays visité : « Un quart de siècle vécu au Japon par un Japonais n'équivaudra jamais métaphysiquement à la même durée vécue par un Occidental dans le même lieu. La compréhension d'un pays ne s'obtient pas en vertu d'un long

apparaît de fait dans les enquêtes lors de la mise en place de métaphores et de comparaisons par les enquêtés, nous informant alors précisément sur leur relation propre aux situations.

Des méthodes en mouvement

« Research methods [...] need to be, 'on the move' »[102] indique John Urry (2007: 39) et les enquêtes menées prennent place à bord des moyens de transport. La première raison tient au besoin d'immersion en situation, la seconde tient aux théories écologiques et phénoménologiques de la perception qui montrent les liens étroits entre mouvement et perception, ce que J.P. Thibaud nomme « l'inévitable bougé de la perception » (Thibaud, 2001: 83). La phénoménologie d'Erwin Straus montre cela dans sa critique de l'approche stimulus-réponse de la perception en indiquant le lien inextricable entre *sentir* et *se mouvoir*[103]. Renaud Barbaras indique alors, suivant Goldstein, proposant une pensée unifiée de l'ensemble des sens en « débat » avec le milieu, la nécessité de parler en termes de *sentir* et non plus de *sensation*, le premier étant lié au rapport au « contenu sensible » tandis que le second qualifie une « communication » du corps avec le monde[104]. La sensation correspond au rapport d'un sens spécifique au monde tandis que le sentir invoque la relation corporelle au milieu dans lequel action et perception sont possibles. En bref un rapport *écologique* avec le milieu ne peut faire l'économie du mouvement.

En tirant cette thématique à son objet, Bruno Latour écrit qu'il en va de même pour « le sens du social », que de la relation mouvement-perception en physiologie : « [...] pas de mouvement, pas de sensation. On peut dire la même chose du "sens du social" : pas de nouvelle association, pas de prise » (Latour, 2007: 232). L'hypothèse guidant ce travail participe également de cela et l'on pourrait supposer, à l'instar de Latour, de la manière suivante : *pas de mouvement, pas d'ambiance urbaine*. Donc, si l'approche en termes des ambiances nous pousse à enquêter le terrain *in situ* (donc en mouvement dans les transports), s'il faut se mettre en marche pour activer la perception, il faut enfin se mettre en mouvement pour approcher l'ambiance urbaine.

---

investissement temporel mais selon l'ordre irrationnel et instinctif, parfois bref et fulgurant de la pure subjectivité immergée dans l'aléatoire désiré. » *In* Onfray M., *Théorie du voyage. Poétique de la géographie*, Paris: Le Livre de Poche, 2007, p. 63-64.

[102] Les méthodes de recherche ont besoin d'être en mouvement (jeu de mot avec : 'dans le vent') (traduction personnelle).

[103] Voir Straus E., *Du sens des sens*, Grenoble Jérôme Millon, 1989.

[104] « Il faut donc substituer à la notion de sensation comme épreuve d'un contenu immanent celle du *sentir* comme mode de communication avec le monde. Nous n'avons pas de sensations, vécus immanents dont on se demande comment ils pourraient bien nous mettre en rapport avec un objet, mais, dans et par le sentir, nous "avons" un monde : **comme élément de la donation du monde, le sentir correspond au sens originaire de l'intentionnalité**. » (nous soulignons) In Barbaras R., *La perception. Essai sur le sensible*, Paris: Hatier, 1994, p. 62.

Le recours à la parole

Reste la question du mode de recueil des perceptions. Comme indiqué plus haut, nous suivons les principes méthodologiques mis en place par J.P. Thibaud dans la méthode des *parcours commentés*, qui se fonde sur la convocation de trois actions simultanées : « marcher, percevoir, décrire » (Thibaud, 2001: 81). La mise en place de ces trois activités procède de la recherche d'actualisation d'une relation que le titre d'un ouvrage du philosophe J.L. Austin[105], *Quand dire c'est faire*, évoque clairement en illustrant le rapport entre verbalisation et action[106] (et implicitement celui de la perception, en raison de l'intrication du *sentir* et de *se mouvoir*). De la même manière, l'un des principes méthodologiques adoptés dans ce travail repose sur le recueil de paroles comme moyen d'accès au monde sensible et à la perception de celui-ci[107]. En ce sens, le choix de l'accès au monde sensible par la verbalisation de ses actants procède d'une « phénoménologie linguistique » (Austin, 1991: 15), « méthode »[108] mise en place par J.L. Austin lorsque ce dernier indique que : « Le langage nous sert de truchement pour observer les faits vivants, qui constituent notre expérience, et que nous aurions trop tendance, sans lui, à ne pas voir »[109] et que « [nous] utilisons les mots pour nous instruire sur les choses dont nous parlons quand nous nous servons de ces mots »[110]. Par ailleurs, de nombreux auteurs justifient ce postulat. Ainsi, N. Goodman fonde une ontologie dialectique perception – conception[111] (et donc langage), ce que les ethnométhodologues J. Coulter et E .D. Parsons expriment encore plus clairement dans la formation de leur entreprise de praxéologie de la perception :

---

[105] Sans aborder ici la théorie de la performativité développée dans cet ouvrage, nous le citons uniquement pour la valeur imagée de son titre. Voir Austin J. L., *Quand dire c'est faire*, Paris: Seuil, 1991.

[106] Sans entrer plus dans le détail, nous tenons à attirer l'attention sur le seizième chapitre « L'horizon herméneutique » de *L'empire du sens*, qui pose la question de fond de l'analyse de l'action en abordant notamment la question du « langage de l'action ». Voir Dosse F., *L'empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, Paris: La Découverte, 1997.

[107] Comme l'indique J.P. Thibaud : « […] nous considérons le sensible comme embrayeur de parole et les ambiances locales comme motifs à la verbalisation. » In Thibaud J.-P., La méthode des parcours commentés, *in* Grosjean M., Thibaud J.-P. (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 83.

[108] Bien que J.L. Austin qualifiait plus volontiers sa démarche empirique comme étant faite de « trucs et de techniques » que de « méthode analytique ». Propos tenus dans la discussion générale clôturant le colloque sur la Philosophie Analytique de 1958 à Royaumont *in* Cahiers D. R., *La philosophie analytique*, Paris: Les éditions de Minuit, 1990, 382 p.

[109] *Ibid.* p. 333.

[110] *Ibid.* p. 333-334.

[111] « Berkeley, Kant, Cassirer, Gombrich, Bruner, et bien d'autres, ont critiqué de façon décisive la perception sans concept, le donné pur, l'immédiateté absolue, l'œil innocent, la substance comme substrat. Nul besoin d'y revenir. Parler de contenu non structuré, d'un donné non conceptualisé, d'un substrat sans propriété, échoue de soi ; car le langage impose des structures, conceptualise et assigne des propriétés. Alors que concevoir sans percevoir est simplement *vide*, percevoir sans concevoir est *aveugle* (totalement non opératoire). Les prédicats, les images, les autres manières d'étiqueter, les schémas, résistent à l'absence d'application, mais le contenu s'évanouit sans la forme. On peut bien avoir des mots sans monde, mais pas de monde sans mots ou d'autres symboles. » *In* Goodman N., *Manières de faire des mondes*, Paris: Gallimard, 2006, p. 22.

> « [...] notre perception générale des phénomènes et les concepts que nous avons de ces phénomènes sont intimement liés. » (Coulter et Parsons, 2002: 215)

Suivant ces auteurs, la parole intervient dans l'ensemble du processus méthodologique comme moyen d'accès à la perception.

1.4.3. Le terrain

L'on enquête ainsi à bord des transports guidés en cherchant à recueillir prioritairement une parole sur le sensible. Aussi, cette parole émerge soit *in situ*, soit *in vitro* et un ensemble de captations (vidéo et enregistrements sonores) vient les agrémenter afin de multiplier les voies de description et de compréhension des phénomènes observés. B. Vergely écrit :

> « Jankélévitch dit qu'on saisit le réel dans l'imperceptible, dans "*le je ne sais quoi, le presque rien*", en étant soi-même en état de "quasi-existence" à travers des états imperceptibles d'intuition. Deleuze, lui, cherche à nous montrer que tout se passe dans ce qu'il appelle les devenirs imperceptibles. En clair, pour appréhender le cosmique, les compositions de vitesse et de lenteurs, il faut recourir à des gestes imperceptibles, à des micro-analyses... [...] De ce point de vue, l'analyse du transport a besoin du détail, parce que c'est là que les chosent se passent, dans le petit rien qui fait tout. » (Vergely, 1992).

De la même manière, nous voulons :

1) aborder le terrain au départ avec une attention portée au détail : en augmentant la finesse du recueil, on augmente le potentiel de description-compréhension,
2) prendre du recul, changer d'angles de vue pour tenter une compréhension susceptible de faire sens à plusieurs échelles.

Le travail empirique a été mené en poursuivant deux objectifs principaux : **la caractérisation de l'espace urbain mis à l'épreuve du mouvement ainsi que la caractérisation de la perception du mouvement**. Ces deux caractérisations permettent ensuite une qualification du voyage et de l'espace urbain (de grande échelle) à un niveau sensible paradoxalement petit (d'échelle corporelle) en regard des échelles d'un trajet ou de la ville. Autrement dit, par ces caractérisations est attendue une qualification en termes sensibles de l'espace urbain à une grande échelle. Pour cela, un protocole d'enquête en « trois temps, trois mouvements », c'est-à-dire en trois phases de terrain croisées par trois modalités sensibles privilégiées, a été mis en place. L'unité du corpus tient à la nature des terrains enquêtés, des transports collectifs tous ferroviaires (métros, tramways ou trains) et ordinaires : plus de *Roissy Express*[112]

[112] Nom historique de l'actuelle ligne B du RER parisien. Nous faisons aussi référence à l'ouvrage de François Maspéro : Maspéro F., *Les passagers du Roissy-Express.* Photographies d'Anaïk Frantz, Paris: Seuil, 2004, 340 p.

que d'*Orient Express*. Le choix du mode ferroviaire tient à deux raisons principales. Premièrement, on vient de le dire, pour veiller à l'unité du corpus : le cadrage sensible du bus , par exemple, est certainement très différent de celui du métro et notre objectif tient moins à la qualification des différences sensibles entre modes, qu'à celle de l'espace urbain traversé (dans le cadrage spécifique d'un mode néanmoins). Par là même, l'ensemble du corpus est ferroviaire, ce qui caractérise un rapport au sol urbain tout à fait spécifique et l' « hybride » que constitue le métro sur pneus (Amar, 2004: 195), par exemple, n'est pas étudié. Secondement, en raison même du cadrage sensible qu'organise le rapport ferroviaire à la ville : adhérence urbaine moyenne ou faible, lignes droites ou courbes souvent de grande échelle, imposition forte à la structure urbaine, importance de la vitesse, nombre important de personnes transportées etc., susceptibles d'intervenir fortement au niveau de l'expérience.

Les investigations ont été menées en trois temps entre avril 2004 et mars 2007. Ces trois « temps », nous le verrons, correspondent moins à des phases clairement marquées et délimitées que d'approches distinctes, menées pour la seconde et la troisième de manière parallèle. L'objectif simple dirigeant l'ensemble de ces enquêtes est double et consiste en :

1) l'obtention d'un discours concernant la perception du trajet urbain,
2) l'obtention d'un discours concernant la perception de la ville en mouvement.

Le tableau 1 (*cf.* page suivante) présente l'ensemble de la méthodologie d'investigation mise en place, les terrains, protocoles et résultats escomptés.

Tableau 1 : Méthodologie générale et protocoles d'investigation

Méthode	*Voyages commentés, re-commentés & Observation récurrente*	*Voyages post-commentés*	*Entretiens sur écoute réactivée & Analyse sonore*
Rapport au terrain	*In situ* & *In vitro*	*In situ*	*In vitro*
Modalités sensibles convoquées	Yeux (Vue)	Corps (ensemble des sens)	Oreilles (Ouie)
Ville (moyen de transport)	**Lyon** (train)	**Paris** (métro)	**Paris** (métro) **São Paulo** (métro) **Varsovie** (tramway) **Bonn** (tramway) **Tunis** (tramway)
Type de matériau collecté	1) Discours descriptif de la perception visuelle *en* mouvement en acte puis sur le souvenir immédiat. Écriture sur le souvenir tardif de la perception en mouvement. 2) Discours descriptif de la perception visuelle *du* mouvement (face à une vidéo)	1) Discours descriptif du souvenir immédiat de trajets courts (2-3 stations) 2) Discours descriptif du souvenir immédiat de trajets longs (18 stations)	1) Enregistrements sonores de transports collectifs ferroviaires 2) Discours qualifiant des extraits sonores enregistrés en transports collectifs urbains
Objectif analytique	Qualification du rapport visuel à l'espace urbain perçu en mouvement	1) Qualification de la perception d'un trajet dans le métro parisien 2) Compréhension des modalités d'attention 3) Ébauche d'une approche dynamique des phénomènes	1) Qualification sonore de trajets urbains ferroviaires 2) Compréhension des dynamiques à l'œuvre dans l'espace sonore et qualifiant *l'ambiance générique d'un trajet*
Résultats produits	1) Typologie d'*effets visuels dynamiques* 2) Mise en place de l'hypothèse du *mouvement révélateur du potentiel esthétique de l'espace ordinaire*	1) Typologie d'*effets attentionnels* 2) 1ère catégorisation de phénomènes dynamiques générateurs d'ambiance 3) Mise en place de descripteurs du voyage urbain	1) Catégorisation de *référents sonores* des trajets en TCU 2) catégorisation d'*ajustements qualificatifs* de dynamiques sonores 3) Définition d' « ambiances urbaines types » 4) proposition d'un « modèle compréhensif » restreint de la dynamique du voyage urbain

La première phase d'investigation a été menée en DEA[113] et les deux autres ont été réalisées à la fois pour cette thèse et dans le cadre d'une recherche internationale[114] menée sous la direction de Jean-Paul Thibaud. Les analyses développées ici développent en revanche des perspectives différentes de celles de ces travaux. Surtout, ce travail propose la mise en relation des résultats issus de ces corpus au cœur d'une problématique permettant leur mise en confrontation sur un plan commun.

De la mise en place des trois protocoles distincts (sur le terrain) et complémentaires (dans l'analyse), l'objectif analytique attendu se décline de quatre manières étroitement liées :

1) la qualification du rapport écologique entretenu avec « le moyen de transport » (contenu),
2) la qualification du rapport écologique entretenu avec « l'espace urbain traversé » (contenant),
3) la compréhension de « ce qui fait *trajet* » en termes d'ambiances,
4) la compréhension de « ce qui fait *ambiance urbaine* » à l'interface du mouvement et de la ville.

Ces quatre objectifs ne sont pas de même niveau et l'on sent que les deux premiers ressortent davantage de la mise en place de modalités de description du voyage urbain tandis que les deux derniers tendent à s'approcher de la mise en place d'une proposition de « modèle de compréhension » de l'ambiance urbaine.

1.4.4. Plan de la thèse

Les parties suivantes ont pour objectif de construire la notion d'ambiance urbaine. Pour cela, l'hypothèse du voyage urbain sera mise à l'épreuve de chacune des enquêtes empiriques. Ainsi, les résultats de chaque partie contribueront à refonder ce concept, afin d'orienter : 1) les enquêtes suivantes, et 2) la conception théorique de l'ambiance urbaine.

Dans la seconde partie de cette thèse nous allons aborder la question de l'expérience visuelle de l'espace urbain en train. À l'issue de l'analyse, un répertoire d'effets visuels dynamiques, expression de la médiation spécifique entre l'œil mouvant et l'espace parcouru, est proposé, ayant pour conséquence la formalisation d'un lien entre

---

[113] Masson D., *La perception embarquée en train. Approche des ambiances urbaines visuelles par le mouvement*, Grenoble: CRESSON. Ecole Polytechnique de l'Université de Nantes. Mémoire de DEA Ambiances Architecturales et Urbaines sous la direction de Pascal Amphoux et Nicolas Tixier, 2004.

[114] Dans la suite de ce travail nous ferons référence à ce travail sous l'appellation « recherche ACI (Thibaud *et. al.*, 2007) » Pour la partie de ce rapport de recherche correspondant à notre travail, voir : Masson D., Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains, *in* Thibaud J.-P. (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, p. 229-310.

mouvement dans l'espace et la dimension « potentielle » des phénomènes mobilisés par l'ambiance urbaine. Une première catégorie, *l'esthétique*, descriptive et interprétative du voyage urbain émerge à l'issue de cette partie.

La troisième partie de ce travail passe de la qualification de la dimension phénoménale de l'expérience du mouvement à l'exploration des modes de relation à l'environnement – sensible, social et construit – mobilisés lors d'un trajet en métro. Un répertoire d'effets attentionnels est proposé. Ce répertoire permet d'avancer sur la composante dynamique des ambiances de trajet insistant par là même sur la temporalité des phénomènes en jeu en cours de trajet. En fin de cette partie, ce répertoire et l'analyse dynamique qu'il rend possible ont pour conséquence la spécification de trois registres supplémentaires – *la trace, l'altérité et l'imaginaire* – de description et d'interprétation du voyage urbain.

Poursuivant sur la thématique de la temporalité des phénomènes comme moyen de compréhension de l'ambiance urbaine, la quatrième partie de cette recherche interroge la dynamique de l'ambiance à partir d'un corpus exclusivement sonore. Un travail d'écoute descriptive et analytique d'enregistrements de transports urbains permet de spécifier un ensemble d'ambiances urbaines types, et de chercher certains de leurs traits communs contribuant à la formalisation d'une hypothèse rythmique de l'ambiance urbaine.

Plus courte et prenant de la distance vis-à-vis des terrains, la cinquième partie, conclusive, remet en perspective l'évolution de ses hypothèses et propose un modèle compréhensif de l'ambiance urbaine en tant que construction rythmique spécifique.

2. *Visions ferroviaires : approche visuelle de la ville en train*

2.1. Voir en mouvement

L'enjeu de cette première phase de terrain consiste en l'identification de phénomènes spécifiques s'établissant entre le passager et l'espace urbain lors de sa traversée motorisée. Pour cela, et afin de procéder par étapes, le sens visuel a d'abord été privilégié. En effet, avant de commencer à s'intéresser à la mise en contact des ambiances, ou de tenter de spécifier de quoi procède l'ambiance urbaine, il semble préférable de s'approcher en douceur de la question, à l'aide de la modalité sensible la plus évidente et la plus valorisée dans le monde occidental : la vue (Augoyard, 1991b: 45).

Est attendue de cette phase d'investigation une interprétation qualifiant la relation visuelle à la ville traversée pendant le mouvement, complément empirique aux travaux faisant référence à la manière spécifique de voir l'environnement en mouvement (*cf.* partie suivante). Pour cela, l'investigation prend place en train, car l'économie sensible de ce mode de transport survalorise le sens de la vue[115] dans la relation passager - environnement traversé. Deux modes d'enquête spécifiques et complémentaires ont été déployés, le premier *in situ*, consistant en la réalisation de *voyages commentés* et *re-commentés* et le second *in vitro*, consistant en une utilisation de la méthode de l'« observation récurrente » (Amphoux, 2001).

2.1.1. Des manières de voir dans les transports

Voir par la fenêtre d'un train semble aujourd'hui anodin, mais cela n'a pas toujours été le cas, ce dont témoigne la profusion textuelle contemporaine de l'invention de ce moyen de transport. Des travaux plus récents, en particulier dans le champ historique et dans celui du tourisme abordent spécifiquement les manières de voir en mouvement. Nous présentons ici brièvement les approches de quatre chercheurs, se distinguant en deux groupes, en fonction qu'ils considèrent la forme prise par le paysage en mouvement (Desportes) ou celle des manières de voir en mouvement (Schivelbusch, Freytag, Larsen).

Marc Desportes, à la suite de plusieurs auteurs auxquels il se réfère, attribue au paysage ferroviaire – appelé *panorama ferroviaire* ou encore *mode panoramique* – la qualité de **paysage panoramique** (Desportes, 2005: 141). Par là, il s'agit de faire

[115] Nous suivons ici Jonas Larsen qui assoit cette proposition en la développant ainsi : « [In] today's modern train you cannot open the window to feel the wind, the heat or smell landscapes » (Dans les trains actuels on ne peut pas ouvrir la vitre pour sentir le vent, la chaleur ou sentir « paysages olfactifs ») (Traduction personnelle) Larsen J., *Tourism Mobilities and the Travel Glance : Experiences of Being on the Move*, Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 2001, vol. 1, n° 2, p. 89.

référence aux « panoramas des boulevards » très en vogue au XIXe siècle. Ainsi, au-delà de la volatilisation des formes de l'environnement, ce qui reste du paysage ferroviaire est, qu'à l'instar du panorama, il « impose une translation au regard du voyageur » (*Ibid.* : 146) et « ce voyageur, qui ne participe en rien à l'action du voyage est bien un spectateur, semblable à celui des boulevards »(*Ibid.* : 147). L'auteur ne propose pas une analogie complète entre panorama des boulevards et perception ferroviaire, et indique deux points par lesquels ces deux divergent nécessairement : la « variation et le détail » (*Ibid.*). Par là même, il indique que l'originalité du paysage ferroviaire tient au fait qu'il est mouvant et que le passager à la différence du spectateur ne regarde pas tout à la fois, mais assiste à une succession d'éléments parmi lesquels il effectue son propre tri, laissant certaines parties dans le flou, en fixant attentivement d'autres, l'ensemble des « scènes » proposées à la vue étant maintenues ensembles, selon l'auteur, par des éléments majeurs du paysage « la mer, un relief montagneux, un fleuve » (*Ibid.* : 148) qui assurent un lien entre elles. En définitive, l'auteur définit ainsi le *paysage panoramique* : « une vision qui, dans une translation mécanique continue, associe grandes variations et détails fugitifs » (*Ibid.* : 149). Ainsi, en dépit d'une terminologie – paysage panoramique – qualifiant la forme spécifique du paysage ferroviaire, Marc Desportes désigne une manière de voir, typique de la forme du « paysage » incorporé au chemin de fer.

Wolfgang Schivelbsuch, dans son chapitre intitulé *Le voyage panoramique* (Schivelbusch, 1990: 57-74) indique que « [c'est] en ce qui concerne le sens de la vue que la transformation du rapport entre le voyageur et le paysage se manifeste le plus clairement »(*Ibid.* : 60). On retient chez l'historien l'idée principale que le sens de la vue est affecté par ce qu'il nomme la **mécanisation de la perception** (*Ibid.*). Cette proposition consacre l'intermédiation nécessaire jouée par le moyen de transport sur la perception visuelle et par là même on comprend que voir par la fenêtre du train correspond à voir *avec* le train : la forme du tracé, la vitesse, les accélérations et décélérations, la forme des ouvrants etc. Ainsi, chez cet auteur, l'ensemble des descriptions du paysage en mouvement que l'on trouve (notamment les poncifs liés à la *volatilisation* des formes etc.) prennent sens vis-à-vis de l'« ensemble machinique » constitué par le chemin de fer : la perception n'est pas *brute* ou *nature*, mais est conditionnée par la mécanique. Prolongeant cette idée, Schivelbusch (1990: 58) se réfère à Erwin Straus qui établit un lien entre réseau ferroviaire et perception géographique. En effet, on peut remonter la mécanisation de la perception jusqu'au tracé des voies de chemin de fer qui, en Europe, sont composées, dans la mesure du

possible, de successions de lignes droites[116]. Ainsi, le tracé crée une réalité nouvelle par rapport aux formes du paysage naturel, duquel il se joue (ponts et tunnels), d'où Erwin Straus indique que l'introduction de la ligne droite dans l'environnement a pour effet de transformer la perception de l' « espace du paysage » à une perception de l' « espace géographique » caractérisant un rapport réflexif au Monde. Comme l'indique Maria Villela-Petit, cette distinction – à la terminologie discutable – renvoie directement aux modes de perception, influant sur les modes de donation du Monde : « Straus appelle l' "espace du paysage" qu'il détermine comme l'espace à même le sentir par contraste avec l' "espace géographique" qui serait l'espace correspondant à la perception. Ce dernier serait ainsi l'espace décentré par rapport à mon ici, et où nous pouvons nous représenter les localités comme des points reliés les uns aux autres, ce qui nous permet de nous déplacer en nous aidant de plans, de cartes etc. » (Villela-Petit, 1992: 60)

Jonas Larsen, en s'intéressant aux modes de vision du touriste mobile développe à son tour la notion du **coup d'œil mouvant**[117] (*travel glance*) (Larsen, 2001: 80). Il remarque que « les trains et surtout les voitures ne sont pas seulement des machines mobiles servant à transporter les touristes vers des destinations spécifiques, mais sont également des technologies servant l'expérience visuelle et la consommation de ces même lieux à travers une exploration visuelle en mouvement. » (*Ibid.* : 81, traduction personnelle). Aussi, la perception spécifique en mouvement pousse Larsen à remettre en question la notion paradigmatique de « regard fixe du touriste » (*tourist gaze*) de John Urry (2002), qui perd de son efficace dans les situations où le corps n'est pas statique et donc plus favorable à un *regard photographique*, la nature du regard en mouvement étant pour Larsen de type *cinématographique* (*Ibid.* : 82). Entre ces deux formes de regard, l'auteur note une similarité, celle du cadre, donnée par l'appareil photographique d'une part, et par la fenêtre (des véhicules) d'autre part. C'est par ce cadre que le touriste perçoit des « scènes » (*Ibid.* : 90). C'est également ce cadre qui, mis en action, permet à l'auteur de distinguer fondamentalement *tourist gaze* et *travel glance*. En effet, le *travel glance* est caractérisé par le mouvement à l'intérieur du cadre qui est lui-même conditionné par le mouvement du cadre, là où le regard photographique dépend de la fixité de ce cadre (*Ibid.*). Alors, cette condition de

---

[116] « La ligne de chemin de fer, qui est ainsi construite au moyen de tranchées, de remblais, de tunnels et de viaducs à travers des étendues de terrain considérables, marque de son empreinte le paysage européen du XIX^{ème} siècle. » *In* Schivelbusch W., *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990, p. 30.

[117] La traduction que nous proposons de *travel glance*, n'est pas fidèle au sens littéral de cette expression qui signifie plutôt : coup d'œil de voyage. Jonas Larsen donne cette dénomination afin de maximiser son effet en regard de la notion de *tourist gaze* de John Urry *in* Urry J., *The Tourist Gaze*, Londres: Sage, 2002. Ainsi, à l'instar de ce dernier, Larsen ne vise pas uniquement à qualifier un mode de regard correspondant à la vision en transport, mais plutôt à spécifier *le* mode de regard relatif à l'expérience du mouvement. Nous préférons le traduire ici par *coup d'œil mouvant* pour soulever toute forme d'ambiguïté lexicale, la différence entre *glance* et *gaze* n'existant pas dans la langue française, il nous semble délicat d'utiliser simplement l'appellation *regard de voyage* ou encore *coup d'œil de voyage*, au sens plus incertain.

mouvement du cadre posée, Larsen décrit la forme que prend la perception visuelle. Elle s'approche des descriptions fournies par la littérature du XIXe siècle et l'auteur y fait particulièrement référence *via* Schivelbusch. Il donne néanmoins une définition précise du *glancing* (intraduisible) en se référant à une citation de l'écrivain français Benjamin Gastineau (cité par Schivelbusch). Ainsi, cette définition se trouve dans l'édition française de l'*Histoire des voyages en train* formulée de la manière suivante :

> « La vue de la fenêtre du compartiment qui permet de saisir intuitivement ces suites de scènes se caractérise par une nouvelle faculté que Gastineau appelle la "philosophie synthétique de l'œil". C'est la faculté de pressentir de manière indistincte ce qui est distinct et se déroule comme tel au-delà du wagon » (Schivelbusch, 1990: 66).

Une erreur malheureuse de traduction de l'ouvrage de Schivelbusch obscurcit cette idée de « philosophie synthétique de l'œil » là où Gastineau traitait en fait de « philosophie synthétique du coup d'œil » (Gastineau, 1861: 31-32). Par là même, le *travel glance* spécifie le développement d'une manière spécifique de regarder, où l'œil inspecte par *coups* successifs les scènes traversées et compose avec la fugacité des formes visibles pour recomposer l'environnement sans avoir nécessairement l'intention de le faire – ce pourquoi Schivelbusch parle de « faculté de *pressentir* de manière *indistincte* » (*Ibid.*). Par la même, la « philosophie synthétique du coup d'œil » ne relève pas d'un acte aperceptif nécessitant une intellection a posteriori, mais bien du mode perceptif engagé en cours d'expérience visuelle du mouvement.

Enfin, Anette Freytag développe la notion de **dynamiques du regard**[118] à travers laquelle elle décrit un mode de perception né avec les chemins de fer, qui impose une plus grande attention face aux paysages « remarquables » se succédant au cours des trajets. Sans préciser beaucoup la manière de regarder, Freytag développe un point d'importance : les *dynamiques du regard* naissent avec le chemin de fer, mais surtout, deviennent paradigmatiques de la perception moderne de l'environnement. Ainsi, l'évolution des formes de tracé des voies, la progression de la vitesse, l'ouverture sur de nouvelles contrées, sont autant d'éléments à prendre en compte dans le rapport nouveau à l'environnement, notamment dans une optique de conception et d'aménagement.

---

[118] « Selon une anecdote populaire, l'Empereur Franz Joseph 1er fit arrêter le train au cours de son premier voyage pour le Semmering afin de profiter d'une vue particulièrement spectaculaire. Ceci indique que l'histoire des paysages récents est également une histoire de la vue. Les voyageurs ferroviaires habituels ne pouvaient pas arrêter le train comme le peux un membre de la famille royale ; en ayant uniquement la possibilité de regarder de manière épisodique, ils devaient être attentifs afin de percevoir le paysage en mouvement. J'appelle cela *les dynamiques du regard*, un concept remarqué pour la première fois comme étant spécifique à un trajet en train mais ayant plus tard, affecté de manière générale la perception propre aux temps modernes. » (Traduction personnelle) *In* Freytag A., When the Railway Conquered the Garden: Velocity in Parisian and Viennese Parks, *in* Conan M. (ed.), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Washington D.C.: Dumbarton Oaks, 2003, p. 231.

Paysages panoramiques, perception mécanisée, coups d'oeils mouvants et dynamiques du regard : autant de dénominations des formes imbriquées du paysage et du regard en mouvement. Ces propositions ne sont pas antinomiques et tendent chacune à compléter les autres, non pas au sens d'une définition statique composée de tous ces éléments à la fois, mais plutôt d'un point de vue pratique, lorsque la mise en situation révèle que paysage et regard prennent tour à tour une ou plusieurs de ces formes en rapport avec l'évolution du contexte local sans cesse réactualisé. L'objectif de ce chapitre consiste à développer empiriquement ces propositions, non pour en tester la validité ou la *vérité*, mais au contraire pour les rendre « opératoires » (au moins d'un point de vue théorique) à l'échelle des réseaux, de l'urbain et des ambiances, ce qui constitue le cœur de notre propos.

2.2. Un train dans Lyon

La première investigation prend place à Lyon, sur un terrain ferroviaire liant les deux gares principales de la ville : Part-Dieu et Perrache. Si le train est un transport collectif, il revêt rarement l'acception de transport collectif urbain, en France au moins. En effet, le train est considéré plus communément comme un moyen de transport d'échelle régionale, nationale voire internationale et les liaisons qu'il réalise sont davantage interurbaines qu'intra-urbaines, exception faite des hybrides métro-trains que sont les RER franciliens. En conséquence, les trains circulant entre Part-Dieu et Perrache, et inversement, ne font jamais le voyage comme un simple trajet urbain mais toujours comme une étape d'un trajet plus long, par exemple un Lyon – Strasbourg en Corail partira de Lyon Perrache et effectuera son premier arrêt à Lyon Part-Dieu, tandis qu'un Clermont-Ferrand – Lyon en TER marquera l'avant-dernier arrêt à Part-Dieu avant de prendre Perrache pour terminus. Néanmoins, la SNCF met à disposition ce déplacement intra-urbain et vend ainsi des billets "Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache" et inversement pour 1€20 (ce qui en 2004 est, par ailleurs, moins onéreux qu'un titre de Transports en Commun Lyonnais). Deux catégories de voyageurs effectuent ce trajet : ceux qui le font comme première ou dernière étape d'un voyage plus long et ceux qui cherchent à se déplacer à l'intérieur de la ville. Il semble que la seconde catégorie réalise cette connexion en fraudant, le plus souvent, l'étonnement des guichetiers lors de l'achat des billets : « Vous voulez des billets pour Lyon-Perrache ! » étant sans équivoque. Un enquêté m'a par ailleurs raconté que son père était rentré pendant plus de dix ans du travail en TGV (de Part-Dieu à Perrache) sans n'avoir jamais pris de billets, étant donné la forte improbabilité du contrôle.

Ce trajet reliant la gare historique de la ville (Perrache, première gare lyonnaise du PLM construite de 1855 à 1857) à sa gare moderne (Part-Dieu construite entre 1978 et 1983 venue remplacer celle des Brotteaux afin d'accueillir le TGV Paris – Lyon) traverse la ville non sans provoquer de fragmentation visible. En effet, le passage de la voie ferrée de la rive gauche constitue aujourd'hui l'un des derniers reliquats de la fortification intra-muros au long de laquelle elle s'était construite. En remblai ou en surplomb, son passage délimite clairement deux trames urbanistiques à l'ouest et à l'est de son passage, entre l'orthogonalité des quartiers des Brotteaux ou de la Part-Dieu d'une part et un tissu plus lâche d'autre part, manifestement issu d'une ancienne trame rurale, comme le remarquent Petitet et Scherrer (2002). La ligne établit une seconde fragmentation, d'ordre fonctionnel, à partir du virage à quatre-vingt dix degrés à la suite duquel son orientation passe de nord-sud à est-ouest (dans la direction Part-Dieu – Perrache). À partir du tournant, une très forte emprise ferroviaire coupe

radicalement le septième et le huitième arrondissement, puis le passage de la ligne faisant office de frontière sud du septième arrondissement sur quelque deux kilomètres au long desquels le franchissement de la ligne n'est possible qu'en quatre endroits (Route de Vienne, Avenue Jean Jaurès, Boulevard Yves Farge et Avenue Leclerc, tracés en noir sur la photographie aérienne suivante).

Figure 1 : Vue aérienne de Lyon avec indication des franchissements nord-sud de la voie ferrée. (Source photo aérienne : Google Earth - 06-2007)

Pourquoi ce trajet ? Cette première étape d'enquête, peut-être plus que les autres, requiert un moyen de transport adapté à notre objet d'étude et non l'inverse. Ayant pour objectif la captation puis l'interprétation d'un ensemble de phénomènes visibles spécifiques s'actualisant entre l'œil d'un passager et l'environnement traversé au cours d'un trajet, ce dernier doit réunir les conditions suivantes : vitesse, variabilité des situations d'observation et possibilité de tranquillité, le milieu traversé devant par ailleurs être intégralement urbain. Les deux premiers critères tiennent surtout à la possibilité d'actualisation de phénomènes visuels spécifiques à une traversée motorisée de la ville, tandis que le troisième concerne les conditions de passation des entretiens, la réalisation des voyages commentés en se prêtant totalement au jeu de la description à voix haute souffrant potentiellement de la promiscuité avec d'autres passagers par

exemple. Le choix s'est ainsi porté sur l'opportunité lyonnaise d'un transport en commun ferré néanmoins urbain, en raison de :

- sa vitesse relativement importante et indépendante des autres formes de circulation,
- la constance relative de son temps de traversée, ce qui permet d'assurer une comparaison de « mêmes » trajets, au niveau spatial certainement, mais surtout au niveau cinétique (temps du mouvement, vitesse de traversée, possibilité de manifestation de certains effets dynamiques),
- sa richesse visuelle, le trajet alternant des profondeurs de champ passant de quelques mètres à plusieurs centaines, des vues successives du « dos » de la ville, de ses façades sur rue, de quartiers industriels, de friches etc.
- sa forme entre lignes et courbes réactualisant en permanence l'orientation du regard, multipliant ainsi les points de vue sur l'environnement traversé,
- la possibilité, en wagon, de se mettre en retrait pour réaliser les parcours, augmentant ainsi la confiance des enquêtés souvent nécessaire à la mise en marche de la parole.

La figure 2 (ci-contre) illustre la variété des profondeurs de champ visuel en champ libre sur le trajet pour un passager faisant face à la fenêtre (angle de 90° avec la vitre). Cette figure montre également un ensemble de numéros, qui correspondent à autant de points de repère personnels qui ont été mis en place pour faciliter la réalisation des enquêtes. Ils correspondent à : « Ouverture » sur la ville avec vue de la tour EDF (1) ; Rue Paul Bert (2) ; Rue Félix Faure (3) ; Descente le long du rempart fortifié, passage sous le cours Gambetta (4) ; Suivi du Boulevard des Tchécoslovaques (5) ; Ponts et tunnels (6) ; Amorce du « grand virage » (7) ; Sortie du « grand virage » (8) ; Rencontre de l'avenue Berthelot au croisement Berthelot – Garibaldi (9) ; Suivi de l'avenue Berthelot (10) ; Place Jean Macé (11) ; Institut d'Etudes Politiques (12) ; Dégagement visuel avant le passage sur le Rhône (13) ; Passage au-dessus du Rhône (14) ; Aiguillages avant l'entrée dans la gare (15) ; Arrivée dans la gare de Perrache (16).

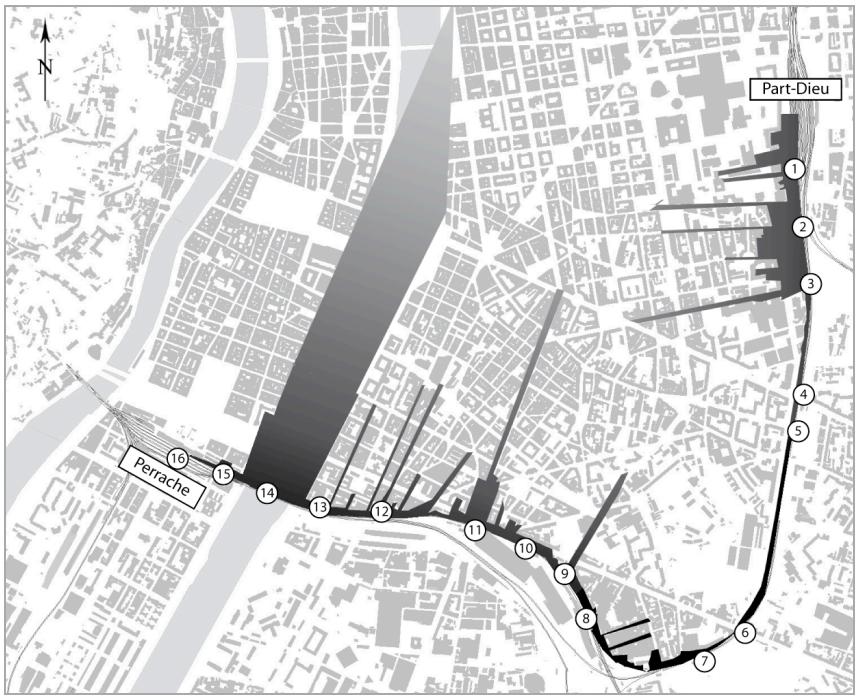


Figure 2 : Profondeurs de champ visuel à partir de la ligne de train Lyon Part-Dieu - Lyon Perrache. La vision en profondeur entre les points 3 et 7 est compromise par le passage de la ligne de chemin de fer au long d'une tranchée. (Source fond de carte : IGN BD Carto)

Figure 3 : Photogramme du parcours ferroviaire Lyon Part-Dieu (en haut à gauche) - Lyon Perrache (en bas à droite)

2.3. Capter la ville en mouvement

2.3.1. *In situ* : des voyages commentés et re-commentés

Adaptation de la méthode des *parcours commentés* développée par Jean-Paul Thibaud (2001), les *voyages commentés* consistent à mettre les individus en situation de description de l'environnement traversé cependant qu'ils effectuent le trajet en train. Au trio « marcher, percevoir, décrire » caractérisant les actions mobilisées en parcours commenté, on lui substitue ici « s'asseoir, regarder, décrire ». Dans ce cas, l'enquêté est engagé dans un cours d'action sur lequel il n'a pas lui-même de maîtrise, son mouvement est imposé et son regard cadré. Néanmoins, ce cadrage n'empêche en rien une « déambulation » du regard. En faisant l'hypothèse de travail que **des phénomènes visuels spécifiques de nature à requalifier la perception de l'espace urbain peuvent être rendus manifestes par le mouvement,** l'objectif des voyages commentés et re-commentés consiste en l'obtention d'un discours concernant la perception de la ville en mouvement en suivant un principe de récurrence (Amphoux, 2001). Il s'agit de qualifier le rapport écologique en tension entre l'œil du passager et l'espace traversé via le référentiel du train. Le tableau 2 page suivante présente une vue d'ensemble des étapes d'enquêtes *in situ*.

Tableau 2 : Enquêtes in situ

Étape d'enquête		*Matériau collecté*	*Objectif analytique*
1	**Voyage commenté**	**Récit descriptif en direct** Description de l'environnement parcouru et récit de la manière dont il a été vu	Obtention du langage brut de la perception en acte
2	**Voyage re-commenté 1** (remémoration immédiate)	**Récit descriptif en différé** Précisions et compléments sur les perceptions et les impressions qui n'ont pas été détaillées lors du voyage aux yeux de l'enquêté, ou qui ont semblées floues à l'enquêteur	Premier essai de précision et de qualification de formes visibles en mouvement (dépassant une description de l'environnement traversé) par un travail mémoriel sur l'expérience juste passée
3	**Voyage re-commenté 2** (remémoration immédiate) et **souvenir par l'écrit** *J+7*	**Récit et texte sur le souvenir** Précision des perceptions du voyage et récit décrivant le souvenir de l'expérience	Obtention d'un discours qualifiant des formes générales du souvenir (moins précises et plus ciblées) catalysé par la mise en écriture du souvenir, Comparaison entre les points désignés comme marquants lors des deux premières étapes et ceux mémorisés
4	**Entretien final** sur les trois premières étapes *J+7*	**Qualification des phénomènes visibles en mouvement** Passage de la description de l'expérience à la qualification de phénomènes précis	Mise en perspective de l'ensemble du processus de réactivation

Des voyages commentés : consigne de base

La consigne d'enquête semble simple de prime abord et il a été demandé à chaque personne y ayant pris part : « Décrivez-moi tout ce que vous voyez pendant le trajet et surtout, la **manière** dont vous le voyez. » Donnée ainsi, en gare ou sur le quai, peu de temps avant de prendre le train, une certaine confusion s'emparait parfois des enquêtés. En effet, que décrire : la ville, les objets et formes vus en mouvement, l'expérience ferroviaire etc. ? Cherchant à ne pas bousculer le discours, le rôle de l'enquêteur a été généralement de rester simplement bienveillant, en rappelant que les mauvaises réponses n'existent pas dans cette enquête et en embrayant parfois une parole un peu coincée. Aussi, nous avons été amenés à préciser la consigne si les mots peinaient trop à arriver alors que le trajet était déjà commencé. Néanmoins, chaque enquêté était rencontré par rendez-vous environ vingt minutes avant le déroulement de l'expérience, afin de pouvoir prendre le temps de discuter du travail concerné par cette enquête, de ce qui pouvait en être attendu sans trop préciser pour autant et enfin soulever quelques interrogations quand celles-ci arrivaient à se présenter.

Constitution d'un échantillon expressif

Sept personnes ont participé aux voyages commentés et re-commentés. La constitution de l'échantillon ne reflète pas une recherche de « représentativité » au sens statistique, mais participe davantage du potentiel d'« expressivité » de celui-ci. Ainsi, en respectant la parité des sexes, une diversité des âges et en recrutant les enquêtés en fonction du rapport qu'ils entretiennent à l'image[119] et au lieu de l'enquête[120] nous entendons constituer ce que Pascal Amphoux appelle un « échantillon expressif » (2001: 158). Les enquêtés ont été recrutés par réseau de connaissance car il nous semblait malaisé de trouver des personnes sur le quai, leur expliquer une consigne un peu rebutante, ne pas être certains de leur capacité à décrire le « banal » (ce qui réclame en général un minimum de connaissance et de confiance[121]), mobiliser encore plus d'une demi heure de leur temps après la réalisation du voyage commenté et enfin leur demander de se rendre disponibles à nouveau une semaine à dix jours plus tard pour le « re-commentaire ».

Sept personnes, cela peut sembler peu pour aborder frontalement la question de la perception visuelle *in situ*. Chaque voyage commenté a eu lieu de jour, les enquêtes ayant eu lieu entre 10 heures et 18 heures. Elles ont également été menées rapidement (tous les voyages commentés ont été réalisés entre le 15 et le 23 avril 2004) et ont été suivies quasiment immédiatement d'un dépouillement et d'une pré-analyse[122] (chacune de ces dernières ont été retranscrites dans la foulée de leur réalisation, ce qui a donné lieu à un premier travail de classification et de préfiguration de résultats). Une redondance importante au sein des discours a émergé assez rapidement nous laissant alors envisager de ne pas poursuivre le terrain avant une analyse approfondie, laquelle aurait pu susciter un éventuel retour et de nouvelles enquêtes. Ensuite, le processus méthodologique instaurant quatre niveaux de récurrence auprès de chacune des personnes enquêtées nous donne une certaine assurance quant à la qualité des discours

---

[119] Sans rechercher une représentativité vis-à-vis du spectre socio-professionnel, l'expressivité recherchée ici bénéficie du fait que la moitié des enquêtés aient un rapport personnel (et professionnel) spécifique à l'image. En effet, parmi les personnes enquêtées, il y a un peintre, une photographe (étudiante en cinéma) et un monteur de cinéma.

[120] « […] le principe même de l'objectivation par récurrence repos[e] en effet sur la *diversité a priori des regards portés sur le vidéogramme [le terrain de l'enquête]*, celle-ci constitue le critère de choix dominant des personnes sollicitées » *In* Amphoux P., L'observation récurrente, *in* Thibaud J.-P., Grosjean M. (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 158.

[121] Au-delà de ce point de psychologie interindividuelle, une question d'efficacité de l'enquête est également en jeu. En effet, nous avons remarqué de manière générale que la parole mettait souvent plus d'une minute à se mettre en marche dans des conditions pourtant de connaissance mutuelle et après un temps de préparation avant la réalisation des enquêtes. Sur un trajet d'environ huit minutes, ceci n'a rien de négligeable (bien que l'on a remarqué par la suite que le flot de paroles prononcées, et donc les « choses » à décrire significatives aux yeux des enquêtés, augmente progressivement au fur et à mesure de la traversée).

[122] Les transcriptions correspondant à cette phase de l'enquête sont disponibles en Annexe 1.

produits. Ainsi, un panorama descriptif des formes visuelles dynamiques[123] ne peut probablement pas être dressé, mais un panorama interne aux discours produit est possible, conférant par là même une consistance plus importante aux quelques phénomènes repérés et décrits. Le tableau 3 suivant présente l'ensemble des enquêtés.

Tableau 3 : Participants aux voyages commentés et re-commentés (les numéros correspondent à l'ordre chronologique de réalisation des enquêtes)

Prénom N°	Âge – Sexe	Date – Durée[124]	Habitude du train	Rapport au terrain
Pascale 1	41 F	15/04/04 – 1h00 21/04/04 – 1h30	Prend le train deux ou trois fois par an pour de grands trajets et une fois par semaine pour un trajet de vingt minutes	Lyonnaise ; A pris ce train pour la dernière fois aux alentours du mois de janvier 2004
Sébastien 2	22 M	15/04/04 – 0h30 19/04/04 – 1h00	Prend le train deux ou trois fois par an pour aller en Belgique	Lyonnais ; A pris ce train pour la dernière fois une année avant l'enquête
Emeline 3	22 F	15/04/04 – 0h30 25/04/04 – 0h30	Prend le train deux ou trois fois par an pour de grands trajets et environ deux fois par mois pour des trajets de durée moyenne (20 minutes à 1h30)	Lyonnaise ; N'a pas fait ce trajet depuis plus de deux ans (avant l'enquête)
Patricia 4	44 F	18/04/04 – 0h30 01/05/04 – 0h30	Prend quelquefois le TGV pour aller à Paris	A déjà fait le trajet (lors de voyages pour Paris) mais ne s'en souvient pas
Georges 5	55 M	18/04/04 – 0h30 01/05/04 – 0h30	N'a pas pris le train depuis plus de vingt ans	N'a jamais fait ce trajet
Anne 6	20 F	23/04/04 – 1h00 29/04/04 – 1h00	Prend le train deux fois par mois pour un trajet de 1h30	N'a jamais fait ce trajet
Colas 7	23 M	23/04/04 – 1h00 29/04/04 – 0h30	Prend le train deux fois par mois pour un trajet de 1h30	A pris ce train pour la dernière fois il y a environ trois ans

Les enquêtés sont ainsi recrutés en fonction de leur rapport au lieu et à leur expérience du train. Aussi, lorsque cela a été le cas, nous avons indiqué si les enquêtés étaient lyonnais. Quand un enquêté est lyonnais, cela est précisé car il est apparu, *a posteriori* des enquêtes, que les discours produits par ces derniers n'étaient pas

[123] À titre de comparaison, on notera qu'une somme telle que le *Répertoire des effets sonores* n'a pu voir le jour de manière extensive et stabilisée qu'après plus d'une quinzaine d'années de recherches menées par l'ensemble d'un laboratoire, le Cresson. Voir Augoyard J.-F., Torgue H. (eds.), *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille: Parenthèses, 1995.

[124] La date indiquée dans la partie haute de chaque cellule indique le jour où a eu lieu le voyage commenté, celle indiquée en dessous correspond au jour de l'entretien final (4ème étape d'enquête)

toujours du même ordre que ceux prononcés par les autres enquêtés. En effet, apparaissent notamment un ensemble d'informations relatives à une connaissance intime de l'espace traversé que le seul contact visuel n'aurait pas permis à soulever. De même, personne n'est un habitué de la ligne, ce qui nous prive notamment d'un ensemble d'informations quant à l'« horizon d'attente » que pourraient manifester ces passagers, ce que montrent J.P. Thibaud et N. Tixier sur les liens entre perception visuelle et fonctionnement de la mémoire chez un *habitué de profession* :

> « Le "il y a", fréquemment utilisé par Perec pour consigner ce qu'il voit (23 occurrences dans l'ensemble des textes) n'est pas aussi évident qu'il y parait au premier abord. Plusieurs indices révèlent en effet l'impossibilité d'une observation distanciée, purement factuelle et strictement désengagée. Tout d'abord, le "il y a" devient à de nombreuses reprises un "il y avait" ou un "il n'y a plus". Ces variations indiquent immédiatement le travail de la mémoire en œuvre dans le regard. **L'œil n'est donc pas seulement le réceptacle passif de ce qui est donné à voir. En permettant de saisir aussi ce qui n'est plus, il opère constamment une réactualisation de ce qui est connu et mémorisé.** » (nous soulignons) (Thibaud et Tixier, 1998: 57)

Focalisant notre attention en premier sur les phénomènes visibles susceptibles d'être rendus manifestes par le mouvement actuel, le rôle d'une mémoire de longue durée dans la perception n'est pas forcément une attente de premier ordre, dans la mesure où une sélection importante est déjà à réaliser au sein des discours produits concernant la description de l'environnement traversé et la qualification des phénomènes attendus. Par ailleurs, une mémoire de courte durée, très révélatrice de mécanismes perceptifs, a parfois été rendue manifeste par les enquêtés. En effet, le long du trajet, le *Crayon* (tour du Crédit Lyonnais, la plus haute de Lyon, située dans le quartier de la Part-Dieu) apparaît de manière épisodique dans le champ visuel. Certains enquêtés ont remarqué cela avec étonnement, leur donnant alors l'occasion d'exprimer le fait qu'ils n'avaient pas remarqué le tournant effectué par le train. En nous informant sur le fait que la tour ne leur semblait pas au bon endroit vis-à-vis de leur position imaginaire occupée dans l'espace du trajet, les enquêtés expriment implicitement la mise en tension de leur regard sur les phénomènes actualisés entre mémorisation et expectation[125].

[125] En disant cela, ils nous informent également sur un processus de nature synesthésique à l'œuvre dans leur perception : une information visuelle venant troubler leur expérience kinesthésique et proprioceptive. Des travaux de sciences cognitives posent la question du rôle des synesthésies dans le « mal des transports ». On peut notamment se reporter à : Pinto M., Neimer J., Ohlmann T., Cinétoses ferroviaires et pendulation active : le rôle de la vision, *in* Cavallo V., Berthelon C. (eds.), *Actes INRETS. Facteurs perceptifs dans les activités de transport*, n°82, Arcueil: INRETS, 2001, p. 119-124.

Déroulement des voyages

Les voyages commentés ont eu lieu dans le sens Part-Dieu – Perrache, le regard tourné vers l'intérieur de la ville (en raison de la présence d'un tissu plus dense et d'un environnement visuel plus riche, voir la figure 2). À l'issue du premier voyage commenté, il a été décidé de placer tous les enquêtés, pour les voyages suivants, dans le sens contraire à celui de la marche. En effet, Pascale – la première enquêtée – nous a fait part de sa difficulté à commenter l'environnement défilant trop vite dans le sens de la marche et de son habitude à se placer dans le sens contraire, notamment pour les trajets en TGV car comme ça ses « yeux ont le temps » [sic]. Dans sa recherche D. Bissell (2009: 45) remarque également qu'être assis dans le sens contraire de celui de la marche est jugé comme étant plus relaxant visuellement par ses enquêtés. Se placer face ou contre le sens de la marche du train influe nécessairement la perception de l'environnement extérieur et Bissell (*Ibid.*) remarque que la première option tend à « pousser » le corps dans le paysage ce qui caractérise un rapport plus « agressif » avec ce dernier tandis que la seconde favoriserait davantage un rapport « réflexif ». Il importe prioritairement ici de pouvoir introduire de la comparaison entre les discours produits *in situ*, pour cela nous avons fait le choix de placer tous les enquêtés de la même façon, celle qui semble *a priori* favoriser au mieux le commentaire.

Chaque trajet a donné lieu à un enregistrement intégral du discours à l'aide d'un enregistreur minidisc et d'un micro-casque. L'intérêt de cet enregistreur tient à la présence d'un compteur de temps digital qui nous a permis de noter dans un carnet séparé les indications temporelles correspondant au moment du passage à proximité des points de repère disposés le long du parcours (cf. figure 2). Chaque entretien a été intégralement retranscrit sous forme de tableau avec un retour à la ligne systématique toutes les quinze secondes. En procédant ainsi, cela nous a permis de mettre un processus comparatif entre les discours (à l'aide notamment de la disposition des points de repère), les temps de trajet ayant très peu varié d'une expérience à l'autre. Par ailleurs, cela a facilité la « vérification » de ce dont les enquêtés étaient en train de parler à l'aide d'un vidéogramme du trajet que nous avons réalisé.

Chaque voyage commenté a duré environ huit minutes, ce qui est bien moindre que les vingt minutes moyennes recommandées en parcours commenté (Thibaud, 2001: 84). Aussi, la vitesse provoque un nombre de manifestations importantes et impose un rythme de description soutenu obligeant par là même les enquêtés à ne pas parler de tout ce qui leur semblait significatif, mais d'opérer un choix par nécessité tout en maintenant un important degré de concentration. Ce dernier point impose la mise en place d'une expérience courte dans le temps pour veiller à la possibilité de son intensité attentive et descriptive. Enfin, la mise en œuvre d'une technique de récurrence vise à la

fois la précision sur ce qui a été dit mais aussi un dépassement (ou une compréhension du choix) de la sélection à l'œuvre dans la description.

Un principe de récurrence : un souvenir re-commenté et écrit

Immédiatement après l'expérience précédente, un entretien a eu lieu (*voyage re-commenté 1*) pendant lequel nous sommes revenus avec l'enquêté (à l'aide de nos notes prises en trajet) sur ses « points marquants » de l'expérience, ensuite sur des éléments notés de notre côté jugé intéressants à développer ou bien afin de soulever quelques ambiguïtés du discours. À ce premier niveau de récurrence, un certain nombre de phénomènes visuels en mouvement est déjà précisé. Ce second temps de l'enquête a duré entre vingt minutes et trois quart d'heure, en fonction des enquêtés. Cette étape s'est clôturée par la prise d'un rendez-vous environ une semaine plus tard pour un nouvel entretien à propos de l'expérience. À ce moment, est passée la commande d'un texte à propos du souvenir du voyage qualifiant particulièrement la perception de l'environnement visuel en mouvement.

Une semaine à dix jours plus tard, les enquêtés ont été rencontrés à nouveau (*voyage re-commenté 2, souvenir par l'écrit, entretien final*) afin de recueillir leur texte et de discuter avec eux, d'abord de leur souvenir (en attendant de l'écriture du texte de l'avoir stimulé et « gardé vivant ») de l'expérience, des moments remarquables de celle-ci, de nouvelles associations qu'ils auraient eu le temps d'élaborer depuis. Après cette discussion orientée sur la production du texte et du souvenir, un entretien final a été mené, préparé à l'aide d'une analyse des discours prononcés une semaine plus tôt et d'une lecture rapide du texte[126] qu'il venaient de remettre.

Les deux premières phases d'investigation ainsi que l'écriture du texte visent la constitution d'un corpus qualifiant particulièrement l'environnement en mouvement. L'entretien portant sur le souvenir et l'entretien final aborde ainsi moins ces questions, et a plus vocation à se concentrer à la fois sur des « faits marquants », des transitions, une impression d'ensemble etc. qualifiant davantage une expérience d'ensemble du trajet.

Ces quatre phases d'enquête *in situ* (et *ex situ*) ont permis la mise en place d'une première catégorisation de *phénomènes visuels dynamiques* qualifiant le rapport œil – ville dans le « cadrage » du mouvement en train. Afin de « vérifier » et d'enrichir cette typologie, une seconde étape d'investigation, *in vitro*, a été menée.

---

[126] Cinq enquêtés nous ont remis un texte d'une longueur d'une demi feuille à une feuille. Les deux autres enquêtés reconnaissant leur manque d'inspiration en regard de l'expérience ont préféré ne pas rendre de texte.

2.3.2. *In vitro* : un trajet en vidéo

Un dispositif d'observation récurrente

Cette étape de l'enquête a pour objectif de produire un enrichissement de ce qui a été collecté *in situ* ainsi qu'une *triangulation* utile à l'objectivation des résultats. Ainsi, d'autres voyages commentés auraient certainement pu affiner les discours et soulever de nouveaux phénomènes, mais il apparaît que la provocation de la parole dans un dispositif tel que celui de l'*observation récurrente* permet d'accéder à deux autres niveaux de discours, plus susceptibles, par nature, à augmenter l'épaisseur des descriptions et la consistance des interprétations. En effet, premièrement le discours produit dans cette phase d'investigation ne concerne plus la réalité, mais une représentation de celle-ci à travers le médium vidéographique. Secondement, par le choix de l'échantillon de personnes participant à la table ronde organisée pour la réalisation de l'expérience, ce n'est pas une parole ordinaire qui est attendue, mais une parole experte, de nature à qualifier ce qui est vu à l'aide d'un vocabulaire et de références issus de champs disciplinaires constitués. Là où les enquêtes *in situ* attendent un discours « candide » sur l'expérience visuelle vécue, ici une « subjectivité » relative se voit inscrite à travers 1) la réalisation d'un film et 2) la constitution d'un échantillon d'experts de la perception et de la forme urbaine.

À la différence de la technique des parcours commentés qui procède de la mise en action pour provoquer la verbalisation, celle-ci participe d'un processus de réactivation sensoriel qui a pour objectif de susciter la parole. Comme Amphoux l'écrit : « la réception des films est excellente [...] il y a même une sorte d'*adhésion implicite au contenu* qui en fait un "embrayeur de communication" très performant » (Amphoux, 2001: 159). Dans notre cas, la réactivation fonctionne à deux niveaux :

Premièrement, il s'agit de confronter un groupe de personnes à une vidéo représentant l'expérience commune de la vision latérale de la ville. Ainsi, est fait appel à la connaissance vécue de cette expérience, ce que J.F. Augoyard illustre bien à propos d'une autre méthode de réactivation en se demandant : « [l]'écoute réactivée serait-elle un Rorschach sonore ? » (Augoyard, 2001: 131). Ainsi, le discours produit face au premier visionnage de la vidéo n'est pas considéré comme étant extrait de toute connaissance, mais consiste davantage à une mise en perspective de l'expérience vidéographique au vécu, émotions et projections personnelles. Pour cela, ainsi que pour faciliter l'immersion au cœur du film, la première projection est accompagnée d'une bande-son « neutre », constituée d'un extrait de son de train (capté de l'intérieur) mis en boucle. L'on vise par là à guider l'attention des spectateurs sur la dimension visuelle du film.

Secondement, après un débat (qui a duré plus de 40 minutes) entre les participants suite à la première projection le film est projeté à nouveau, cette fois-ci avec l'ajout d'une bande son étant constituée d'un montage des paroles prononcées *in situ* (*cf.* chapitre suivant). Cette fois-ci, la réactivation vise la comparaison, à deux niveaux : d'une part entre les paroles prononcées à l'issue du premier visionnage et les nouvelles impressions suite au nouveau visionnage ; d'autre part, entre les perceptions subjectives et intersubjectives des participants de l'expérience et les paroles prononcées dans la bande sonore censées rendre explicites certaines manifestations de phénomènes perçus *in situ*.

La table ronde[127] a eu lieu au Laboratoire Cresson en mai 2004 en présence d'un sociologue-urbaniste, un architecte maître-assistant en École d'Architecture et un étudiant en neurophysiologie (DEA Information, Cognition et Apprentissage). Le film[128] a été projeté sur grand écran et l'ensemble de l'expérience a été filmée par le monteur du film qui était également présent pour nous permettre ensuite une analyse des paroles prononcées.

Filmer le mouvement pour l'enquêter

Les médiums vidéographiques ou cinématographiques semblent prédisposés à la représentation mais aussi à l'analyse des phénomènes visuels dynamiques. Une rapide digression historique permet de préciser le lien entre discipline cinématographique et mouvement dans l'espace. Il a fallu attendre seulement deux années entre l'invention du cinéma et l'ajout au catalogue de films des frères Lumière des « Panoramas pris du train ». Le premier film montrant le résultat d'un mouvement du cinématographe dans l'espace, ce qui était appelé alors « panorama »[129], par analogie aux panoramas de boulevard, a été projeté à Lyon le 25 octobre 1896. Ce film de Constant Girel montre les rives de la ville de Cologne filmées à partir d'un bateau (Seguin, 1999: 79). Aussi, comme l'indique Seguin, c'est à Alexandre Promio – obscur et pourtant haut personnage de l'histoire du cinéma, opérateur, entre autres activités, et auteur de plus de la moitié des films Lumière – que revient la compréhension de l'impact des techniques de transport sur les manières de filmer et par là même de représenter le

[127] La retranscription des échanges ayant eu lieu durant cette table ronde est disponible en Annexe 2.
[128] Film disponible sur le CD-ROM joint à ce travail ainsi que sur Internet :
http://www.cresson.archi.fr/EQ/EQdam.htm
[129] Jean-Claude Seguin, citant Fourtier, indique : « "On donne – dit Fourtier – le nom générique de *panorama* à des tableaux allongés qui, en défilant lentement […] donnent au spectateur l'illusion d'une vue panoramique, c'est-à-dire comprenant une partie du pourtour de l'horizon." Et l'on comprend aisément que le travelling ait été vu immédiatement comme un "panorama" puisque dans les deux cas il y a mouvement de translation ». L'on comprend ainsi que le dispositif constitué par le *panorama* procède en premier lieu du mouvement et non de l' « étendue ». Seguin J.-C., *Alexandre Promio ou Les énigmes de la lumière*, Paris: L'Harmattan, 1999, p. 79-80.

monde[130]. En effet, il en tournera jusqu'à la fin de sa vie, tandis que Girel n'en filmera quasiment aucun autre. Un an après l'ajout des « panoramas » au catalogue, en 1898, une trentaine de ces films étaient disponibles consacrant la naissance d'une technique cinématographique nouvelle : le *travelling*[131]. Pour Seguin, l'adoption de cette technique fût lourde de conséquence, puisque pour lui, Promio opère ainsi la mutation d'un cinéma de l'espace à un cinéma du temps, par le truchement du mouvement :

> « [...] l'opérateur a laissé la maîtrise que lui offrait la vue fixe pour se lancer dans le mouvement non plus dans l'espace mais dans le temps. Il devient dès lors un véritable "cinématographiste", un écrivain du mouvement. Il n'est donc plus important de choisir avec précision le début de la prise, il suffit – mais là réside sans doute la nouvelle difficulté – de capter l'à-venir, l'écoulement. C'est bien le parcours qu'il filme. Il n'y a donc plus lieu de s'interroger sur l'incipit, et moins encore sur la coda qui ne fait pas encore partie de ses interrogations. Pour l'instant il filme les flots et le flux... » (Seguin, 1999: 80).

Alors, au-delà de la qualité des paysages filmés, le mouvement de l'objectif devient digne d'intérêt pour lui seul[132]. Plus tard, Alain Resnais associe dans l'ensemble de son oeuvre, le geste technique de travelling au parcours[133], rapprochant analogiquement au produit esthétique du mouvement de caméra, le mouvement dans l'espace et bouclant la boucle ouverte par Promio. On remarque dans le cinéma, en particulier depuis le développement des caméras de faibles dimensions dès le début des années 1960, un intérêt constant pour les images filmées en mouvement, même pour quelques secondes, depuis les moyens de transport. En voiture, Paris notamment, que le cinéma français n'a cessé de montrer de cette manière depuis Godard et Truffaut, ou en train, métro aérien etc., la représentation du mouvement physique semble s'ériger en paradigme de l'urbain contemporain, ce que suggère également P.L. Spadone :

> « le travelling apparaît comme un modèle de parcours urbain [...] Le "geste" technique du travelling définit une série de parcours : une mémoire urbaine se fonde à travers ces pratiques d'espace. » (Spadone, 1996: 90)

---

[130] « C'est en Italie que j'eus pour la première fois l'idée des vues panoramiques. Arrivé à Venise et me rendant en bateau de la gare à mon hôtel, sur le grand canal, je regardais les rives fuir devant l'esquif et je pensais alors que si le cinéma immobile permet de reproduire des objets mobiles, on pourrait peut-être retourner la proposition et essayer de reproduire à l'aide du cinéma mobile des objets immobiles. » Alexandre Promio cité par J.C. Seguin, Seguin J.-C., *Alexandre Promio ou Les énigmes de la lumière*, Paris: L'Harmattan, 1999, p. 75.

[131] Notons que ce terme incorporant le mouvement dans sa racine *travel*, est passé à la postérité concernant les images animées. Celui de *panorama* (empruntée en 1789 de l'anglais éponyme) a aujourd'hui repris son acception originelle dans le langage courant : du grec *pan* « tout » et *orama* « ce que l'on voit, vue, spectacle ». Voir le *Trésor de la Langue Française informatisé*.

[132] En témoigne l'exposition récente proposée au Centre Georges Pompidou sur la thématique du mouvement dans l'art moderne : *Le mouvement des images* (avril 2006 – janvier 2007). Un catalogue et un DVD ont été édités en parallèle de cette exposition : Michaud P.-A. (ed.), *Le mouvement des images*, Paris: Centre Pompidou, 2006.

[133] En 1959, Godard affirme qu'Alain Resnais a « inventé le travelling moderne » avec *Le Chant du Styrène* (1958). Voir : Spadone P.-L., Les repérages urbains d'Alain Resnais : des "espaces emprunts de temps", *Espace et sociétés*, 1996, vol. 3, n° 86, p. 89-110.

Si un survol de la discipline cinématographique permet d'esquisser des liens entre mouvement vécu et en mouvement des images filmées, nous devons pour autant nous garder d'émettre la pensée d'un fonctionnement de l'œil analogue à celui de la caméra. Par là même, l'utilisation du médium vidéographique au sein de notre démarche méthodologique vise moins à produire quelque chose d'« égal » à la perception *in situ* que de rendre manifeste certains traits constitutifs remarquables, par analogie : avec le cadre et la structuration des plans.

Quel type de film alors montrer ? Un trajet intégralement filmé en caméra subjective, sans montage pour donner une représentation cherchant à s'approcher au plus de la réalité, ou bien, un film qui par sa réalisation et son montage, exacerbe les qualités signifiantes de cette réalité[134] ? Est-il préférable que le chercheur soit accompagné par un cinéaste avec lequel il travaillerait « main dans la main » pour la réalisation de son film ? Claudine de France note que cette question reste vive chez les anthropologues et les ethnologues (De France, 1994) pour qui la question reste problématique, notamment en raison de la présence de personnes supplémentaires au chercheur engagé sur le lieu de tournage. En ce qui concerne les domaines des sciences sociales non concernés par la réalisation de *films ethnographiques*, il nous semble que trois types principaux de films peuvent être faits : un *film du réel*, vidéo sans montage[135] ; un *film documentaire* ; un *film de fiction*. Suivant la proposition d'Amphoux (2001), qui plaide pour l'ajout d'une valeur esthétique et d'artifices de réalisation au film en indiquant leur effet générateur d'une parole beaucoup plus riche que celle obtenue en confrontation avec une présentation plus « objective »[136], nous avons opté pour la réalisation d'un hybride entre documentaire et fiction, réalisé par le chercheur et monté par un professionnel. Comme l'échantillon enquêté en voyages commentés, ce film serait qualifiable d'expressif. Il présente le trajet lyonnais des enquêtes de terrain, mais sa réalisation (prise de vue, cadrages, choix des scènes etc.) « force », en quelque sorte, la réalité pour catalyser la réflexion et la parole.

Prises de vues

---

[134] Notons la mise en garde de Marc Desportes à l'égard de l'utilisation de la captation filmique du mouvement embarqué : « Et quel biais introduisent les modes d'enregistrement ? Ceux-ci ont une influence notable : les cadrages de l'enregistrement cinématographique masquent l'absence de vue latérale, pourtant cruciale comme le montre l'analyse de l'expérience autoroutière [...] » Desportes M., *Paysages en mouvement*, Paris: Gallimard, 2005, p. 350.

[135] Voir l'article « Cinéma du réel » *In* Bifi B. D. F., *Filmer le réel . Ressources sur le cinéma documentaire*, Paris: BiFi Bibliothèque du film, 2001, p. 24.

[136] On peut, à ce propos, s'interroger sur les objectifs concourant à l'esthétisation courante de films documentaires, bien éloignés des principes du *cinéma du réel*.

Deux rushs ont été réalisés avec une personne n'ayant pas participé aux enquêtes. La première bande a été filmée par la personne nous accompagnant, installée en train dans les mêmes conditions que les personnes enquêtées (train TER, assis dos au sens de la marche, filmant le "coté ville" du trajet etc.). Cette bande joue le rôle de référent, de témoin d'une possible réalité du trajet telle qu'elle a pu être vécue par les enquêtés, filmée pour cause par un tiers. Cette bande a été filmée en grand angle, sans focalisation particulière sur des éléments de l'environnement. Ni le premier plan, ni le fond n'ont été privilégiés. Ainsi, ce sont aux yeux de l'observateur du film de « faire le point ». Nous avons filmé le deuxième rush, en focalisant cette fois-ci la prise de vue sur des points particuliers relevés suite à la première analyse des résultats. Ces deux bandes, *témoin* et *subjective* sont complémentaires pour le montage d'un film voulant représenter la réalité du trajet tout en forçant par moments certains traits de l'expérience.

Bande son

Suivant toujours l'objectif d'expressivité, nous avons composé une bande son « polyglotte » en référence à la « traversée polyglotte » (Thibaud, 2001: 87) étant un moyen textuel de recomposition de discours afin d'en produire une description idéale (au sens Wébérien) des phénomènes décrits par un ensemble d'enquêtés sur un même terrain. Ce récit a pour objectif d'être le plus démonstratif possible des ambiances perçues en acte sur le lieu de l'enquête. Il s'est alors agi de recréer un récit utilisant l'ensemble des paroles prononcées en voyage commentés visant une exacerbation des phénomènes visuels en mouvement décrits *in situ*.

La contrainte de constitution de ce récit polyglotte est double : respecter le terrain (déroulement du trajet) et regrouper par catégorie les phénomènes racontés afin d'augmenter leur pouvoir expressif, le film étant court. En effet, lors de la lecture d'une traversée polyglotte, il est possible de s'arrêter sur ce qui est écrit, de le comprendre, de revenir en arrière dans le texte pour saisir l'enchaînement, les transitions perceptives etc. Or, le protocole même de l'expérience : une réunion de plusieurs personnes et la diffusion du film, impose un cadre qui n'offre pas la souplesse de pouvoir s'arrêter, de prendre le temps de réfléchir etc. La différence est de même nature qu'entre des parcours commentés et des voyages commentés, durant lesquels la pause ou l'arrêt ne sont pas possibles. Ainsi, les commentaires : allant dans le même sens, parlant de phénomènes se passant sur un même lieu, expliquant des phénomènes isolables, ont été groupés et distribués suivant le déroulement du trajet.

Montage

La possibilité de faire appel à un monteur professionnel est apparue de manière contingente. En effet, Colas, le dernier enquêté, qui est monteur de cinéma de profession a proposé de réaliser le montage du film avec une compétence technique souhaitable en vue de produire un objet de qualité susceptible à provoquer la parole.

La consigne de réalisation du film consiste uniquement au respect de la bande son, censée organiser le contenu visuel. Le choix des séquences, des plans, des « effets », ont été laissés au choix du monteur qui nous a montré le film final seulement quelques heures seulement avant la réalisation de la table ronde d'observation récurrente.

2.4. Restituer le rapport visuel à la ville en mouvement

2.4.1. Modalités d'analyse

L'objectif du travail empirique consiste en la recherche, dans le discours, de caractérisations de phénomènes visibles en mouvement, qualifiables de *phénomènes visuels dynamiques*. Aussi, n'est suivi aucun schéma explicatif et les phénomènes repérés dans le discours sont moins analysés en termes physicalistes qu'avec une optique compréhensive de ce qu'ils mettent en jeu dans la qualification du rapport entretenu à la ville dans la situation de mouvement.

Principes analytiques

Une analyse de contenu a été appliquée à l'ensemble du corpus (voyages commentés, re-commentés et observation récurrente) selon la technique de « la table et les ciseaux »[137]. Les éléments suffisamment récurrents dans les discours (prononcés *in situ* ou lors de la table ronde) ont été intégrés à la typologie. Les paroles plus singulières ont été écartées, non pas en raison de leur manque d'intérêt mais dans un souci de présentation de résultats ayant une teneur intersubjective.

L'analyse des voyages commentés et re-commentés a donné lieu au repérage d'un premier ensemble de phénomènes visuels dynamiques : **"effet stroboscopique"[138], distance au paysage, éléments fixes qui défilent, étirement du paysage, impressions de vitesse**. Ce repérage procède de la recherche dans le discours de qualifications d'« impressions » et du rapport entretenu à l'environnement, qui change parfois de statut pour devenir milieu ou paysage. Ce premier repérage de phénomènes, encore brut, a été à l'origine des hypothèses constitutives de la bande son du film et la table ronde a notamment eu pour rôle de les confirmer et surtout de les préciser. Ainsi, une seconde catégorie d'éléments est venue s'ajouter à la première à l'issue de la table ronde : **élasticité du regard, rôle du premier plan dans la structuration de l'image, impression de flottement : synesthésie kinesthésie/visuel** (face à la vidéo). De la mise en confrontation de ces deux analyses de première main a émergé la typologie présentée dans le chapitre suivant.

---

[137] Technique inventée par Yves Chalas et Henry Torgue qui correspond à la mise à plat de l'ensemble des discours collectés (sur une « table ») pour constituer un texte à analyser. De cette analyse ressort une catégorisation procédant du « découpage » (avec des « ciseaux ») et du rassemblement d'éléments cohérents de ce texte.. Elle est décrite dans Chalas Y., *L'invention de la ville*, Paris: Economica / Anthropos, 2000, p. 22.

[138] Vocable utilisé par un enquêté lors d'un voyage commenté.

Conditions de possibilité de manifestation des effets visuels dynamiques

Avant de présenter la typologie de phénomènes, nous devons indiquer les conditions de possibilité de leur manifestation. En effet, si une voie explicative n'est pas privilégiée ici, il demeure que certaines conditions contextuelles sont caractéristiques et nécessaires à leur manifestation, et leur compréhension éclaire la typologie. La caractérisation d'un trajet revient à prendre en considération des données spatiales et temporelles. Les passagers des transports ne sont pas des « réservoirs » à perception et leur action est partie intégrante de ce qu'ils perçoivent. De même, il apparaît que trois registres d'éléments caractérisent la manifestation des phénomènes visuels dynamiques : le temps (ou le mouvement), l'espace (ou la forme) et l'individu (ou la perception). Les éléments présentés sont uniquement les plus signifiants dans la création des effets dynamiques exprimés par les personnes enquêtées. D'autres paramètres, tels que la luminosité ambiante, la kinesthésie auraient pu être ajoutés à ces registres, mais leur rôle n'est pas apparu de manière suffisamment manifeste[139].

- Condition nécessaire du mouvement, le temps joue dans l'expérience par l'intermédiaire de **la vitesse**, ici celle du train avec ses accélérations, ralentissements et régimes stables. Rapport de l'espace au temps, la vitesse en train joue un rôle essentiellement temporel puisqu'elle fixe les durées de ce qui est donné à voir. Elle fixe ainsi une des conditions de possibilité de vision (ou condition de visibilité) de l'environnement traversé.

- Concernant la dimension spatiale, deux catégories d'éléments fondamentaux interviennent, concernant 1) une dimension relationnelle à l'espace, 2) sa dimension formelle. Premièrement, avec la notion de **référentiel** (Gonseth, 1975; Thom, 1994), on prend le train comme « instrument de vision plutôt que de locomotion » (Chéroux, 1996). Ce dernier, par la trajectoire qu'il emprunte, oriente nécessairement le regard de l'observateur. Aussi, la forme de ses ouvertures (fenêtres) cadre le paysage donné et par là « modèle » le regard. La perception du voyageur se trouve ainsi prise dans l'emboîtement de référentiels suivant[140] : œil → cadre de la fenêtre → chemin emprunté → environnement. La seconde catégorie d'éléments spatiaux intervenant dans la

[139] Par ailleurs, certaines autres conditions de manifestation de phénomènes, intéressantes car utiles à la qualification des ambiances, sont abordées dans les autres enquêtes de terrain.

[140] Le mathématicien René Thom propose l'idée d'enchevêtrement des référentiels à propos du train, pour illustrer le chemin permettant la « communication » de l'intellect du passager à l'environnement traversé. Pour lui, cet emboîtement de référentiels est le suivant : « EGO → compartiment → wagon → convoi total → voie → environnement » In Thom R., Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager par le train, *in* Bowie K., Marie-Noëlle P. (eds.), *Revue d'Histoire des Chemins de fer* [Arts et chemins de fer : Actes du IIIe Colloque de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer], Paris: AHICF, 1994, n°10-11, p. 20.

perception de l'environnement est située à l'extérieur du train. Il s'agit de la forme construite. Elle structure le champ visuel à quatre niveaux étroitement liés : **l'orientation du bâti** par rapport à la trajectoire du train ; **les percées** dans la masse construite ; **les éléments verticaux** (des poteaux par exemple) et **horizontaux** (glissières etc.) ; enfin, **le « premier plan »** et la manière dont il structure le reste de l'environnement visuel.

- Les individus (dans la situation particulière de l'expérience où leur activité principale consiste à regarder l'environnement traversé) structurent leur perception visuelle en ayant la possibilité d'agir sur plusieurs leviers d'action. Deux ont été particulièrement remarqués ici. Premièrement : la **posture du corps, l'orientation de la tête et par extension du regard**. Par exemple, regarder à l'extérieur en faisant face à la fenêtre du train ou en étant de côté par exemple influe la qualité perçue de l'environnement dans la mesure où celui-ci peut donner l'impression de défiler plus ou moins rapidement. Le deuxième point structurant la perception sur lequel les passagers peuvent jouer est la « **focalisation** » du regard. En effet, entre la fixation d'éléments précis de l'environnement traversé et une accommodation du regard à l'infini, toute une palette de « modes d'accroche » du regard se déploie[141].

Ces trois paramètres indiquent, par leur nature disparate, que la typologie descriptive des manières de voir la ville en train proposée rend compte de **formes émergentes** dans un contexte compliqué caractérisé par un renouvellement permanent des « causes ». Ainsi, les phénomènes repérés sont moins les conséquences de causes déterminées que le témoignage d'un agencement spécifique ou contingent[142], à un moment donné. On ne peut réduire chacun des effets selon une logique mécaniciste et l'ensemble des « paramètres » qui concourent à leur manifestation « fonctionnent » en interaction et par addition. Dans certains cas, les effets dynamiques mentionnés dépendent de purs mécanismes de perception visuelle et peuvent être expliqués par la psychophysique, mais les effets les plus heuristiques vis-à-vis d'une compréhension du rapport écologique à l'espace urbain ne procèdent pas (uniquement) d'une telle logique. Ainsi, certains d'entre eux, bien que qualifiés de *visuels* car ils se manifestent dans une dynamique d'attention visuelle à

[141] Concernant des modes spécifiques de déploiement et de formes d'accroche du regard sur les formes écrites en ville (enseignes, affiches, etc.) on peut se reporter au chapitre de N. Tixier : Tixier N., Parcours de lecture de la Place Sainte-Claire, *in* Lucci V. (ed.), *Des écrits dans la ville. Sociolinguistique d'écrits urbains : l'exemple de Grenoble*, Paris: L'Harmattan, 1998, p. 267-301.

[142] En comparaison, dans le domaine des effets sonores, celui de Sharawadji, qui exprime la possibilité de percevoir un son ordinaire et quotidien comme participant intégralement d'une composition esthétique affectant l'émotion est purement contingent au sens où il se manifestera notamment dans un état d'esprit spécifique à l'individu auditeur.

l'environnement, concernent un état d'esprit, une sensation générale, un rapport au monde qui dépasse largement le cadre perceptif de l'œil.

2.4.2. Une typologie d'effets visuels dynamiques

Quel descripteur de la perception visuelle en mouvement adopter ? Ce dernier doit pouvoir à la fois rendre compte de qualités spatiales, du cadre médial joué par le véhicule et de l'affectivité perceptive individuelle ou partagée de phénomènes visuels s'actualisant en train dans l'espace urbain. Ainsi, le type de descripteur choisi doit autant être en mesure de décrire que de rendre manifeste la relation entre des domaines liés dans l'expérience, mais souvent distincts dans leur appréhension. Cette partie de notre travail étant consacrée à la dimension visuelle de l'expérience ferroviaire, nous retiendrons ici des effets sonores la possibilité de faire usage d'outils descriptifs-interprétatifs transversaux, dénommables de manière générique : les effets sensibles[143].

Au début des années 1980, plusieurs programmes de recherche sur le bruit ont été lancés. La question de la description et de la compréhension de l'espace sonore ordinaire au-delà de la dichotomie bruit-musique souleva immédiatement celle de l'échelle pertinente des outils d'analyse pour la compréhension des situations sonores quotidiennes, difficilement appréhendables par le trop micro *objet sonore* de Pierre Schaeffer et le trop macro *paysage sonore* proposé par Robert Murray Schafer. Le laboratoire Cresson a ainsi développé un outil interdisciplinaire de description de l'espace sonore ordinaire, l'**effet sonore**[144], qui intègre trois domaines généralement séparés : la donnée sonore, l'action sonore et la perception sonore en convoquant le contexte et la situation ainsi que les dimensions affectives et imaginaires liés à telle ou telle production sonore. Dans la partie suivante, nous allons développer rapidement

---

[143] À propos de la description de l'espace vécu, Pascal Amphoux propose une trilogie de « concepts essentiels » permettant de recomposer au moment de l'analyse les « trois grandes dimensions de notre rapport au Monde : la dimension connue de l'environnement ; la dimension vécue du milieu ; la dimension sensible du paysage » (p. 163). Il s'agit du *motif*, de l'*effet* et de la *figure* qualifiant respectivement pour le lieu des formes de *rapport* qu'il peut entretenir à sa spatialité, au temps, ou aux individus. De ces trois « concepts », nous ferons usage dans ce travail de *l'effet* au sens que lui donne Amphoux. Voir Amphoux P., L'observation récurrente, *in* Thibaud J.-P., Grosjean M. (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001. Amphoux P., L'observation récurrente, *in* Thibaud J.-P., Grosjean M. (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, 162.

[144] Notion proposée par J.F. Augoyard, les effets sonores ont été développés par l'ensemble des chercheurs du Cresson pendant plus de quinze ans et sont regroupés dans un ouvrage qui en compte plus de quatre-vingt. J.F. Augoyard et H. Torgue le définissent comme un paradigme : « [idée] à mi-chemin entre l'universel et le singulier, à la fois modèle et guide, il permet un discours général sur les sons, mais il ne peut se passer d'exemples. Ensuite, plutôt que de définir de manière close des objets, il cerne une classe de phénomènes en donnant des indices précis sur leur nature, et en particulier sur leur statut. ». Voir Augoyard J.-F., Torgue H. (eds.), *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille: Parenthèses, 1995, p. 10.

cette notion puis l'adapter au cadre de notre étude avant de proposer une typologie d'*effets visuels dynamiques*.

Registres et catégories d'effets

Désignant « *une façon pour le lieu de s'actualiser dans le temps* » (Amphoux, 2001: 163) *l'effet* est la modalité de description du contexte en mouvement la plus appropriée. Comme le précise Amphoux, il s'agit d'un effet non causal, mais *sensible* qui rend compte d'une organisation perceptive du lieu sous une caractéristique temporelle. Temps et mouvement sont indissociables, et il en va de même pour la perception de la ville en mouvement, c'est une perception du contexte en durée : **le lieu-moment du voyage traverse (et produit) des contextes temporalisés**.

Les effets présentés dans cette typologie exploratoire ressortent principalement de deux registres :

- un registre de « **transformation du paysage** » : des effets explicables par la psychophysique et qui sont rendus manifestes par le mouvement en ville sans pour autant en être spécifiques,
- un registre de **mise en relation à l'environnement (ou milieu, ou paysage) traversé**, qui caractérise des modes d'« accroche » où de mise à distance de celui-ci.

Les effets que la typologie proposée ici sont assimilables à certaines des catégories mises en place par deux autres répertoires réalisés au Cresson : le *répertoire des effets sonores* (Augoyard et Torgue, 1995) et le *répertoire des mises en vue* (Chelkoff et Thibaud, 1992). Prémisse d'un possible répertoire, les effets visuels dynamiques correspondent à une sorte d'hybride des effets des deux autres recueils cités. En intégrant le mouvement nécessaire au cœur de la constitution des effets, cela revient à traiter à l'instar du son, des phénomènes visuels et spatiaux dans une option diachronique, à la grande échelle. Par là même, les catégories de ces deux autres répertoires peuvent à leur tour fonctionner comme principe organisateur des effets visuels dynamiques. Le *répertoire des effets sonores* les classe en cinq catégories : effets élémentaires, effets de composition, effets liés à l'organisation perceptive, effets psychomoteurs et effets sémantiques (Augoyard et Torgue, 1995: 15-16) ; le *répertoire des effets visuels et lumineux dans l'environnement urbain* conserve les effets de type élémentaire, psychomoteur et sémantique, et leur ajoute une quatrième catégorie : les effets à dominante spatiale (Chelkoff et Thibaud, 1992: 108) (les deux autres types n'apparaissant pas dans cette catégorisation). Les effets visuels dynamiques ressortent de quatre catégories au croisement de celles présentées plus haut.

- **Effets élémentaires** : ils concernent des phénomènes visuels manifestes en mouvement de type basique. Ces effets sont connus expérimentalement et concernent les mécanismes optiques de perception.
- **Effets psychomoteurs** : ils participent de la tension perception - action au sens où un *effet de contexte* ou bien une *intention de l'observateur* se manifeste par une action motrice du regard[145].
- **Effets à dominante spatiale** : ils concernent le rapport à l'espace traversé quand celui-ci est clairement perçu comme étant « à distance », de manière physique, métaphorique ou symbolique : on est pas « dedans », mais à côté ou « face à » l'environnement. Ces effets qualifient un rapport au monde de type environnement ou paysage.
- **Effets liés à l'organisation perceptive** : ils se caractérisent par un rapport de type médial au contexte lequel engage une réflexion sur le rapport à la situation descriptible le plus souvent de manière métaphorique.

La typologie suivante présente les effets suivant cette catégorisation, englobée par les deux registres indiqués précédemment. Chacun des effets procède, à des degrés de prégnance différents, d'un rapport évolutif à la forme construite et d'une « intention » variable du regard (manière de regarder, mode d'attention). Enfin, chaque effet visuel dynamique est présenté en deux temps. Premièrement, une description-interprétation-compréhension le présente. Secondement, est donnée une restitution extraite de l'étape de reconstruction des discours éclatés (par la « table et les ciseaux »), utile à la fois à l'illustration de la description et à celle de sa profondeur potentielle, pour montrer son efficace en pratique, les domaines qu'ils recouvre et la manière par laquelle il se manifeste dans le discours en situation. Le tableau 4 page suivante récapitule les effets visuels dynamiques issus de nos observations. Sont ensuite développés, sous forme de fiches, les effets en question.

[145] Les effets répertoriés ici ne concernent que ce qui a été perçu en enquêtes *in situ*, dans un dispositif non expérimental, mais au cours d'une situation ordinaire. Aussi, le rôle de l'action volontaire de l'observateur est absolument nécessaire à la perception en mouvement de l'environnement visuel en trois dimensions ce qu'a montré l'équipe du Laboratoire de physiologie de la perception et de l'action (CNRS/Collège de France) dans un article publié dans la revue *Nature* en 2001. Une version française et plus complète de ce travail est disponible ici : Droulez J., Cornillot-Peres V., Panerai F., Wexler M., Rôle du mouvement propre dans la perception de l'environnement visuel, *in* Cavallo V., Berthelon C. (eds.), *Actes INRETS. Facteurs perceptifs dans les activités de transport*, n°82, Arcueil: INRETS, 2001, p. 125-136.

Tableau 4 : récapitulatif des effets visuels dynamiques[146]

RE	*CE*	*Effet visuel dynamique*	*Affection des formes / de l'espace*	*Dynamique du regard*
TP	EE	**Trilles**	Instabilité du proche	Focalisation « impossible »
		Flou	À-plats colorés	Accommodation à l'infini
MRE	EP	**Guidage**	Prégnance du filaire	Laisser guider
		Inspection	Prégnance d'éléments discrets	Coups d'oeils
	EDS	**Étagement de plans**	Étagement de plans	Accommodations à de multiples profondeurs
		Ouverture	Prégnance du volume	Pénétration
		Désaffection	Indifférence	Flottement
		Paysage	Esthétisation	Abandon
	EOP	**Abstraction géométrique**	*Gestalts*	Simplification
		Mouvements relatifs	Tension élastique	Fixation
		Montage	« Comme au cinéma »	Composition

[146] Les deux premières colonnes, RE et CE correspondent aux registres et catégories d'effets. Les acronymes reprennent leurs dénominations complètes développées plus haut. Ainsi : TP désigne le registre de transformation du paysage et MRE celui de mise en relation à l'environnement ; ensuite, EE désigne la catégorie d'effets élémentaires, EP les effets psychomoteurs, EDS les effets à dominante spatiale et EOP les effets liés à l'organisation perceptive.

Effet de trilles *Instabilité du proche*
Focalisation « impossible »

Effet lié : *Effet de flou*

Lorsque le premier plan de l'image est structuré par des éléments ponctuels verticaux répétés, ainsi perpendiculaires à la direction du mouvement, la perception de ces derniers varie avec la vitesse du train. Ils peuvent être perçus :

- **distinctement** (vitesse du train très lente) : ***staccato***, ce qui correspond à un principe analogue à celui employé en musique : un ensemble d'éléments brefs (notes piquées successives) qui mis en mouvement rapide restent néanmoins perçus distinctement. A. Freytag utilise également le terme « staccato » pour désigner une modalité particulière de la perception visuelle en train, cependant tout à fait différente de celle proposée ici. Elle décrit l'effet produit par les courbures successives sur la perception des paysages (dans le cas des chemins de fer traversant les parcs du XIX^{ème} siècle) : « Les virages fréquents des voies et les vues qui se succèdent rapidement produisent une sorte de staccato, une stimulation continue de la perception » (*Traduction personnelle*) (Freytag, 2003: 233). La proposition de Freytag est métaphorique, là où la notre se veut analogique : certaines composantes phénoménales des notes musicales jouées staccato se retrouvent dans l'effet visuel dynamique de trille lorsque la vitesse du convoi est modérée : **chaque élément ponctuel répété de l'environnement apparaît et disparaît de manière rythmée**.

- **comme une bande floue** : ***perdendo***, où **chaque élément vertical semble se perdre, disparaître progressivement**.

- **allers-retours du net au flou**, effets de stroboscopie, d'animation : ***trilles*** (en musique alternance très rapide entre deux notes ; on peut particulièrement se référer aux trilles de la musique romantique joués *rubato*, **en instabilité complète entre distinction et indistinction** des sons)

Deux exemples caractéristiques de cet effet qui dépend du sens et de la focalisation du regard, de la vitesse du train et de la distance au objets du « premier plan » de l'environnement visuel :

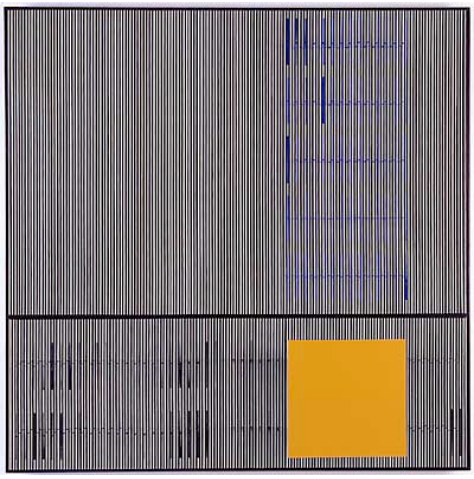
- les **barrières** : le paysage est vu à travers elles et selon les modalités de « *phrasé* » qu'elles créent

- les **traverses** : en mouvement *staccato* on voit le ballast à travers elles, dans les deux autres cas il se fond avec elles

Cet effet participe à l'impression de mouvement et de vitesse car il **donne à l'œil des références qui se déplacent puis se déforment, tout en modifiant l'apparence de ce qui se est situé derrière**.

Cet effet est généralement ***d'échelle micro*** **d'un point de vue spatial** (il concerne une petite partie du paysage), **mais peut exister à l'échelle complète du trajet au niveau temporel**.

Les artistes du mouvement cinétique et du "mouvement virtuel" ont exploité cet effet : par exemple les recherches picturales de J.-R. Soto pour créer des sensations optiques de mouvement par le déplacement de l'observateur devant ses œuvres. Un effet quasiment inverse existe dans Physichromie n°317 de C. Cruz-Diez, où sans déplacement de l'observateur, ni du tableau, les couleurs se transforment suivant des raies verticales, par simple déplacement du foyer lumineux.



J.R. Soto, *Ortogonal vibrante y cuadrado*, 2002

Photogramme du trajet Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache (effet de trille visible sur le garde-corps)

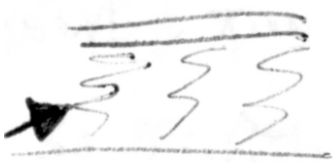
« Les barrières, les barreaux des barrières, j'les vois pas défiler... j'vois juste une espèce… comme un dessin animé en fait… sinon, j'vois tout à peu près net sauf ces barrières… » (6[147])

« Tout c'qui est, tout ce qui est … vertical, ça s'fond, ça devient une espèce de flou gris qui laisse voir c'qui y'a derrière … » (2)

« Vers l'arrivée à Perrache, il y avait des barrières verticales qui faisaient un effet stroboscopique plus désagréable à l'œil, comme un ventilateur devant la télé, à cause des différentes fréquences [sic] » (2')

« Le ballast a un côté très hypnotique, il est impossible d'accommoder le regard » (TR)
Voir aussi cet effet dans le film du trajet (position : 3'50 - 4'00)

Dessins de l'enquêté (2')



[147] Les numéros entre parenthèses correspondent aux voyages commentés. Quand un extrait d'entretien post-voyage est mentionné, le numéro est suivi d'un : '. L'indication TR indique une idée issue de la table ronde d'observation récurrente.

Effet de flou

À-plats colorés
Accommodation à l'infini

Effets liés : *Effet de trilles, Effet d'abstraction géométrique*

Il s'agit probablement de l'impression la plus connue et la plus décrite concernant la perception de l'espace en train. Elle vient après l'effet de trille car elle se situe à une échelle supérieure, bien que, dans certaines conditions, elle engage les mêmes modalités locales. Quand le regard est face à la vitre l'environnement est perçu de manière floue, ou bien de manière « impressionniste » ou plutôt comme un « pointillisme-bougé» où **tous les éléments de l'image s'atomisent pour n'être vus que comme des points filants**. Seules des variations globales de forme, de couleur ou de luminosité sont perçues. En photographie, cet effet correspond au « flou de bougé », de nature temporelle, par opposition au « flou de mise au point », de nature spatiale (Chéroux, 1996: 81).

L'effet de flou est lié à la distance entre l'environnement et la vitesse du train. Plus la distance qui sépare le voyageur du paysage est faible plus celui-ci sera vu de manière floue ; plus la vitesse du train est importante et plus le paysage sera vu de manière floue, et inversement.

Une lettre illustre de V. Hugo témoigne de sa perception du flou lors d'un voyage en train : « **Les fleurs du bord du champ ne sont plus des fleurs, ce sont des tâches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes ; les luzernes sont de longues tresses vertes.** » (Extrait d'une lettre datée du 22 août 1837) (cité par Mélon, 2002: 49)

L'effet de flou directionnel évoque la peinture impressionniste, mouvement aux prémisses de l'art cinétique. Clément Chéroux évoque l'influence de la vision en train sur la peinture de J.-B. Jongkind ainsi que dans « l'émergence d'une vision impressionniste, subreptice et fugace » (Chéroux, 1996: 75).

*« Je ne sais pas si t'as déjà essayé de prendre une photo quand t'es en train… **t'as une espèce de tableau impressionniste avec plein de petits traits comme ça**, et si tu te fixes comme ça, en regardant le paysage c'est… c'est plein de petits traits comme ça ! » (7)*

*« **Je vois les choses qui défilent beaucoup moins vite quand je regarde devant moi que quand je regarde sur le côté**… parce que quand je regarde sur le côté tout est flou alors que quand je regarde plus loin ça devient […] vite net… » (6)*

*« Ce qui est proche de nous semble flou… **semble s'étirer un peu comme des bandes colorées** » (2)*

Photogramme du trajet Part-Dieu - Perrache

Effet de guidage

Prégnance du filaire
Laisser guider

Effet lié : *Effet d'abstraction géométrique*

Cet effet engage une activité motrice au cours de la perception de l'espace en mouvement : **les lignes horizontales visibles de l'environnement construit prédominent dans la champ visuel** en raison de leur stabilité temporelle au cœur de la « volatilisation » des objets que produit le mouvement. **Ces lignes ont pour effet de devenir des guides du regard**. Dans un environnement dissolu par la vitesse, l'œil cherche des repères stables sur lesquels il peut se reposer et se laisser guider.

Comme l'indiquent Vicki Bruce et Patrick Green faisant alors référence à la théorie Gibsonienne de la perception visuelle : « lorsqu'un observateur effectue un déplacement quelconque, celui-ci sera toujours accompagné d'un *flux* dans le réseau optique. » (Bruce et Green, 1993: 280). Dans le cas de la vision ferroviaire, là où la direction du regard n'est pas la même que celle du flux (comme en voiture, par exemple), le champ de flux optique se trouve parallèle à la fenêtre du convoi, ou plus précisément : parallèle à sa direction (*cf.* l'illustration 1 de l'*effet de parallaxe de défilement*). Ainsi, **les lignes horizontales de l'environnement qui sont parallèles au tracé suivi par le convoi se trouvent également dans la direction du champ de flux optique, venant par là même le souligner et servir de « guide » au regard**. En effet, dans la situation de vision frontale, lorsqu'un individu embarqué n'est plus passager « passif » mais conducteur « actif » de son mouvement, l'effet de guidage joue un rôle primordial. Lors de la conduite automobile de nuit par exemple, l'effet psychomoteur de guidage est manifeste en raison de la pauvreté des indices visuels. Le regard est alors accompagné, guidé, par les lignes blanches tracées au sol ou par les glissières de sécurité. Ainsi, la combinaison de champ de flux optique et de l'effet de guidage (rendu possible par l'existence d'éléments construits longitudinaux orientés dans la même direction que le champ de flux) contribue à créer ce que Bruce et Green, faisant référence à Lee et Lishman, appellent des « lignes de flux locomoteur » (Bruce et Green, 1993: 335), utiles en particulier pour la conduite automobile, pour vérifier sa trajectoire et anticiper les courbes.

Dans le cas du voyage en train, les lignes horizontales favorisant l'effet de guidage jouent également le rôle de « lignes de flux locomoteur », donnant au passager des indices sur la rectitude du tracé. Ainsi, un élément formel longitudinal (rail, caténaire, muret, barrière etc.) devient lors de la mise en mouvement à la fois un guide pour le regard et un indice visuel du mouvement en cours de réalisation. **L'effet de guidage ne concerne ainsi pas uniquement le domaine visuel, mais il contribue à informer le corps mouvant de son déplacement**.

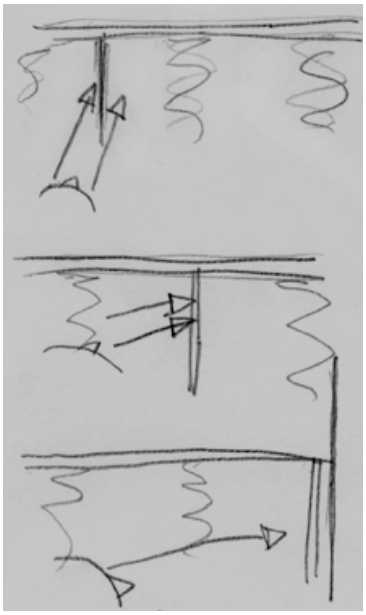
« Tout ce qui est horizontal reste une espèce de ligne qui… qui semble sauter un peu, enfin les rails en tout cas… » (2)
« y'a un truc que j'aime bien regarder aussi… c'est, regarder juste le rail qu'est juste en dessous… et de le suivre et de… de voir qu'il est pas tout le temps parallèle au train, qui bouge un peu… » (7)
« Les murets du premier ont un rôle d'importance sur la structuration de l'image : division de l'image en deux qui peut donner cette ***impression de monter ou de descendre*** *» (TR)*
« Il y a des ***guides*** *qui orientent ou pas » (sic) : comme le ballast, les fils électriques « il y a des lignes de fuite qui sont données, qu'on a tendance à suivre » (sic) (TR)*
« Notre regard navigue dans le rapport entre le particulier et le général, dans les rythmes présentés et dans des propositions faites, d'accompagnement du regard » (sic) (TR)

Photogramme du trajet Part-Dieu - Perrache

Effet d'inspection

Prégnance d'éléments discrets
Coups d'œil

Il s'agit d'un effet psychomoteur presque élémentaire (et quasiment nécessaire) de la perception visuelle en mouvement. **L'effet d'inspection se caractérise par des va-et-vient du regard qui permettent au voyageur de focaliser sur une multitude d'éléments distincts de l'espace qui défile et d'en garder des séries d' « instantanés »**, comme autant de points de repère, qu'il reconstitue mentalement par la suite. Ces mouvements d'exploration oculaire sont parfaitement perceptibles et ne sont pas sans rapport avec la structure de l'environnement, de la même manière que l'effet de guidage.

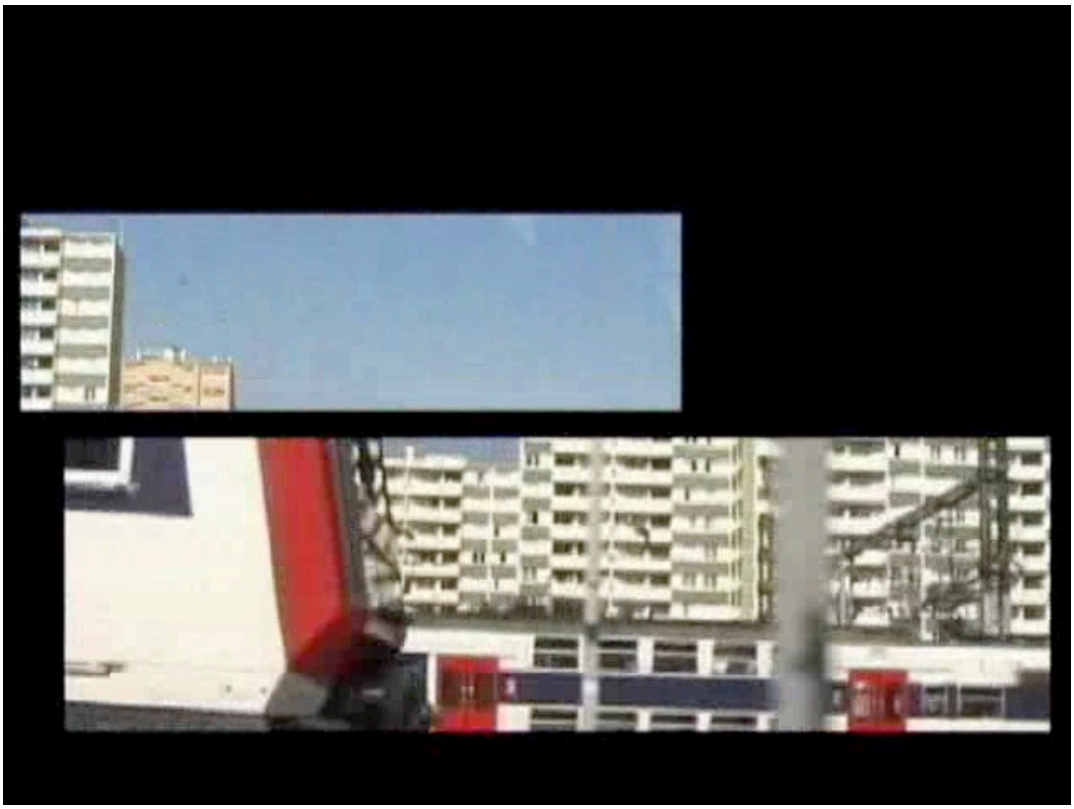


Dessin de l'enquêté (2')

Cet effet n'a pas souvent été indiqué en tant que tel par les enquêtés, mais la description successive de tout ce que l'environnement offre est un témoin de son fonctionnement. L'effet d'inspection a été notamment illustré dans le cas de la recherche d'écrits dans la ville (Tixier, 1998). Les extraits d'entretiens disposés ci-dessous illustrent certaines « orientations visuelles » présentées par N. Tixier (1998: 289). Les propos, indiqués ci-dessous, de l'enquêtée (1) relèvent un effet d'inspection selon une modalité de « **balayage de type circulaire ou surfacique** ». Le regard de l'enquêtée (6) effectue par contre un « **balayage de type linéaire** » en suivant une progression verticale. Le parcours des yeux de l'enquêté (4) réalise un « **balayage de type sphérique** ».

Sur les images fixes, le regard passe son temps à aller et venir pour détailler puis interpréter, produisant par là ce que Rodieck appelle un « instantané neural » (Rodiek, 2003: 356). Les mouvements oculaires se font en séries de petites saccades (en général trois à quatre par seconde) qui constituent cet instantané : l'image perçue. À l'échelle macro, les yeux procèdent à l'aide de mécanismes similaires. Sauf qu'avec le mouvement et la difficulté à tout voir dans l'image, **le mouvement oculaire de va-et-vient est ressenti par l'observateur qui le produit**. De surcroît, **il s'agit d'une condition nécessaire à une perception « nette » de l'environnement traversé lequel, en cas de fixité des yeux, serait sinon perçu comme un tableau flou** (*cf.* effet de flou). La reconstruction de l'espace perçu procède d'hypothèses (produites par le cerveau), de régularité, d'uniformité, de rigidité etc. car : « la plupart des indices visuels ne donnent que des informations de distance ou de position relatives. » (Droulez, Cornillot-Peres, Panerai et Wexler, 2001: 127). **Le regard explore donc tout le champ visuel en quête de ces indices, le cerveau ensuite assemble ces images et complète les « blancs » avec des hypothèses morphologiques**.

L'utilisation au cinéma de la technique du *split-screen* (écran divisé) participe d'une mise à l'œuvre de cet effet. Afin de décrire une multiplicité de situations parallèles, ou de rendre compte de la complexité d'une action, le cinéaste divise l'écran en un ensemble de sous écrans dans lesquels les cadrages, les actions, les temps et les séquences peuvent différer. Le vidéaste Kentaro Taki, fait un usage du *split-screen* dans son œuvre *Exchangeable Cities* (2002) afin de réaliser un constat de la globalisation à travers le mouvement permanent, et l'usage de vidéos de villes du monde se succédant sur une multiplicité d'écrans.



Kentaro Taki, *Exchangeable Cities*, 2002. (CITY2CITY, Lowave)

« Un immeuble qui va être certainement bientôt détruit avec plein de tags, […] chantier toujours… grillages… ciel bleu, bâtiments plus anciens, ça fait un peu dépotoir là… verdure… les bâtiments sont tous différents » (1)

« On prend le temps de regarder des choses un peu insignifiantes, comme… ce qu'il y a écrit sur les murs, sur les fenêtres… des immeubles, tous les toits, les cheminées » (6)

« On voit la… la tour de la Part-Dieu, on a aperçu la tour de la Part-Dieu, qui s'est vite éloignée… devant nous, nous avons maintenant les… des…immeubles… vitrés, qui sont assez lumineux… et maintenant nous sommes sur une partie avec de plus en plus de voie ferrée… avec l'immeuble devant nous… blanc, avec... des toits au loin » (4)

« Le regard il se fixe parfois sur, quelque chose de précis même un élément de barrière… en fait quand le regard s'arrête… j'sais pas comment expliquer ça, quand le regard fait des va et vient…t'as plus cet effet stroboscopique sur les barrières qui longent les voies ferrées » (2)

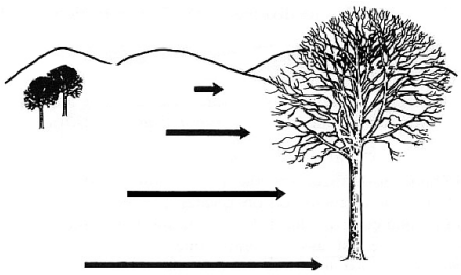
« Le regard n'est pas positionné sur le centre de l'écran, mais au contraire il y a des mouvements de la tête ou des yeux qui font qu'on est amené à suivre un certain nombre de choses dans l'image. » (TR).

Effet d'étagement de plans *Étagement de plans*
Accommodations à de multiples profondeurs

Effet opposé: *Effet d'ouverture*

Connu en psychologie de la perception, **l'effet d'étagement de plans procède de la parallaxe de mouvement, qui est « la forme la plus simple d'information provenant du flux optique et spécifiant la distance : plus un objet est loin de l'œil, plus la texture optique reflétée par lui bouge lentement »** (Bruce et Green, 1993: 310).

Illustration 1 : « Le champ de flux optique pour une personne assise dans un train et regardant par la fenêtre alors que celui-ci traverse le paysage de droite à gauche » (Bruce et Green, 1993: 282). La longueur des flèches symbolise la vitesse du flux.

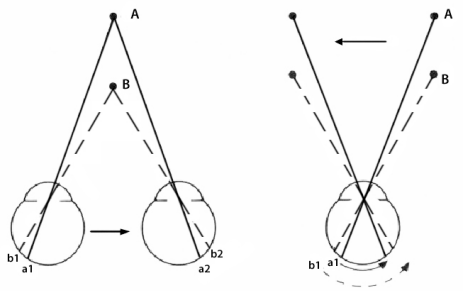


L'effet *d'étagement de plans* est manifeste lorsque l'environnement ferroviaire assure au voyageur une certaine ouverture et profondeur de champ visuel. Alors, **des plans semblant défiler à des vitesses distinctes se différencient.**

Le plan le plus éloigné semble se déplacer le moins rapidement possible tandis qu'en se rapprochant les plans défilent avec des vitesses plus importantes, jusqu'au premier plan qui peut être perçu sous l'effet de flou ou celui de trilles (*cf.* illustration 1).

Illustration 2 : « La parallaxe de mouvement. L'observateur regarde deux objets (A et B) situés à des distances différentes. Si l'observateur se déplace (comme dans le diagramme de gauche), ou si les objets se déplacent à la même vitesse (comme dans le diagramme de droite), le déplacement sur la rétine de l'image de l'objet B (b1–b2), plus proche, sera supérieur à celui de l'image de A (a1–a2) » (Bruce et Green, 1993: 198).

Tout se passe comme si l'environnement n'était qu'**une succession de façades**, ou de fresques défilant. Des couches successives, comme des calques défilant les uns devant les autres se substituent à la profondeur, l'épaisseur de l'espace.

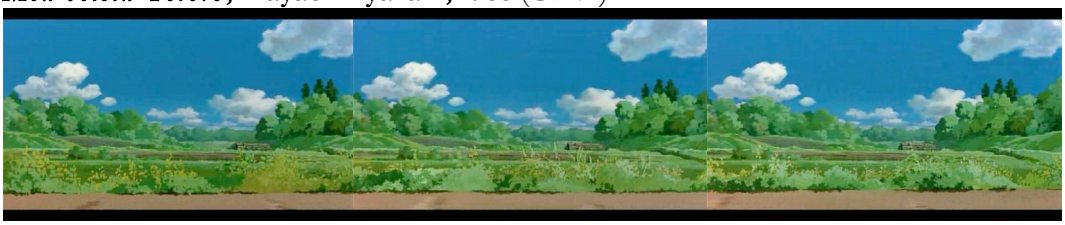


« La marche rapide du train entraîne une nouvelle appréhension de la profondeur du champ visuel. Un étagement hiérarchisé des plans s'instaure en fonction de la vitesse de défilement. À 80 km/h, soit l'allure moyenne d'un train à la fin du XIX^{ème} siècle, le premier plan est flou, le second plan demande un sensible effort d'accommodation, le plan moyen constitue l'essentiel du champ de regard, et l'arrière plan se meut lentement. » (Chéroux, 1996: 76).

Des « plans » qui se dégagent, se construit également une possibilité de **mise en cohérence** de l'environnement filant par la fenêtre, **le « plan » le plus lointain jouant le rôle de fil conducteur, ce que remarque M. Desportes** : « le plus souvent, la continuité entre les aperçus paysagés repose sur quelques éléments visuels simplifiés tels que la ligne d'horizon ou le profil des montagnes » (Desportes, 2005: 147)

Aux effets similaires à ceux produits par l'usage de la technique du *scrolling parallax* (parallaxe de défilement), **très utilisée dans le domaine de l'animation et des jeux vidéos pour composer des effets de profondeur dans un espace à deux dimensions**, l'effet de *d'étagement de plans* caractérise une distinction de *plans* (ou de surfaces, pour utiliser le vocabulaire de Gibson) au sein de la scène perçue en mouvement. En ce sens, il se distingue de la parallaxe de mouvement au sens strict qui ne concerne pas que la relation entre flux optique et perception de la profondeur.

Photogramme illustratif de l'effet d'étagement de plans.
***Mon voisin Totoro*, Hayao Miyazaki, 1988** (GBVI).



« Avec la vitesse, plus le plan regardé est éloigné, plus il parait clair. » (2')

« Il y a une distinction de deux groupes entre les voies ferrées et la barrière puis le bloc assez compact de la ville qui souvent se constitue d'un seul morceau, d'un seul plan. » (2')

« Le flou est pour le près et tout ce qui est loin est net : impression de deux plans très distincts : talus d'herbe très flou et la ville derrière très nette. La vitesse "floute" ce qui est plus près de toi. » (sic) (6')

« Quand c'est loin, ça défile très doucement comme si il y avait plusieurs plans qui avaient chacun leur vitesse. » (sic) (6')

« Si t'as un premier plan qui défile très vite forcément t'as une idée de vitesse, si le plan de référence est à l'infini t'as l'impression que tu fais du deux à l'heure, c'est comme en vélo, quand t'attaques une ligne droite t'es désespéré parce que ça avance pas… » (sic) (TR)

Effet d'ouverture *Prégnance du volume*
Pénétration

Effet opposé : *Effet d'étagement de plans*

De la même manière que Gibson oppose la perspective du mouvement (caractérisée par la perception en mouvement, du mouvement relatif d'objets situés à différentes profondeurs) à la parallaxe du mouvement (Gibson, 1986: 182-184), l'*effet d'ouverture* se pose comme contrepoint de l'effet de *d'étagement de plans*. **Il apparaît et s'actualise dans l'espace quand la profondeur de champ visuel augmente brusquement, selon un mode d'orientation des formes construites rendant possible pour le voyageur la pénétration visuelle dans l'épaisseur de la ville**.

Une condition construite typique rendant possible cet effet est **l'existence d'une percée au cœur de la masse bâtie**. Gibson, en plein cœur de sa théorie des *affordances* (offrandes de l'environnement pour l'action) dans son chapitre sur les « informations optiques nécessaires pour le contrôle de la locomotion » (Gibson, 1986: 227) distingue ce qu'il nomme une ouverture (*opening*) d'un obstacle (*obstacle*). À ce titre, la contradiction qu'il élabore entre ces deux éléments de nature opposée (ou complémentaire) est informative de ce que « sont » et ce que « permettent » les percées dans la masse construite urbaine en regard de *l'effet d'ouverture* : « Un obstacle permet la collision. Une ouverture permet le passage. Tous deux ont dans le champ optique des contours fermés ou presque, mais les angles de l'obstacle se trouvent à l'intérieur du contour tandis que ceux de l'ouverture se trouvent à l'extérieur. » (Gibson, 1986: 229-230) (traduction personnelle). Ainsi, **il y a une corrélation entre l'ouverture physique et *l'effet d'ouverture* dans la mesure ou la première est une « *affordance* » de la seconde**.

Par ailleurs, **cet effet est caractérisé par sa rapidité**. Le regard pénètre l'épaisseur de la ville par des percées orientées de manière à former un angle avec la voie ferrée et se présentant face au regard du voyageur. Une fois l'ouverture passée, l'effet de percée se « referme ».

Cet effet est **complémentaire et/ou contradictoire de celui d'étagement de plans car il procède de configurations spatiales et temporelles antagonistes**. En effet, en train en ville le regard est généralement contraint à buter contre la surface des éléments construits. Ce n'est alors que l' « orientation des plans » par rapport au sens du trajet qui change. Si ces plans sont parallèles au sens du trajet se manifeste l'effet d'étagement de plans, alors que s'ils se présentent en formant un angle significatif avec le sens du trajet et de manière à se présenter face au regard du voyageur, un effet d'ouverture s'actualise.

Cet effet se caractérise également par sa dimension fugace et une percée « prolongée » dans la masse construite ne donnerait plus lieu à sa manifestation. Alors, le corollaire de l'effet *d'ouverture* – la possibilité momentanée de plonger le regard au coeur d'une percée brève dans l'espace urbain – est d'amoindrir, voire d'annuler, celui d'étagement de plans dans la mesure ou le regard dispose d'un temps équivalent pour observer la profondeur d'une portion d'espace. La parallaxe de mouvement a toujours lieu mais cet effet provoque une illusion d'optique donnant l'impression qu'à chaque niveau de profondeur spatiale la vitesse du flux optique est équivalente.

Photogramme issu de ***New York, N.Y.*, Raymond Depardon, 1984.**

« Là le chemin est plutôt libre, par rapport à la voie ferrée... on arrive à voir des rues, on a un effet de perspective assez marqué… » (2)

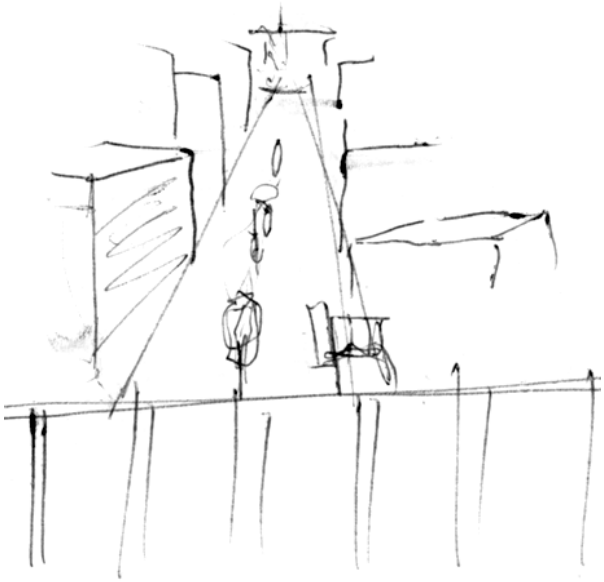
« À proximité de Jean Macé, il y a une rupture dans la suite des événements visuels : grande rue qui remonte vers la Part-Dieu, qui donne une profondeur soudaine » (2')

« Il y a une diversité des vues sur la ville : soit des façades, soit de l'épaisseur de la ville (on fait référence alors aux œuvres de Giorgio de Chirico). Juste après Jean Macé on est dans l'intériorité de la ville (bâtiment en U) « on est dans le plan masse » mais « à l'échelle méga », on n'est pas chez les gens mais dans l'épaisseur de la vile à l'échelle du plan masse » (TR)

Voir le film du trajet (positions : 1'22 ; 4'27-4'41)

Sur la figure 2 (*cf.* partie 2.2), les traits longs et ponctuels illustrent le motif de la percée.

Dessin de l'enquêté (2')



Effet de désaffection *Indifférence*
Flottement

Effet lié : *Effet paysage*

Lors du voyage**, des « signes » donnent l'impression au voyageur qu'il n'est pas dans l'environnement mais qu'il le longe**, voire qu'il « surfe », par dessus ou a côté. Cet effet est véhiculé autant par le référentiel du train, qui indique au passager la relation particulière qu'il entretien avec l'environnement traversé, que par la manière dont les images de l'environnement sont perçues : en défilement, coupées par le cadre de la fenêtre etc. qui provoquent une prise de conscience de la distance que le voyageur a pris par rapport à la ville. Cet effet est aussi très accentué quand des indices de vie à l'extérieur du train (linge aux fenêtres, gens, voitures, etc.) sont visibles et rappellent au voyageur qu'il est « privé de contact » avec la ville qui vit.

« Le train généralise la *Melancolia* de Dürer, expérience spéculative du monde : être hors de ces choses qui restent là, détachées, absolues, et qui nous quittent sans qu'elles y soient pour rien ; être privé d'elles, surpris de leur éphémère et tranquille étrangeté. » (de Certeau, 1990: 166)

La distance physique entre le « premier plan » du paysage et le passager n'entre pas nécessairement en jeu dans la manifestation de cet effet. Il est notamment perçu quand deux trains se frôlent quelques temps, à vitesse quasiment constante, où parfois les passagers peuvent se voir, mais ne pourront résolument pas entrer en contact. Cet effet est dépendant dans une certaine mesure de la vitesse du train, et s'arrête de fonctionner lorsque le train s'arrête, même en pleine voie, car une possibilité de retour à l'espace physique est envisageable. Comme l'indique Desportes, c'est le mouvement – lisse, rectiligne – d'abord qui change le statut de la relation à l'extérieur car le passager ne se situe alors plus dans une « relation de continuité avec l'environnement qu'il traverse » (Desportes, 2005 : 151), ainsi **« [un] divorce s'opère […] entre ce que voit le voyageur du cadre traversé et ce qu'en verrait une personne située le long de la voie »** (*Ibid.*).

L'imaginaire culturel ferroviaire de destruction du temps et de l'espace contribue à cet effet de mise à distance. Ceci indique, qu'il n'y a pas que la vitesse ou l'environnement traversé qui joue sur cette sensation d'isolement. Wolfgang Schivelbusch illustre cette idée en citant Ruskin ainsi que les premiers opposants au voyage en train pour qui la relation au paysage était détruite. Par le tracé des lignes ferroviaires, le trop grand défilement par les fenêtres imposant de ne pas regarder et donc de ne pas rester en contact avec le monde, mais surtout par **cette sensation pour les voyageurs d'être « des paquets humains qui s'envoient eux-mêmes en train au lieu de destination, où ils arrivent tels qu'ils ont quitté Paris, laissés intacts par l'espace qu'ils ont traversé. »** (Ruskin cité par Schivelbusch, 1990: 45).

La prégnance du référentiel du train est également d'importance dans l'effet de désaffection. En effet, le cadre que constitue le moyen de transport peut « prendre le dessus » sur l'espace traversé durant le voyage, par l'abondance d'informations sensorielles qui lui sont propres : chaleur, son, luminosité, contexte social etc. et ne reste en relation avec l'extérieur que par la vue, d'où Larsen qui qualifie le paysage extérieur d'*horizontal visionscape* (Larsen, 2001: 89). Par la même, **l'effet de désaffection est lié également à une sensation de glissement, de flottement du regard mais aussi du corps, éprouvé durant le voyage, où la relation à l'environnement est toujours filtrée**. Pour Bissell, le référentiel train et son rôle dans l'effet de désaffection affectent même particulièrement le paysage perçu : « La capacité d'isolation des wagons produit une forme de tranquillité du paysage (*landscape quietude)* qui annihile le paysage défilant » (*traduction personnelle*) (Bissell, 2009: 46).

Cet effet tend à s'estomper au moment de finir le trajet, dans la gare d'arrivée (au départ, l'évasion du voyageur peut être préalable à toute mise à distance) car même si le train roule et l'environnement défile, la relation visuelle à un environnement de *possibilités*, qui fait transition entre le monde du voyage et celui "de la vie" plus ordinaire favorise un contact, une *adhérence* du passager à l'espace, et il s'y sent toujours appartenir.

Les enquêtés manifestent de deux manières l'effet de désaffection : soit en mentionnant leur prise de distance avec l'environnement, soit en indiquant leur « reprise de contact » avec ce dernier marquant par contraste l'effet de désaffection précédemment à l'œuvre. Nous reprenons ici cette distinction.

Distanciation

« Quand je vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression qu'on est tellement coupé du monde que… à la limite tu verrais un accident que ça te ferait rien parce que… c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression que c'est… des petites voitures… que tu pousses » (7)

« On a l'impression de… de traverser la ville sans en faire partie… » (3)

« Il y a un coté cinéma très fort dans le film à cause d'une absence de maîtrise sur le mouvement (sic), on est obligé de suivre la vitesse proposée et par rapport à l'extérieur, on n'a pas de perception sonore, on est coupé de ce qu'on traverse car tout passe par la vision. » (TR)

Reprise de contact

« C'est marrant parce qu'y a des immeubles, qui ont été, repeints et, au fur et à mesure qu'on avance on dirait qu'ils ont été repeints pour les gens qui sont dans le train » (1)

« Ça commence à être joli, on arrive vers une place où y'a des arbres, et puis des habitations, on a l'impression qu'y a des gens qui vivent là, on arrive à Jean Macé, ça y est… on est dans la ville » (1)

« L'arrivée, qui est assez déplaisante, à cause du freinage mais aussi de la vue de la gare qui est laide, et le fait de devoir sortir de sa contemplation pour redevenir acteur de sa propre vie. » (2)

« Les graffitis sont le seul témoin que la ville est habitée, car les seuls gens qu'on voit sont des usagers de la SNCF, des voitures qui bougent. Les graffitis correspondent à un coté de "signature du paysage" d'un paysage en vue d'une multitude de gens » (TR)

Effet paysage

Esthétisation
Abandon

Effets liés : *Effet de désaffection*, *Effet de défilement*

Cet effet **qualifie le passage d'une perception médiale ou environnementale du monde à une perception paysagère de ce dernier**. À propos du Monde sonore Pascal Amphoux (1994) développe une théorie des modes de relation que les individus peuvent lui entretenir, théorie qui est également parfaitement applicable au monde (non sonore). Pour cela il postule « l'unité du Monde et la diversité du sujet » (*Ibid.* : 159) spécifiant la multiplicité du type de relations qu'un individu peut entretenir au Monde. Pour Amphoux, le sujet peut avoir trois manières de qualifier le Monde : 1) comme *environnement*, avec lequel il entretient des « relations fonctionnelles d'émission ou de réception » (*Ibid.* : 160) ; 2) comme *milieu*, dans lequel le sujet entretient des « relations fusionnelles à travers [ses] activités » (*Ibid.*) ; 3) comme *paysage* « intérieur et extérieur, avec lequel [il entretient] des relations perceptives à travers [ses] expériences esthétiques » (*Ibid.*). De ce mode ternaire de relations au Monde, Amphoux indique que l'environnement correspond au *connu*, le milieu au *vécu* et le paysage au *sensible* (*Ibid.* : 164) de l'expérience.

Suivant Amphoux, le rapport que l'on entretien au monde est contingent, et la situation (et non le *type d'individu*) prête à une perception variable de ce dernier. C'est ce dont l'*effet paysage* témoigne : **à un moment du trajet, il devient possible pour le passager de train d'avoir une appréciation esthétique de l'environnement qui alors « devient » paysage** (perçu). Comme nous l'avons vu, par la distanciation que le référentiel du train introduit, le Monde traversé ne peut pratiquement pas relever du *milieu* – pour reprendre la distinction d'Amphoux – car le passager ne peut « rien y faire ». Le rapport est ainsi dual et la qualification de l'extérieur peut « osciller » entre environnement et paysage.

Ainsi, l'effet paysage est une illustration parfaite de l'effet « non causal » décrit par Amphoux (2001 : 163). Il est difficile d'établir des « conditions » pour sa réalisation, néanmoins les entretiens réalisés ainsi que la littérature sur le sujet donnent des possibilités.

Sur le parcours de l'enquête, **au dessus du Rhône**, les profondeurs visuelles dépassent un kilomètre et demi. Ce passage a été désigné par l'ensemble des enquêtés comme étant l'une des séquences marquantes du voyage où **la situation donne souvent à voir un paysage**, remarquable dans le discours devenant contemplatif et esthétique. Sans chercher à affirmer des « conditions de manifestations » du paysage, trois éléments contribuent néanmoins à l'esthétisation de l'environnement donné à voir à ce moment du trajet. Premièrement la ***qualité*** **visuelle** de la traversée au dessus du Rhône s'approchant des « canons » de la représentation paysagère : position surplombante et distanciée, présence d'éléments naturels, perspective « d'allure dessinée » reconnaissable, architecture néo-haussmannienne jugée positivement etc. Secondement, le **contraste des vues**, qui en quelques secondes basculent du dos de la ville ordinaire – situé à quelques dizaines de mètres de distance des voies ferrées – à la vue dégagée sur le fleuve et l'architecture de façade. Troisièmement, le **contraste lumineux**, mentionné par la plupart des enquêtés, l'augmentation de la luminosité percée étant jugée positivement.

Les motifs du passage à une perception paysagère de l'environnement sont nombreux et renvoient aux théories de la perception esthétique, et en particulier celles concernant l'environnement ordinaire (Augoyard, 1991a; 2003; 2004). Ainsi, nous ne relevons ici que quelques points illustratifs du potentiel de l'effet paysage. **La qualité de l'environnement traversé peut prêter à une perception paysagère**, ce que Freytag illustre bien dans l'exemple cité précédemment où l'empereur Joseph-Franz I demande même l'arrêt du train pour poursuivre sa contemplation.

La perception de l'environnement filant par la vitre, comme la sensation de déplacement rapide du corps dans l'espace peut également être source de perception esthétique, ce que n'avaient pas manqué de souligner Marinetti dans le *Manifeste du futurisme* (1909) : **« Nous affirmons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse »**.
Cela peut aussi être un **moment de contemplation passionnée sur un élément**, ce que révèlent en enquête les effets de guidage ou de trilles, mais aussi la surprise de l'effet d'ouverture. La liste n'est pas exhaustive…

Photogramme du trajet Lyon Part-Dieu – Perrache : passage sur le Rhône.

« On arrive à Jean Macé, ça y est… on est dans la ville, on est dans Lyon… le train ralentit, on a l'temps un peu de choper des images » (1)

« Là on arrive sur le… sur le Rhône, y'a des péniches et là c'est le sentiment de liberté quoi… » (1)
« La ville s'offre vraiment à l'arrivée sur le Rhône, enfin de l'espace pour les yeux, béance qui récompense… »(1' : texte de l'enquêtée)

« Au dessus du Rhône, là on a l'impression d'faire un peu une visite touristique de la ville » (3)

« Le passage au dessus du Rhône donne à voir un panorama sur Lyon, "ça fait carte postale, une impression de train touristique" » (sic) (3')

Au dessus du Rhône on a la « sensation d'observer un paysage et non plus une ville » (sic) (TR)
Sur le Rhône, on a une « perception en face à face » (sic) car il n'y a plus rien qui vient rythmer le paysage, ni de fils électriques : le paysage reste à l'identique pendant plusieurs secondes et « rien ne bouge vraiment, le train bouge mais le paysage lui-même à tendance à se stabiliser » (sic) (TR)

Effet d'abstraction géométrique *Gestalts Simplification*

Effets liés : *Effet de flou, Effet de guidage*

Nommé ainsi en référence au langage formel ayant marqué une partie des courants artistiques non figuratifs du début du XXe siècle (abstraction, cubisme, constructivisme etc.) **l'effet d'*abstraction géométrique* traduit un processus mnésique de simplification de l'environnement par formes ou assemblages (*Gestalts*) simples et généralistes**, ce que décrit bien la *psychologie de la forme*. Ainsi, l'environnement se voit synthétisé en un agencement de formes qui sont elles mêmes composées plus ou moins de la somme des éléments qu'elles englobent.

Prenons l'exemple connu de la mélodie : Renaud Barbaras aborde par cet exemple éclairant la théorie de la forme : « La mélodie est une *forme*, c'est-à-dire un tout qui est quelque chose d'autre ou de plus que la somme de ses parties et dont les propriétés ne se réduisent pas à celles de ses parties » (Barbaras, 1994: 14). Il ressort de l'expérience visuelle ferroviaire, en particulier dans les discours prononcés après le voyage, **une qualification de l'environnement à la fois simplifiée et abstraite**.

Par comparaison, cet effet affecte – d'une certaine manière – la perception de l'environnement ordinaire de manière analogue à ce que l'œuvre d'Aurélie Nemours *Alignement du XXIe siècle* (2006) réinterprètent les alignements de Carnac.

Alignement du XXIe siècle, **Aurélie Nemours, 2006.** (source : http://rootix.info)

Le chemin de fer a une « adhérence urbaine » faible, comme il relie des points discrets de l'espace sans s'arrêter entre et son tracé va à l'encontre des formes de la nature, le choix technique lui imposant d'évoluer selon les lignes les plus droites possibles et de ne plus suivre courbes et reliefs, contraintes caractéristiques des transports éo-techniques. Lorsque Erwin Straus indique que ce passage des transports non mécaniques au chemin de fer est fondamental dans la relation du voyageur à l'espace, **le passager passant de l'espace du paysage à celui de la géographie il rend compte du procès de simplification de l'espace traversé comme de celui de sa représentation, où le passager évolue à la fois dans la carte et dans le territoire**. Alors, l'on comprend les deux facettes de l'effet d'abstraction géométrique, qui touche à la fois la perception formelle de l'espace traversé mais **témoigne également de la double relation, allocentrique et égocentrique** (Berthoz, 1997: 109-110) **que le passager entretien à l'espace traversé, c'est-à-dire une relation simultanément surplombante et frontale**, ou encore en prenant une référence à l'extérieur de son corps (référentiel perceptif allocentré) ainsi que son corps même comme référence (référentiel perceptif égocentré).

Cet effet n'est pas directement manifeste dans le cours d'action, mais la verbalisation *a posteriori* traduit le processus à l'œuvre où les ensembles d'objets distincts se voient substitués par des mentions de groupes formels, de formes, de couleurs etc. C'est pendant les entretiens suivant le voyage commenté que les enquêtés ont quasiment tous déclaré **se souvenir du voyage en séquences et non selon des points de repères** (tels ceux que nous avions mis en place).

Il s'agit également d'un témoignage du procès d'abstraction de ce qui a été traversé : **les enquêtés parlent de séquences, de temps successifs (souvent quatre), qu'ils décrivent selon leurs modalités sensibles (luminosité, ouverture ou enfermement, accélérations et ralentissements, couleurs etc.)**.

« On voit des artères, je vois des artères… , qui défilent très rapidement par rapport à la vitesse du train, qui donne une… c'est vrai qu'avec la vitesse du train on a l'impression de lignes » (5)

« Le haut du rail est tout le temps bien poli par… par les roues du train, et ça fait un… un espèce de trait de lumière » (7)

« Les lignes électriques, je trouve que ça fait des courbes dans le ciel, enfin des traits dans le ciel qui sont assez intéressants… » (6)

Juste après le voyage une enquêtée a indiqué qu'elle avait eu l'impression de passer « à côté d'énormes legos » (sic), à cause de la variété des immeubles qui ont été vus. (1')

La répétition des paysages entraîne une « compression de l'espace dans la tête » (sic) (7')

Il reste une impression d'horizontalité a posteriori même s'il y a beaucoup d'éléments verticaux, les éléments horizontaux semblent avoir plus de force : la voie ferrée, les lignes de marquage, les lignes électriques, etc. Le travelling concorde avec ces lignes et finalement tous les éléments verticaux ne sont vus qu'au service des horizontales. Comme l'œil est obligé d'accommoder il suit les horizontales. (TR)

Effet de défilement *« Comme au cinéma »*
Composition

Effet simple et compliqué, il est probablement le plus évident lors du voyage en train : l'environnement « passe » par la fenêtre et s'offre une multiplicité d'appréhension possibles, autant d'angles de vues. Le passager « re-monte » tout cela, à l'instar de ce que Gastineau nomme « philosophie synthétique du coup d'œil » (Gastineau, 1861: 31-32). Un des aspects les plus remarquables de cet effet réside dans ce qu'on nomme (en le qualifiant rarement) le *défilement*.

« Ca défile », l'« environnement défile par la fenêtre », autant de phrases que l'on peut entendre à propos de la vision ferroviaire. Le référent est mécanique et le défilement désigne selon le *Trésor de la langue française* le « déroulement, glissement d'une bande ou d'un film dans un appareil ». Aussi, le défilement seul ne produit rien. Sans tête de lecture, la bande sonore défilant dans le magnétophone reste inaudible ; sans projection lumineuse le produit de la pellicule cinématographique en défilement reste invisible, etc. Le processus est analogue en train, et sans *effet de défilement*, l'environnement défilant par la vitre ne produit pas de sens. Ainsi, **le défilement caractérise un rapport fixité-mouvement** – rapport fondamental du mode *cinématographique* de vision en mouvement selon Larsen (2001) – **mais nécessite une intervention du voyageur, une intentionnalité dirigée sur ce qu'il regarde pour que cela fasse sens.** Ensuite, l'effet de trilles, de flou ou encore d'étagement de plans peuvent, caractériser des aspects du défilement. L'effet de défilement intervient en parallèle, sans être l'un des effets précédents, ni leur somme. Il est l'un ou l'autre d'entre eux doublé d'une forte intentionnalité du regard du passager-observateur.

Tentons une description plus imagée. L'effet de défilement caractérise le rapport entre une forme de défilement et l'œil de l'observateur, du voyageur, qui reste en contact avec, qui recompose ce qui est vu partiellement, qui anticipe ce qui va arriver tout en se laissant surprendre. **Contrairement à l'effet de flou directionnel qui intervient quand l'œil est plus paresseux, le défilement pour être perçu voire *entendu* fait l'objet d'une activité**. Pour autant, tout ce qui est vu n'est pas nécessairement intégré et mémorisé et tout l'environnement perçu en défilement n'est pas recomposé, mais l'observateur prend conscience de certaines de ses modalités : de fuite, d'irruption, de flou, etc. fixées par le mélange de l'espace hétérogène et de la vitesse. Enfin, une poétique peut émerger de l'environnement qui peut alors devenir paysage (il suffit pour s'en convaincre de penser aux enfants le nez collé contre la vitre du train ou de la voiture, pouvant fixer le paysage en mouvement sans lassitude plusieurs minutes durant). **Musicalement, la *fugue* est certainement le genre qui caractérise le mieux l'effet de défilement** : la masse sonore est composée de lignes distinctes qui font sens et produisent le maximum de leur effet esthétique sous le coup de la compréhension de leur habile distinction.

En défilement : le regard se laisse guider ; accroche au paysage ; va-et-vient ; « ripe » ; est perturbé par des irruptions, des émergences. Ensuite l'esprit *monte* les images perçues comme « Un » paysage de ce lieu traversé, qui se réactualise en permanence. Les formes assez ponctuelles, verticales, viennent rythmer l'image et créer la sensation de défilement.

Georges Amar, sans utiliser cette terminologie donne une description écologique et poétique de l'effet de défilement : « Tant que l'on marche, tant que l'on se meut doucement, le paysage se déforme continûment. Dès que le déplacement est motorisé, rapide, collectif et surtout souterrain (ou aérien : cela revient presque au même) le paysage n'est plus perceptible que par tableaux disjoints, aux stases du mouvement. Invention de la photographie. C'est le mouvement qui commande l'arrêt, la pose. A chaque "station" une image, comme une coupe transversale de la ville sur l'axe du mouvement de chacun. Mais le mouvement qui hache le paysage est aussi la cinématique qui le recompose, sur un autre plan. À chacun son film, à chacun sa ville, selon sa vitesse et sa manière de bouger. Le cinéma est l'inverse optique du mouvement urbain. Reconstitution imaginaire de la continuité. » (Amar, 1999: 150-151)

Alors, la perception du paysage défilant ne relève-t-elle pas par analogie au paradoxe Husserlien : « La Terre ne se meut pas » (car le soleil ne pourrait sinon se lever à l'horizon chaque matin). **Le défilement contient en puissance l'idée qu'en train le passager ne se meut pas, puisque c'est le paysage qui défile par la fenêtre**. Lors de tous les entretiens réalisés, encore plus durant l'observation récurrente, il est apparu que c'est toujours le « paysage qui défile ». Après vérification, certaines personnes ont davantage l'impression que c'est leur corps qui se déplace dans l'espace alors que d'autres ressentent plutôt l'espace bouger autour d'eux, cependant cette terminologie illustre une notamment l'effet de désaffection ressenti durant le voyage en train. Le train et le paysage participent ensemble de la création d'un unique paysage, mais ne sont pas imbriqués pour autant, l'un ne bouge pas sur l'autre ou dans l'autre, mais **devant** l'autre.

« C'est vrai que si je me met à regarder le défilement j'ai pas envie de parler (rires) […] c'est pour ça que j'aime le train, parce que ça me… ça me transporte un peu, ça me pose » (1)

« Le défilement ça correspond au coté répétitif d'espaces réguliers. » (sic) L'enquêtée se souvient de cette sensation de défilement avec des arbres chétifs et des piliers qui donnent un rythme. (1')

« Chronologiquement, je ne me rappelle de rien, mon attention ne se focalise pas sur des lieux précis, sur des points de repère mais sur un paysage global que je vois défiler et que je suis bien incapable de restituer par la suite. » (6' : texte de l'enquêtée)

L'enquêtée se souvient de toute une série de grands réverbères quand on défilait tout doucement avant la sortie de la gare, c'est la 1ère chose qu'elle a fixé parce que ça défilait alors que le reste de l'environnement semblait fixe car on allait très doucement. « On se rendait plus compte de ce qui défile quand ce sont des choses qui n'ont pas de volume, ça augmente la sensation de vitesse et de défilement. » (sic) (6')

Un enquêté a l'impression que si l'on regarde par les fenêtres opposées aux siennes dans le wagon alors on a une perception de l'environnement qui est comparable à celle du cinéma, « tout défile comme dans un film » (sic), à cause du fait que l'on peut voir le cadre de la fenêtre. Peut-être que l'espace est vu comme au cinéma à cause de l'interruption de l'image séquentiellement par les poteaux, et assez rapidement que cela reproduit en nous le même effet que les bandes noires entre chaque image sur les pellicules. « Il faut que ces éléments qui découpent l'espace soient assez proches, car ce qui est lointain ne découpe pas, on peut le voir passer. » (sic) (7')

Le rythme donné par les poteaux qui défilent et ponctuent le voyage. Une « prise de repères donnée par les poteaux qui défilent avec le rythme qui est donné par la vitesse de déplacement » (sic) (TR)

Au dessus du Rhône le rythme change car l'angle de la caméra change. Le mouvement de la caméra influe autant sur le changement de rythme que la réalité elle-même. (TR)

Effet de mouvements relatifs

Tension élastique
Fixation

Quand le train en croise un autre ou roule à côté, ou bien quand il longe une route, quand l'extérieur, les objets et personnes extérieures au train sont aussi en mouvement, apparaît un effet de mouvements relatif. Bien que premièrement lié à l'organisation perceptive, cet effet joue un rôle charnière car il est étroitement lié à l'espace traversé. **Des objets et des individus aux mouvements indifférents les uns aux autres se déplacent avec leur logique propre**. La perception des personnes en mouvement peut alors être « troublée » (de manière volontaire ou non), on ne sait pas ce qui se déplace, on a l'impression que les objets se déplacent très vite ou au contraire sont quasiment arrêtés ; **on peut vouloir croire à l'existence d'une synergie entre les différents objets en mouvement**, comme quand deux trains roulent côte à côte dans le même sens par exemple et qu'on s'imagine « lequel tire l'autre ? ».

L'effet de mouvements relatifs se joue à deux niveaux, entre le mouvement du voyageur, lui-même imbriqué dans le mouvement du train et le mouvement des objets de l'environnement. Mais la perception visuelle des mouvements relatifs entre les objets extérieurs et son mouvement propre se fait surtout à l'aide du cadre de la fenêtre du train. Par cette utilisation, le cadre de la vitre joue le rôle d'un *indice monoculaire pictural* (Droulez, Cornillot-Peres, Panerai et Wexler, 2001: p. 128) essentiel pour se représenter la scène en trois dimensions et comprendre toutes dynamiques qui s'y actualisent. Bruce et Green notent le rôle de ce cadre dans la perception des mouvements qu'il peut induire : le seuil de mouvement des objets pour qu'il soit perçu est très faible car l'œil dispose d'un très grand nombre de références qu'il sait fixe (la terre, les bâtiments etc.). De plus, l'environnement ferroviaire regorge d'éléments construits selon le motif des trilles ce qui facilite encore la perception du mouvement des objets extérieurs, car le seuil de perception de mouvement diminue de dix fois si l'objet qui se déplace est devant un fond de lignes par rapport à une surface uniforme (Bruce et Green, 1993: 378).

« De toute manière il y a une combinaison de mouvements… il y a nous, plus… d'autres choses qui sont en mouvement, des voitures… » (2)
« Là on va p't'être doubler le tramway avec un peu de chance… » (3)
« J'vois l'autre bout du train, ça j'aime bien, qui avance en même temps que nous… » (6)
« Il y a l'autoroute en contresens… c'est bizarre de voir l'eau immobile comme ça, parce qu'y a aucun courant et nous, on traverse… voilà, moi j'sais plus… plus trop où me mettre… perdu un peu le sens de l'orientation et… les rails continuent un peu à se rejoindre… les voitures qui passent sous nous, y'a des hommes qui s'en vont sur les rails… » (6)
« Là maintenant on vient de croiser un train et cette impression de vitesse est augmentée … » (5)
« Là y'a un mur avec des… avec des débris… on se sent un peu enfermés, mais comme il diminue ça va mieux, là on est à côté des voitures… qu'on croise, on a l'impression qu'elles vont vite vite vite » (3)
« Il y a des voitures qui vont à contresens, du coup ça donne l'impression qu'elles sont assez immobiles en fait » (6)

Double mouvement quand on voit les voitures sur le périphérique, deux mouvements conjoints : celui du train qui continue d'avancer et celui des voitures … « comme si il y avait la conjonction à un moment donné de deux mouvements qui sont différents et qui s'imbriquent. » (sic) (TR)
Quand on entre dans la gare de Perrache, et que les autres trains démarrent, d'un seul coup « la ville bouge aussi […] des éléments du paysage urbain sont eux-mêmes en mouvement » (sic) (TR)
« Une accélération a été sentie dans l'image, peut-être que le train avait démarré avant qu'on ne l'aperçoive » (TR)
A la sortie de la gare : « impression de fuite, même si les quais disparaissaient, on continue à les fixer, on essaie de garder un contact avec eux. » (sic) (TR)

2.5. Des phénomènes visuels en mouvement : un premier mode d'appréhension de l'ambiance urbaine

2.5.1. Effets dynamiques en pratique

En introduction de cette partie, nous indiquions rechercher la mise en place d'une interprétation des formes de la vision de la ville en mouvement. À ce dessein un vocabulaire a été mis en place : les *effets visuels dynamiques*. Tous spécifient l'expression d'une triple relation, entre : **référentiel** du moyen de transport, **espace** traversé, et **intention** du regard (ou *usage* du regard). Cette relation est plastique par nature et chacun des termes possède des degrés de prégnances variables en fonction de la situation. Par exemple, l'effet d'étagement de plans dépend davantage de la forme de l'espace alors que l'effet de mouvements relatifs constitue un mode de manifestation du référentiel. Dans une optique modélisatrice, nous pourrions même mettre en place des graphiques qui, effet par effet, pourraient quantifier chacun de ces rapports et montrer que l'effet de montage, par exemple, procède probablement de 33% de chacune des composantes.

En dépit de fondements méthodologiques contestables, la portée opératoire d'une telle démarche serait en revanche vraisemblablement féconde. En effet, la multiplication de projets infrastructurels tenant compte de la dimension « cinétique » de l'expérience le laisse penser[148]. En témoigne par exemple la prolifération de fresques – dites cinétiques – bordant les voies de circulation (comme celle longeant l'A7 à hauteur de Feyzin par exemple), ou encore les représentations de mouvements décomposés censées « s'animer » lorsque l'on passe devant à une vitesse suffisante (un exemple existe dans le métro de Stockholm). Certaines opérations provoquent des effets particulièrement heureux : là où Oscar Niemeyer dispose dans certains bâtiments de l'Institut de technologie aéronautique (São Jose dos Campos, Brésil) ses brise-soleil verticalement et orientés de 45° par rapport à la direction des coursives, ce qui a pour effet de dévoiler le « paysage » extérieur seulement en parcours ; là où la forme « panoramique » des baies vitrées du TGV (design : Roger Tallon) n'est certainement pas sans rôle dans le cadrage d'un paysage « de la vitesse » ; là où la vision à l'arrêt d'un Corail Téoz nous frôlant à pleine vitesse laisse le souvenir d'une « explosion colorée » etc. Néanmoins, en dépit de l'intuition générative de certains effets marquants, les résultats de ces opérations sont souvent mitigés et nous pouvons

[148] Nous abordons ici les relations de « petite » échelle – c'est-à-dire d'un niveau « architectural », à l'échelle du corps, les liens entre mouvement et forme urbaine ayant été traités dans la première partie de cette thèse.

probablement imputer cela à la rare existence d'études préalables[149] concernant leur « effet » sur l'expérience. Ainsi, la mise à la disposition des concepteurs d'un répertoire pratique d'effets visuels dynamiques pourrait jouer un rôle d'« aide sensible » à la conception. La prise en compte de la triple relation – référentiel, espace et intention – dans une dynamique de conception urbanistique pourrait ainsi permettre d'avancer dans le sens d'une prise en compte du hiatus visuel-fonctionnel inhérent à la superposition des logiques aménageuses, et d'atteindre ainsi un des objectifs de cette *praxis*, tel que l'indique Bordreuil :

> « C'est sans doute cette jonction possible du visuel et du fonctionnel qui faisait la grandeur du geste urbanistique : donner la ville à pratiquer et la donner à voir étant les deux faces d'une même pièce » (Bordreuil, 1999 : 75).

Suivant Freytag, on peut considérer que les *dynamiques du regard* (Freytag, 2003) sont paradigmatiques de l'appréhension contemporaine de l'espace vécu, et les individus les ont depuis fort longtemps incorporées, l'expérience du mouvement aidant. Un des enjeux pratiques, en regard de la perception en mouvement, apparaît ainsi en ce qui concerne la conception de l'espace habité et la conception des véhicules. En effet, suivant Desportes (2005) qui indique que chaque technique de transport dispose en elle d'un paysage, il est malaisé de penser la conception spatiale du paysage sans rapport avec celle de ce qui permet l'« accès » au paysage. D'ailleurs, la tradition du paysage visuel moderne (occidental, créé à la fin de la Renaissance) veut que ce dernier commence avec un *point de vue*, ce dernier consacrant l'impératif de *distanciation*[150] (Augoyard, 1991b). Aussi, considérant l'*effet de désaffection* mis en place précédemment, le référentiel du moyen de transport introduit *de facto* la distanciation et confère un potentiel paysager à chaque environnement traversé, relayé par l'intention du regard. Reste alors pour le concepteur l'enjeu du référentiel et de son rôle dans l'« accès » au paysage. Comme le remarque Anne Bossé (2008), certains constructeurs automobiles ont compris cela, en témoigne la prolifération des véhicules dotés de larges baies vitrées[151], faisant ainsi changer ces dernières de statut dans

---

[149] Nous ne connaissons à l'exception des propositions données dans *The View from the Road* (Appleyard, Lynch, Myer, 1963) qu'un seul projet (non réalisé) d'équipement d'infrastructure autoroutière (mur antibruit) dont la charte de design seconde une étude de la perception visuelle du site en automobile (Projet *Runningham*, 2006, arch. P. Amphoux, étude *in situ* réalisée par BazarUrbain).

[150] A propos de la distanciation, relevons ce qu'indique Françoise Chenet-Faugeras : « On a l'habitude de confondre jardin et paysage, surtout quand le jardin se fait parc et est ordonné, à la française où à l'anglaise. Un jardin miniature est, comme l'illustre Chen Fou dans *récits d'une vie fugitive*, un paysage et n'est pas un jardin. Où est la différence ? Elle est dans le point de vue – extérieur et globalisant qu'on a du paysage, intérieur, voire intime et parcellaire qu'on a du jardin. » *In* Chenet-Faugeras F., Le paysage comme parti pris, *in* Roger A. (ed.), La théorie du paysage en France (1974-1994), Seyssel: Champ Vallon, 1995, p. 277.

[151] Un monospace français a même été baptisé « visiospace », en 2007, par son constructeur, faisant passer au premier plan non plus sa capacité fonctionnelle spécifique mais son potentiel de mise en vue du Monde.

l'imaginaire collectif : « [il] ne s'agit plus de la voiture comme objet de valorisation sociale, mais de la voiture qui vous donne accès autrement à ce que vous voyez » (Bossé, 2008: 34). De surcroît, on peut retenir du développement des « visiospaces » et véhicules comparables, un élément d'importance en regard d'une l'appréhension « théorique » conventionnelle des transports : la part grandissante de la considération pour le mobile (*mobilities*) par rapport à celle des points fixes (*moorings*) qu'elle est censée relier. Il est d'évidence que le discours des fabricants de véhicules, comme celui des transporteurs, porte généralement davantage sur « la relation » que sur les lieux reliés, et valorise, par conséquent, davantage le moment du trajet et ses conditions de possibilité, que le dé-placement lui-même. En revanche, on note une évolution sensible des discours, lesquels valorisent de plus en plus la qualité sur la quantité, le confort sur la performance, en témoigne l'exemple automobile précédent, mais aussi de récentes publicités pour le TGV[152] (pourtant l'un des trains les plus performants du monde sur le plan technique), de la RATP[153], ou encore d'une compagnie ferroviaire britannique[154]. Enfin, jouer sur le référentiel est également jouer sur le tracé des parcours, et il n'est pas inconcevable d'envisager des parcours de transports collectifs qui à l'instar des itinéraires bis des routes françaises, fasse « profiter » aux passagers quotidiens de vues remarquables[155] où bien, comme l'indique la RATP, de leur faire « aimer la ville ».

Ainsi, s'esquisse la portée opérationnelle d'un répertoire tel que celui des effets visuels dynamiques. Par ailleurs, ce répertoire soulève aussi des enjeux de portée théorique à l'échelle des ambiances et de l'urbanistique.

---

152 Dans une campagne récente (2008), un encart publicitaire de journal concernant le TGV indiquait : « Vous êtes confortablement installé à bord de TGV. Vous rentrez chez vous à 300 km/h. Votre regard se promène et se perd parmi les magnifiques paysages qui défilent sous vos yeux. Le calme de nos voitures vous plonge progressivement dans une relaxation absolue. Vous êtes détendu. Le temps ne compte plus […] ». Cette dernière phrase consacre quasiment l'oubli de l'espace-temps quantifiable du voyage. Publicité citée par Bossé A., Panoramic, what a spirit!, *Lieux Communs*, 2008, n° 11, "Cultures visuelles de l'urbain contemporain", p. 35-36.

153 À partir de 2007, la RATP se dote de son actuelle « signature » (de communication) : *Aimer la ville*, qui : « exprime l'identité profonde de la RATP […] entreprise citoyenne et responsable, qui depuis près de 60 ans, met toutes ses expertises au service de la ville. […] » *In* http://www.ratp.fr/aimerlaville/

154 D. Bissell fait mention d'une compagnie indiquant à l'extérieur de ses agences commerciales la mention suivante (accompagnée d'images) : « the scenery comes free » (le paysage est gratuit) *In* Bissell D., Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2009, vol. 34, n° 1, p. 45.

155 Notons à ce propos l'existence, au sein du réseau public de transports de la ville Brésilienne de Curitiba, d'une ligne de bus dite touristique, munie de véhicules équipés de grands ouvrants et effectuant un trajet liant entre eux des points d'attraction de la ville (musées, jardins etc.) mais faisant également profiter les passagers de vues spécifiques apparaissant au cours du trajet.

2.5.2. Effets et motricité : une qualification de l'espace du mouvement

En amont du répertoire proposé précédemment, nous les avons classé en suivant deux types de registres – transformation du paysage et mise en relation à l'environnement – organisant quatre catégories empruntées aux répertoires des *effets sonores* (Augoyard et Torgue, 1995) et des *effets lumineux dans l'environnement urbain* (Chelkoff et Thibaud, 1992), entre effets : élémentaires ; psychomoteurs ; à dominante spatiale ; et liés à l'organisation perceptive. *A posteriori* de l'établissement du répertoire, une relation trivalente entre référentiel, espace et intention du regard dont procède chaque effet visuel dynamique constitue une occasion de réinterroger cette catégorisation. Comment cette relation à trois termes « fonctionne-t-elle » ? Chaque effet relève d'un mode de perception spécifique et témoigne de l'actualité d'un rapport écologique entre un individu et l'espace traversé. Aussi, il apparaît que chacun des effets présentés procède du mouvement. Ils sont kinesthésiques et, au-delà de procéder du mouvement – celui du corps dans l'espace *via* le référentiel, ils sont producteurs d'un mouvement corporel, rendu parfois manifeste par ce que nous avons nommé *l'intention*. Elle constitue une manifestation de ce que Berthoz (1997) appelle le *sens du mouvement*. Émerge ainsi des effets, le registre – quasiment passé sous silence jusqu'ici, tant il semble aller de soi – de la **motricité**. Chaque effet est moteur et cet *efficace moteur* constitue l'articulation, le « lieu » de mise en relation du corps, de l'espace et du référentiel. Comme indiqué plus haut, la considération de la triple relation à l'œuvre dans chaque effet permet de revisiter la catégorisation proposée *a priori* du répertoire. En effet, pensés à travers le registre de la motricité, les effets se classent en trois catégories, en fonction du mode de relation motrice qu'ils engagent entre espace, référentiel et corps. Les voici ici présentés :

- premièrement, la **motricité en jeu est celle de l'œil**. Le rôle de la *parallaxe de mouvement* est alors primordial dans le rapport frontal à l'environnement défilant par la vitre. Ainsi, les effets de trilles, de flou ou encore d'étagement de plans jouent directement sur la physiologie de l'œil, contribuant – par l'intermédiaire des « champs de flux visuel » (pour reprendre le vocabulaire de Gibson) – à la construction de l'environnement traversé. Pour ces trois effets, on peut dire que la relation écologique est à sens unique : de l'espace visible à l'œil, de l'espace au corps, le référentiel intervenant essentiellement comme variable de cadrage de la vue mais n'influant guère sur les deux autres termes.
- secondement, la **motricité à l'échelle du potentiel corporel**. Bien que décrivant une modalité visuelle, les effets ressortant de cette catégorie rendent manifeste le mouvement corporel à l'échelle de l'espace traversé. Ici la

motricité intervient comme mode de « rattrapage » du *chiasme* propre au mouvement ferroviaire, introduit « par la vitre, et par le rail » (de Certeau, 1990: 166). Michel de Certeau écrit : « [la] vitre est ce qui permet de *voir* et le rail, ce qui permet de *traverser*. Ce sont deux modes complémentaires de séparation. L'un crée la distance du spectateur [...] L'autre trace, indéfiniment, l'injonction de passer [...] impératif du détachement qui oblige à payer une maîtrise oculaire de l'espace en quittant tout lieu propre, en perdant pied » (*Ibid.* : 166-167). Le référentiel cristallise ce hiatus en permettant à la fois au corps de voir et de se mouvoir. Aussi, les effets de guidage et d'ouverture, d'inspection et de mouvements relatifs retissent ensemble ces dimensions que le mouvement ferroviaire tend à disjoindre. Par eux, tout le corps du passager évalue son mouvement ainsi qu'il évalue l'espace visuel : en suivant des guides horizontaux, en inspectant activement l'environnement, en introduisant une dynamique à l'intérieur même des formes du regard. Le référentiel « existe » alors à toutes les dimensions et implique directement le corps depuis la forme de l'ouvrant jusqu'à celle du tracé, éprouvant ainsi l'espace visible (celui des effets visuels dynamiques) pour en faire un environnement : un espace descriptible selon ses caractéristiques matérielles mais aussi un territoire des possibles. Ainsi, la relation écologique forme une boucle entre environnement et « corps voyant ».

- troisièmement, la **motricité intervient comme modalité de « décentrement »**, en consacrant cette fois-ci le hiatus relevé par M. de Certeau. La contradiction des formes de motricité, visuelle et corporelle tend à produire une « prise de recul », une intellectualisation de la situation. C'est par exemple le cas remarqué par E. Straus du passage d'une perception paysagère à une perception géographique introduite par le mouvement ferroviaire (Schivelbusch, 1990: 58). Effets de désaffection, de paysage, d'abstraction géométrique ou de montage, tous participent d'une dimension aperceptive de l'expérience de la mobilité. L'espace tend à devenir « conceptuel » et ne relève plus d'un environnement descriptible sous ses aspects matériels, ou comme potentiel.

Le répertoire des effets visuels dynamiques consiste à déployer certaines formes prises par le regard et à qualifier la relation écologique – du passager à l'environnement – spécifique au trajet ferroviaire, complétant ainsi, à l'aide d'un parcours urbain particulier, les notions de *paysage panoramique*, de *mécanisation de la perception*, de *travel glance* ou de *dynamiques du regard*. La re-catégorisation des effets par le prisme de la motricité permet alors d'aller plus avant sur la compréhension des formes revêtues par l'espace du mouvement, appréhendable – sur

le terrain ferroviaire – de trois manières étroitement liées aux formes de motricité à l'œuvre dans les effets : **espace visible, espace visuel et espace conceptuel**. Il ne s'agit pas ici de distinguer trois « types » d'espaces vécus, mais trois formes possibles d'appréhension de celui-ci lors de sa traversée motorisée – à la différence des effets visuels dynamiques dont la manifestation peut dépendre de facteurs spatiaux spécifiques (la profondeur de champ visuel, par exemple). Ces trois modes d'appréhension de l'espace du mouvement forment des catégories théoriques étanches. En revanche, ne décrivant en rien la « vérité » des lieux, ils existent de manière concomitante dans le temps de l'expérience, à des degrés de prégnance variables.

2.5.3. Effets et potentiel d'ambiance

Les effets visuels dynamiques constituent une voie d'expression de phénomènes rendus manifestes par le mouvement en qualifiant ce qui émerge d'un rapport à la ville embarqué dans un mouvement motorisé. Ainsi, **ils rendent manifeste ce que l'espace des réseaux de transport contient en puissance**. En proposant de considérer les formes d'appréhension de l'espace en mouvement entre espace visible, espace visuel et espace conceptuel, nous soulignons – à l'instar de Pascal Amphoux (1994) qui distingue milieu, environnement et paysage – sa multiplicité. De même, en proposant la notion de *taskscape*, le paysage en pratique, Tim Ingold (1993) insiste sur le caractère à la fois partagé et individualiste du monde dans une option pragmatique, en mettant ainsi l'accent sur l'existence d'un contexte physique, qui change de signification pour des personnes lui faisant face en fonction de ce qu'elles « peuvent y faire ». Danny Trom propose une conception analogue du paysage visuel « pratique » : « La vue du paysage procède directement d'une forme d'engagement pratique au monde. Du haut d'un promontoire, un garde champêtre, un géomètre ou un promeneur feront ainsi des expériences visuelles différentes [...] Le paysage s'offre donc comme un état possible du monde auquel chacun d'entre nous a accès » (Trom, 2002). Certains effets visuels dynamiques montrent l'espace urbain d'une manière suffisamment spécifique pour que l'on puisse considérer **le mouvement physique dans l'espace comme révélateur d'un potentiel**. Par là même apparaît une propriété fondamentale du paysage : il ne peut donc se limiter à ses caractéristiques matérielles et, suivant Alain Roger, on peut indiquer qu'il procède d'une « métaphysique » (Roger, 1997). Ainsi, l'espace traversé peut être environnement, *taskscape*, espace conceptuel, paysage etc. et le mouvement, orchestrant la triple relation corps, référentiel, espace crée les conditions de ce changement de statut, comme en témoignent les phénomènes spécifiques se manifestant lors de la traversée (effets visuels dynamiques). Prenons l'exemple de l'esthétisation de l'espace ordinaire dans le regard en mouvement.

Un premier registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'esthétique

On vient de le voir, des phénomènes visuels spécifiques se manifestent au cours de traversées urbaines motorisées. Aussi, l'on peut s'interroger sur l'efficace de ces effets : que font-ils ? On a vu, pour ceux répertoriés, de quoi ils procèdent, mais qu'engendrent-ils ? En quoi qualifient-ils les traversées urbaines, les voyages urbains à la différence du mouvement pur ou du contexte traversé ? Nous proposons l'hypothèse de considérer le mouvement comme révélateur des potentialités de l'espace urbain appréhendable de multiples manières. Le terrain de l'expérience esthétique ordinaire semble adapté à une démonstration de cette hypothèse : En quoi la perception en mouvement de l'espace ordinaire est à même de provoquer une perception esthétique de celui-ci ? Ainsi se trouve traitée la thématique du potentiel de l'espace en nous demandant comment le mouvement dans *l'environnement* le façonne en *paysage* perçu.

Nous l'avons signalé à quelques reprises au cours de cette partie, et cela fait par ailleurs l'objet de travaux de recherches complets : des liens forts entre productions artistiques et expérience du mouvement motorisé suggèrent la possibilité d'une perception *esthétique* du mouvement. Avant de « remettre en contexte » notre corpus, un rapide détour historique . En témoigne par exemple la lettre de Victor Hugo citée plus haut en rapport à l'effet de flou. L'apparition et la diffusion du chemin de fer vient modifier la teneur des récits littéraires concernant la thématique pérégrine.

Le genre « récit de voyage » compte parmi les domaines littéraires les plus fournis historiquement[156]. On peut comprendre la prolixité des auteurs sur ce sujet dans la *connaturalité* des actes de narrer et de circuler. Cette idée se trouve chez J.F. Augoyard (1979) qui en développant ses *rhétoriques cheminatoires* associe formes de langage et pratiques de cheminement. M. de Certeau poursuit cette idée en la retournant lorsqu'il indique : « [tout] récit est un récit de voyage – une pratique de l'espace » (De Certeau, 1990: 171). Aussi, ce qui ressort de ces auteurs est que l'ordre importe moins que la relation tendue métaphoriquement entre pratique d'espace et pratique du verbe, marcher et narrer, ce que montre Augé :

> « [...] c'est l'œuvre [écrite] elle-même qui s'apparente au parcours métropolitain tel qu'il apparaît sur les plans que l'on peut consulter à l'entrée des stations, sur les quais ou dans son agenda. Un auteur suit d'abord une direction ; souvent il la revendique, en rappelant quel grand prédécesseur l'a influencé [...] d'autres changent d'inspirateur ou prennent le risque d'ouvrir une nouvelle direction de recherche, et l'on peut repérer dans leur œuvre le

[156] En témoigne à ce sujet, l'important travail de numérisation thématique de récits de voyages en France, en Italie et en Afrique depuis le Moyen-Âge, réalisé par la Bibliothèque Nationale de France. Disponible sur Internet : http://gallica.bnf.fr/ (section dossiers).

> lieu et le moment de cette rupture [...] Il y a ainsi dans beaucoup de bibliographies des livres qui jouent le rôle de plaques tournantes. La métaphore ferroviaire de la "gare de triage" où un train change de voie après intervention de l'aiguilleur s'applique bien au cas de l'auteur » (Augé, 2008: 29-30).

Enfin, J.M. Floch va jusqu'à faire de cette relation entre parcours et récit sa méthode. Le sémioticien propose ainsi d'analyser *structuralement* les trajets en métro comme il le ferait d'un texte :

> « [...] le trajet, comme n'importe quel texte, possède une clôture qui l'individualise comme une totalité relativement autonome et rend possible son organisation structurelle. [...] comme un texte, le trajet peut être l'objet d'une segmentation, c'est-à-dire d'un découpage en un nombre limité d'unités, d'étapes ou de moments qui se relient entre eux selon certaines règles » (Floch, 1990: 21)

Cependant, aussi abondants soient-ils, les *récits de voyage* abordent rarement la thématique même du mouvement, ou de la relation à l'environnement traversé de manière frontale, bien que le *voyage* en soit le sujet central. À l'évidence, ils – et c'est là la particularité du genre – procèdent de ce que le mouvement a rendu possible, rencontres, attentes, déconvenues etc. et la plupart d'entre eux offrent un témoignage, même bref, relatif à l'expérience de la *mise en relation* beaucoup plus qu'à celle du mouvement[157]. Alors le rôle du chemin de fer devient manifeste. Ce dernier a introduit une rupture incomparable avec les techniques précédentes[158], et la relation nouvelle à l'espace traversé provoqua une littérature spécifique, concernant le rapport entretenu à l'environnement traversé, plus précisément : au lieu-moment du mouvement, devenu digne d'intérêt pour lui seul. Ainsi, écrit Verlaine dans *La bonne chanson* :

> « Le paysage dans le cadre des portières
> Court furieusement, et des plaines entières
> Avec de l'eau, des blés, des arbres et du ciel
> Vont s'engouffrant parmi le tourbillon cruel
> Où tombent les poteaux minces du télégraphe
> Dont les fils ont l'allure étrange d'un paraphe ».

Il serait illusoire de vouloir procéder ici à un recensement complet des récits littéraires témoignant de l'expérience du mouvement. Les auteurs ayant commenté le

---

[157] A. Bourdin réalise un constat similaire à propos de la naissance de l'anthropologie : « […] dans les récits [de voyage], le voyageur est bien moins le sujet que les pays que l'on découvre, ou, plus radicalement, le "sauvage", c'est-à-dire tout ce qui ne bouge pas. C'est cette découverte de la différence immobile que retient surtout l'anthropologie […] » *in* Bourdin A., Les mobilités et le programme de la sociologie, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 9.

[158] « [O]n s'aperçoit que l'humanité, en plusieurs millénaires, n'a pas fait un pas plus vite que l'autre. Et voici sans crier gare que, tout à coup, aux environs de 1840, deux éléments prodigieux vont permettre à l'être humain de se déplacer dix fois, vingt fois, trente fois plus vite qu'on ne l'avait fait jusqu'alors. […] Le rail et la vapeur. » Vincenot H., *L'âge du chemin de fer*, Paris: Denoël, 1980, p. 7.

mouvement sont nombreux, particulièrement au XX[e] siècle. Pour ne citer qu'un nombre très limité d'auteurs ayant illustré des expériences de transports, celle du train renvoyant notamment à *La modification* de Michel Butor ou au plus confidentiel *Paysage fer* de François Bon ; celle du tramway, à Claude Simon (*Le tramway*) ou Alfred Döblin dans les premières pages de *Berlin AlexanderPlatz* ; puis les métros à, en vrac, Michaux, Queneau, Jouhandeau, Breton etc.[159]

Précédemment, nous avons abordé l'art cinématographique, en particulier le rôle de l'expérience du mouvement dans l'évolution des manières de représenter, en témoigne la naissance du travelling. Aussi, l'ensemble des arts visuels, avec la peinture, la photographie[160] et l'art vidéo, vont faire usage de l'espace en mouvement comme sujet d'expériences esthétiques, qu'il s'agisse de témoigner de la transformation du regard porté sur le monde induite par les moyens de transport ou pour créer des formes nouvelles. Ainsi, Henri Vincenot remarque la modification picturale imputable au chemin de fer dans la peinture de Corot (Vincenot, 1980: 137) et fait référence à Jongkind[161], lorsqu'il affirme que « c'est de la portière d'un train, lancé à cinquante ou quatre-vingt kilomètre à l'heure, qu'est né l'impressionnisme » (Vincenot, 1980: 138). Aussi contestable qu'elle soit, cette affirmation rend néanmoins compte de la relation entre art pictural et expérience du mouvement, les peintres impressionnistes en ayant particulièrement rendu compte : pensons seulement à *Pluie, vapeur et vitesse* de Turner (non daté, approx. 1840-44) où à l'*Arrivée du train de Normandie, Gare Saint-Lazare* de Monet (1877).

Une esthétique artistique se dégage de l'expérience du mouvement. Aussi, peut-on en dire autant d'une esthétique ordinaire ? Et surtout, dans quelles conditions ? Nous avons vu l'équivocité inhérente à l'appréhension du monde et, en admettant l'existence d'une « compétence esthétique ordinaire »[162], chacun peut avoir accès à la dimension paysagère de celui-ci. Ensuite, les effets mis en place dans le répertoire des effets visuels en mouvement, qu'ils donnent à voir un espace visible, visuel ou conceptuel sont tous potentiellement producteurs d'une perception esthétique. En témoigne évidemment le

---

159 Sur ce sujet, on pourra notamment se référer à l'ouvrage suivant : Lautié V., Parisiens R. A. D. T., Pédagogique C. R. D. D., *Métro mémoire : textes littéraires sur le métro de Paris*, Créteil: CRDP, 1991.

160 Ne détaillant rapidement que quelques points, nous renvoyons le lecteur à l'article suivant développant particulièrement l'approche historique de la relation entre photographie et mouvement ferroviaire : Chéroux C., Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle, *Études photographiques*, 1996, n° 1, p. 73-88.

161 « … ce n'était pas moi qui me déplaçais, mais le paysage, et dans le cadre de la fenêtre du wagon j'ai vu passer, à la vitesse d'un éclair, plus de mille tableaux successifs, mais je ne les ai qu'entrevus, très vite effacés par le suivant et, au retour, je les ai revus mais avec une lumière différente et ils étaient autres. Et j'ai compris que c'était comme ça qu'il fallait peindre : ne retenir que l'essentiel de la lumière surprise en une seconde à des moments différents. L'impression fugitive sur la rétine suffit. Tout le reste est inutile ». Johan Bartold Jongkind cité par Vincenot H., *L'âge du chemin de fer*, Paris: Denoël, 1980, p. 137-138.

162 Notion développée par Marion Segaud, citée dans Augoyard J.-F., Vers une esthétique des ambiances, *in* Amphoux P., Thibaud J.-P., Chelkoff G. (eds.), *Ambiances en débats*, Bernin: À la croisée, 2004, p. 17-30.

mieux l'effet paysage, à travers lequel une perception passionnée du monde traversé émerge. Mais les effets de guidage, d'étagement de plans ou de trilles favorisent également contemplation et abandon, que ce soit à l'échelle de l'œil ou de l'intellect. Plus, entre les effets, entre ces manières spécifiques de comprendre la relation passager – environnement, apparaissent un ensemble de registres d'action volontaire du passager : fixer tel élément jusqu'à que ce ne soit plus possible, laisser glisser le regard, inspecter l'ensemble de la scène sans perdre un détail etc., autant de manières de qualifier une dimension ludique de l'expérience visuelle du mouvement. Autant d'éléments qui indiquent que la relation entre passager et environnement *via* le référentiel n'est pas à sens unique, mais en constant aller-retour. En étant actif, en « jouant », comme en contemplant, le passager construit le paysage qui apparaît sous ses yeux et lui donne un sens et parfois lui attribue un jugement esthétique. Surtout, tout cela émane dans la situation de mouvement et par là même une potentialité de l'espace ordinaire se révèle. Telle barrière bétonnée habituellement jugée négativement pourra devenir objet de contemplation lors de sa perception en mouvement, l'effet de trilles la magnifiant. Etc.

Ainsi, **le mouvement est un révélateur du potentiel esthétique de l'espace ordinaire**. Cette caractéristique est une propriété du voyage urbain, qui définit par là même **une première catégorie descriptive et interprétative de ce dernier : l'esthétique**. Cette première catégorie d'analyse du voyage urbain est opératoire des ambiances. En effet, la définition que nous proposons du voyage urbain fait procéder ce dernier de la mise en contact d'ambiances de diverses natures pendant le temps du mouvement. Alors, **une première conséquence possible de la mise en contact d'ambiances différenciées se manifeste sur le terrain de l'esthétique ordinaire : il s'agit de la possibilité de faire une expérience esthétique du trajet urbain**.

Mouvement et ambiance urbaine

Le résultat principal de cette partie consiste en la compréhension du pouvoir du mouvement sur la perception visuelle de l'espace urbain. Les effets visuels dynamiques témoignent d'une possibilité de lecture renouvelée des formes urbaines, notamment à travers les anamorphoses dont ils rendent compte. Par là même, ce répertoire a pour conséquence d'asseoir une hypothèse de la relation entre l'environnement traversé et le passager, faisant de ce dernier une partie du paysage et non un spectateur distant.

Dans la première partie de cette thèse nous avons émis l'hypothèse du mouvement générateur de l'ambiance urbaine. Pour avancer sur cette hypothèse, a été déployé le concept de voyage urbain. Cette seconde partie aborde un premier niveau de cette mise

en contact : celui des phénomènes, rendus manifestes par l'explicitation des effets visuels dynamiques. Au niveau phénoménal, nous avons montré qu'un voyage urbain se réalise dans la mesure où il y a une mise en tension permanente du monde et du corps, du niveau physiologique à l'intellection de l'expérience la plus abstraite (de l'environnement). Ainsi, l'expérience du voyage en train – et une forme même de l'ambiance du voyage – est caractérisée au premier plan sur un mode de **relation**. Le passager ne « reçoit » pas le monde à travers la fenêtre, pas plus qu'il ne se déplace géométriquement dans l'espace. Les effets visuels dynamiques montrent la construction d'un environnement phénoménal spécifique propre à la traversée motorisée de l'espace constitué ni d'une ambiance intérieure, ni d'une ambiance extérieure au moyen de transport mais de leur combinaison actualisée dans le temps et l'espace.

Au-delà du monde phénoménal constitué en mouvement, quelle forme prend l'ambiance urbaine ? Il ressort des investigations menées en mouvement une thématique du **potentiel**. Ce potentiel est applicable à l'espace traversé, mais également au monde phénoménal actuel de l'expérience du mouvement. Aussi, l'hypothèse du mouvement générateur de l'ambiance urbaine était probable tant que l'on accepte l'idée d'une différentiation des ambiances dans la mesure où l'ambiance urbaine procède de leur rencontre. En revanche, en indiquant la création d'un monde phénoménal spécifique basé sur un mode de relation lors de la traversée, il convient de déplacer l'hypothèse. Considéré sous l'angle des potentialités, le mouvement est moins un générateur d'ambiance urbaine qu'un révélateur de l'ambiance urbaine contenue en puissance dans les situations locales et leurs ambiances. L'enjeu consiste alors à cerner la forme de l'ambiance urbaine au sein d'un mode d'expérience phénoménal « continu et plastique ». Alors, nous devons laisser les effets et la dimension phénoménale de l'expérience et nous en dégager pour les appréhender « de l'extérieur », c'est-à-dire pour comprendre leur mode de formation (apparition, maintien, disparition) dans le temps. Pour cela, nous changeons de terrain dans la partie suivante pour nous intéresser en particulier aux modes d'attention mobilisés en cours de traversée urbaine et voir en quoi ces derniers nous renseignent sur la forme de la combinaison entre intérieur et extérieur au cours de la traversée.

3. *Corps embarqués : modes de relations à l'ambiance*

Ambiance et conduites attentionnelles : préliminaires

Chaque partie de ce travail contribue au développement théorique de l'Ambiance Urbaine. À l'issue de la partie précédente, nous avons développé un répertoire d'effets visuels spécifiques, informateurs du rapport phénoménal entretenu à la ville en mouvement. Dans cette partie, nous passons des phénomènes aux modes de relation. Ainsi, en qualifiant des transitions (sensibles, puis attentives, perceptives), **l'objectif de cette troisième partie consiste à développer la question de l'ambiance au niveau du mode de relation à l'environnement** (ou milieu, ou paysage) traversé, les effets précédents ayant montré qu'il n'y a fondamentalement pas de séparation entre, le monde, d'une part, et les individus mouvant, d'autre part, mais qu'un processus de construction d'un monde spécifique – appelé espace visible, visuel ou conceptuel – émerge lors de la mise en mouvement. De plus, en développant la thématique de la *transition*, la dimension temporelle se trouve de fait introduite au cœur de la réflexion dans le questionnement sur le mode de relation au contexte. À l'issue de cette partie, nous avancerons une proposition de compréhension *dynamique* de l'ambiance urbaine.

Comme indiqué dans la première partie de ce travail, cette recherche se construit « sur elle-même », sur un mode inductif, dans le sillon des théories fondées (*grounded theories*). Ainsi, un dessein majeur conduit l'ensemble du travail – la formalisation théorique de *l'ambiance urbaine* – et ses différentes parties y contribuent partiellement. Ainsi, chaque partie avance sur une thématique spécifique dotée d'hypothèses particulières, et vise *in fine* à remodeler les hypothèses théoriques d'ensemble. **L'hypothèse guidant la présente partie consiste en ce que l'expérience des transports collectifs ne se traduit pas uniquement en termes d'effets de perception mais aussi par des transitions de régimes d'attention, lesquels sont révélateurs de la situation et par extension de l'ambiance actuelle**. Une autre hypothèse, méthodologique, porte sur la forme prise par ces modes de relations, et fait lien avec la partie précédente : les *transitions* relèvent au premier plan d'une dimension kinesthésique de l'expérience. Cette hypothèse joue un rôle d'articulation des terrains et des résultats entre eux, articulation nécessaire dans la mesure où les modes d'investigation ainsi que l' « objet momentané » de recherche diffère d'une partie à l'autre, ce que la caractéristique ferroviaire de l'ensemble des terrains ne suffit à maintenir.

3.1. Un métro parisien

Inscrit dans le cadre d'une recherche ACI internationale (Thibaud *et. al.,* 2007) prenant pour terrains cinq villes du monde dont Paris, une ligne de transport à enquêter a été choisie dans cette ville. Menée de 2004 à 2007, cette recherche a pour objectif la compréhension des *processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines* – ce qui constitue par ailleurs le sous-titre du document. Plus précisément, ce travail consiste à la mise en œuvre d'un dispositif expérimental, international et interdisciplinaire ayant pour objet central les ambiances urbaines, interrogées sous le prisme des cultures, des méthodes des disciplines et des langues. Pour cela, cinq places publiques et cinq lignes de transport collectifs ont été étudiées à Paris, Bonn, Varsovie, Tunis et São Paulo.

Cette partie de la thèse a bénéficié du travail de terrain de la recherche citée précédemment dans le métro parisien, et les enquêtes complémentaires nécessitées pour le travail présent ont naturellement pris place au même endroit. Afin d'harmoniser les terrains associés aux transports urbains des cinq villes de la recherche ACI (Thibaud *et. al.,* 2007) un ensemble de critères a été mis en place : la ligne de transport étudiée doit être à ciel ouvert (pas souterraine sur l'ensemble du parcours) ; offrir une diversité de paysages urbains ; représenter une diversité « sociale » remarquable (types de population, âges, sexes, etc.) ; être caractéristique de la ville en question. Afin de guider le choix d'une ligne tout en respectant l'ensemble de ces principes, une enquête réputationnelle[163] a été menée. Pour cela, un ensemble de parisiens, experts dans des domaines intéressant cette recherche : chercheurs, architectes et urbanistes ainsi qu'un agent RATP ont été réunis afin de proposer différentes lignes de transport (métro, tramway ou RER mais pas de bus) leur semblant idéales en regard des critères cités précédemment.

Quasiment toutes les lignes de métro comportant une ou plusieurs parties aériennes ont été évoquées. Les lignes de métro 2, 5, 6 et 8, ainsi que les RER B et C ont ainsi été mentionnés. Chacune de ces lignes remplissent un ou plusieurs des critères indiqués ci-dessus, cependant aucune ne les recensaient tous. Les lignes 5, 8 et le RER B ont rapidement été écartés de notre choix en raison soit d'une partie aérienne trop restreinte (ligne 5 : trois stations aériennes seulement), soit parce que cette dernière se

[163] Comme l'indique Pascal Amphoux à l'origine de cette méthode, elle procède à l'inverse des *cartes mentales* en ayant pour objectif la production d'images par le discours et non pas d'un discours sur les images. Plus d'informations à propos de cette méthode dans Amphoux P. E., Jaccoud C., Meier H., Meier-Dallach H. P., Gehring M., Bardyn J.-L., Chelkoff G., *Aux écoutes de la ville. La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative : enquête sur trois villes suisses*, Grenoble : CRESSON, Lausanne: IREC, 1991, p. 29.

situe uniquement en banlieue (ligne 8 et RER B). Les lignes 2 et 6 ainsi que le RER C restant en lice en regard aux critères de choix, une observation préliminaire a été menée en janvier 2005. Le RER C a été rapidement écarté en raison de l'espacement trop important de ses arrêts, ce qui pénalise l'enquête en termes de dynamique (et donc de potentielle dynamique des ambiances), notamment en ce qui concerne les montées et descentes de passagers. Les lignes 2 et 6 ont plusieurs caractéristiques communes : elles sont radiales et suivent des boulevards ; elles relient l'est à l'ouest parisien sans passer par le centre ; elles sont partiellement aériennes et sont toutes deux typiquement parisiennes. Leurs différences majeures résident en deux points : la diversité des populations transportées (ligne 2) ou celle des tissus urbains traversés en partie aérienne (ligne 6).

Le choix s'est rapidement dirigé sur la ligne 2 du métro qui passe par le nord de Paris car elle offre une plus grande « diversité » de population, sachant qu'elle traverse les quartiers les plus populaires et multiculturels de la capitale (Goutte d'Or). La première étape du travail empirique (à Lyon) s'est focalisée sur la relation à l'extérieur du moyen de transport pendant une traversée. Ainsi, il semble moins intéressant de poursuivre le travail seulement dans la même direction, ce que la ligne 6 aurait davantage présupposé en raison de l'importance de ses parties aériennes. En revanche, la ligne 2, à la portion de circulation aérienne plus restreinte, offre une « traversée sociale » de Paris, articulant (pour la partie retenue dans ce travail) un vingtième arrondissement traditionnellement populaire à un dix-septième plutôt « chic » en traversant des quartiers accueillant de manière centenaire des immigrants. Ainsi, l'occasion est donnée de se focaliser sur l'intérieur du mode de transport à la fois parce que le « paysage » visuel viendra parfois à manquer et car une « ambiance sociale spécifique » est présumable. Le terrain d'enquête correspond à une portion de quinze stations réparties autour de la partie aérienne de cette ligne de métro, de Père-Lachaise à Villiers.

3.1.1. Entre Père-Lachaise et Villiers : panorama historique et technique de la ligne 2

Comme son numéro l'indique, cette ligne fut la deuxième construite à Paris et a été mise en service en trois temps entre 1902 et 1903. Liant Nation à Porte Dauphine, ses terminus, elle dessert vingt-cinq stations sur une douzaine de kilomètres dont plus de deux en partie aérienne, entre Anvers (exclue) et Colonel Fabien (exclue). Sur la portion étudiée, cette ligne entre en correspondance avec huit lignes de métro et le RER B.

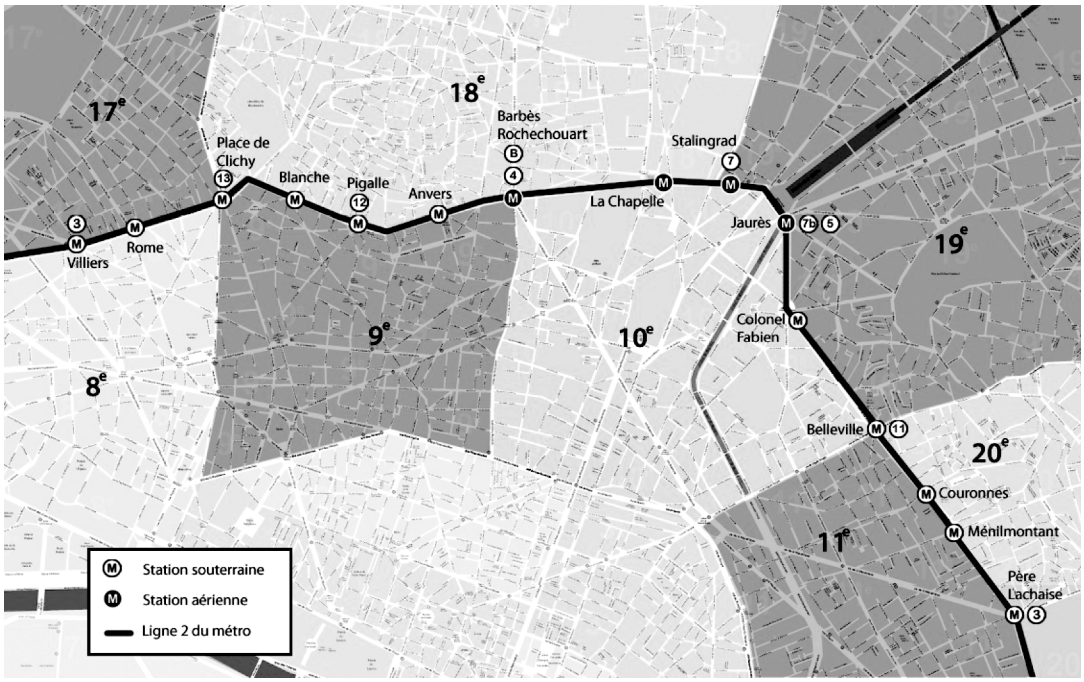


Figure 4 : plan de la ligne 2 du métro de Paris

De Père-Lachaise à Villiers, la ligne 2 traverse en « fond de vallée » les arrondissements du nord parisien entre les collines de Belleville et de Montmartre situées à ses extrémités, ce qui est particulièrement visible de Père-Lachaise à Belleville pour la première et de Clichy à Barbès pour la seconde. La ligne court au long de la frontière administrative des arrondissements au long du trait remarquable formé par les boulevards continus, reliquat morphologique considérable d'une démarcation historique de Paris, le mur des Fermiers Généraux[164]. Ce dernier, érigé à partir de 1786 sur vingt-trois kilomètres est destiné à la collecte d'un impôt sur les marchandises entrantes. Détruit en 1860, il reste visible aujourd'hui, symboliquement au long des tracés des lignes 2 et 6 du métro et *via* la subsistance de quelques barrières d'octroi monumentales érigées par Ledoux symbolisant les propylées grecs. La rotonde de la barrière de la Villette, située à hauteur de la station Stalingrad, est un point architectural marquant du trajet que le métro contourne par des courbes et contre-courbes de 75 m de rayon[165]. Particulièrement visible aux extrémités du parcours, la métaphore du fond de vallée concrétisée par les boulevards continus se voit d'autant plus confirmée dans la section aérienne de la ligne où elle se trouve obligée de les surplomber pour contourner en hauteur les obstacles morphologiques constitués par les voies ferrées des gares du Nord et de l'Est construites en tranchées profondes.

[164] Les sources des informations historiques de cette partie sont les articles « Murs des fermiers généraux » et « Claude Nicolas Ledoux » de l'*Encyclopaedia Universalis*.

[165] L'ensemble des informations techniques concernant la ligne 2 du métro proviennent, sauf indication contraire, du chapitre « Ligne 2. Nation – Porte Dauphine » de l'ouvrage de J. Tricoire : Tricoire J., *Un siècle de métro en 14 lignes : De Bienvenüe à Météor*, Paris: La vie du rail, 1999.

Tricoire note que les concepteurs de la ligne voyaient ce passage aérien comme une bonne chose pour les voyageurs qui « ne seraient pas mécontent de voyager au grand air » (1999: 157).

Depuis 1979, des rames à pilotage automatique *MF 67 E* ont été mises en place sur cette ligne et assurent toujours le transport des voyageurs aujourd'hui. Héritées d'autres lignes suite à leur équipement en *MF 77*, ces rames étaient dépassées au moment même de leur mise en service sur la ligne 2[166], ce qui n'est certainement pas sans conséquence sur leur « ambiance de roulement » pour le moins fracassante. Elles comportent 5 voitures : deux motrices, une motrice sans loge et deux remorques, qui peuvent accueillir 575 personnes à 4 voyageurs par m² ou 806 personnes à 6 voyageurs par m² (Jacobs, 2001: 221). Le nombre total de places assises est de 266 pour 120 sièges fixes. Ces rames sont aujourd'hui les plus anciennes du réseau métropolitain parisien et sont vouées à être remplacées, au rythme de vingt par an jusqu'en 2010,par des modèles neufs de type *MF 2000*, mises en service commercial le 11 juin 2008.

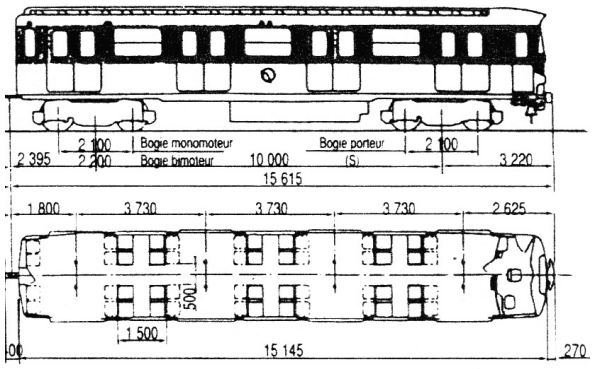


Figure 4 : Schéma d'une rame MF 67

3.1.2. Entre Père-Lachaise et Villiers : des traversées multiples

La ligne 2 est l'occasion de traverser plusieurs « frontières », ou bien d'opérer autant de mises en liaison, d'articulations entre « quartiers ».

Premièrement, une traversée physique de l'espace. La construction de la ligne 2 en souterrain reprend les caractéristiques de la ligne 1 par l'emploi de tunnels de section elliptique de 7,10 m d'ouverture pour 5,20 m de hauteur dans l'axe et des stations voûtées ou à couverture métallique. Bien que justifiée pour des raisons techniques, la construction des parties sur viaducs n'emportent pas l'assentiment de tous, le coût du mètre courant de viaduc étant de plus du double que celui des souterrains et sa construction inquiétant tant au niveau paysager qu'à celui du bruit et des vibrations pour les riverains. Le métro accède aux viaducs aériens et les quitte en suivant des

[166] « Aux environs de 1965 […] la RATP s'était dotée d'un nouveau matériel, le MF 67 : il fonctionnait sur roues métalliques puisqu'on ne pouvait continuer l'expérience sur pneus. Dix ans plus tard, avec les progrès accélérés de la technique, ce type fût déclaré obsolète. » *In* Guerrand R.-H., *L'aventure du métropolitain*, Paris: La Découverte, 1986, p. 133.

pentes de 40‰. À ce niveau, le métro passe à 7 m au-dessus du Boulevard de La Chapelle, tout en restant relativement proche des bâtiments. La plus longue portée entre deux stations, de 725 m, se situe entre La Chapelle et Barbès-Rochechouart. La partie aérienne de la ligne est un marqueur morphologique fort des quartiers qu'elle traverse. Son passage constitue un lien physique visible entre des quartiers aux dominantes sociales et identitaires distinctes.

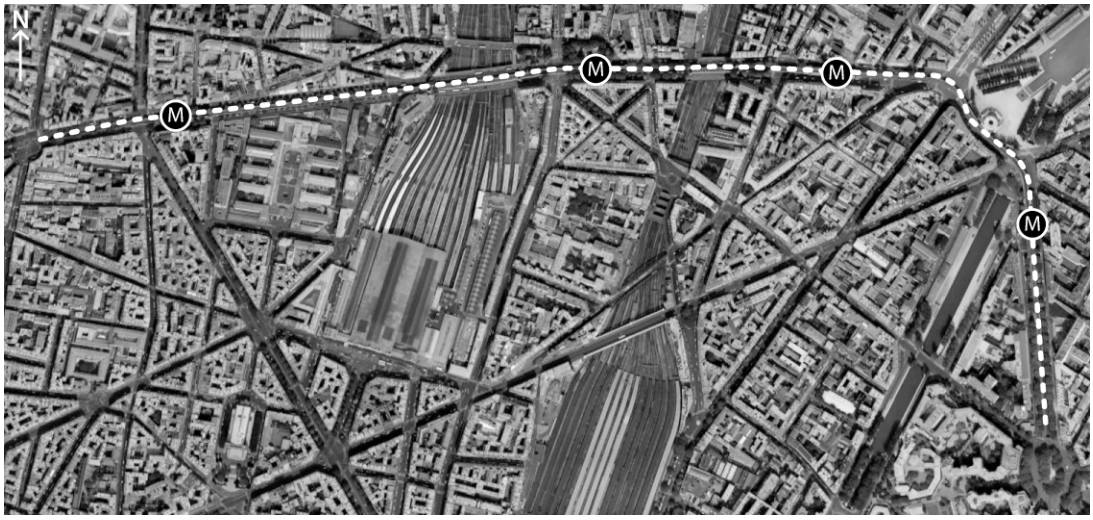


Figure 5 : Vue aérienne de la section extérieure (en pointillés) de la ligne 2. Stations (de gauche à droite) : Barbès-Rochechouart ; La Chapelle ; Stalingrad ; Jaurès (Source photo aérienne : Google Earth - 06-2007)

La ligne du nord de Paris effectue ainsi, une seconde traversée : sociale et culturelle[167], particulièrement remarquable à hauteur des stations aériennes, lorsque le métro traverse le quartier de la Goutte-d'Or. Ce dernier, dès la seconde moitié du XIX^{e} siècle devient un lieu d'immigration populaire : en provenance de Paris d'abord, les travaux entrepris par Haussmann ayant chassé les ouvriers du centre de la capitale ; des provinciaux ensuite venus notamment en raison d'un marché de l'emploi florissant avec la construction des gares Saint-Lazare, du Nord et de l'Est, ainsi que de l'hôpital Lariboisière. Nombre d'ouvriers sont venus s'installer dans le quartier de la Goutte-d'Or et ses logements bon marché. Les vagues internationales d'immigrants vers ce quartier commencent au début du XX^{e} siècle avec les arrivées successives de Belges, Polonais, Italiens et Espagnols ainsi que de Kabyles dès les années 1920. Les Algériens arriveront plus massivement à la libération. Enfin, c'est à partir des années 70 que se dessine l' « identité sociale » dominante de la Goutte d'Or avec l'arrivée d'Africains de l'Ouest, installés en particulier au nord de Barbès-Rochechouart entre le Boulevard de la Chapelle et le métro Château-Rouge. Aujourd'hui, le passage du métro aérien à la lisière dès 19^{e} (10^{e}) et le 18^{e} (9^{e}) arrondissements semble mettre en relation, *grosso*

[167] Les détails concernant la population du quartier de la Goutte d'Or proviennent de l'ouvrage de M. Pinçon et M. Pinçon-Charlot : Pincon M., Pincon-Charlot M., *Paris mosaïque*, Paris: Calmann-Lévy, 2001.

modo[168] trois communautés principales visibles à travers l'activité commerçante : Maghrébins de Stalingrad à Barbès par le nord, « Indiens » (ainsi que des Pakistanais et Sri Lankais) au sud de la Chapelle et Africains subsahariens au nord de Barbès-Rochechouart.

Troisièmement, la ligne opère une traversée des richesses, en partant d'un vingtième arrondissement aux noms de stations résonnant dans l'imaginaire collectif avec le Paris des *titis* : Ménilmontant, Belleville, pour finir dans un dix-septième chic, aux avenues larges et plantées, à l'exacte frontière du huitième arrondissement, à proximité quasi-immédiate du parc Monceau d'un côté, du Boulevard Haussmann et de ses grands magasins de l'autre.

Au-delà de traverser des quartiers contrastés et de les mettre en relation, la ligne 2 est inscrite de manière plus large : au sein d'un réseau métropolitain. Les boutiques exotiques, marchés africains et antillais, magasins de tissus, Tati, stocks de prêt à porter, etc. situés au long de la ligne dans le quartier de la Goutte d'Or attirent des habitants de l'ensemble de la ville et de l'agglomération, ces derniers qui accèdent directement à la ligne par interconnexion à Place de Clichy, Barbès-Rochechouart et Stalingrad. La rapide présentation de l'environnement traversé par la ligne 2 vise à contextualiser socialement le territoire qu'elle traverse. Passons aux enquêtes menées.

[168] Il s'agit d'abord d'une image perçue, ne reflétant pas la complexité des structures sociales et culturelles sous-jacentes.

3.2. Méthode : enjeux et protocole

Il s'agit donc de recueillir un corpus de paroles sur l'expérience de la traversée de la ville en métro afin d'accéder aux ambiances dans leur composante dynamique. Une approche de type *parcours commentés* (Thibaud, 2001) semble adaptée au recueil de paroles en action. Néanmoins, comme en train, il est évident qu'en métro l'acte de marcher n'est pas envisageable comme modalité pratique de rapport au monde. Il reste possible de s'asseoir ou d'être debout tout en commentant et de pratiquer ainsi des *voyages commentés*. Néanmoins, la trop forte promiscuité existant en métro constitue un risque de perturber la mise en marche de la parole (de surcroît, parler à voix audible au sein du métro requiert une certaine personnalité ainsi qu'un rapport de confiance spécifique entre l'enquêteur et l'enquêté[169]). Pour ces raisons, une méthode détournée des *parcours commentés* – baptisée : *voyages post-commentés* – a donc été testée.

Le principe consiste toujours à faire verbaliser des passagers sur leur expérience du mouvement et de l'espace urbain lors de la traversée, mais au cours d'arrêts en station et non pendant la traversée. Cinq arrêts ont été définis préalablement – aux stations Couronnes, Jaurès, La Chapelle, Pigalle et Villiers – auxquels les voyageurs ont la possibilité de s'exprimer sur leurs impressions immédiates concernant l'extrait de parcours juste réalisé. Il s'agit, pour les enquêtés, de restituer l'ensemble de ce qui leur semble significatif de l'expérience, sans consigne plus précise. L'enquêteur intervient le moins possible dans ces entretiens. Une fois arrivés à Villiers et le dernier voyage post-commenté réalisé, tous les deux retournent à la station Père-Lachaise en empruntant cette fois la ligne 3, cette ligne rejoignant la 2 exactement aux stations Père-Lachaise et Villiers, afin de changer de contexte et se sortir un peu l'expérience précédente de l'esprit. De retour à Père-Lachaise, le trajet sur la ligne 2 est à nouveau réalisé, mais sans aucun arrêt, à la façon d'un trajet ordinaire quotidien (15 stations pour environ 18 minutes). Arrivé à Villiers suite au second trajet, le voyageur enquêté est chargé de le commenté, d'indiquer ce qui lui paru signifiant et de le comparer avec l'expérience du premier trajet entrecoupé. Afin de faciliter la tâche des voyageurs enquêtés lors du deuxième voyage, un tableau à remplir comportant trois colonnes : sensible, social, physique, faisant référence aux quinze stations distribuées en lignes, leur a été remis (voir en annexe). L'objectif de cette feuille à remplir consiste moins en la possibilité d'analyses ultérieures du contenu écrit par les personnes enquêtées qu'à leur donner

[169] Notons à ce propos une anecdote d'enquête. Juste après une enquête en métro, une interviewée me confia au cours d'un long dialogue à voix haute, en métro sur le chemin du retour, son soulagement que je ne lui ai pas parlé durant le premier voyage car « c'est ce que font toujours les gens qui n'habitent pas Paris » (sic) et qu'il n'est pas coutume de parler dans le métro !

des « lignes d'attention » pour la deuxième traversée. Par le fait de noter ce qui semblait porteur de sens aux enquêtés en regard aux critères proposés, cela a permis de canaliser leur discours lors du deuxième entretien à la station Villiers. Par là, l'écueil de paroles générales ne qualifiant rien de spécifique si ce n'est la banalité d'un trajet en métro (qui peut par ailleurs être une catégorie d'analyse) fut évité. De même, par le fait de réfléchir pendant l'expérience du trajet, le rapport à ce dernier est plus « actif » que dans le cas d'une attente, le choix des mots à écrire pour qualifier la perception étant particulièrement stimulant. Douze personnes ont participé à l'enquête et ont été recrutées par réseaux de connaissances car ce protocole d'entretien nécessite environ deux heures de temps libre. Aucun enquêté n'est habitué à la ligne de manière quotidienne, mais aucun ne l'ignore pour autant. Tous les entretiens ont été enregistrés et retranscrits intégralement (voir Annexe 3).

3.2.1. Modalités d'analyse

Ayant collecté un matériau discursif, l'ensemble de ce corpus a été analysé au moyen d'une analyse de contenu. Aussi, le corpus correspondant issu des voyages post-commentés dans le métro parisien a été collecté en deux phases successives, six personnes ayant été interrogées en mars 2005 et six autres en mai 2006. Le protocole méthodologique d'investigation n'a pas évolué entre ces deux phases d'enquête, en revanche la nature des informations recherchées s'est précisé entre les deux temps dans la mesure où une analyse du premier corpus a été effectuée avant le retour sur le terrain.

Ici, la conséquence de ce mode d'investigation en deux temps consiste en ce que le contenu a été lu et analysé de multiples manières, en vue d'objectifs différenciés dans le temps. À l'issue de la première phase d'investigation, le corpus a été analysé en vue d'une compréhension des modes temporels de structuration de l'ambiance, objectif lié à l'objet de la recherche ACI (Thibaud, 2007b) pour laquelle le terrain a été mené (que nous détaillerons dans le chapitre suivant). Ainsi, la moitié du corpus (six entretiens) a été d'abord lu, découpé et classé en catégories – selon la méthode de *la table et les ciseaux* – en fonction des témoignages relatifs à la manifestation temporelle des phénomènes, événements, faits, et conduites décrits. Cette première forme de découpage, axée sur les modes de manifestation de l'ambiance dans le temps, a permis de spécifier certaines hypothèses relatives à son évolution, notamment en termes de transitions. Cependant, pour se concentrer en particulier sur les modes de relation à l'environnement, il a fallu procéder à une lecture différente. Nous indiquions dans la conclusion de la partie précédente la nécessité d'une « prise de distance » vis-à-vis des phénomènes pour les prendre « de l'extérieur ». Aussi, une manière de faire cela

consiste à s'intéresser aux conduites d'attention. Ainsi, ce qui est recherché dans cette première lecture du corpus relève non plus des phénomènes s'actualisant au cours de la traversée, mais des modes d'attention à l'environnement sensible que les passagers mettent à l'œuvre. En procédant ainsi, nous mettons à l'œuvre deux hypothèses :

- la focalisation sur les modes d'attention permet de décrire et de comprendre le monde phénoménal de la traversée,
- les modes d'attention sont un moyen de comprendre les transitions à l'œuvre au cours de l'expérience à deux niveaux : les transitions d'attention comme mode de compréhension du contexte (et des « formes » qu'il prend) et les transitions entre « registres » à l'œuvre dans le cours de l'expérience permet d'aller plus avant sur la spécification du rapport écologique entre monde traversé, référentiel et individu.

Modes de relation à l'environnement

Un tableau à cinq entrées thématiques (colonnes) à été composé afin d'analyser l'ensemble des discours obtenus de manière transversale[170]. L'élément premier du remplissage de ce tableau, le référent de chaque ligne est un extrait de discours. Chaque extrait correspond à un témoignage d'un mode de relation à l'environnement traversé de quelque nature qu'il soit. Ainsi, dans l'ensemble du corpus, un extrait – limité par unité d'« objet », ou d'idée – a été réalisé à chaque fois que le discours rend compte : du **contexte construit** : « entre La Chapelle et Barbès y'a une chose étonnante c'est qu'on voit les... tous les rails de la Gare du Nord qu'est... qu'est très proche » (Emmanuelle 12) ; d'une **dimension sensible** : « on a roulé les trois quarts du trajet dans le noir, puis d'un coup on est passés à la lumière » (Florian 2) ; ou du **rapport aux autres passagers** : « si je classais finalement, je classerais le trajet en deux catégories : le moment où le métro était vide à l'intérieur et le moment où il était plein » (Sophie 17). En cherchant dans le discours les éléments ayant trait aux formes spatiales, sociales et sensibles du contexte, nous abordons de fait ce dernier dans sa multiplicité[171]. Donc, en focalisant notre attention sur les modes de relation à la situation, cette dernière est abordée dans l'ensemble de ses composantes. Environ

[170] Ce tableau est disponible dans sa version intégrale en Annexe 4.

[171] En procédant de la sorte, nous suivons Grégoire Chelkoff et Jean-Paul Thibaud qui indiquent : « Nous supposons que l'expérience et la conception de l'espace public urbain reposent sur des qualités sensibles à partir desquelles les dimensions spatiales et sociales sont étroitement mêlées. » *In* Chelkoff G., Thibaud J.-P., L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville, *Les annales de la recherche urbaine*, Décembre 1992-mars 1993, n° 57-58, p. 7.

quatre cent cinquante extraits de discours ont été ainsi discriminés. Ensuite, chaque extrait de discours est analysé selon cinq critères :

- **dynamique** à l'œuvre : en quoi l'extrait témoigne d'une temporalité ?
- **effet attentionnel** : en quoi l'extrait témoigne d'une modalité d'attention remarquable et discriminable ?
- **associations** : à quelles dimensions (imaginaire, connotation, expérience personnelle, jugement etc.) renvoie le discours?
- **transitions inter-registres** : en quoi l'extrait témoigne du passage d'un registre du contexte à un registre de perception ou d'attention (par exemple : l'influence sur l'humeur d'une qualité de l'environnement construit) ?
- **rapport au Monde /rapport aux gens** : en quoi le discours qualifie : un rapport au Monde de type *médial*, *environnemental*, *paysager* (Amphoux, 1994) ou « extrait » (« hors du monde », en suspens) ; un rapport aux autres personnes de type *actif* (l'individu enquêté indique qu'il est partie prenante de la situation sociale actuelle, même s'il n'est qu'observateur), *passif* (l'individu enquêté est extérieur à la situation sociale actuelle) ou « extrait » (la situation sociale n'a pas d'importance manifeste).

Le tableau page suivante donne un extrait de l'analyse en exemple.

Tableau 5 : Analyse par modes de relation au contexte

Lieu	*Code*	*Extrait de discours*	*Dynamique*	*Effet attentionnel*	*Associations*	*Transitions inter-registres*	*Rapport au Monde / aux Gens*
CJ	D9	Sinon après ben, première station… on est où là ? Jaurès, ben on est à l'extérieur. Et… **dommage que tous les métros sont pas comme ça, ça fait du bien, parce que et en plus il fait beau**… alors que, sauf que quand tu sors ben tu vois ta vitre… on a vu une grosse barre d'immeubles… sur la droite,	Émergence	**Ouverture** (ouverture visuelle, psychologique, possibilité d'extraction, suspension du jugement)	Jugement Soleil → agréable	Construit → Sensible → Régime d'attention (le regard sort vers l'extérieur)	M : aller-retour entre environnement et paysage
CJ	An4	**au moment où tu sors, effectivement, tu regardes où tu es**. Tu essaies de voir un petit peu les bâtiment, à côté desquels tu passes, et tu te sens libéré du fait de ne pas devoir maîtriser ton regard, par rapport à… aux autres	Émergence	**Ouverture** **+** **Défilement**	-	Sensible et construit → régime d'attention (regarder dehors ; ne plus regarder les autres)	G : passif M : environnement
JLC	AI10	les gens parlent très, très, très peu quoi et restent super discrets et de la même manière **quand ils se regardent, ils se regardent pas vraiment quoi**. Donc, **tout le monde se regarde parce** que… finalement… t'as presque, que ça à faire et c'est c'qu'est rigolo quand tu prends le métro et … **en même temps c'est jamais direct** jamais franc, c'est toujours un peu fuyant donc , c'est … enfin, c'est finalement très codifié	Social : permanence	**Regard évité (*Averted Gaze)* / regard dévié**	Code tacite en métro : ne pas se regarder bien que tout le monde se regarde → ne pas montrer que l'on se regarde	-	G : actif M : extrait
PV	Em16	là j'ai l'impression d'avoir passé… d'avoir fait deux… **c'est tellement … régulier, tellement la même chose à chaque station**, qu'on se… c'est comme **quand on est habitués à prendre le métro c'est le… l'idée, c'est d'atteindre une station parce que c'est un transport parisien c'est pas un… c'est pas une ballade** et… et **c'est comme ça qu'on fait pas attention au temps qui passe**, et donc les stations, on sait plus parfois où on est… **on a toujours l'écriteau pour lire le nom de la station… qui permet de repérer donc**…	Répétition → permanence	**Daydreaming** **Désengagement**	-	Information (nom) → urbain	M : entre extrait et milieu
PLC	FI3	**Beaucoup de pub** mais, en fait ça me choque pas trop ça par contre, je sais que ça gêne beaucoup de monde mais… moi je m'en fout en fait, je trouve ça, **limite ça te fait un truc à voir quoi donc… c'est limite les choses qui m'intéresseraient le plus dans le métro voilà**	Permanence	**Captivation**	-	Construit → régimes d'attention	M : environnement
2T	FD12	**très serrés, suffocant, éprouvant.** Voilà cette dernière traversée, comment je la vois. En passant par en haut, par en bas c'est pareil. **Pire même dans l'extérieur car on a pas la fraîcheur du sous-sol**	Transition	-	Expérience Sous-sol → fraîcheur	Social → Sensible (température) → « fatigue »	G : passif M : milieu

Le tableau précédent est présenté à titre d'exemple et il est à noter que l'original ayant servi à réaliser notre travail de catégorisation – en particulier celle des effets – n'est pas aussi « stabilisé » en apparence. Les dénominations relativement lissées présentées ici n'ont pu émerger que *a posteriori* de l'analyse. Ainsi, les modes de description – noms des effets, types de transitions etc. – n'ont pris une forme définitive qu'après le déploiement de l'ensemble de nos extraits dans ce tableau analytique. Par ailleurs, tous les croisements du tableau ne sont pas nécessairement remplis, chaque élément du discours témoignant d'un mode de relation au contexte ne décrivant pas mécaniquement un mode d'attention spécifique, ou le passage d'un registre du contexte à une conduite, par exemple.

Validation

Ayant procédé nous mêmes à la discrimination des extraits de discours, ainsi qu'à leur pré-analyse par leur distribution dans le tableau présenté précédemment, le risque est pris d'une analyse « autoréférentielle ». Pour parer cela, le principe de redondance a été retenu. Ainsi, sont retenus en premier lieu les conduites attentionnelles et les modes de relation à l'environnement ayant été commentés plusieurs fois et de plusieurs manières par les enquêtés. Cela ne signifie pas pour autant que des éléments paraissant plus anecdotiques en raison de leur faible taux de redondance au sein des discours sont pour autant peu intéressants. Pour cela, nous distinguons deux niveaux d'analyse qui se recoupent : entre le contextuel et le générique. Ainsi, dans les chapitres suivants nous allons présenter des effets attentionnels. Ces derniers ont une dimension générique et caractérisent une prise de recul par rapport aux discours contextualisés. En ce sens, ils sont spécifiés par un ensemble de caractéristiques les rendant valables dans d'autres situations, la multiplication de leur occurrence au sein des discours nous l'assurant. Par ailleurs, un retour au contexte, au concret même, s'avère nécessaire pour comprendre l'efficace pratique de ces modes de relation, et à cette échelle, les éléments remarquables des discours prononcés *in situ* ont de l'importance *de facto*, indépendamment de leur récurrence.

3.2.2. Un répertoire d'effets attentionnels

Différents types d'*effets attentionnels* sont remarquables. Ils forment les briques nécessaires à la réalisation d'une entreprise qualifiable d'une écologie sensible compréhensive des trajets en métro. En ce sens, ces « effets » s'inscrivent nécessairement dans une thématique de la relation à l'environnement, considérée ici à partir des individus, des passagers. Alors cette entreprise tâche de décrire et de comprendre, par le truchement des effets attentionnels, les rapports qu'entretiennent les passagers avec l'environnement spatial, temporel, sensible et social de l'espace

technique et urbain du réseau métropolitain parisien. Aussi, le point de départ individualiste configure fortement ces effets sensibles qui concernent prioritairement des modalités d'inscription corporelle et psychologique au sein du déroulement du trajet. Sont ainsi repérés et décrits, des régimes d'attention, des tonalités affectives et des conduites. Pourquoi parler alors d'effets et non pas de postures, de conduites voire de figures[172] ? Pour deux raisons principales :

- Premièrement, qualifiant un rapport écologique (individu – monde environnant), ils prennent toujours place en **contexte**, ce dernier formant autant de cadres : spatiaux, construits, techniques, sociaux et sensibles. Ainsi chaque rapport qualifié caractérise *a minima* un effet de contexte ou un effet *sur le* contexte.
- Secondement, les rapports exprimés prennent place dans le **temps**, ce dont témoignent les modalités dynamiques exprimées dans le tableau ayant servi à notre analyse. Ainsi, au-delà d'être contextuels, ces effets sont également contingents, actuels, et sont ainsi étroitement liés à la dimension événementielle (en considérant que le « non-événement » est également une forme d'événement) des situations. Alors, par leur inscription contextuelle et contingente, les rapports qualifiés entre différents registres (entre les « cadres » sociaux, spatiaux, sensibles etc., les régimes d'attention, la tonalité affective, l'action etc.) sont « orientés ». Ils se différencient dans le temps par rapport à un état d'attention passé où à venir, dans les conduites, les régimes d'attentions ainsi que les registres sensibles, sociaux ou spatiaux qu'ils mettent à l'œuvre qualifiant par là même, tous, une modalité de **transition**.

Ces trois logiques instaurent un cadre et des caractéristiques spécifiques pouvant suggérer une dimension explicative des effets classifiés, exprimant ainsi un ensemble de relations causales entre les registres. Au contraire, le rôle de ces logiques est d'indiquer en quoi les rapports mentionnés procèdent de *l'effet* et pas d'autre chose. Alors, ces effets, non causaux, contribuent à produire un ensemble de descriptions des relations entre conduites, modes d'attention, contexte et situation à l'œuvre dans les configurations sensibles qu'un trajet urbain met en forme. Par là même, bien qu'individualistes, ils ne sauraient nullement être liés à des motifs « psychosociologiques » ou « culturels » visant l'explication de telle modalité

[172] A travers une représentation idéale-typique (au sens wébérien de l'idéal-type) la figure individuelle revient à la description incarnée d'un comportement ou d'un régime d'attention spécifique censée révéler à travers elle le lieu qu'elle habite, en témoigne la figure illustre du *flâneur* de Benjamin par exemple. Voir Amphoux P., L'observation récurrente, *in* Thibaud J.-P., Grosjean M. (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 163.

d'attention ou d'implication au sein de la scène. Enfin, les effets repérés peuvent se ranger en deux catégories séparées par une frontière ténue :

- **Effets à dominante perceptive**, ils caractérisent en premier lieu la « perception » du contexte au sens large (sensation et perception) et ses effets sur l'action motrice ainsi que sur les conduites. Cette catégorie correspond en quelque sorte à la réunion des « effets liés à l'organisation perceptive » et des « effets psychomoteurs » du *Répertoire des effets sonores* (Augoyard et Torgue, 1995: 15). Il s'agit des effets de *focalisation*, *attraction*, *détachement*, *repli*.
- **Effets à dominante réflexive**, caractérisant le rapport au contexte en termes d'aperception et ses effets sur l'appréciation de la scène une fois celle-ci intellectualisée. Cette catégorie est proche par certains aspects à celle des « effets sémantiques » qui qualifient des effets qui « jouent sur l'écart de sens entre le contexte donné et la signification émergente » (Augoyard et Torgue, 1995: 15). Il s'agit des effets de *concrétisation*, *simplification*, *implication*.

Il apparaît qu'une troisième catégorie, difficile à nommer, émerge aux frontières des deux précédentes. Elle concerne les effets de *désengagement*, de *rêverie*, *d'ouverture* et de *regards évités* qui se situent entre les extrêmes constitués par la sensation et l'intellection pure – on pourrait en dire autant de bien des effets – et qui se caractérisent en particulier par la dimension d' « extraction » du contexte ou de la situation qu'ils engagent. Nous faisons le choix de ne pas désigner nominalement cette catégorie dans la mesure où les effets qu'elle regroupe sont – à la différence des autres du répertoire – difficilement caractérisables spécifiquement en termes de modes perceptifs. Cette faiblesse apparente en termes de catégorisation est cependant compensée par son pouvoir expressif et heuristique au sens où les deux catégories mises en avant inscrivent deux types de rapports privilégiés entre l'action d'être transporté et l'espace technique du métro. Alors, dans l'objectif de pallier cet écueil, une autre manière, non « catégorisante » de répertorier ces effets est de le faire en termes de transition entre des registres qu'ils activent. Le tableau 6 (page suivante) classe les effets attentionnels en fonction du « rapport au monde » qu'ils convoquent et rendent compte des transitions évoquées plus haut.

Tableau 6 : récapitulatif des effets attentionnels

Effet	*Description*	*Transition inter-registres*	*Rapport au monde*
Focalisation	De l'attention au contexte	Régime d'attention → Contexte[173]	Médial
Attraction	De l'événement sensible à l'attention	Événement → Régime d'attention	Médial
Implication	De soi aux autres : proximité et sens social	Situation → Action	Médial
Concrétisation	« Retour au monde »	Événement → Aperception	Médial
Regards évités	« Pas vu, pas pris ! »	Situation → Action	Médial
Repli	Chercher un moyen de s'extraire	Situation → Action	Médial / Extrait
Détachement, Rêverie, Désengagement	De la situation aux régimes de présence	Situation → Régime d'attention	Extrait
Simplification	Un monde de formes élémentaires	Contexte → Perception	Environnemental
Ouverture	La vue qui soulage	Événement → Tonalités affectives	Environnemental / Paysager

Il ressort de ce tableau que la majorité des effets attentionnels caractérisent un rapport sujet-contexte de type médial, c'est-à-dire : là où se jouent les interactions et échanges, que ce soit avec les autres ou le monde (Amphoux, 1994). Les effets visuels dynamiques ne caractérisent jamais ce type de relation, celui de désaffection – tel un paradigme de la perception visuelle embarquée – instaurant une impossibilité d'action en contexte (dans le monde à l'extérieur du moyen de transport). Ainsi, se spécifie une différence majeure entre les deux répertoires. Surtout, elle souligne une dimension fondamentale du voyage urbain : **en mouvement, le rapport visuel au monde traversé est de type environnemental ou paysager tandis que le rapport au référentiel (contexte social et matériel immédiat) est de type médial**. Alors, les éléments de définition du concept de *voyage urbain* avancent dans la mesure où la mise en relation d'ambiances différenciées dont il procède est remarquable en termes de rapport au monde. Ainsi, un **voyage urbain se caractérise par le moment où le passager entretient plusieurs modes de rapport au monde simultanément.** Par exemple, en voyage urbain le passager peut être : *embarqué dans un milieu* et *mouvant dans l'environnement ou le paysage.* Les effets attentionnels visent à rendre compte de la multiplicité et de la simultanéité des rapports à la

[173] Considérant le *contexte* et la *situation* comme deux faces d'une même pièce, cette dernière consacre ici la dimension incarnée du contexte tandis que ce premier participe des éléments environnementaux de la situation.

situation spécifique que constitue un trajet en transports collectifs. En quelques lignes, Bordreuil caractérise ce lieu-moment en rendant compte, *a minima*, des effets attentionnels de *repli*, *d'ouverture* et de *rêverie* :

> « les flux humains se collectivisent (transports en commun) et exposent les uns aux autres des hommes qui n'ont rien d'autre à faire ensemble que de voyager.. De fait, leurs regards s'évaderont vers le paysage, un paysage fluide, à moins que, entre leurs yeux et ce paysage, ne s'interpose aussi et par moment, et sur la vitre de l'embarcation commune, le reflet tremblé d'un autre regard, le regard vide d'un passager ou d'une passagère interceptant l'échappée paysagère et offrant aux yeux d'autres contrées imaginaires dans lesquelles loger leurs rêveries. » (Bordreuil, 2004 : 214-215)

Chaque *effet attentionnel* est présenté de manière descriptive et compréhensive. Chaque fiche mêle volontairement des éléments de présentation, d'approfondissement, des exemples et des ouvertures disciplinaires. Ainsi, des descriptions issues de la littérature comme des extraits de discours prononcés *in situ* accompagnent chaque effet attentionnel du métro parisien afin d'illustrer la manière par laquelle il se manifeste en cours d'action. Dernière précision d'ordre méthodologique : les extraits de discours reportés dans les fiches suivantes proviennent du tableau analytique décrit précédemment (*cf.* tableau 5), sans aucun « redécoupage ». Ainsi, l'unité de chaque extrait de discours est assurée par la cohérence de la thématique qu'il aborde, en revanche, chacun d'entre eux ne décrit pas nécessairement un seul effet attentionnel.

Focalisation — *De l'attention au contexte*

Cet effet élémentaire concerne les régimes d'attention et désigne **la concentration sur un élément du contexte qui prend une signification particulière pour celui qui le considère**. En ce sens, cet effet dessine un « aller simple » entre l'individu et le contexte (construit, humain, sensible) qui devient support de l'attention voire de fixation. Les discours prononcés témoignent directement de la focalisation, soit en rendent compte par différence lorsqu'il y a *effet d'asyndète* (Thibaud *in* Augoyard et Torgue, 1995) qui caractérise le « gommage » d'une partie des éléments de la scène.

> *« **Le seul problème c'est les tags qui envahissent tout** » (Ala2)*
> *« pour être tout à fait honnête **j'étais plutôt absorbée par le monsieur chinois derrière moi et par les deux femmes africaines. Donc j'ai pas trop regardé l'extérieur**, je sais qu'on a traversé la Seine [canal de l'Ourcq] » (M3)*

Une dimension active est éminemment à l'œuvre dans cet effet qui tient moins aux qualités du contexte lui-même qu'à la situation d'attente dans laquelle se trouvent les passagers. Dans le cas du voyage en train David Bissell (2009: 49) rend compte de la dimension d'attention visuelle soutenue (*watchfulness*) que les passagers entretiennent à l'égard du contexte, comme étant caractéristique de ces types de voyage. Ainsi, il caractérise ce type de regard comme un moyen de « sécuriser le voyage » (*Ibid.*), où l'attention à l'extérieur traversé permet de s'assurer du déroulement du trajet, mais où aussi l'attention à l'intérieur (comportement des autres, surveillance de ses bagages installés à l'entrée du wagon par exemple) est structurante des dynamiques d'attention convoquées en trajet.

Ici, **le régime de transition est contingent au contexte et un élément particulier de la situation canalise l'ensemble de l'attention**. La focalisation est assortie à une échelle temporelle de **permanence**. Ainsi, un événement ou un élément particulier de la situation provoque un décalage de l'attention sur lui.

> *« moi souvent **dans le métro quand je m'embête je regarde les gens (rires) surtout quand il n'y a rien à regarder quand on est sous terre** » (Ev12)*
> *« généralement je regarde, toujours ce qui se passe dehors, j'adore regarder les immeubles, les quartiers qu'on traverse mais … ben **là j'étais plus concentrée sur ce qui se passait dedans** » (Al8[174])*

Ce qui caractérise par la suite un effet de focalisation est lié à la durée – non nécessairement quantifiable – d'attention soutenue, ce qu'indiquent les extraits de discours ci-dessous dans lesquels les enquêtés qualifient l'attention portée « hors temps » et « hors événements ».

> *« là **y'a un monsieur qui gesticule en dansant sur de la musique raï**, c'est super enfin, disons que c'est voilà, **tout ce qui fait, permet de pas s'ennuyer de, de, de s'absorber dans quelque chose** » (Ev16)*

[174] Les indications entre parenthèses correspondent ici à la seconde lecture / découpage des voyages post-commentés. Plus de détails dans le chapitre suivant (Écoutes mobiles : approche sonore de voyages urbains).

Attraction — *De l'événement sensible à l'attention*

Équivalent en termes de conséquences à l'*effet sonore d'attraction*, celui-ci trouve en revanche ses causes dans l'ensemble des modalités sensibles du contexte. **Un événement attire l'attention de manière consciente ou non**.

> *« ce qui m'a attiré le regard ben là c'était un… y'avait une personne en face de moi qui avait des sandales… et ses pieds étaient… ignobles » (D14)*

> « […] quelques secondes avant chaque arrêt une voix préenregistrée signale le nom de la station desservie. **Lors de l'annonce du troisième arrêt, Blaise interrompt sa lecture pour relever la tête vers l'entrée de la rame** : il adresse un coup d'œil prolongé en direction des voyageurs qui se lèvent et s'y dirigent pour quitter le métro. Puis, il se replonge dans sa lecture avant l'arrêt effectif du train […] » (Pecqueux, 2008: 48)

Complémentaire de l'*effet de focalisation*, l'*effet d'attraction* reste néanmoins distinct de ce dernier au sens où **il désigne le processus générateur du changement de régime d'attention ou d'une action sensori-motrice** et non la modalité d'attention elle-même. En ce sens, l'effet d'attraction peut déboucher sur une attention fixe comme se solder par un désintérêt immédiat.

> *« Le **métro, c'est le métro. Après, c'est ce avec quoi il est rempli… qui compte, enfin qui attire l'attention, pas qui compte mais qui attire l'attention**. » (St20)*

Par ailleurs, inversement à *l'effet de focalisation*, ***l'effet d'attraction*** **procède d'une direction environnement – attention**, cette dernière étant mobilisée par une situation contingente. Par là même, au-delà d'illustrer des changements de régimes d'attention ou de tropismes d'attention, le « processus attractif » à l'origine de *l'effet d'attraction* témoigne de l'évolution de l'ambiance dans le temps, sur un mode **progressif** ou **émergent**.

> *« … l'aérien, les gens, ben sont… excuse de regarder dehors quelque part donc ils se regardent pas tellement, ils sont plus attentifs à ce qui se passe et à… **quand on rentre dans le souterrain y'a… une focalisation sur ce qui se passe dedans** » (Al17)*
> *« **dès qu'on revient sous terre ben en fait le regard il revient vers l'intérieur de la rame** et là, on se dit ben "y'a pas autre chose à regarder" » (Ev14)*

> « […] quand on voyage de nuit, en particulier en dehors des paysages colorés par les lampes à sodium (*sodiumscape)* des zones urbaines, l'atténuation des phénomènes visuels cadrés par la fenêtre dirige le regard vers l'intérieur du wagon » (Bissell, 2009: 52 ; traduction personnelle)

> « […] ces envols [du métro aérien] sont perturbants à plus d'un égard. D'abord ils rompent l'intimité du parcours souterrain ; passé Sèvres-Lecourbe tout le monde lève le nez, prend la pose : les voisins deviennent des témoins - affaire de lumière vraisemblablement. » (Augé, 2001: 93)

Bissell en indiquant les pratiques visuelles d'attention soutenues propre au voyage en train rend également compte de temporalités spécifiques à ces formes d'attention, lorsqu'il indique que les passagers installés en train sont particulièrement attentifs aux passagers montant à bord lors des arrêts en gare (tentant d'évaluer la tranquillité de la suite de leur trajet en observant le comportement des nouveaux arrivants). Alors, Bissell décrit un effet d'attraction répétitif, des nouveaux arrivants sur les passagers déjà en place.

Sans être typique du mode de transport qu'est le métro, cet effet est **typique de la situation de trajets de durée relativement importante l'*effet générique de détachement* se traduit par une conduite de *retrait* du contexte de la part du passager**. Ainsi, il s'agit pour lui de se laisser aller dans le mouvement, de se faire embarquer en « suspendant le contexte pendant un moment : **être présent sans vraiment être là**. Une version extrême de l'*effet de détachement* pourrait se traduire par une situation d'ataraxie.

> *« … Quelque part* ***quand t'es dans le métro*** *t'as l'impression, enfin, t'es dans tes pensées vu que tout le monde est fermé, chacun pense et…* ***t'es un petit peu déconnecté*** *tu fais pas trop attention à ce qu'il se passe autour de toi, ben tu vois tu peux te fixer, les regarder mais… » (D10)*
> ***« Y'en a qui se téléportent, ils se foutent devant, ils pensent à autre chose, un peu comme des micro sommeils de vingt minutes là, des, des petits sommeils de vingt minutes, ils rentrent, ils sortent*** *» (FD7)*

L'échelle temporelle de cet effet relève de la **permanence** et les discours des enquêtés le relient la plupart du temps au mouvement physique du métro. Ainsi, cet état d'attention peut se manifester entre trois stations – comme cela a été de nombreuses fois le cas pendant les enquêtes *in situ* – comme sur un trajet long d'une quinzaine de stations. Ce ne sont alors que des indices – l'arrêt à chaque station, un son spécifique à tel moment etc. – provoquant un effet d'attraction d'importance variable dans le cours d'attention qui « sortira » le passager de l'état de détachement (par exemple dans le cas où il devra descendre).

> *«* ***on passe un moment****, on traverse les, la voie ferrée sur un… sur un pont en métal, c'est étrange c'est vraiment les bruits de trains sans être dans un train et ça c'est assez… perturbant, on est dans la ville,* ***ça endort un peu entre cette lumière et ce rythme, qui berce… comme dans le train, qui pousse à… rêvasser en regardant vaguement les choses passer comme ça sous, sous les yeux****, c'est vrai que le métro aérien est beaucoup plus agréable que le métro souterrain, ouais, beaucoup plus… apaisant » (Em9)*

Cet effet comprend trois variantes :

- **Le détachement, qui se caractérise au plan sensible**. Cette conduite attentionnelle correspond au versant sensible des *conduites de détachement* spécifiées par Goffman (2003) au plan social dans l'analyse des situations de conversation. Ainsi, en déplaçant le terrain de la conversation à celui de l'activité sociale d' « être transportés en commun », des situations d'engagement et de détachement se manifestent également. Dans la conduite de détachement, **les sens ne sont plus aux aguets, le corps se laisse porter, ce qui se traduit généralement chez les enquêtés par une sensation d'engourdissement, de fatigue et la marque dans le discours d'un registre sensible relevant du *sentir***. Ainsi, un versant *pathique* de l'ambiance du trajet est abordé, ce que Straus définit ainsi :

> « […] par moment pathique, nous entendons la communication immédiate que nous avons avec les choses sur base de leur mode de donation sensible changeant. Nous ne rapportons donc pas le moment pathique – que ceci ressorte expressément – aux objets avec leurs propriétés fixes ou changeantes qui pourraient, en raison même de ces propriétés, nous attirer,

> nous effrayer, nous oppresser… De fait, si nous rattachions le moment pathique aux objets, nous l'aurions réintroduit dans le domaine du conceptuel, et la distinction du gnosique et du pathique se trouverait déjà résiliée. Or, le pathique appartient justement à l'état du vécu le plus originaire ; s'il est si difficilement accessible à la connaissance conceptuelle, c'est parce qu'il est lui-même la communication immédiatement présente, intuitive-sensible, encore pré-conceptuelle que nous avons avec les phénomènes » (Straus, 1992: 23).

Enfin, on pourrait qualifier la conduite de détachement d'*effet de détachement* dans la mesure ou elle est dans une certaine mesure un corollaire de la situation. C'est ce qu'indique J. Urry en faisant référence à Simmel, qui établit une **relation étroite entre le détachement sensible et la nature « hyperstimulante » de l'espace urbain** :

> « en ville, à cause de la richesse et de la diversité des stimulii de tous ordres, les gens sont forcés de développer une attitude de réserve et d'insensibilité aux sensations. […] La personnalité des urbains est ainsi réservée, détachée et blasée » (Urry, 2007: 22 ; Traduction personnelle).

- **La rêverie, qui se caractérise au plan onirique**. Traduit du terme anglais *daydream* prononcé par l'un des enquêtés, cet effet réalise la traduction littérale de ce terme : un « rêve de jour » (un rêve éveillé). Il s'ajoute à l'effet de détachement, mais **traduit un rapport au contexte en termes de prises susceptibles de provoquer l'imagination ou au moins une situation de décalage**. Ainsi, au-delà de la sensation d'engourdissement due à la mise en sommeil du corps, certains éléments de l'environnement (sensible, sociale ou construit) peuvent devenir support **au développement d'un état de songe, d'un voyage onirique**. La compagnie ferroviaire britannique Virgin ayant saisi cet effet n'hésite pas à en faire un argument commercial en affichant dans le métro londonien que leurs trains offrent un « profitable temps de réflexion » (*valuable thinking time*) (Urry, 2007: 107).

> « [on] pourrait dire que **le parcours métropolitain est virtuellement romanesque et que le voyageur a tout loisir d'imaginer à quoi pensent les individus** qu'il observe dans son wagon ou sur le quai de la station. » (Augé, 2008: 29)

> *« **le truc qui semble caractéristique, c'est le fait de… c'est de te, de te réveiller dès que t'arrives à une station** parce que finalement c'est comme si enfin… même si **les stations mesurent pas, ben enfin sont pas toutes à la même distance, c'est à peu près une minute, une minute trente, donc t'as le moment où tu t'assoupis finalement "vzouit !" et puis tu vois les portes qui s'ouvrent et surtout t'entends le bruit en fait** j'savais pas pourquoi. A la limite c'est pas le bruit là (bruit de métro sur le quai qui ferme ses portes) de la fermeture des portes qui me dérange c'est plutôt le bruit avant l'ouverture et… **c'est à ce moment là que t'émerges et puis pareil t'as tout le monde qui rentre, tu reviens dans ta routine, tu te remets à dormir** » (So10)*
> *« **le niveau de conscience ou je sais pas quoi, auquel les choses rentrent, quand t'es dans le métro. C'est-à-dire qu'ils doivent, avoir une certaine capacité à, à non pas à s'endormir mais à se mettre dans un état de réceptivité assez particulière**, qui n'est pas le même que le train… qui n'est pas le même que le train, qui n'est pas le même que le RER même. C'est pas, c'est pas pareil… **Je serais tenté de dire que je me rapproche de l'état du rêve dans le métro** que dans les autres moyens de transports (rires). Peut-être le bus, parfois et… le métro c'est peut-être plus fort parce que justement y'a le passage dans la nuit, et, le fait de ressortir » (St9)*

- **Le désengagement, qui correspond au plan social**. Toujours en situation de suspension relative du contexte, il caractérise un **désintérêt pour les autres personnes présentes**. Cet effet est particulièrement remarquable lors de situations tendues, ou dans celles susceptibles de susciter le recours à un certain sens civique. La conduite de *désengagement*, correspond à la forme de détachement que Goffman appelle « **repli sur soi** » (Goffman, 2003: 105) dans les situations d'interaction verbale.

> *« les gens dans le métro sont toujours… toujours pour moi comme une masse noire, on est en hiver, les gens sont, je sais pas, sont pareils, c'est une très grande promiscuité. Des gens, on voit les visages de près, et… les corps de près, les gens se bousculent parfois on a l'impression même d'être invisible et c'est… toujours une sensation très étrange et… comment …? En rentrant dans le métro, un petit garçon qui me bouscule comme ça, sans… comme… si j'étais pas là quoi, c'était, et… chacun est occupé à ce qu'il doit faire, à son geste et pas forcément aux autres et pourtant les autres sont très présents » (Em14)*
>
> *« on était compressés, ben nécessairement t'es un peu obligé de voir les gens qui t'entourent… à part le fait de les avoir vus en fait je les ai pas entendus, ils m'ont pas dérangée si ce n'est un pardon parce que il fallait que je me pousse parce que je dérangeais mais… c'est comme si ils étaient inodores, incolores c'est… c'est bizarre. » (So6)*

Repli *Chercher un moyen de s'extraire*

Cet effet se caractérise par une **tentative consciente d'extraction psychologique du contexte en cours, ou bien par un sentiment d'enfermement lié à la situation**. Corrélé à une tonalité affective plutôt négative, l'*effet de repli* a pour conséquence la recherche de moyens mentaux (penser à quelque chose de spécifique, réaliser une activité etc.) ou moteurs (se recroqueviller, rentrer le regard etc.) visant à **échapper au contexte actuel du trajet**. Dans le cours de l'action, le *repli* est un effet dans la mesure où il intervient en regard d'une situation (par exemple : se replier sur soi dans une situation de forte proximité). En revanche, le repli peut être prémédité par habitude (par exemple : voyager avec un walkman ou un livre, « pour passer le temps ») et relève alors moins de l'effet que d'une conduite habituelle.

> **« À corps rapprochés, visages distants, enseignait Goffman : à corps compressés, figures de glace, pincées, renfrognées »** (Nahoum-Grappe, 1995: 238)

Les modalités temporelles engagées par cet effet sont de deux ordres principaux : **événementiel** ou **continu**. Dans le second cas l'effet de repli ressort plutôt de la conduite et est due à un rapport habituel entretenu avec la traversée qui est souvent « inconscient », où il se caractérise par **un regard vague, l'accommodation à l'infini**, ce qui est accentué par la mise à distance sensorielle que provoque l'écoute du walkman.

> *« le métro, justement, c'est marrant pour ça, c'est que t'as tendance à te retrancher un peu sur toi souvent, en faisant ça parce que t'es dans ton monde et t'as envie justement de retracer ou de retrouver ton monde à l'intérieur d'un espace quoi, donc tu vas lire, tu vas lire ton journal, ton bouquin et essayer d'être, de t'abstraire de l'endroit » (Fl16)*

> *« j'ai vu pas mal de gens qui lisaient, souvent dans le métro y'a des gens qui lisent et c'est vrai que ça j'aime bien parce que chacun a un petit peu son, sa petite tranquillité » (Ev11)*

> « J'essaie d'imaginer quelle cacophonie envahirait la rame de métro si quelques dizaines de jeunes mélomanes abandonnaient un instant leurs écouteurs pour nous faire partager leurs émois musicaux. **Le regard à la fois perdu et attentif, car ils surveillent le défilé des stations, ils sont l'altérité même.** » (Augé, 2008: 15)

> « […] leur attitude visuelle la plus commune [aux auditeurs-baladeurs] : le regard fixe mais vide. » (Pecqueux, 2008: 50)

En revanche, l'effet de repli peut être purement contingent et lié à l'évolution de la situation et ainsi être « provoqué », intervenant sur un mode temporel court :

> *« la station Barbès est… est insupportable parce que… **tu préfères ne pas la voir, tu préfères te cacher** au… dans le sous-sol pour l'éviter » (An9)*

Regards évités *« Pas vu, pas pris ! »*

Connu en psychologie et en neurosciences cognitives sous l'appellation *averted gaze*, il s'oppose par définition au *direct gaze* (regard direct). Ces deux modalités de regard sont fondamentales dans l'expression des émotions et la communication non verbale (George et Conty, 2008). De manière générale, **le *regard évité* est une conduite caractéristique des situations de coprésence forcée** (comme en salle d'attente par exemple) **dans lesquelles il s'agit de chercher à ne pas croiser le regard des autres personnes en présence et de chercher à les regarder sans être remarqué** : *regarder sans être vu en train de voir*. Si dans l' « espace public » contemporain le *regard évité* fait plutôt office de possibilité de conduite, il fait effet dans le cadre des transports collectifs publics dans le sens où il se trouve catalysé par la situation physique et sociale caractérisée par une proximité importante d'individus ne se connaissant ni d'Eve ni d'Adam et ne partageant a priori que le fait d'être là, ensembles. Cette situation rappelle le constat de Simmel du compartiment ferroviaire responsable d'une situation inédite jusqu'auparavant : **se trouver pendant un certain temps en situation de co-présence avec des personnes à qui l'on n'a rien à dire**.

> « En général, nous interprétons ce que nous *voyons* d'un homme à travers ce que nous l'*entendons dire*, tandis que l'inverse est beaucoup plus rare. Ainsi, celui qui voit sans entendre est beaucoup plus confus, perplexe et inquiet que celui qui entend sans voir. […] Avant le développement qu'ont pris les omnibus, les trains et les tramways au XIX^e^ siècle, les gens n'avaient pas l'occasion de pouvoir ou de devoir se regarder mutuellement pendant plusieurs minutes, voire pendant des heures, sans se parler. » (G. Simmel, cité par Schivelbusch, 1990: 80).

> « […] qu'un objet charme – et veuille donc nous attirer vers lui – ou qu'il menace – et soit donc en passe de nous approcher –, toujours demeure la tension vis-à-vis. Dans l'approche comme dans le détournement, dans l'attaque comme dans la fuite, c'est activement que nous nous comportons dans la vision » (Straus, 1992: 26).

Cet effet est relié à deux types de temporalités, soit **progressive** soit **continue**. Dans le premier cas, l'évolution de la situation entre les effets d'attraction ou de focalisation, fait que le regard cherche de moins en moins à être remarqué. Bissell (2009) en rend compte à propos de l'attraction visuelle provoquée par les nouveaux passagers entrant dans un train, lesquels pourtant ne devant pas (aux yeux des regardeurs) se rendre compte qu'ils sont scrutés. Le mode continu de cette conduite désigne sa dimension habituelle, incorporée aux pratiques citadines, où cet effet fonctionne de pair avec celui de repli.

L'*effet de regards évités*, par lequel se traduit la **recherche de préservation des intimités respectives**, est une manifestation motrice de la gêne psychologique induite par cette proximité. Des travaux récents de psychologie sociale (Adams et Kleck, 2005) esquissent des relations entre l'orientation du regard et la perception des émotions, la peur et la tristesse étant par exemple beaucoup plus « perçus » par les autres individus quand un premier détourne le regard. Néanmoins, les auteurs avouent la nécessité de prolonger les travaux en ce domaine, l'ambiguïté de l'expression faciale complexifiant l'expression des émotions au-delà de la question de la direction du regard. Par ailleurs, **l'*effet de regard évité* est particulièrement remarquable dans les situations favorisant fortement une orientation du regard vers l'intérieur du véhicule**.

Augé le décrit dans une situation, où pourtant le métro est aérien (passage cité plus haut pour l'effet d'attraction), mais quelques temps après la sortie du souterrain, quand l'effet d'attraction vers l'extérieur s'estompe :

> **« Quand le parcours se prolonge un peu, c'est le statut du passager qui change quelque peu : il supporte moins le regard des autres et ose moins les regarder »** (Augé, 2001: 93)

Cet effet est voisin de l'*effet de repli* et de celui de *désengagement* (en termes d'implication) et est opposé aux effets de *focalisation* (en termes de modalité d'attention) et d'*engagement* (en termes d'implication).

> *« quand t'as des gens en face de toi, tu,* ***y'a toujours ce dérangement qui est lié au "où est-ce qu'il faut que je regarde ? il faut que je regarde par terre… ?"*** *» (An5)*

> *« les gens parlent très, très, très peu quoi et restent super discrets et de la même manière* ***quand ils se regardent, ils se regardent pas vraiment*** *quoi. Donc, tout le monde se regarde parce que… finalement… t'as presque, que ça à faire et c'est c'qu'est rigolo quand tu prends le métro et… en même temps c'est jamais direct jamais franc, c'est toujours un peu fuyant donc, c'est… enfin, c'est finalement très codifié » (Al10)*

> *« le problème des voyageurs :* ***on s'évite de se regarder parce que le regard est toujours un signe d'agression*** *et y'a toujours une forme de… de peur, de… de contact avec l'autre surtout dans les endroits confinés où on peut pas se… sortir » (Ala5)*

> *« donc on était à Barbès le, le métro commence à descendre dans le… dans le tunnel, […] voilà, y'a comme plus rien à voir si ce n'est à regarder les autres presque (rires) y'a que ça, y'a que les gens à voir, donc* ***on les regarde, on regarde ce qu'ils font, les gens se surveillent un petit peu dans le métro aussi… mais se… se regardent pas, enfin, veillent à ce que tout soit, à ce qu'il se passe rien… d'anormal*** *presque, on est tout le temps un petit peu aux aguets » (Em15)*

> *« une fois que tu retournes à l'intérieur ben en fait oui, c'est un truc qui montre si t'es individualiste ou si tu regardes vers les autres quoi. Parce que quand t'es vers l'extérieur, généralement les gens ont tendance à regarder vers l'extérieur et… je remarque ça, et à nouveau quand tu retournes à l'intérieur,* ***les gens ont un peu tendance à se regarder, discrètement, mais ils se regardent quand même, pour voir je sais pas, l'environnement, comment sont les gens*** *» (Fl19)*

> *« nous n'avons pas croisé de gens qui demandaient de l'argent où qui… ou qui jouaient de la musique et qui, qui mettaient, enfin, et de ce fait mettaient tous les voyageurs… dans cette expérience, dans cette espèce de situation problématique, qu'on vit tous les jours à Paris… et qu'on, qu'on gère comme on peut, avec plus ou moins d'élégance… on gère tous avec plus ou moins de… dans le métro tu gères avec plus ou moins de succès, plus ou moins d'élégance ta mauvaise conscience » (St15)*

Implication — *De soi aux autres : proximité et sens social*

Contraire à l'*effet de désengagement*, celui d'*implication* relève d'un **sentiment d'engagement au monde de la part du passager au cours de la traversée**. Effet à dominante sociale, il s'agit pour le passager de **se sentir en rapport étroit avec les personnes rencontrées ou les lieux traversés**, en particulier à travers les connotations sociales qu'ils portent (association d'un quartier à un type de population et une idée d'ambiance par exemple). Cet effet témoigne d'une **intense attention à la situation, sans nécessaire focalisation sur l'un de ses éléments et d'une « participation » à l'action** (même sans avoir d'activité manifeste autre que le regard par exemple).

> *« … c'était assez calme, on devrait le noter à côté des métros où il y a plein de gens soit qui parlent, soit qui se regardent les uns les autres, en revanche là,* ***dans ce petit bout tu avais les… tout le monde était soit dans les jeux, sur les portables ou dans les bouquins et si tu… je sais pas si on peux faire un rapprochement sociologique à trois sous avec les quartiers bourgeois d'un côté, donc tristes, sinistres et… et puis quartiers populaires*** *» (An15)*

Existant également dans d'autres situations de l'espace public (aider quelqu'un à traverser la rue par exemple), **cet effet est particulièrement remarquable dans le métro en raison du contexte spécifique qu'il instaure : une forte proximité physique des individus, l'embarquement au sein d'un univers technique sur lequel il n'y a qu'une maîtrise faible voire inexistante** : possibilité de descendre uniquement aux stations, pas de contrôle du mouvement du métro, méconnaissance du monde souterrain. Conditionné par une situation sensible cadrée par le réseau, l'*effet d'implication* – aux conséquences d'ordre social – correspond au pendant sensible de la forme de « non-détachement » que Goffman nomme « repli sur autrui » (Goffman, 2003: 107).

> *« j'ai vu un gars qui est monté dans le métro, il était* ***en train de fumer et y'a toujours un sentiment de… de violence qui m'anime quand je vois quelqu'un qui fume et… ça, c'est assez désagréable dans la mesure où j'ai envie d'intervenir*** *» (Ala7)*
> *« beaucoup d'hommes on…* ***on se demande ce qu'ils font à cette heure-ci, moi je me suis demandé "est-ce qu'ils sont au chômage ?*** *est-ce qu'ils sont…" enfin c'est un petit peu mystérieux quand même, de voir autant d'hommes à cette heure-ci dehors, dans le métro » (Em25)*

> *«* ***je suis sûr que, à partir d'ici on sera en plein dans un secteur de Paris, de la population parisienne, un secteur, comment dire un… un assemblage particulier*** *on va dire, et que, le monsieur,* ***le monsieur que je regardais qui avait 70 ans et qui était habillé en pull de cachemire, qui pour l'instant à l'air d'être un peu, seul, et ben au-delà il va… il va, il va trouver d'autres de son espèce quoi****, comme moi dans certains quartiers de Paris, j'ai l'impression de trouver d'autres de mon espèce » (St14)*

Le cadrage de l'expérience est particulièrement manifeste dans les discours des enquêtés à travers l'expression des deux types de conduites stéréotypées que sont *l'implication* ou le *désengagement*, deux variations sensibles d'un rapport au monde tendu de manière permanente entre attention et distraction, ce que J.L. Nancy exprime ainsi :

> **« [l'état] ordinaire des êtres n'est ni la présence, ni l'absence. C'est une distraction, une façon d'être à côté : à côté des autres, à côté de soi, occupé à quelque chose qui n'est ni les autres, ni soi, mais une affaire, une tâche, un ouvrage »** (Cité par Thibaud, 2007b: 218)

*« **je me suis sentie pour… pendant le deuxième trajet, beaucoup plus impliquée dans le voyage étant donné que nous étions accompagnés par certaines personnes tout le temps** et il y avait des relations qui se créent, je, comme je t'avais dit, quand nous étions dans le souterrain, y'avait des gens qui… qui m'ont regardé pour voir ce que je fais, donc… comme ils sont sortis pour la plupart avant, avant notre sortie, puisque nous sommes restés quand même assez longtemps, ben je crée une certaine continuité donc c'est assez intéressant de voir leurs réactions et de capter leurs regards, et de.. de les voir tourner leur tête comme si de rien était… au niveau du contact humain… oui, c'était complètement différent. **Là, j'étais impliquée, dans le premier voyage j'étais complètement extérieure, on sortait, on entrait, c'était pas vraiment un voyage** » (An20)*

Concrétisation *« Retour au monde »*

Effet se traduisant par **un moment de *réalisation*, un processus résultant, par une sorte de « prise de conscience » à amener un individu à se « rendre compte » de l'existence matérielle du monde environnant**. Il s'agit d'un **processus d'intellection d'une situation spécifique** qui peut avoir lieu pendant cette dernière ou plus tard.

Dans le premier cas, **l'*effet de concrétisation* peut être conséquent à un déclencheur** (un « événement » d'origine anthropique, construite ou technique) modifiant le contexte sensible (par exemple : la sortie du souterrain pour le passage aérien rappelle de manière subite la présence immédiate de la ville) et procède ainsi d'un régime temporel de type **événementiel**.

> *« … le fait d'être dehors t'as plus le… t'es plus en éveil à regarder enfin… plus loin vu que t'es pas pris dans un tube et… **ça te ramène à la réalité** de, des entreprises parce que tu les vois avec leurs grands buildings et… les cités » (D11)*

> *« d'abord tu… tu es très content de sortir de… du métro souterrain pour se retrouver à l'extérieur et puis après **le soleil te permet de voir comme le métro est de plus en plus sale** et tu… Justement là il est, je ne sais pas, 15 heures, je crois que les gens ont pas mal mangé dans ce métro, il était absolument dégueulasse ! […] J'ai l'impression que quand nous sommes dans les souterrains, ça ne se voit pas tellement parce qu'**il y a une espèce d'accord entre les… entre tous les passagers de ne pas voir certaines choses**… » (An7)*

> *« … **toujours des graffitis blancs**, ça c'est quand même, ça m'intrigue, pourquoi ? c'est comme un… tableau noir, pourquoi blancs ? pour qu'on les voie ? je sais pas, c'est étrange, **je me demande à quelle heure ils font.. ils font ces graffitis ces gens là ?** » (Em18)*

> *« **y'a beaucoup de tags** […] en fait ce qui est bizarre dans les tags, c'est un peu stupide ce que je vais dire mais, c'est, c'est juste que **y'a un moment où ils ont du être faits**, entre guillemets, ce que je veux dire par là c'est que, entre guillemets, tu te projettes dans un truc pas, d'insécurité "il faut pas faire" oui et tout "rien ne va plus etc." on est dans un truc où **tu te dis "tiens y'a un moment où tiens, ça, ça a été fait"ce qui veut dire que si ça a été fait y'a un moment où moi je peux me retrouver, entre guillemets, tu te projettes sur la scène, dans le métro pendant que ça a été fait** » (Fl10)*

> ***« l'environnement du métro, je le trouve trépignant. Cette ligne beaucoup moins en plus parce que cet environnement est agréable**, je trouve à l'extérieur, donc dans un environnement agréable c'est d'autant plus agréable. **Et même quand c'est désagréable, ce qui est agréable là-dessus**, c'est pas très clair ce que je viens de dire mais, **c'est que justement que tu peux appréhender et rencontrer toutes les classes de population**, entendre des tonnes de trucs un avocat ou n'importe quoi […] **je trouve que ça permet vraiment d'avoir, enfin, pas une connexion avec la réalité parce que, je suis pas non plus, je… on vit pas dans des tours d'argent tu vois ce que je veux dire**, ce que je veux dire c'est que ça… ça permet beaucoup plus qu'en province où t'es dans ton petit cercle de… restreint, familial ou amical ou, conjugal ou les trois… **et bien en fait d'appréhender qu'il y a un monde à l'extérieur quoi, et, et de l'appréhender autrement que par la télé ou par la radio** » (Fl15)*

Survenant **après l'*effet de détachement* ou de *rêverie*, l'*effet de concrétisation* aura pour conséquence l'opération d'une sorte de « retour au monde concret »**. Cet effet présuppose ainsi une perception antérieure de l'environnement propre à la traversée en termes de « concret-abstrait », un assemblage de formes et d' « informes », ou plus simplement l'idée d'un contexte comme support de l'expérience, auquel on ne prête pas nécessairement attention, sans pour autant être distrait. Ainsi, cet effet procède d'un **régime de transition** et qualifie clairement un avant et un après sur le mode perceptif.

> *« Alors, avant on était à Couronnes, qui ne m'évoquait rien… parce que je n'ai aucune idée de ce qui est à la surface, ben* ***ici à Jaurès, aussi à la station d'avant Colonel Fabien, j'ai des images très précises et en plus le fait que le métro sort de terre. Donc, disons les interférences entre la carte que je dessinerait de Paris, à la surface et la carte un petit peu, enfin qui, enfin on va dire imaginaire*** *[…]* ***que je dessine, tous les jours sans en être conscient sous terre, et bien les deux se touchent****, se touchent un peu comme, comme ça peut arriver dans un tableau d'Alechinsky puis, par exemple, les fonds de carte qui se chevauchent » (St5)*

> *«* ***je me rends compte maintenant par le fait de voir des tags,*** *dans les, dans les tunnels, surtout à la, pas aux bouches de tunnels, mais souvent beaucoup plus loin,* ***et… je, je suis sage moi, je n'entre pas dans les tunnels****, je ne rentre même pas dans les égouts, mais j'imagine le faire tout le temps » (St7)*

> *«* ***dans cette dernière période où je m'attendais à ce que… avec l'entrée dans le 17ème arrondissement nous allons devenir tout… tout bourgeois etc.*** *puisque effectivement y'avait des dames qui sont entrées dignement et dans ces robes… assez chères, dans ces fourrures etc, et…* ***mais non apparemment, y'avait des gens qui, qui sont restés depuis… qui ont fait des très longs trajets, de l'autre bout de Paris*** *» (An18)*

Simplification — *Un monde de formes élémentaires*

Contraire à l'*effet de concrétisation*, celui de *simplification* **consiste au cours de l'activité perceptive embarquée à « déréaliser » l'environnement concret pour lui substituer des caractéristiques sensibles simples ou un produit imaginaire**.

> *« **les transitions c'est vraiment entre le jour et la nuit**. Quand on est dehors et dedans, sinon… à part celle-là, moi j'en vois pas d'autres » (D27)*

> *« **dans sa globalité, ce que je trouve gênant c'est le fait d'avoir un coup de l'espace à côté, un coup pas d'espace, un coup de l'espace** » (So15)*

> *« les stations me ressemblaient bien plus… ressemblaient bien plus les unes aux autres, mais c'est une question d'état d'esprit pour beaucoup mais **je me rends compte que dans cet état d'esprit ce qui ressort, ce qui rythme l'expérience à défaut de la richesse qu'il peut y avoir à des moments c'est les changements de couleurs, très forts**. Le bleu très vif à un moment donné, le fait que les… tout d'un coup le mobilier blanc… mais y'a une bande lumineuse qui à la différence d'autres stations n'est plus par dessus de la limite du quai mais plutôt en retrait vers les pubs » (St19)*

L'*effet de simplification* apparaît largement lors de la restitution de grand parcours récapitulés en quelques traits et se manifeste également dans les discours qualifiant l'*effet de détachement* et ses variantes (*cf.* Em14 par exemple). **Cet effet est voisin de l'effet visuel dynamique d'abstraction géométrique**. Cet effet largement lié au souvenir ressort notamment d'une simplification à l'œuvre au cours de la verbalisation. Néanmoins, lors des voyages commentés menés à Lyon, le même processus est apparu à l'œuvre à travers des indications sensibles brutes (concernant des variations de luminosité par exemple). Il apparaît également que cet effet n'est pas directement **lié à une modalité d'attention mais ressort plutôt d'une manière générale de configurer son rapport à la traversée, entre éléments précis et formes globales, entre sensations et perceptions**.

> *« **dans le souterrain** t'as pas vraiment de choses sur quoi tu… t'as pas vraiment de points de repère, donc effectivement **le temps est beaucoup plus lisse**. Tu te repères pas par rapport à des bâtiments, tu… **le souterrain est beaucoup plus abstrait**, plus conventionnel, c'est… **justement, on fait un voyage**, donc… on a pas vraiment de contact avec… avec la vraie vie » (An13)*

> *« **c'est peut-être justement parce que ça fait une heure et demie qu'on est dedans, ça me semble encore plus tout pareil que d'habitude, c'est-à-dire , voilà c'est, au point que j'arrive à constater des différences minimes, débiles du genre, quand ça a été remplacé par des plaques blanches, enfin y'a des plaques blanches sur les murs à la place des petits carreaux en fait dans les, dans les gares**. Voilà en fait, tout me semblait vraiment pareil, même en fait en aérien les gares elles ressemblaient quasiment pareil à la différence de la peinture ou ce genre de choses, et donc c'est, c'est ça en fait » (Fl22)*

Ouverture *La vue qui soulage*

Conséquent à un déclencheur (changement d'environnement construit lors des enquêtes, mais susceptible d'être activé à l'aide d'autres registres) l'*effet d'ouverture* se traduit par **un sentiment général de bien-être, de liberté pouvant s'apparenter en certains cas à de l'exaltation et catalysant l'imagination**. En ce sens, cet effet est opposé à celui de *repli* quand ce dernier est la conséquence d'un changement d'environnement sensible. Dans le cas du métro, il apparaît que ***l'effet d'ouverture*** **fonctionne le plus souvent par différence et prend d'autant plus d'importance que le contraste avec une situation antérieure se fait ressentir**.

Aussi, remarquable sur notre terrain d'enquête principalement **au moment où le métro quitte le souterrain pour l'aérien après la station Colonel Fabien**, il apparaît que l'effet d'ouverture procède par un processus de nature métonymique, lorsque le dégagement visuel (la possibilité de voir dehors, de voir la ville) se trouve associé dans la verbalisation à un sentiment d'ouverture de nature psychologique (ne pas se sentir enfermé, liberté accrue d'imagination etc.). L*'effet visuel dynamique de paysage* est directement lié à celui d'*ouverture* et l'on remarque que dans le terrain lyonnais, l'effet de paysage a toujours pris place aux endroits où le dégagement visuel est le plus important.

> ***« dehors t'as plus d'imagination quand tu vois****, tu sais, les gens qui sont dehors en train de… près de la Seine, tu penses aux vacances machin, à la tranquillité » (D20bis)*
>
> *« trajet assez agréable parce que je te dis, ben le fait d'être* ***à l'extérieur****… et en plus vu qu'il fait beau c'est… puis on voit, au moins on est,* ***on se sent pas enfermés*** *» (D15)*
>
> ***« au moment où tu sors, effectivement, tu regardes où tu es****. Tu essaies de voir un petit peu les bâtiments, à côté desquels tu passes,* ***et tu te sens libéré*** *du fait de ne pas devoir maîtriser ton regard, par rapport à… aux autres » (An4)*
>
> *« à partir du moment où on sort un peu, on a un espace qui se découvre, c'est vrai qu'il y a une… un* ***sentiment de plus grande liberté*** *et de, de…* ***d'ouverture d'esprit…*** *le fait qu'on voie la ville et qu'on peut… regarder la ville » (Ala4)*
>
> *« entre La Chapelle et Barbès y'a une chose étonnante c'est* ***qu'on voit les… tous les rails de la Gare du Nord qu'est… qu'est très proche et, notamment le Thalys qui fait vraiment… enfin on sent qu'il y a vraiment une ouverture de la ville sur… ailleurs*** *mais nous dans le… dans le métro on est sur un rail on… on va pas en dehors de la ville, mais bon, de voir le Thalys ça…* ***ça fait penser à Londres tout d'un coup comme, comme une grande échappée*** *quoi » (Em12)*
>
> *« j'ai bien aimé aussi la…* ***la station Rome****… parce que,* ***déjà j'aimais bien le nom****, voilà c'est le truc bête en fait le nom des arrêts et tout ça, c'est con, c'est* ***comme quand on achète un produit ben le nom compte****, c'est vraiment débile* ***mais, mais en même temps c'est vrai que je me disais « ah c'est vrai que je me sens bien ici » et à un moment j'ai remarqué, je sais pas si c'est ça, j'ai pas vu, j'ai l'impression qu'il y avait une ouverture, ou un puit de lumière je sais pas, et c'est vrai que ça changeait tout de suite la luminosité*** *» (Ev13)*
>
> *« **ce qui est intéressant justement, quand c'est un métro aérien comme là, c'est vraiment justement que tu peux, enfin te… sortir, entre guillemets, mentalement de l'endroit, par l'extérieur** » (Fl16)*

3.2.3. Des effets attentionnels à une qualification du rapport temporel à la situation

Effets attentionnels et « direction » de l'attention

Les effets attentionnels précédents procèdent tous d'une « direction » : *de l'attention au contexte* ; *de l'événement à l'attention* etc. En ce sens, ils décrivent des modes de relations entre dimensions contextuelles et conduites attentionnelles **orientés**, ainsi qualifiables en termes de *transition* entre les registres que convoquent la situation et les régimes d'attention. Dans le cas où le rapport entretenu au référentiel transport est médial, les transitions attentionnelles procèdent ainsi de l'« évolution » de la situation (ou du contexte). Dans les situations où le rapport à la situation est de type « extrait », comme dans le cas de l'effet de détachement par exemple, les transitions attentionnelles caractérisent le rapport à la situation uniquement à ses bornes, au moment où le passager « décroche » ou « raccroche » à l'environnement. Ceci est par exemple le cas pour l'effet de concrétisation, où un élément du contexte fait d'un seul coup *réaliser* au passager ce qu'il se passe, comme si jusque là le contexte n'avait pas la même emprise sur lui. Ici, le mode de transition se joue « aux bornes » de l'effet et non au « cœur », à la différence des transitions attentionnelles relevant d'un rapport médial au référentiel qui participent d'une attention « idoine » à l'évolution de la situation.

Indiquer que la situation *évolue* implique un référent, un *mode* sur lequel elle évolue, ici : le temps. Alors, l'idée de « bornes » des effets se clarifie, un effet commence, se déroule, se termine. De la même manière, on peut considérer que la situation convoque des phénomènes, des événements, des registres qui ont également un commencement, un développement et une fin. Alors, **chacun des effets attentionnels procède d'un rapport entre contexte et mode d'attention dans un cadrage temporel spécifique**. Chaque fiche présentant un effet indique ainsi son « échelle temporelle », ou encore son « mode transitoire » et chacun est caractérisé selon qu'il se manifeste sur un mode de continuité ou au contraire d'émergence. Par exemple, une différence majeure entre l'effet de focalisation et l'effet d'attraction tient dans leur rapport au temps : tous deux caractérisent une direction de l'attention sur un élément du contexte, en revanche l'attraction se joue sur un mode temporel court et succède à un événement, là où la focalisation ne nécessite pas d'événement déclencheur et peut s'installer sur la durée. Par là même, la focalisation sur un élément précis du contexte peut succéder à l'attraction suscitée par celui-ci, ce qui n'est pas le cas dans l'autre « sens ».

Effets attentionnels et modes de relation à l'autre

Les effets visuels dynamiques caractérisent un mode de relation au monde extérieur au référentiel de type environnemental ou paysager. Les effets attentionnels participent d'un mode de relation de type médial vis-à-vis du référentiel, et d'un mode de relation de type médial, environnemental ou paysager au « monde extérieur ». Sont également apparu des modes « d'a-relation » avec le monde dans les situations d' « extraction », caractéristique des voyages en métro, où l'individu décrit un mode de présence avant tout physique au monde, mais pas d'interaction évidente avec ce dernier.

Le mode de relation *médial*, c'est-à-dire le lieu de l'interaction et de l'échange avec le monde et ses actants, se manifeste particulièrement dans la thématique du rapport aux autres individus présents lors de la traversée. Les effets proposés précédemment en rendant compte de la dimension d'échange entre les passagers et le référentiel, concernent potentiellement le rapport aux autres passagers en cours de traversée – à l'exception de l'effet de détachement, ce dernier traduisant un mode d' « extraction ». Les effets attentionnels témoignent de trois principaux modes de relation à l'autre en cours de traversée :

- **observation** : correspondant aux effets attentionnels de focalisation et d'attraction, il s'agit des rapports de type **attentifs** aux autres individus ;
- **engagement** : remarquable à travers les effets d'implication, de regards évités, de repli et même d'ouverture, il concerne les modes d'implication personnelle – en termes d'engagement ou de désengagement – au cœur du dispositif social constitué en traversée. Le passager n'est alors plus *parmi* les autres, mais *avec* ;
- **imaginaire** : intervenant majoritairement au cours de l'effet de concrétisation, cette dimension concerne un rapport aux autres sur un mode fantasmé. Par exemple, un effet de concrétisation peut traduire l'expression d'un rapport hypothétique entre « peuplement social » d'un quartier et le « type » (genre, âge, couleur, accoutrement etc.) des passagers montant ou descendant à une station.

Ces trois catégories de modes de relation à l'autre en métro sont ici assorties d'un rapport au monde de type médial. De plus, elles apportent des degrés à la trilogie environnement, milieu, paysage (Amphoux, 1994) car un rapport de type **observation** fait tendre l'interaction au milieu vers un mode de relation de type environnemental, et un rapport de type **imaginaire** peut en revanche faire tendre le mode d'interaction, de médial vers paysager. Ainsi, la triple relation au monde – environnement, milieu et paysage (*cf. effet paysage*, partie 2.4.2) que Pascal Amphoux (1994) propose s'applique également à la dimension purement sociale de l'échange.

Celle-ci n'est ainsi pas univoque et prend de multiples formes au cours de la traversée. Il n'est donc pas suffisant d'indiquer qu'un trajet en métro (pour rester sur ce moyen de transport) est une mise en contact d'individus se déplaçant dans des contextes qui évoluent. **L'expérience de la traversée se structure également sur l'évolution des modes de relations aux autres**.

Modes de manifestation temporels des effets attentionnels

Nous indiquions en tête de cette partie vouloir « prendre les phénomènes par l'extérieur » afin de comprendre leur mode de formation dans le temps. Pour cela nous avons développé les effets attentionnels, constituant ainsi une première étape d'appréhension extérieure des phénomènes. Il s'agit maintenant de comprendre comment se forment, maintiennent et se « dé-forment » les modes d'attention dans le temps. Pour cela, la méthode consiste à se focaliser sur les **transitions d'attention** révélatrices par nature de l'évolution du rapport au contexte (matériel, sensible et social) dans le temps.

Les effets attentionnels caractérisent deux modes principaux de rapport au temps : **continuité** et **émergence**. Comme l'indiquent les fiches précédentes, ce critère est souvent « discriminant » mais ne l'est pas nécessairement et certains effets peuvent en fonction de la situation revêtir l'un de ces deux modes temporels, comme en témoigne l'effet de repli par exemple, qui peut à la fois relever d'un mode continu dans le cadre d'une conduite habituelle pour certains passagers, mais également être « provoqué » pour d'autres en fonction de la situation. L'intérêt que suscite la « dimensionnalité » temporelle de ces effets consiste à leur capacité à témoigner de l'évolution du contexte, ainsi même de celle de l'ambiance – caractérisable sur un mode dynamique.

Ainsi, la caractéristique transitoire des effets attentionnels fait sens à partir du moment où l'on en fait usage pour comprendre l'évolution phénoménale de l'ambiance. En ce sens, **nous faisons l'hypothèse que l'expérience des transports collectifs ne se traduit pas uniquement par des effets de perception mais également par des transitions d'attention**. En nous focalisant, dans le chapitre suivant, sur la dimension transitoire des effets attentionnels en les remettant en contexte, nous verrons comment les transitions structurent l'expérience de la traversée.

3.3. Voyages en métro et dynamique des ambiances

La typologie d'effets attentionnels ne traite pas de prime abord de dynamiques des ambiances, de voyage urbain ou encore d'ambiance urbaine. En effet, cherchant à identifier des types de rapport à la situation, elle peut avoir tendance à les placer, voire les concevoir, dans une option synchronique. Bien au contraire, **ces effets « métropolitains » procèdent tous d'un régime de transition. Ils qualifient le passage d'un registre à un autre, d'un temps à un autre, d'une modalité à l'autre**. De la même manière que les effets visuels dynamiques, les types de transitions que ceux-ci mettent à l'oeuvre, relèvent davantage d'un changement de tropisme, momentané ou durable, que d'une conséquence aux causes identifiables et reproductibles. Ainsi, de la même manière que Philippe Corcuff qualifie ses *Pulp Fiction*[175], des logiques d'action des acteurs, variables avec les situations, les effets attentionnels procèdent d'une composante variable et transitoire. La lecture des discours des enquêtes en témoigne, l'attention, le rapport aux autres, à la traversée est en mutation constante. Par exemple, une enquêtée qui dans la même phrase parle de ce que l'on pourrait qualifier d'un *effet de détachement et désengagement* en indiquant dans le même temps sa possibilité d'*implication* à condition d'un événement : « dans la continuité du voyage à part ça... parce qu'en fait tu vois les gens arriver, tu les vois repartir, mais finalement enfin, toi donc tu bouges pas, ça te... enfin ça a aucune influence sur toi. À la limite, si y'avait une personne âgée qui était arrivée ou quoi que ce soi, là il faut se lever mais... pour l'instant y'a pas eu ce genre de choses donc finalement en fait, que des gens arrivent ou repartent ben ça change rien, d'autant plus que là c'était pas bondé. » (Soii).

En quoi les effets attentionnels informent en termes d'ambiance ? Certainement dans les dynamiques qu'ils mettent à l'œuvre à l'interface entre l'espace construit et sensible, les configurations sociales, et leur remodelage dans le mouvement. À l'issue du second chapitre de ce travail, nous émettions l'hypothèse d'une ambiance urbaine potentielle « nourrie » d'ambiances locales « s'actualisant ». Les effets attentionnels abondent dans le même sens, mais à un niveau *infra* puisqu'ils suggèrent à leur échelle

[175] « La sociologie des régimes d'action vise […] à retrouver les aspérités du terrain. En dehors d'un cadre descriptif-interprétatif minimal […] elle cherche à formaliser des concepts différents en fonction des types de situations. Dans cette sociologie, les acteurs ont des identités plurielles, et il n'est pas absurde qu'ils fassent appel à un sentiment de justice dans une situation, qu'ils soient amoureux dans une autre, qu'ils soient violents dans une troisième et stratégiques dans une quatrième. Mais est-ce si bizarre que cela par rapport à notre expérience ordinaire du monde social? C'est ce que j'appelle le *défi Pulp Fiction* pour les sciences sociales, en référence au film de Quentin Tarentino, qui met justement en scène des passages rapides entre une diversité de logiques d'action. » *In* Corcuff P., Justification, stratégie et compassion : Apport de la sociologie des régimes d'action, *Correspondances (Bulletin d'information scientifique de l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain)*, 1998, n° 51.

la dimension potentielle des ambiances locales, particulièrement manifeste dans les transitions d'attention à l'échelle des interactions interpersonnelles. Ils illustrent à une échelle « locale d'un point de vue temporel » des relations entre divers registres : contexte environnemental, situation sociale, régime d'attention, sentir, apercevoir, agir, par leur orchestration temporelle, ou autrement dit, catalysée par les événements.

Un changement d'échelle doit alors être opéré pour passer au niveau de l'ambiance urbaine, ce en deux étapes successives :

1) en recontextualisant les discours isolés jusqu'à maintenant pour les insérer dans un cours d'action (une dynamique) de grande échelle contextuelle spatiale et temporelle,
2) en analysant les modalités mêmes d'intégration (due à cette recontextualisation) afin de proposer des modalités de manifestation de la dynamique en termes d'ambiances.

3.3.1. La dynamique de l'ambiance comme découpage temporel

Méthode

Il s'agit ainsi de remettre en contexte les discours prononcés dans le métro. La qualification de la dynamique de l'ambiance n'est pas nécessairement attachée à une évolution de l'ambiance elle-même mais correspond davantage à une évolution du rapport à la situation sensible. Le corpus a donc été relu selon le mode temporel et une analyse de contenu a conduit à une « catégorisation de première main». Dans cette dernière sont qualifiés des éléments de l'environnement sensible, social et construit considérés sous l'angle de leur manifestation temporelle. Pour cela, deux étapes successives ont été menées. Premièrement, la recherche dans les entretiens d'un vocable temporel caractéristique : *temps*, *moment*, *séquence*, *mouvement*, *passage*, *puis*, *avant*, *pendant*, *après*... qui nous a permis simplement de « mesurer » la fréquence du rapport au temps dans les discours. Qualifiant autant des tournures de langage que la description de la situation, cette étape a rapidement été délaissée au profit d'une lecture axée davantage sur le contenu. Ont ainsi été cherchés dans les discours les moments de description de l'évolution de la situation – ou du rapport à la situation – sous un angle diachronique[176]. Ces modalités qualificatives des dynamiques de la situation sont également à l'œuvre dans les effets attentionnels. Par exemple, dans la phrase suivante les effets (remarquables dans le discours) de focalisation – sur la population étrangère – et de concrétisation – dans le rapport au monde extérieur –

[176] Ne cherchant pas à mettre en place une catégorisation *a priori* des modalités temporelles intervenant au cours de la discrétisation, nous avons cherché, simplement des caractérisations de l'évolution de la situation dans le temps, sans spécifier alors qu'il s'agissait de progression, de répétition, de permanence, d'événement etc.

témoignent de l'évolution temporelle de la situation : « La question des gens, ça c'est blanchi entre-temps, mais ça parle beaucoup étranger quand même, ça n'empêche pas parce qu'on arrive vers les quartiers un peu plus... genre, on arrive vers Charles-de-Gaulle dans pas longtemps » (sic). Plus d'une centaine d'extraits de texte non catégorisés – sans rapport avec le découpage « par thématique » utiles aux effets attentionnels décrit dans la partie précédente – ressortent ainsi, discriminés selon le mode de description de l'évolution de la situation dans le temps ou le rapport au temps à l'œuvre dans le discours. Un tableau à deux colonnes, indiquant l'extrait de discours et caractérisant (dans la seconde colonne) à la fois le thème abordé et la dimension temporelle convoquée a été créé.

Indépendamment de ce découpage du texte, une catégorisation *a priori* (réalisée par J.P. Thibaud, sans connaissance des discours *in situ*) de dynamiques et de types de rapport à l'action en cours de traversée a été proposée. À partir de cette catégorisation *ex nihilo* un tableau a deux entrées a été réalisé. Ce dernier (voir le tableau 7 suivant) a été alimenté avec les extraits de discours – en rapport avec la dimension temporelle des descriptions – obtenus. Ce procédé offre deux avantages apparents : il permet de vérifier la pertinence des critères de discrétisation des phénomènes pointés par les enquêtés, tandis qu'il contribue à catégoriser les discours simplement découpés selon des modalités floues.

Tableau 7 : Catégorisation des discours selon deux dimensions[177]

		Structure spatio-temporelle de la traversée	*Conduites perceptives et régimes attentionnels*	*Impression d'ensemble et qualité d'ambiance*	*Expression du public et interaction sociale*	*Environnement et phénomènes sensibles*
Dynamiques d'ambiance	*Permanence, continuité*	71 ; 96 (2)	12 (2) ; 24 ; 47 ; 79 (2)	3 ; 11 ; 89 ; 109	11 ; 20 ; 23 ; 24 ; 60 ; 69 ; 96 (2) ; 99	19 ; 40 ; 48 ; 79 (2) ; 83 ; 100 ; 101 ; 102 ; 118 (2)
	Progression, enchaînement, transition, variation, modulation	62 ; 64	22 ; 51 (2) ; 64 ; 70 ; 107	5 ; 6 ; 7 ; 9 ; 10 ; 64 ; 89 ; 93 (2) ; 107	5 ; 6 ; 7 ; 49 ; 89 ; 92 (2) ; 95 (2) ;110	30 ; 37 ; 50 ; 51 (2) ; 59 ; 64 ; 70 ; 102
	Répétition	71 ; 72	46 ; 53 (2) ; 54 (2)	-	57	39 ; 42 ; 43 ; 46 ; 53 (2) ; 61 ; 98
	Événements, embrayeurs, renversement, ponctuation	20 ; 52 (2) ; 73 ; 84 ; 86	13 (2) ; 17 (2) ; 25 ; 26 ; 27 ; 34 (2) ; 38 ; 41 ; 47 ; 52 (2) ; 74 ; 82 ; 90 (2) ; 104	13 (2) ; 14 (2) ; 17 (2) ; 26 ; 32 ; 63 ; 81 ; 84 ; 85 ; 86 ; 87 ; 104 ; 111 ; 112 ; 115 (2)	4 ; 20 ; 28 ; 38 ; 55 (2) ; 63 ; 67 ; 82 ; 89 ; 106 ; 109 ; 113	31 ; 35 (2) ; 44 ; 48 ; 52 (2) ; 58 ; 67 ; 68 ; 73 ; 93 (2) ; 114 ; 116 (2)
	Séquences	75 (2) ; 76 (2) ; 77 (2)	88	-	55 ; 75 (2) ; 76 (2) ; 77 (2) ; 90 (2)	116 (2)
			Effets attentionnels			*Effets sensibles (dont visuels) dynamiques*

Le tableau précédent révèle trois registres d'analyse – représentés sur fond noir – que sont les *effets sensibles*, les *effets attentionnels* et les *dynamiques d'ambiance*. Ces registres descriptifs-interprétatifs sont indiqués car les **croisements** que le tableau met à l'œuvre permet de les représenter aisément. De plus, ils rappellent la progression du travail sur l'ensemble de cette thèse (bien qu'elle procède de corpus différenciés par parties), où l'on comprend que chacune des parties de cette recherche met à l'œuvre différentes manières d'aborder un problème. Ainsi, les effets visuels dynamiques – abordés dans la première partie de ce travail – sont une sous catégorie des *effets sensibles* se manifestant lors d'une traversée, ces derniers étant manifestes dans les

[177] Les chiffres présents dans le tableau renvoient aux extraits des discours obtenus *in situ*, selon un découpage par « catégories de première main ». Ce « découpage » des discours est donné en Annexe 5. Un (2) après un chiffre indique que le paroles ont été prononcées suite à la deuxième traversée. Afin de réaliser une « vérification » de ce découpage, un second a été réalisé plus d'un an après sur le même corpus et a été utilisé pour la mise en place des effets métropolitains. Il est ressorti surtout que chaque découpage procède d'une intention et peut donc difficilement être vérifié, puisqu'il montre « ce que l'on cherche » au moment ou on le réalise. En effet, le découpage présenté dans cette section procède des hypothèses mises en place sur la dynamique, alors que celui de la section précédente est issu d'un processus inductif. Enfin, ces déconstructions-reconstructions d'abord déductive, ensuite inductive et enfin mises en perspective par l'analyse sonore et les entretiens sur écoute réactivée donnent l'assurance d'avoir suffisamment « tordu » le corpus pour légitimer son interprétation.

discours au croisement des dimensions phénoménales, environnementales et temporelles de l'expérience. Les effets attentionnels – déployés dans la partie précédente – caractérisent des conduites perceptives et des régimes attentionnels. Dans ce chapitre, nous avancerons précisément sur cette dimension de l'expérience afin d'approcher la question de la temporalité à travers celle des conduites et poser quelques jalons utiles à la compréhension de la dynamique de l'ambiance, qui fait l'objet de la quatrième partie de cette thèse.

Une nécessaire « contextualisation »

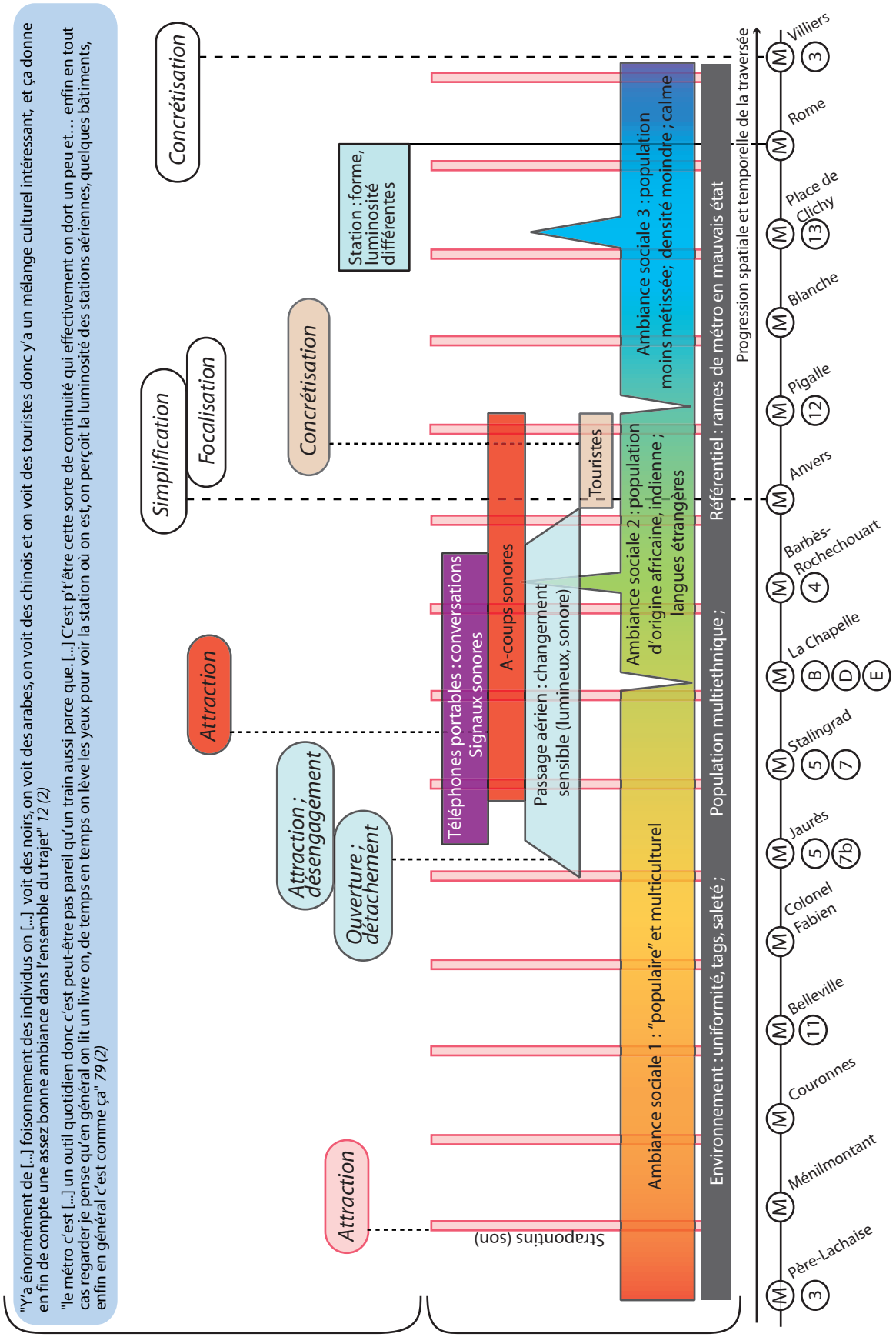
La répartition des discours dans le tableau 7 précédent montre une distribution importante des discours en rapport avec la modalité temporelle *événement*. Comme le montrent souvent les enquêtes *in situ*, il est plus facile pour les enquêtés de commenter l'*extra* que l'ordinaire, ce qui constitue les points marquants. Cependant, la dimension événementielle est caractéristique du contexte de cette étude, lequel se remodèle en permanence – les effets attentionnels en témoignant particulièrement, lorsque ces derniers se manifestent sur un mode d'émergence. Alors, il faut placer le tableau précédent en contexte, ce que nous allons faire au niveau des conduites perceptives, donnant l'occasion alors de replacer également en contexte les effets attentionnels.

Comment représenter les transitions qui prennent place dans le temps ? Procédant de la dimension physique du mouvement, les trajets se réalisent autant dans l'espace que dans le temps. En métro, la déréalisation de l'espace extérieur donne d'autant plus d'importance au temps de la traversée. Entre deux stations, ce ne sont plus cinq cent mètres qu'il s'agit de parcourir, mais une minute et demie – pour faire référence à l'étalon donné par Perec (1985: 126). Le schéma de la page suivante représente trois éléments : l'espace de la traversée – symbolisé par les stations, certains phénomènes remarquables – indiqués *in situ* par les enquêtés, et les effets attentionnels ainsi que les discours qualifiant le mode de rapport entretenu à la traversée. Les extraits de discours reportés sur le schéma suivant renvoient aux extraits indiqués (par des numéros) dans la seconde colonne du tableau 6. En considérant que la représentation des stations est assimilable à celle du temps de la traversée, alors nous pouvons observer comment opèrent les transitions d'attention au cours d'un trajet. Les éléments représentés sur le schéma suivant ne sont ni identiques à un trajet ayant été réalisé avec un enquêté, pas plus qu'ils ne cherchent à être idéal typiques. Il s'agit d'une recomposition des éléments prononcés dans le discours et des éléments d'analyse, ayant pour objectif de rendre manifeste les transitions d'attention et leur rapport à l'évolution du contexte, indiquant ainsi en quoi elles sont caractéristiques de l'expérience de la traversée. Les différentes modalités de la dynamique (permanence, progression, répétition, événement, séquences) indiquées dans le tableau 7 ne sont pas repérées « en l'état »

mais elles sont remarquables dans le schéma suivant à travers l' « emprise temporelle » des phénomènes ou conditions contextuelles décrites.

Les enquêtés ont verbalisé sur les phénomènes ou sur leur rapport au milieu. La figure 6 suivant ne restitue pas la répartition phénoménale « objective » de ce qui advient lors d'un trajet en métro, mais rend simplement compte des éléments marquants présents dans le discours. En distinguant la part des discours commentant les phénomènes (ou le contexte) de celle commentant le rapport à la traversée, et en répartissant ces éléments sur le temps de la traversée, notre objectif consiste à distinguer la (ou les) temporalité(s) du trajet et celle(s) de l'attention.

Figure 6 : Descriptif dynamique d'émergences de phénomènes et de modalités d'attention au cours d'une traversée à bord de la ligne 2 du métro de Paris.



3.3.2. Entre dynamique des phénomènes et dynamique attentionnelle : deux registres temporels distincts

La figure 6 représente un ensemble de phénomènes temporels propres à la traversée de Paris dans la ligne 2 du métro. De la même manière, l'expérience du trajet – traduite ici dans le langage – s'actualise sur un mode temporel. Ainsi, deux formes de diachronies – phénoménale et attentionnelle – se superposent au cours d'un trajet, ce que nous avons représenté précédemment en plaçant les éléments relevant de l'évolution du contexte sur la partie basse du schéma, et celle des modes d'attention sur sa partie haute. Les éléments phénoménaux représentés dans la figure 6 ont été choisis en raison de leur pouvoir d'expression des différentes manifestations de la dynamique en tant que mode de découpage temporel, tel que proposé dans le tableau 7. En contexte, il apparaît que les deux formes de dynamiques fonctionnent sur des régimes différents. Phénoménalement, elle procède d'une forme de découpage temporel des phénomènes, tandis que du point de vue de l'attention les formes qu'elle revêt se différencient, ce que nous allons voir.

Contexte construit et dynamiques de l'expérience. Un seconde registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : la trace

L'uniformité de la qualité de l'environnement construit et sensible dans les parties souterraines caractérise de manière « continue» l'environnement sensible. Des changements momentanés interviennent, remarquables d'un point de vue sensible en ce qu'ils « perturbent » l'uniformité ambiantale. Prenons deux exemples : le passage aérien et la station Rome.

À la sortie du souterrain, les commentaires qualifient l'environnement extérieur, le rapport à la ville, aux personnes qu'il y a dehors etc. Surtout, les commentaires qualifient ce qui relève de l'effet attentionnel d'ouverture, relayé par une possibilité d' « extraction » du milieu ambiant notable à travers la possibilité offerte de ne plus devoir regarder les autres passagers. Ce passage est jugé très positivement, et se manifeste parfois dans le discours un effet visuel dynamique de paysage. Aussi, cette transition sensible apparaissant au cours du trajet, manifeste en tant *qu'événement* d'un point de vue phénoménal ne défait pas pour autant le « lien » qui unifie la traversée – ce qui fait *l'expérience* d'aller d'un endroit à un autre et pas seulement de joindre des « séquences », qui reste unifiée d'un point de vue l'expérience, sur un mode **continu**. Ainsi, dans le discours apparaissent des éléments relatifs au passage aérien en termes de **transitions** ne remettant pas en cause la globalité du trajet.

> « les **transitions** c'est vraiment entre le jour et la nuit. Quand on est **dehors et dedans**, sinon... à part celle-là, moi j'en vois pas d'autres »(D 27)

> « dans sa globalité, ce que je trouve gênant c'est le fait d'avoir **un coup** de l'espace à côté, **un coup** pas d'espace, **un coup** de l'espace » (So 15)

De la même manière, la station Rome est remarquée comme un événement ponctuel sur le trajet, générateur d'un effet d'ouverture. Cette station, rénovée, a des murs droits et un plafond à hauteur élevée constitué de voûtes en berceau. Depuis l'intérieur du véhicule, un changement d'intensité lumineuse est remarquable, et est généralement bien vécu par les enquêtés qui pour certains ont même associé la qualité de l'éclairage à de la lumière naturelle.

> « il y avait **à un moment donné** un changement, on était plus dans un espace, en tunnel arrondi, en arrondi elliptique, on était dans espace, Rome, avec des murs droits et de la hauteur et, les voûtes qui reposaient sur de grandes poutres donc c'était **la seule véritable expérience, changement d'expérience** architecturale » (St 20)
>
> « **la station Rome** je crois... j'arrive pas trop à décrire l'impression [...] les murs sont droits, pas ronds. **Par rapport...** à la bouche de métro qui en elle-même, est normalement, est censée être... enfin c'est un arc de cercle et je sais pas, ça donne une impression de grandeur, de... peut-être d'être moins enfermés » (D 24)
>
> « j'ai trouvé que la station Rome faisait, vachement... haute, de plafond. Alors, je sais pas si c'est les éclairages ou si... c'était effectivement beaucoup plus haut parce que j'ai pas vu... **mais elle faisait beaucoup plus dégagée, beaucoup plus lumineuse que les autres** » (Al 16)

Les extraits mentionnés hors contexte d'énonciation laissent penser que la perception globale du trajet procède d'un découpage séquentiel remarquable d'un point de vue sensible. Néanmoins, l'événement sensible – essentiellement lumineux dans ces deux cas – ne remet pas en cause la continuité du trajet au sens où il est marquant à « ses bornes », c'est-à-dire aux moments de transition. Dans le tableau 3, nous indiquions *a priori*, que les changements graduels de contexte sensible – tels que ceux des exemples cités ci-dessus – relevaient d'une dynamique de *progression*. Les discours des enquêtés relevant de cette catégorie ne qualifient en fait pas précisément des variations sensibles telle que la sortie de terre, sous un régime progressif allant doucement du noir à la lumière et il apparaît que de telles variations sont surtout remarquées comme événementielles, qualifiées sous un régime de **basculement**.

> « Après, le fait de **passer à l'extérieur** c'est vraiment agréable puisqu'il fait beau donc on se sent tout de suite moins oppressés, beaucoup mieux » (D25)
>
> « **au moment où tu sors,** effectivement, tu regardes ou tu es » (An 4)
>
> « **on sort**, le métro devient aérien... petit à petit... je sais pas à quelle station on est, Jaurès, on est pas loin de Stalingrad, voilà ce que ça me rappelait... alors là je peux commencer à repérer Paris... des ambiances de quartier qui commencent à apparaître » (Em 7)

Les exemples du passage aérien et de la station Rome marquent un premier point de différentiation entre dynamiques d'évolution du contexte et dynamiques attentionnelles. Il est d'évidence que le contexte évolue au cours de la traversée, ce que l'on peut discriminer selon un découpage temporel des occurrences phénoménales : avant chaque station les strapontins se relèvent brusquement et marquent l'ambiance sonore par effets sonores d'émergence, à la sortie du souterrain le changement lumineux apparaît progressivement jusqu'à que la luminosité extérieure baigne le corps du wagon etc. En revanche, les discours relèvent essentiellement des marques de ces changement, ce qui est remarquable à travers les mots employés : moment, passage, transition etc. Différents moments de la traversée sont décrits par les enquêtés, mais tous évoquent également leur peine à « discrétiser » le trajet, tant l'uniformité d'un trajet en métro reste prégnante indépendamment des modifications sensibles, ne faisant qu'événement. Alors, à l'échelle de cette traversée, ce sont les moments de « basculement » sensible qui font principalement sens. Ils sont remarqués durant leur occurrence, puis le rapport au trajet « ordinaire », de type continu, refait surface. Ainsi, l**es dynamiques attentionnelles en rapport au contexte physique du mouvement procèdent de deux modes : continuité et transition**.

La spécification de ces deux modes de dynamique autour de la question de la relation à l'environnement physique des trajets urbains fait émerger un second registre descriptif-interprétatif du voyage urbain (le premier étant *l'esthétique. Cf.* partie 2.5.3). Il s'agit de la **trace**. Comme en témoignent un ensemble de conduites attentionnelles, cette catégorie est structurante de la relation que le passager entretient à la traversée. Au-delà de caractériser le monde physique dans lequel se déroule les trajets urbains, **la trace, comme expression de la relation aux dimensions matérielles du trajet, est une catégorie opératoire du voyage urbain, et ainsi de l'ambiance du trajet,** dans la mesure où l'environnement construit préfigure un ensemble de phénomènes se manifestant en cours de traversée.

Contexte social et dynamiques attentionnelles. Un troisième registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'altérité.

Il apparaît que l'évolution du public à l'intérieur de la rame de métro en cours de trajet peut également qualifier des séquences dans l'expérience de la traversée.

> « si je classais finalement, je classerais le trajet en deux catégories : **le moment où le métro était vide à l'intérieur et le moment où il était plein** » (So 17)

Aussi, de la même manière que les événements marqués par les transitions sensibles comme le passage aérien ou la traversée de la station Rome, le public, à l'instar du référentiel constitué par le matériel roulant, reste présent à l'attention sur un mode de

continuité, malgré les changements forts – d'un point de vue phénoménal – liés à l'évolution des passagers en cours de trajet. Bien qu'également présents à l'attention sur un mode de continuité, les autres, en revanche, ne le sont pas de la même manière. La relation entretenue avec les autres passagers est de nature *médiale*, tandis que le monde traversé joue le rôle de *cadre*. On pourrait dire : un milieu dans un cadre, ou un milieu dans un environnement ; *on est* ***avec*** *X (nos semblables)* ***dans*** *l'environnement Y.*

Vis-à-vis des autres passagers, la plupart des enquêtés remarquent des changements de « type » de population en indiquant souvent le nombre de langues parlées, les multiples couleurs de peau, soulignant la composante multiculturelle des passagers de cette ligne, en particulier dans sa partie aérienne, le plus souvent à partir de La Chapelle. Sur la figure 6 l'évolution du public présent en cours de trajet est représenté sur un mode de progression. Des personnes montent et descendent, les passagers changent, qualifiant ponctuellement et localement des « ambiances sociales » et parfois des séquences. Les « pics » au niveau des stations Barbès Rochechouart et Place de Clichy symbolisent le fort changement de population – ayant lieu à ces stations en raison des interconnexions avec d'autres lignes majeures de l'agglomération parisienne – faisant **événement** dans l'expérience.

> « La Chapelle [...] c'est vrai qu'**on a changé** un petit peu de quartier ça se voit aussi au niveau des gens » (Ev 7)
>
> « **on est passés à Barbès**, ça sonne énormément [...] très population d'immigrés, et compagnie. On a vu Tati en passant, et tout, tout le bazar qu'était dehors et ça fait vraiment très... ben oui, classe de la population... pauvre » (D 19)
>
> « Place Clichy **on a pareil changé** de population, toute la population africaine est pratiquement descendue... on va rentrer Villiers ça c'est dans les quartiers un peu chic » (M5)
>
> « Place de Clichy **on sent que c'est un point névralgique** y'a, d'autres lignes, ça emmène vers la banlieue donc ça draine énormément de monde » (Em 26)

Le protocole d'enquête montre aussi que les variations de population sont davantage perçues séquentiellement lors de la première traversée (avec cinq arrêts), que lors de la seconde, réalisée de manière continue. Par là même, de nombreux enquêtés remarquent, notamment avec étonnement, que d'autres passagers ont pu faire le trajet dans sa totalité « avec eux ».

> « Le métro, c'est le métro. Après, **c'est ce avec quoi il est rempli qui compte**, enfin qui attire l'attention, pas qui compte mais qui attire l'attention. » (St 20)

> « pendant le deuxième trajet, [j'étais] beaucoup plus impliquée dans le voyage étant donné que nous étions accompagnés par certaines personnes tout le temps et il y avait des relations qui se créent, je, comme je t'avais dit, quand nous étions dans le souterrain, y'avait des gens qui... qui m'ont regardé pour voir ce que je fais, donc... comme ils sont sortis pour la plupart avant, avant notre sortie, puisque nous sommes restés quand même assez longtemps, ben **je crée une certaine continuité** donc c'est assez intéressant de voir leurs réactions et de capter leurs regards, et de.. de les voir tourner leur tête comme si de rien était... au niveau du contact humain... oui, c'était complètement différent » (An 20)

> « en dehors du fait de sortir à une station aérienne, je crois que je me rendrais même pas compte en fait. Je crois, que ça aurait vraiment aucun effet sur moi parce que t'y rentres [dans le métro], tu sais combien de stations t'as à faire, tu les regarde et finalement**, sans forcément compter tu remarques le nombre de fois où les gens sortent et le nombre de fois où les gens rentrent** ; plus que tout ce qu'est à l'extérieur et auquel finalement tu fais pas attention » (So 16)

En progression à l'échelle du trajet et faisant événement localement – d'un point de vue sensible, l'évolution du public en cours de traversée est – à l'instar de l'environnement extérieur – remarquable dans les dynamiques attentionnelles sur les deux modes de continuité et de transition. Ainsi, **le type de rapport entretenu aux autres est fondamentalement différent de celui entretenu à l'environnement, mais les modes d'attention procèdent du même régime**.

> « à partir de l'intérieur, y'a pas forcément grand chose à dire sur les stations mêmes. Et puis j'ai très peu à dire sur l'architecture. Le métro, c'est le métro. Après, c'est ce avec quoi il est rempli... qui compte, enfin qui attire l'attention, pas qui compte mais qui attire l'attention. » (St 20)

Cette spécification des dynamiques attentionnelles convoquées autour de **la composante sociale des trajets en transports collectifs nous fait avancer sur un troisième registre descriptif-interprétatif caractéristique du voyage urbain : l'altérité**. À l'évidence, les transports collectifs sont un lieu de coprésence des individus. Aussi, une spécificité au voyage urbain apparaît au niveau des types de rapport entretenus aux autres. Cette spécificité, tenant aux dynamiques attentionnelles convoquées en cours de voyage urbain, caractérise ce dernier et fait du registre de l'altérité une catégorie utile à la compréhension de l'ambiance d'un trajet au sens où elle est compréhensive du rapport tendu entre dynamique de l'ambiance et « présence des individus ».

Les dynamiques attentionnelles révélatrices de l'imagination configurée en mouvement. Un quatrième registre descriptif-interprétatif du voyage urbain : l'imaginaire.

« L'imagination est mère du voyage » écrit Georges Amar (2005: 12) et, réciproquement, le voyage urbain de Père-Lachaise à Villiers dispose d'un fort pouvoir d'évocation et d'imagination. Comme cela pourrait être le cas pour de nombreuses expériences urbaines, celle de la traversée de Paris à bord de la seconde ligne de métro constitue également l'occasion de susciter l'évocation au fil des signes et caractères sensibles qu'elle offre au passager.

> « il y avait **deux stations qu'avaient le nom d'une de chanson** : Ménilmontant, enfin je sais pas, ça m'a fait penser à ça tout de suite et la deuxième je sais plus ce que c'était... *Belleville ?* Ouais, voilà, qui m'avait fait penser aux Triplettes de Belleville enfin bon... les noms comme ça qui ramènent à d'autres choses. (D 8)
>
> « On est passés sur la Seine [le canal de l'Ourcq], et là y'avait **un petit peu de verdure sur les quais de Seine et quelques personnes assises là tu te dis "les beaux jours arrivent"** et ça bientôt être comme ça pour sortir et rester au bord de l'eau... » (D 16)
>
> « y'a eu aussi la station qui s'appelait Blanche, ou **ça fait bizarre de voir un nom s'appeler Blanche... dans une station de métro**, enfin je sais pas, **y'a le contraste avec la saleté**, le noir et compagnie » (D 18)
>
> « Stalingrad qui est quand même **la station la plus dangereuse je crois**, les alentours de Stalingrad c'est un quartier dangereux. » (An 10)
>
> **«** le métro serpente, la ville... comme un... il a un tracé comme un serpent, il contourne les obstacles, c'est vraiment une architecture du, vraiment du 19e, non, pourtant le métro, c'est pas du 19e, disons début 20e, c'était en métal. **C'est vraiment, comme une architecture ferroviaire, sauf que c'est le... c'est le métro** » (Em 8)
>
> « À Pigalle, **les p'tites femmes de Pigalle !** » (Em 11)
>
> « entre La Chapelle et Barbès y'a une chose étonnante c'est qu'on voit les... tous les rails de la Gare du Nord qu'est très proche et, notamment le Thalys qui fait vraiment... enfin on sent qu'il y a vraiment une ouverture de la ville sur... ailleurs mais nous dans le métro on est sur un rail on va pas en dehors de la ville, mais bon, de voir le Thalys ça... **ça fait penser à Londres tout d'un coup comme, comme une grande échappée** » (Em 12)

Dans ces extraits, le pouvoir évocateur du contexte est manifeste à travers des éléments discrets, des signes qui font office de déclencheur pour le passager : un nom, un objet, une forme sensible etc. Ces éléments du contexte font **événement** pour l'attention et déclenchent un processus d'évocation. C'est là pour C. Bouriau le fonctionnement même de l'imagination qui « se sert d'une intuition ou matière sensible pour la nier, c'est-à-dire pour viser à travers elle quelque chose qui n'apparaît pas. » (2003: 18) Ce mode de manifestation de la dimension imaginaire en cours de

traversée, sur un mode discret, n'est pas le seul. Un second type d'évocations existe, qui procède davantage de l'image que se font les enquêtés du trajet, du quartier ou même du métro.

> « on a vraiment l'impression que le métro ça rime avec... oui ben, avec un niveau de vie bas. C'est, c'est un ensemble de choses parce que le métro c'est sale, le métro c'est... [...] **ça dépend des lignes en fait**, quand tu te balades sur... la ligne pour aller à l'Arc de Triomphe, c'est tout à fait pas la même population qui va descendre sur les Champs-Élysées » (D 18)
>
> « par rapport à d'autres lignes que j'utilise plus régulièrement c'est plus, mélangé. C'est à dire qu'il y a plus de nationalités [...] que les lignes, par exemple, du sud de Paris [...] **j'pense que c'est très représentatif des quartiers que ça traverse** » (Al 2)
>
> « la ville qui est là, les immeubles, **les paraboles à la Goutte d'Or pour capter je pense les télévisions algériennes** » (Em 13)
>
> lorsqu'on est en sous-sol effectivement **on sent la ville au-dessus quand, quand on la connaît on peut, même si on la connaît pas on sait qu'elle est au-dessus quoi, donc c'est... Elle est présente partout la ville, ça c'est certain** » (Em 22)
>
> « **Rome-Villiers là on vient sur des stations... enfin socialement plus bourgeoises, des quartiers plus bourgeois, du 17e...** » (Em 27)
>
> « **les différentes publicités ça, ça permet de voir en fait, parce qu'ils les adaptent selon les stations, j'imagine quand même, selon les quartiers** ben de voir en fait les, les, produits de consommation, courante » (Fl 18)
>
> « ici à Jaurès, aussi à la station d'avant Colonel Fabien, j'ai des images très précises et en plus le fait que le métro sort de terre. **Donc, disons les interférences entre la carte que je dessinerais de Paris, à la surface et la carte un petit peu, enfin qui, enfin on va dire imaginaire, imaginaire c'est un peu banal mais la carte que je dessine, tous les jours sans en être conscient sous terre, et bien les deux, se touchent**, se touchent un peu comme, comme ça peut arriver dans un tableau d'Alechinsky puis, par exemple, les fonds de carte qui se chevauchent. » (St 5)

Dans les discours cités, des éléments discrets de l'environnement viennent catalyser un discours relatif à l'expérience générale de la ligne et à sa connaissance, celle de la ville et des quartiers traversés. Ainsi, le fait de croiser telle catégorie de population, mis en relation avec la connaissance, ou les images, des quartiers parisiens suscite un discours sur les catégories de quartiers traversés. Ce mode de relation à l'environnement n'est pas caractéristique de la traversée en métro et peut prendre place dans des situations analogues de parcours, urbain ou non, motorisé ou non. Il s'agit à nouveau d'un mode de rapport de type événementiel, où des éléments du contexte déclenchent une association avec l' « image » que les passagers se font du trajet lui-même. Ce mode de rapport imaginaire à la traversée ne diffère pas du premier au niveau du « fonctionnement » du procès d'évocation, en revanche les éléments mis à

l'œuvre dans les descriptions témoignent d'une « prescience » de l'expérience du trajet là où l'autre relève d'un mode (caricatural) de type « stimulation-évocation ». Cette « prescience » de l'expérience du lieu, indépendamment de ses origines, configure le rapport imaginaire à la traversé sur un mode temporel continu où les « indices » de la situation (personnes rencontrées, qualité des lieux etc.) viennent valider ou invalider les hypothèses portées au préalable sur le lieu-moment de la traversée.

Les deux modes d'évocation se manifestent en parallèle et procèdent tous deux des « rencontres » faites en trajet, faisant événement au niveau de l'attention. La principale différence entre les deux modes, est que le premier fait irruption, surprise, au sein de l'expérience, tandis que le second entre en correspondance avec les « attentes » liées à la traversée elle-même, ce que nous détaillerons plus loin.

Comme les contextes physiques et sociaux, l'imagination se configure en cours de trajet urbain et convoque des dynamiques attentionnelles spécifiques. **À l'interface de ces modes temporisés d'attention et du pouvoir imaginatif procédant de la traversée se situe un quatrième registre descriptif interprétatif du voyage urbain : l'imaginaire**. De là même manière que la trace ou l'altérité, ce registre est caractéristique de l'ambiance du trajet dans la mesure ou un trajet urbain le rend possible sous cette forme spécifique – dans ses modes de temporalisation.

Implications de la méthode d'investigation

Sur la thématique imaginaire, la méthode d'investigation adoptée révèle une spécificité, non pas liée au trajet, mais au type de trajet effectué. Lors des enquêtes *in* situ, les discours recueillis après la première traversée – ponctuée de cinq arrêts – qualifient souvent une évolution de la couleur de peau des passagers de la manière suivante : blanche aux extrémités, mixte au milieu, et les enquêtés associent cet indice aux types de quartiers traversés. En revanche, lors des longs trajets – effectués lors du second parcours, les « types » de population rencontrées au fil du trajet ont été mentionnés, mais les commentaires liés à l'appréciation des quartiers diminuent. Nous faisons l'hypothèse qu'en faisant une succession de petits trajets, les discours rendent moins compte des trajectoires individuelles des passagers rencontrés. Ainsi, ces derniers semblent être perçus comme étant en relation intime avec les lieux traversés, en particulier aux stations où nous avons effectués des arrêts lors de l'enquête. Cette double caractérisation du rapport entre les types de publics rencontrés et la nature des quartiers traversés en fonction du type de trajet réalisé rend manifeste le type de relation, entretenu de manière non consciente, aux passagers et aux lieux. Ce type de relation est **continu**, il ne dépend pas des événements de nature sociale ou construite et de leurs conséquences sensibles apparaissant au cours de la traversée, mais il dépend du parcours même que le passager est en train d'effectuer. Consciemment, les enquêtés

savent que, comme eux, les autres passagers vont et viennent potentiellement de n'importe quel endroit de la ville, ce dont témoignent les discours collectés à l'issue des deux types de traversées. Cependant, lors des trajets longs, et dans la situation spécifique d'enquête dans laquelle nous avions placés les enquêtés, ils considèrent les passagers avec davantage de « distance » que dans le cas où les trajets sont courts. Dans ce cas, les passagers sont de prime abord considérés comme étant un miroir des quartiers traversés. S'agit-il d'un effet du protocole d'investigation ou d'une manifestation du mode de relation au monde en fonction du type de traversée ? Les deux. Lors des deux traversées les enquêtés étaient placés dans une situation équivalente : observateur-commentateurs attentifs de leur expérience de la traversée. La plupart des enquêtés ont eux-mêmes fait mention de la différence de leur rapport aux autres entre les deux traversées. Il apparaît surtout que, dans la situation d'observation, plus les enquêtés ont le temps et plus ils tempèrent leurs affirmations, n'hésitant pas à contredire parfois ce qu'ils ont exprimé lors du premier trajet. Enfin et surtout, le mode perceptif engagé en fonction du type de traversée n'est pas le même, ce que nous allons voir dans le chapitre suivant.

Temporalité des phénomènes, temporalités de l'attention, modes de perception

Les modes de relation attentionnelle à la traversée considérés précédemment sur trois registres – rapport au contexte matériel, rapport aux autres, dimension imaginaire, mettent en exergue deux modes temporels privilégiés de rapport à la situation de trajet : continu et transitoire. Au cours d'une traversée urbaine, les « objets » de l'attention ne sont pas les mêmes, ce dont témoignent les dimensions « spatiales » des modes de relation au monde de la traversée : ainsi, le rapport à l'extérieur, faisant cadre, est principalement de type environnemental et parfois paysager, tandis que le rapport au référentiel et aux autres est principalement de type médial.

Ces types distincts de relation « spatiale » mobilisent l'attention sur deux modes temporels privilégiés, l'un de type permanent, latent et quasiment non intentionnel[178], l'autre de type contingent et particulièrement manifeste. Ainsi, l'attention en trajet n'est pas spécifiquement liée à une dimension du contexte, les qualités physiques, sociales ou sensibles, participant toutes de l'ambiance, ayant une « égale » présence au sein de l'attention. Cette équivalence existentielle des qualités de la situation procède de deux formes de distribution de l'attention : **spatiale** – un « objet » est perçu en contexte, et **temporelle** – les « formes » perçues s'actualisent en se succédant, ou en se

[178] Nous faisons ici référence à l'approche phénoménologique de la *conscience*, qu'Husserl caractérise par l'*intentionnalité*. Voir Barbaras R., *La perception. Essai sur le sensible*, Paris: Hatier, 1994, p. 34.

superposant. On retrouve alors les thématiques, exprimées lors de la présentation de l'effet attentionnel d'implication, *d'attention et de distraction*, se succédant dans la temporalité du voyage urbain. À la différence de la conduite automobile qui mobilise une attention permanente, nécessaire au bon déroulement de cette activité, *être transporté* ne nécessite pas de forme d'attention spécifique. À la lumière des investigations il apparaît que les passagers sont rarement dans un état d'attente pur, passifs et inattentifs, mais que leur rapport attentif à la situation est tendu entre les pôles de l'attention et de la distraction, ce dont témoigne l'enquêtée suivante :

> « [Le] truc qui semble caractéristique, c'est **le fait de te réveiller dès que t'arrives à une station** parce que finalement c'est comme si... même si les stations mesurent pas, ben enfin sont pas toutes à la même distance, c'est à peu près une minute, une minute trente, **donc t'as le moment où tu t'assoupis finalement, "*vzouit* !" et puis tu vois les portes qui s'ouvrent** et surtout t'entends le bruit, en fait je savais pas pourquoi. À la limite c'est pas le bruit là [en désignant le son de la sonnerie] de la fermeture des portes qui me dérange c'est plutôt le bruit avant l'ouverture et... **c'est à ce moment là que t'émerges et puis pareil, t'as tout le monde qui rentre, tu reviens dans ta routine, tu te remets à dormir**. » (So 10)

Ainsi, l'attention, qui n'est ni soutenue de manière permanente, ni totalement détachée, caractérise un mode de **fluctuation**, où les deux temporalités – continuité et événement – sont successives. Ces deux registres temporels relatifs aux formes de distribution de l'attention indiquent par là même leur indépendance vis-à-vis des registres temporels de manifestation des phénomènes rappelant ainsi que le temps perçu n'a rien de métrique ou d'isochrone[179]. Les effets attentionnels peuvent, dans une certaine mesure, témoigner de liens entre phénomènes et dynamiques d'attention, signes et évocation etc., ce dont témoigne l'extrait précédent dans lequel le son correspondant au lâcher d'air précédent l'ouverture des portes du métro à chaque station provoque le « réveil » de l'enquêtée. Aussi, aucun phénomène particulier replonge la passagère dans sa torpeur dans cet exemple, et par conséquent aucun lien fort ne lie temporalité des phénomènes et celles de l'attention, ce qui était pourtant l'une des hypothèses, mécaniciste, de départ de cette partie.

Le rapport de tension entre continuité et événement au sein de l'attention, caractérisé par les conduites d'attention ou de distraction rend manifeste deux modes perceptifs engagés simultanément en cours du voyage urbain. Plus haut, nous indiquions les différences de rapport entretenus aux autres passagers ou à l'espace traversé en fonction du type de trajet effectué, court ou long. Les discours relatifs à la seconde traversée caractérisent plutôt un mode perceptif de l'ordre du *sentir* alors que

---

[179] « Certaines images s'imposent avec insistance, celle par exemple de l'écoulement incessant du temps (le fleuve d'Héraclite !) alors qu'à l'expérience les temps relationnels sont loin d'être rationnels et cohérents. » Grossin W., *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, Toulouse: Octare Éditions, 1996, p. 17.

les discours correspondant aux trajets courts procèdent davantage du *percevoir*. Ainsi, d'un côté ressortent des impressions générales, sont caractérisés : la fatigue physique liée au trajet, le rapport kinesthésique à la traversée ou encore des qualités sensibles diffuses. De l'autre côté, des situations et des caractéristiques sensibles, des individus etc. sont décrits précisément. Erwin Straus distingue le sentir du percevoir – « sentir » et « sensation » selon ses termes – en séparant au sein de l'expérience vécue le « moment pathique » du « moment gnosique » (Straus, 1992: 23). Par « moment pathique », Straus désigne la communication sensible propre au *sentir*, sans intellection ou prise de distance que l'on entretien aux « choses ». Le « moment gnosique » de la *perception* engage déjà la connaissance. Ainsi Straus de préciser cette distinction dans cet exemple : « La vue, l'ouïe et les autres sens ne nous procurent pas seulement des impressions sensibles ; ils ne font pas seulement apparaître devant nous la couleur et le son, mais tandis que nous avons la perception d'objets, nous sentons également les couleurs et les tons, c'est-à-dire qu'ils nous saisissent et nous disposent selon des lois déterminées » (*Ibid.*). Straus indique que le moment pathique de la perception ne procède pas d'une « mise en état corporelle spécifique » (*Ibid.* : 25) et qu'il est présent dans tous les cas. En revanche, il indique que ces deux moments de l'expérience s'accordent à des modes sensoriels, en indiquant que le « pathique domine dans le toucher ; le gnosique dans la vision » (*Ibid.*). Nous avons vu précédemment que les modes d'attention à la traversée diffèrent avec la durée du trajet. Ainsi, le voyageur ne s'assoupit pas pour quelques stations et reste attentif, réflexif même. En revanche, lors de traversées plus longues, le passager se prépare à l'attente, va éventuellement chercher le repos, ce qui est manifeste à travers la recherche de places assises, ce qui n'est pas le cas pour un trajet court. La durée de la traversée à venir prédispose le passager au rapport qu'il va entretenir au trajet, et aux modes d'attention qu'il va déployer. Les discours relatifs aux trajets longs, témoignent d'une majoration de la part kinesthésique de l'expérience alors que ceux correspondant aux trajets courts portent prioritairement sur les dimensions sensibles « symboliques » – connues et nommables – de l'expérience. Ce que nous indiquons à l'instant tempère le radicalisme de Straus qui, en affirmant la coexistence des moments pathiques et gnosiques de l'expérience, indique par conséquent que le moment pathique ne relève pas d'une disposition corporelle spécifique. Or, la démonstration de Straus (1992) porte alors sur le cas des mouvements corporels dans une situation supposée d'*attention* de la part du sujet. De notre côté, nous avons caractérisé les conduites attentionnelles relatives à l'expérience des trajets urbains par la fluctuation qu'elles mettent à l'œuvre entre attention et distraction, ainsi la disposition corporelle à une expérience pathique de la longue traversée procède, dans notre discours, de l'état attentionnel de *distraction* propre au fait de « se faire emmener ».

Comment le passager configure-t-il alors son rapport à la « forme » du trajet ? Un trajet commence avec une expectation, le passager a un « horizon d'attente » pour reprendre l'expression d'H.R. Jauss[180] qui n'est pas le même en fonction du type de trajet – court ou long, relatif au moyen de transport, habituel ou non etc. – qu'il aura à réaliser. Ainsi, le passager est *prédisposé* au trajet qu'il a à effectuer, en témoignent notamment les activités qu'il peut prévoir de réaliser à bord :

> « [travailler] ou étudier est l'activité la plus répandue parmi ceux [les passagers de train] qui effectuent des trajets pour le travail [...] En contraste, les passagers voyageant pour un motif de loisirs passent, pour près de la moitié d'entre eux, la majorité de leur temps à fixer les fenêtres ou à regarder les gens » (Urry, 2007: 107 ; traduction personnelle).

De la même manière, par la seule observation, Augé remarque plus de vingt ans après *Un ethnologue dans le métro*, « qu'il y a toujours des passagers qui lisent des livres » (Augé, 2008: 15). Cette prédisposition dont témoigne la préparation des activités à mener lors des trajets existe également sur le plan sensoriel, en témoigne l'extrait de discours cité précédemment (So 10) où l'enquêtée rend compte de son incorporation au système technique, au point où les ponctuations dans sa torpeur que marquent les arrêts ne déclenchent aucun effet attentionnel d'attraction. Un autre enquêté, rend encore plus manifeste cette *incorporation* du système technique, qui devient prothèse « invisible » du mouvement du passager :

> « Y'en a qui se téléportent, ils se foutent dedans, ils pensent à autre chose, **un peu comme des micro sommeil de vingt minutes** là, des petits sommeils de vingt minutes, **ils rentrent, ils sortent, nickels**. » (FD 7)

Cette prédisposition sensorielle configure la possibilité d'une expérience pathique de la longue traversée. Face au temps long, l'appareillage sensoriel se place davantage dans un mode de relation de type *sentir* là où la perception est une activité (*cf.* les effets attentionnels d'attraction ou de regards évités par exemple). Notons qu'à l'évidence, il n'y a pas de « règle » et nous serions dans l'impossibilité de distinguer précisément un trajet « long » d'un trajet « court », comme d'affirmer que la durée du trajet *implique* un mode perceptif spécifique et unique. Nous témoignons seulement du rôle joué par la prédisposition au type de mouvement et particulier à sa durée, où sur un échantillon de douze personnes, les registres de langage adoptés entre des trajets de trois ou quatre stations diffèrent notablement de ceux employés à la suite d'un trajet de dix-huit stations, rendant ainsi compte de modes perceptifs distincts.

---

[180] JAUSS Hans Robert, *Pour une esthétique de la réception*, Paris : Gallimard, 1978.

3.3.3. Le voyage urbain : une mise en rapport temporalisée de registres sensibles

Une temporalité basée sur les transitions : mais entre quoi ? Le voyage urbain à la confrontation de quatre registres analytiques

À l'issue de la seconde partie de ce travail (2. Visions ferroviaires : approche visuelle de la ville en train), nous avons reformulé le concept de *voyage urbain* (et par là même notre mode d'appréhension de l'ambiance urbaine) en proposant de le considérer sous l'angle du potentiel en écrivant : *considéré sous l'angle des potentialités, le mouvement est moins un générateur d'ambiance urbaine qu'un révélateur de l'ambiance urbaine contenue en puissance dans les situations locales et leurs ambiances. L'enjeu consiste alors à cerner la forme de l'ambiance urbaine au sein d'un mode d'expérience phénoménal « continu et plastique »*. Pour cela, ont été détaillées dans ce chapitre deux types de temporalités – phénoménale et attentionnelle, ayant pour objectif de rendre compte de l'expérience du voyage urbain, qui ne peut se limiter à la stricte expression de l'évolution de la situation au cours de la traversée. Ainsi, **le résultat principal de cette partie est que les dynamiques des phénomènes procèdent d'un découpage temporel – permanence, progression, répétition, événement, séquence – alors que celles de l'attention relèvent de deux formes évoluant concomitamment dans le temps : continuité et transition, rendant ainsi compte du rapport à une ambiance urbaine également « continue et plastique ».**

Cette double caractéristique temporelle de l'ambiance urbaine – de continuité et de plasticité – procède de la thématique de la **transition**, rendue manifeste par les connexions entre registres sensibles et perceptifs, contextuels et attentionnels qui s'actualisent dans le temps de la traversée. Les effets attentionnels visent à expliciter de la même manière les interrelations entre contexte, attention et action. Alors, nous pouvons caractériser le *voyage urbain* selon deux modalités nécessaires :

- d'un point de vue phénoménal, il procède d'une « forme » en constante **transition,**
- d'un point de vue attentionnel, il se caractérise par la **fluctuation** à l'œuvre dans la perception.

Ces deux caractéristiques placent nécessairement le voyage urbain, ainsi que l'ambiance du trajet comme des thèmes diachroniques. Aussi, en rendant manifeste les relations entre divers registres factuels et attentionnels, ces deux caractéristiques précisent le voyage urbain comme condition de possibilité de mise en relation des quatre registres suivants – que nous avons développé au cours de cette partie et de la partie précédente :

- **la trace** : quand l'expérience sensible de la traversée informe le passager sur la forme urbaine ;
- **l'altérité** : où l'expérience du trajet urbain est autant sociale que liée à l'espace et au temps ;
- **l'imaginaire** : quand les caractéristiques sensibles, sociales et matérielles de la traversée deviennent support et catalyseur d'un imaginaire relatif au lieu-moment du trajet et au lieu traversé ;
- **l'esthétique** : quand le mouvement en ville rend possible une expérience esthétique de l'environnement ordinaire traversé.

Expression de modes de relation au monde, les effets visuels dynamiques ainsi que les effets attentionnels rendent compte de l'activation de ces quatre dimensions au sein du voyage urbain. De même, les transitions attentionnelles procèdent ontologiquement de la mise en relation de ces registres dans le temps. **Le voyage urbain met au travail ces quatre registres dans une dimension dynamique**. Ainsi leurs interrelation dépendent de la composante transitoire des occurrences phénoménales, et fluctuantes de l'attention, au cours d'un trajet.

Le voyage urbain : une dynamique dialectique

Le résultat principal de cette partie consiste en l'expression de quatre registres analytiques propres au voyage urbain. Ces derniers peuvent également procéder plus généralement de l'expérience de l'espace urbain. **C'est en revanche par leur mise en place au sein d'un réseau temporel caractéristique – que l'on peut appeler la *dynamique du voyage urbain* – que ces derniers sont spécifiques au voyage urbain**.

Nous avons vu précédemment que l'on peut comprendre les dynamiques des phénomènes comme mise en œuvre d'un découpage temporel. Ensuite, nous avons indiqué qu'au niveau de la perception de ces dynamiques, deux modalités principales ressortent : en continu ou sur un mode événementiel. Le *voyage urbain* est une construction théorique, qui peut être réalisé au sein de l'expérience de la traversée urbaine. La mise en œuvre des différentes dynamiques phénoménales comme mode de découpage du temps a rendu possible la qualification des transitions entre les registres perceptifs et qualificatifs du trajet. Aussi, **les « frontières » entre les dynamiques temporelles des phénomènes diffèrent de ce que l'on peut appeler la dynamique des ambiances**, au sens où cette dernière se situe à l'interface du factuel et du perçu. Comment passer de deux modes distincts de dynamiques – phénoménales et attentionnelles, vers un mode unique – celui de l'ambiance, situé à l'interface des deux précédents ?

Les dynamiques de *permanence*, *répétition* et *progression* semblent qualifier les variations d'un *fond* de l'ambiance lequel se constitue sur leur plasticité. Les *événements* concernent plutôt un ensemble d'éléments suscitant l'attention par un effet de surprise, comme les chocs provoqués par les remontées brusques de strapontins, les sonneries de téléphone portable, des brusques transitions sensibles.

Au regard de la variété exprimée dans le corpus empirique, la notion d'événement apparaît comme étant un peu générale en regard de ce qu'elle est censée recouvrir ici. En effet, *Le trésor de la langue française informatisé*[181] définit d'abord l'événement comme : « Tout ce qui se produit, tout fait qui s'insère dans la durée ». Louis Quéré précise la notion en lui donnant une dimension temporelle fondamentale :

> « [...] contrairement aux faits, les événements sont le genre de choses qui se produisent, qui ont un début et une fin, et qui peuvent être [...], ce qui suppose une perspective, une temporalisation et un regard. » (Quéré, 1999: 156).

À partir de ces deux niveaux de définition, tous les phénomènes dynamiques caractérisés dans le mouvement ont potentiellement une nature événementielle. Pour cette raison, nous lui préférerons le terme d'*émergence* qui semble mieux caractériser cette idée de : « ce qui dépasse », « ce qui est remarquable », ce qui se détache du *fond*.

Enfin, des éléments ressortant de la *séquence* sont apparus dans le discours de certaines personnes et pouvaient être qualifiées par des manifestations diverses comme le taux de remplissage du métro ou encore le degré de luminosité par exemple, mais sur des durées relativement importantes. Ainsi, les séquences n'ont été commentées qu'après le second voyage, le plus long. Cette catégorie reste discutable en ce qu'elle n'est pas de même statut que les autres. Une longue dynamique de permanence peut caractériser une séquence, de même qu'un passage temporel caractérisé par la répétition d'un phénomène particulier. De plus, le voyage urbain n'est-il pas lui-même une séquence entre d'autres séquences (l'avant et l'après du trajet) ? Avant d'avancer plus loin dans la caractérisation des dynamiques à l'œuvre dans le voyage urbain la notion de séquence ne sera pas traitée de la même manière que les autres catégories. Elle reste existante, d'un point de vue individualiste ce qui implique que son utilisation nécessite une définition spécifique à chaque cas, ce qui n'est pas le cas des quatre types de dynamiques proposées plus haut.

Nous faisons l'hypothèse que quatre modes de découpage de la dynamique temporelle (permanence, répétition, progression, événements), constituant deux « niveaux », de *fond* et *d'émergence*, structurent les phénomènes constitutifs de l'ambiance urbaine au cours du temps. Dans la partie suivante, nous allons avancer sur la structuration de la dynamique de l'ambiance entre fond et émergences en nous focalisant sur la dimension sonore des voyages urbains.

---

[181]Disponible sur : http://www.cnrtl.fr/definition/

4. *Ecoutes mobiles : dynamiques sonores de voyages urbains*

4.1. Des transports sonores

Les seconde et troisième parties de cette thèse contribuent à la caractérisation de l'expérience des trajets urbains et de l'ambiance du trajet. À l'aide de deux objets d'étude distincts et de deux terrains qui le sont également, nous avons abordé, respectivement, la dimension phénoménale – à partir du mode visuel – d'un trajet urbain, puis celle des modes d'attention spécifiques développés par les passagers lors de la traversée motorisée de l'espace urbain. À l'issue de la partie précédente, nous avons prolongé le développement du concept de *voyage urbain*, en concluant que ce dernier procède de la mise en relation de quatre registres – trace, altérité, imaginaire et esthétique, mis à l'œuvre au croisement de deux formes de temporalités spécifiques, l'une relative aux phénomènes s'actualisant en cours de trajet et l'autre aux modes d'attention des passagers, caractéristiques de leur expérience. L'objectif sous-jacent à la caractérisation du voyage urbain consiste au passage à la dimension de l'ambiance urbaine.

À partir de ce point, nous formulons l'hypothèse de travail suivante, qui sera conservée pour le reste de ce travail : **construction temporelle spécifique, l'Ambiance Urbaine est caractérisée par une tension entre deux dimensions internes – fond et émergences, qui se situent au croisement des temporalités propres aux phénomènes et propres aux modes d'attention**. Afin de suivre la direction proposée par cette hypothèse, nous prolongeons le travail empirique dans la thématique du mouvement motorisé en ville afin de comprendre la structuration temporelle spécifique du voyage urbain en termes de fond et d'émergences.

Le fil conducteur de cette partie est exprimable à travers l'idée de « lignes sonores ». La compréhension de leur structuration, en particulier au plan rythmique, nous permettra de comprendre la structuration d'une ambiance plastique et de longue durée, en tension permanente avec le contexte dans lequel elle se déploie. Pour cela, nous développerons la notion de « contours temporels » des ambiances, qui vise à réintroduire l'espace dans le temps phénoménal des ambiances.

4.1.1. Le sonore, medium commun pour la caractérisation de dynamiques temporelles de trajets différenciés

Les contours temporels, un outil théorique pour la compréhension de la dimension plastique de l'ambiance

Dans le cadre des trajets motorisés en ville, la dynamique des ambiances se caractérise, par la manifestation dans le temps de la traversée de phénomènes relevant de registres différenciés, par exemple : le renouvellement de l'environnement visuel, l'évolution des publics, les variations d'intensité sonore etc. La variation, la modification dans le temps de ces occurrences qualifient le mouvement urbain, comme indiqué dans la partie précédente, et caractérisent une thématique de la transition remarquable autant au niveau phénoménal de ces occurrences qu'à celui des conduites attentionnelles, significatives du rapport entretenu à la traversée. Aussi, ces transitions n'ont d'existence que relativement à des états passés. Le temps agit alors uniquement comme marqueur des stades et phases de changement. Ainsi, la caractérisation de ces changements relève moins d'une entreprise de qualification du *mouvement* – propre et nécessaire à la traversée – que de la qualification d'une succession temporelle de moments discrets. On retrouve ainsi le problème Bergsonien développé par Deleuze (1997) de la compréhension du mouvement entre distinction de « coupes immobiles + temps abstrait » (*Ibid.* : 10) par rapport au mouvement réel, renvoyant respectivement à la « durée concrète » (*Ibid.*).

La qualification des seules transitions, sur un mode quasiment discret, revient ainsi à considérer le voyage urbain dans un registre de « temps abstrait ». Afin de prendre en considération le temps concret, la *durée* Bergsonienne, un déplacement vis à vis d'une approche discrétisant le temps est nécessaire. La caractérisation dynamique du voyage urbain consiste à questionner précisément les modes de continuité et de plasticité temporelle de l'ambiance du trajet. Rappelons que nous considérons depuis le début de ce travail *l'unicité* de l'ambiance du trajet urbain, néanmoins caractérisée par son évolution plastique au cours du temps. Dans ce cadre conceptuel, nous développons la notion de **contours temporels des ambiances**, qualifiant les « limites » émergeant de la plasticité d'un médium (l'ambiance) « mouvant ». Ainsi, les *contours temporels* des ambiances sont aux dimensions temporelles de leurs composantes phénoménales ce que les *spatialités* Straussiennes sont à l'espace respectif de chacun des sens[182]. Ainsi, en plaçant cette notion au cœur de notre conception de

[182] Sur la thématique du mouvement corporel dans l'espace, Erwin Straus distingue ainsi les spatialités respectives de l'espace visuel et des l'espace sonore : « L'espace optique est l'espace du mouvement finalisé, qui est dirigé et mesuré ; l'espace acoustique est l'espace de la danse. Danse et mouvement finalisé ne sont pas à comprendre comme des combinaisons différentes d'éléments moteurs identiques ; ils se distinguent comme deux formes fondamentales du mouvement en général, qui se rapportent à deux modes différents du spatial. » *In* Straus E., Les formes du spatial. Leur signification pour la motricité et la

l'ambiance urbaine, il ne s'agit pas uniquement de réintégrer la temporalité comme élément sous-jacent à l'ambiance ou aux phénomènes qui la composent, mais il s'agit surtout de concevoir les temps produits par les phénomènes, renvoyant par là même aux conditions de leur manifestation, notamment à travers les dispositifs spatiaux convoqués, comme étant compositeurs de l'ambiance dans leur mise en rapport. Pour prendre un exemple concret, dans la ligne 2 du métro de Paris, entre les parties souterraines et aériennes de la ligne, les phénomènes évoluent fortement et concourent à requalifier l'ambiance. Dans le sens inverse, c'est-à-dire en partant de l'ambiance, qualifier ses contours temporels renvoie à qualifier, par exemple, les spatialités en jeu, par le truchement de l'articulation des temporalités constitutives des phénomènes d'ambiance. Ainsi, les contours temporels de l'ambiance ne contribuent pas à la « découper » temporellement en fonction de caractéristiques phénoménales prégnantes, mais ils servent la réintégration de ses diverses composantes : spatiales sociales, et sensibles.

Pour notre démonstration, le mode sensible retenu pour cette troisième étude empirique sera sonore. Produit d'une onde – la vibration d'un « objet », le son, comme le mouvement, ne peut exister sans le temps. Aussi, certaines caractéristiques du son sont analogiquement très proches de celles de l'ambiance. Ainsi, comme l'indique Straus, le son est « l'effet d'une activité » (Straus, 1992: 19) là où la « couleur est la propriété d'une chose » (*Ibid.*) et à l'instar du son, l'ambiance peut se définir comme la « qualité de la situation » (Thibaud, 2003: 88). À l'inverse, le temps et par extension la dynamique agissent au titre d'éléments constitutifs de la production sonore, là où ils constituent une qualité relative au mouvement sur d'autres modes sensibles. De plus, les propriétés temporelles suivantes du son sont applicables à l'ambiance : « [lorsque] le ton accède à une présence propre, nous l'entendons lui-même s'amorcer et s'évanouir ; nous observons son émergence, son devenir et sa disparition. Il n'y a pas d'équivalent pour la couleur. Si une couleur traverse notre champ de vision, nous voyons le *mouvement* d'un objet » (Straus, 1992: 22). Ainsi une analyse de la production sonore (au sens large) de voyages en transports collectifs a donc été menée.

Méthodes et corpus empirique

L'analyse sonore des voyages urbains ne fonctionne pas seule, mais se met en place à la suite de l'analyse des manifestations de la dynamique dans les discours prononcés lors des voyages post-commentés (*cf.* partie précédente). Nous poursuivons ici l'analyse de la dynamique en nous focalisant sur le médium sonore. Pour cela, deux modes d'enquêtes complémentaires, représentés dans le tableau 8 suivant, ont été

---

perception (traduit par M. Gennart), *in* Courtine J.-F. (ed.), *Figures de la subjectivité*, Paris: Éd. du CNRS, 1992, p. 31.

menés. Comme indiqué dans la première partie de ce travail, la parole est le matériau organisateur de l'ensemble du corpus constitué. Les voyages post-commentés ont pour objectif l'obtention d'un discours caractérisant le *rapport* au lieu-moment du trajet. De là une catégorisation des dynamiques des phénomènes a pu émerger. Les enregistrements sonores analysés servent alors à vérifier les dynamiques construites. Le recueil de paroles et d'enregistrements sonores sur un terrain unique, aux situations d'observation nécessairement diverses, offre clairement la possibilité de réalisation de monographies détaillées du voyage urbain entre Père-Lachaise et Villiers. La spécification du voyage urbain en tant qu'entité de réflexion et de compréhension du voyage et des dynamiques d'ambiances d'un point de vue décontextualisé (dé-localisé, le contexte jouant nécessairement dans la production des dynamiques) reste néanmoins malaisée. Pour cela, l'opportunité de la recherche ACI (Thibaud *et. al.*, 2007) a été saisie pour réaliser des enregistrements sonores dans l'ensemble des villes concernées par ce travail. Des enregistrements sonores – suivant les mêmes modalités pratiques que ceux de Paris – ont donc été réalisés dans le métro de São Paulo et dans les tramways de Tunis[183], Bonn et Varsovie[184]. Ces enregistrements servent deux objectifs dans l'analyse. Ils agissent dans un premier temps comme modalité de décentrement par rapport aux analyses strictement parisiennes. Ensuite, en permettant de clarifier la distinction entre *un* voyage urbain et *des* voyages urbains, la notion s'en trouvera renforcée. À ce moment intervient la dernière étape empirique : les entretiens sur écoute réactivée (EER).

[183] Les Tunisois appellent leur système de transport « Métro » bien qu'il s'agisse d'un transport léger de surface, hybride entre métro (le type de véhicule utilisé correspondant à un genre de train léger) et tramway (les stations sont des quais disposés le long des lignes qui occupent l'espace urbain des rues). De manière très exceptionnelle ce transport devient souterrain pour contourner des obstacles routiers. La partie enquêtée de ce transport dans ce travail étant intégralement à ciel ouvert et le mode de transport ressortant quand même plus du tramway que du métro (posé sur le sol urbain, et non aérien par exemple), nous l'appellerons *tramway* afin de ne pas instaurer de confusion dans l'analyse.

[184] Ainsi, environ 110 minutes ont été enregistrées à Bonn, 60 minutes à São Paulo, 50 minutes à Tunis et 70 minutes à Varsovie. Comme pour ceux de Paris, ces enregistrements ont été effectués par Jean-Paul Thibaud ainsi que par moi-même.

Tableau 8 : Corpus et méthodes pour l'analyse des dynamiques sonores des trajets en transports collectifs

<table>
<tr><th>Méthode</th><th>Analyse sonore</th><th>Entretiens sur Écoute Réactivée (EER)</th></tr>
<tr><td>Rapport au terrain</td><td colspan="2">In vitro</td></tr>
<tr><td>Matériau d'analyse</td><td>1) 7 enregistrements sonores de trajets à bord du métro de Paris. Durée moyenne de chaque enregistrement : 20 min.
2) id. Entretiens sur Écoute Réactivée</td><td>6 extraits sonores d'enregistrements de métros et tramways de Paris, Varsovie, Bonn, São Paulo et Tunis. Durée moyenne de chaque extrait sonore : 1 min 30 sec.</td></tr>
<tr><td>Modalités d'analyse et objectif</td><td>1) Description des occurrences phénoménales sonores du métro parisien ; premiers constats sur la manifestation de la dynamique
2) Caractérisation de la dynamique des ambiances sonores des trajets en transports collectifs</td><td>Description polyglotte et multiculturelle des extraits sonores en vue de la qualification de la dynamique de leurs ambiances</td></tr>
<tr><td>Résultats</td><td>1) Répertoire de signaux sonores propres aux transports collectifs
2) Caractérisation des ajustements temporels entre sources sonores desquels procède la dynamique spécifique de l'ambiance sonore des trajets urbains en transports collectifs
3) Qualification de référents sonores types des transports</td><td>Qualification de six ambiances urbaines-type</td></tr>
<tr><td colspan="3">Caractérisation des modes d'articulation des dimensions de fond et d'émergence caractéristiques de l'ambiance des voyages urbains.</td></tr>
</table>

Dans la partie suivante nous allons procéder à l'analyse du matériau sonore propre aux voyages en transports collectifs en développant trois niveaux d'analyse utiles à la compréhension des dynamiques – au plan sonore – du voyage urbain. Le premier niveau est descriptif des phénomènes audibles en tant que productions sonores spécifiques, pas nécessairement associé à des sources, il s'agit des *signaux sonores*. En analogie avec la musique orchestrale, désigner des signaux sonores reviendrait à spécifier les différentes « productions sonores » des instruments. Une fois ce niveau élémentaire désigné, arrive celui des modes de relation entre les signaux, il s'agit des *ajustements*. Il s'agit de spécifier les modalités d'articulation des différents signaux au cours du temps. En termes musicaux, il s'agirait alors de désigner des modalités d'harmonie et de contrepoint. La compréhension de modalités spécifiques d'articulation des signaux et des ajustements permettent la spécification de formes procédant de l'identité sonore des transports collectifs : il s'agit des *référents*. En termes musicaux, le pendant des référents serait les « formes musicales ».

4.1.2. Qualification des phénomènes sonores en transports collectifs

Constitution du corpus d'enregistrements sonores

Chaque voyage post-commenté a été doublé d'enregistrements sonores. Le parcours continu de Père-Lachaise à Villiers a donc été enregistré sept fois entre février 2005 et en mai 2006, ce qui représente environ 140 minutes d'enregistrement (sept parcours d'une vingtaine de minutes). Ces enregistrements ayant pour but de caractériser un *voyage urbain* spécifique d'un point de vue sonore, une multiplicité des situations d'enregistrements a été observée. Les enregistrements ont été fait donc à différentes heures de la journée (9h, 10h, 11h, 12h, 14h30 et deux fois à 18h30) et dans diverses situations (assis, debout, en différentes positions au sein de la rame). Ces enregistrements ont été réalisés à l'aide de deux enregistreurs numériques différents (DAT 16 bit - 44,1 kHz et enregistreur mp3 320 kbps à taux d'échantillonnage constant) associés à chaque fois à des microphones de type « tête artificielle » placés au creux des oreilles. De tels microphones présentent plusieurs avantages : celui de la discrétion (le preneur de son minimise l'effet de sa présence et par là même les comportements des personnes présentes peuvent rester dans la « norme ») ; celui de la situation d'immersion sonore au plus proche de la perception ordinaire par le placement des microphones au cœur de la scène observée et non à distance (par là, ce ne sont pas des paysages sonores qui sont réalisés mais des écoutes engagées dans un cours d'action).

Une première écoute descriptive à la recherche des dynamiques

Un tableau descriptif de chaque enregistrement sonore – écouté au casque pour l'analyse – réalisé à bord du métro de Paris a été réalisé. Chacun de ces derniers retranscrit une écoute de nature indicielle et phénoménale[185] des sons enregistrés. Toutes les quinze secondes, un retour systématique à la ligne a été suivi afin d'introduire une composante temporelle comparable entre les tableaux. À l'issue de la partie précédente, nous avons émis l'hypothèse de la structuration des ambiances du voyage urbain organisées entre deux niveaux phénoménaux : *fond* et *émergences*. Cette hypothèse a émergé suite à l'analyse du corpus discursif des voyages post-commentés. L'objectif de la présente partie consiste spécifiquement à expliciter cette organisation phénoménale. Ainsi, lors de ce premier stade d'écoute descriptive des enregistrements sonores du métro parisien nous avons essayé de répartir les signaux sonores selon les

[185] V. Tiffon défini l' « indiciel » à propos de l'enregistrement comme sa « capacité à reproduire avec fidélité un son ou une image ». En parlant d'écoute indicielle nous entendons parler d'une écoute et d'une retranscription fidèle, notamment en termes de sélection et description des sources. Par « phénoménal » nous entendons décrire les qualités de la « matière sonore », notamment en termes d'*effets sonores*. Voir Tiffon V., La partition, le phonographe et l'échantillonneur : usages de la copie en musique., *Revue DEMéter* [en ligne], 2003, Disponible sur: http://www.univ-lille3.fr/revues/demeter/copie/tiffon.pdf

catégories de *fond* et d'*émergence* en prenant pour l'instant uniquement nos « impressions » vis-à-vis des enregistrements comme référent d'analyse. En raison de la nature métabolique du son et de la forte variabilité des productions sonore propres aux transports collectifs les « niveaux » de *fond* ou *émergents* concourent à se co-définir sans, pour autant, que des « figures » stables émergent nécessairement de manière durable. De plus, il n'est pas évident que toutes les émergences soient « figurables », au sens où l'on pourrait les désigner précisément. Par là même, le *fond* ne désigne pas un degré « inconscient » des occurrences phénoménales en opposition avec les émergences qui au contraire seraient manifestes à la conscience. Ces deux niveaux rendent précisément compte de l'intrication des temporalités attentionnelles et phénoménales à l'œuvre. Ainsi, les émergences se caractérisent davantage en termes de dynamique, elles sont ce qui « dépasse » de la matière sonore, ce que l'on peut « attraper » et se spécifient au plan sensible. Chaque tableau de transcription des enregistrements possède donc deux colonnes correspondantes. Une troisième colonne a été ajoutée par la suite pour indiquer où se situent les stations de métro au cours de l'enregistrement, de cette manière, l'ensemble de la retranscription des phénomènes sonores est comparable à la fois aux niveaux temporels et spatiaux. Le tableau 9 suivant présente un extrait de l'une des écoutes descriptives.

Tableau 9 : extrait de transcription de l'enregistrement sonore du métro parisien du 15 mai 2006

Temps	*Fond*	*Émergences*	*Station*
6:15	ralentissement puis arrêt complet, discussions	voix émergentes, quelques mots compréhensibles, strapontins ; dépression puis ouverture des portes	Colonel Fabien
6:30		bruits des gens : discussions, bruits de pas… bruit de strapontin qui grince incessant (allers-retours volontaires ?) ; sonnerie des portes ; voix sur le quai ; métro d'en face qui arrive en station	Colonel Fabien
6:45	conversations, accélération du métro	fermeture des portes, conversation A continue apparemment ; deux femmes discutent	Colonel Fabien
7:00	accélération, réverbération du bruit du métro qui augmente, bruits des rails	le volume des deux discussions est plus fort	
7:15	bruit des rails	discussion des femmes très compréhensible ; sirène continue puis s'arrête (probablement une voiture de police ou de pompiers *la-ré-la...*)	
7:30	bruit des rails, quelques discussions	la sirène reprend puis s'arrête, il semble que le véhicule ait changé de rue	
7:45	bruits de rails	dépression puis ouverture des portes au loin, voix de gens qui passent ; ouverture d'une porte plus proche ; la sirène sonne à nouveau, comme si le véhicule qui l'émet est arrêté en bas de la station ; bruit de journal dont on tourne les pages	Jaurès

8:00		la sirène s'arrpete puis reprend une fois ; une personne s'assois sur un strapontin ; sonnerie puis fermeture des portes ; discussion entre deux hommes parfaitement compréhensible	Jaurès
8:15	le métro roule mais on entend difficilement son bruit ; discussions	la sirène reprend une fois, s'arrête, reprend à moitié (le véhicule essaie peut-être de remonter un embouteillage ?) ; la discussion entre les deux hommes continue	
8:30	bruit de roulement très faible et quelques bruits de rails, un petit sifflement probablement du à une courbe	bruits de klaxon ; gens qui marchent dans le métro ? ; discussions	
8:45	roulement lointain, couvert par les discussions	bruit de pages de journal	
9:00	ralentissement jusqu'à arrêt, discussions continuent	pages de journal	
9:15	discussions	dépression puis ouverture des portes, pages de journal, strapontin	Stalingrad
9:30	discussions	pages de journal, quelques personnes parlent dans une langue étrangère, sonnerie puis fermeture des portes	Stalingrad
9:45	accélération, roulement, bruits de rails présents ; discussions	une conversation commence juste après le départ du métro	
10:00	le bruit de roulement augmente, de même que la réverbération du bruit du métro qui enveloppe tout l'espace jusqu'à couvrir presque les discussions puis rebaisse soudainement	conversation proche reste perceptible	
10:15	ralentissement, les discussions reprennent le dessus	la conversation continue, quelques voix de femmes émergent des discussions ; dépression des portes-strapontins se relèvent-ouverture des portes	La Chapelle
10:30	discussions, ronronnement du métro, des bruits de gens qui montent dans le wagon	une conversation entre une femme et un homme se fait comprendre	la Chapelle
10:45	ronronnement du métro ; bruit léger du métro en dessous de celui des discussions	quelques conversations intelligibles, sonnerie puis dépression puis fermeture des portes	La Chapelle

Au croisement de l'ensemble de ces tableaux, une lecture phénoménale – au niveau des signaux sonores – de ce qui qualifie un degré de *fond* ou d'*émergences* de l'ambiance sonore peuvent être présentés (voir le tableau 10 ci-dessous[186]). De cette répartition, il apparaît que les signaux remarqués relevant de ces deux registres peuvent à nouveau se diviser, en fonction de l' « origine locale » de la source qui les produit. Elles sont de trois types : *anthropiques*, *techniques* et produites à *l'extérieur* du métro. Ces trois catégories se différencient peu de celles mises en place par Michèle Grosjean dans un travail de recherche sur l'espace sonore du métro (1988). Dans objectif de qualification d' « espaces-types » (*Ibid.* : 35) du métro, l'auteur distingue six « sources » de production de sons propres au métro parisien : l'espace urbain, les voyageurs, la RATP *personnel*, les musiciens, les commerces et la RATP *matériel*

[186] Dans le tableau suivant, l'ensemble des phénomènes sonores repérés sont désignés indifféremment selon qu'il s'agisse d'un phénomène particulier lui-même ou de la source permettant sa manifestation. Ceci est sans influence à ce stade de la réflexion.

(*Ibid.* : 33). Restreinte aux trajets en métro (et non à l'espace du métro) cette distinction se limite ainsi principalement aux quatre catégories suivantes : espace urbain, voyageurs, RATP *matériel* et RATP *personnel* – uniquement en ce qui concerne les annonces en station. Bien que plus précises, ces quatre catégories se distinguent peu sur le fond des nôtres qui visent, en revanche, davantage à exprimer les *spatialités* des « origines » sonores.

Tableau 10 : Phénomènes sonores-type apparaissant dans le métro parisien

Type	*Origine des phénomènes*	*Exemples*
Fond	Anthropique	Brouhaha, discussions non compréhensibles
	Technique	Moteurs, roulement, ventilation
	Extérieur	« Ambiance sonore typique » de station
Émergences	Anthropique	Comportements sonore : walkman, toux, lecture de journal, mots
	Technique	Annonce sonore, sonnerie, croisement d'un autre métro, cliquetis
	Extérieur	Klaxon, sirène, voitures, pas en station

La répartition des sources sonores dans le tableau précédent permet d'envisager que les signaux mêmes sont organisateurs de la dynamique sonore, se distingue alors ceux dont la production phénoménale ressort du continuum temporel et ceux au contraire qui font irruption au sein de la scène sonore. Afin de vérifier la pertinence de cette hypothèse, examinons plus finement les signaux sonores typiques des transports collectifs.

4.1.3. Un premier élément de caractérisation de la dynamique des ambiances : les signaux sonores

Une seconde analyse sonore a ainsi été menée, ayant les objectifs suivants :

- préciser plus largement les signaux sonores propres aux transports collectifs au-delà de ceux du métro parisien, ainsi à même de qualifier phénoménalement le voyage urbain selon cette modalité sensible ;
- préciser la nature phénoménale de ces signaux sonores spécifiques, en dehors – pour un moment – des registres de fond et d'émergence, afin de vérifier *a posteriori* en quoi les signaux sonores mêmes peuvent caractériser ces registres.

Afin de satisfaire la nécessité méthodologique de *triangulation des données* (Apostolidis, 2006: 213), tout en tenant compte du nombre important

d'enregistrements à notre disposition, l'analyse a porté en particulier sur les extraits sélectionnés pour la réalisation des EER, pour trois raisons principales. Premièrement, ces extraits ont été le fruit d'une sélection raisonnée (*cf. infra*) et représentent une variété de dynamiques sonores tout en concernant l'ensemble des pays et des modes de transports présents dans cette recherche. Secondement, l'exhaustivité des situations constitue moins l'intérêt de ce travail que la compréhension de quelques phénomènes remarquables et justifie par là même la logique de sélection. De plus, l'analyse menée à partir des enregistrements parisiens (ainsi que dans les discours des enquêtes *in situ*) a donné lieu à une première caractérisation de phénomènes sonores pouvant être extraits de leur contexte pour prendre une valeur générique. Leur choix et leur désignation agissent alors comme hypothèses intermédiaires de travail qui sont à même d'être validées ou invalidées, puis précisées par cette seconde analyse sonore. Troisièmement, un vocabulaire riche, issu des EER (*cf. infra*), a été produit par ailleurs sur ces extraits sonores, pouvant servir à caractériser les signaux sonores et préciser leur dénomination.

Considérant que la caractérisation de la dynamique se situe au niveau des ajustements caractéristiques du ou des fond(s) et des émergences sonores, ce recueil de signaux sonores – utile à la compréhension des ajustements caractéristiques des dynamiques – ne suit pas cette catégorisation dans la mesure où elle est nécessairement postérieure à la caractérisation des signaux. En revanche, la catégorisation en fonction des « origines » de ces derniers reste opérante au niveau des interactions entre catégories de phénomènes. Ainsi, pour réaliser ce recueil, nous avons réalisé de nouveaux tableaux correspondant aux nouvelles écoutes descriptives, un pour chacun des six fragments ayant servi aux EER, avec un retour à la ligne toutes les cinq secondes de l'enregistrement, dans lesquels l'ensemble de la production sonore a été retranscrite en quatre colonnes selon les modalités d'une écoute indicielle. Le tableau 11 suivant illustre cette démarche pour l'un des extraits sonores.

Tableau 11 : Transcription du 1er fragment sonore ayant servi aux EER

Temps	*Manifestations sonores d'origine technique*		*Manifestations sonores d'origine humaine*	
	à l'intérieur	*à l'extérieur*	*à l'intérieur*	*à l'extérieur*
0:05	roulement ; rails		discussion compréhensible entre deux femmes (1); strapontins	
0:10	roulement		discussion (1) ; strapontins	
0:15	arrêt ; dépression et ouverture des portes		discussion (1) ; strapontins	
0:20	sons pneumatiques du métro	son de station ouverture du champ sonore	discussion (1) ; strapontins ; autres voix ; pas : des personnes marchent dans le métro et en station	pas dans la station, talons
0:25	sonnerie avant fermeture des portes	son de station	strapontins dépliés ; personnes montent à bord : pas ; des femmes parlent en arabe (2); discussion (1)	
0:30	sonnerie puis fermeture des portes		discussion (1) ; discussion (2)	
0:35	verrouillage des portes		discussion (1) ; les gens bougent : frottements, pas ; musique (baladeur ?) ; rires ; voix	
0:40	accélération		discussion (1) ; rires ; voix	
0:45	accélération : le son du métro devient plus présent et plus "large"		discussion (1) ; rires ; voix ; réception d'un SMS sur téléphone NOKIA (Ti-Ti … Ti-Ti)	
0:50	roulement, rails : le son du métro devient plus important que les voix		discussion(1) ; frottements ; voix	
0:55	roulement		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:00	roulement : son mécanique plus intense (on croise un autre métro ?), rails		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:05	roulement		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:10	roulement		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:15	roulement : son moins important (ralentissement ?)		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:20	roulement : ralentissement		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:25	ralentissement; petites vibrations ; rails		voix (plusieurs discussions ; discussion (1)	
1:30	ralentissement; petites vibrations ; rails		voix ; discussion (1) ; les gens bougent : frottements, strapontins se relèvent doucement	
1:35	ralentissement puis arrêt ; dépression avant ouverture des portes		discussion (1) ; les gens bougent : frottements, quelques strapontins	
1:42	ouverture des portes ;	sons mécaniques et moteurs réverbérés	discussion (1) ; déplacement des gens : pas ; voix ; toux	

Pour l'analyse, ces quatre colonnes ont été ramenées à trois, selon les trois types d'« origines » de productions précisées plus haut, les manifestations sonores ayant lieu à l'extérieur du mode de transport ne semblant former qu'une seule catégorie, à la fois par l'unité perçue des signaux, la caractérisation et leur rareté. L'ensemble du vocabulaire présent dans ces tableaux a été clarifié et systématisé. La description des extraits sonores a permis la mise en place d'un certain nombre de signaux.

Un recueil de signaux sonores en transports collectifs

Les productions (signaux) sonores sont classés en trois catégories correspondant à leur « origine » : humaine, technique et provenant de l'extérieur du véhicule, et ont toutes été repérées *in situ* ou lors des EER. Chaque production repérée correspond au degré le plus générique d'une action, d'un phénomène ou plus généralement d'une occurrence sonore. Leur classification vise un objectif de simplification et les termes choisis tendent, autant que possible, vers l'univocité. Ensuite, à chaque type de production peuvent correspondre des *variations* qui précisent une variété de déclinaisons possibles d'incarnation de ces productions génériques au cours de l'expérience pratique, en leur donnant un degré d'existence plus concret. À l'inverse des types de production sonore, les variations proposées visent une certaine exhaustivité, à la fois pour augmenter leur pouvoir démonstratif mais aussi car nous pouvons émettre l'hypothèse d'un nombre fini de variations par type d'occurrence, l'inverse posant nécessairement la question de la pertinence de ses limites[187]. Enfin, ces dernières n'ont pas nécessairement de durée *a priori* et c'est leur insertion au cours de l'action qui les fait apparaître, se maintenir puis disparaître.

Le « répertoire » suivant présente chaque production sonore par une courte description. Des éléments de caractérisation et des variations sont ensuite donnés. Il peut s'agir de commentaires obtenus *in situ* ou en EER, qualifiant une appréciation, un jugement ou encore des onomatopées correspondant à des imitations. Lorsqu'une variation existe d'abord d'une manière locale (non générique ou purement contextuelle) une indication entre parenthèse le précise. Aussi, certains types de productions sonores peuvent être associés à des *effets sonores*[188] et ces derniers sont indiqués. Enfin, certains types de productions sonores ou certaines variations de ces derniers ayant des spécificités physiques remarquables, une « signature sonore » sous la forme d'une représentation graphique (sonagramme[189] ou niveaux d'énergie sonore) leur sera ajoutée.

---

[187] Ainsi, l'hypothèse Austinienne de la finitude du nombre d'énoncés pour chaque situation pratique, nous semble pouvoir s'appliquer dans le cas présent dans la mesure où chaque type de production correspond à une manifestation ou à un « geste » concret, le nombre de variations pouvant l'illustrer a de bonnes raisons d'être fini. Néanmoins, nous ne saurions prétendre à une complète exhaustivité. Voir Austin J. L., *Quand dire c'est faire*, Paris: Seuil, 1991, p. 17.

[188] L'ensemble des *effets sonores* cités dans cette partie font référence à ceux mis en place dans Augoyard J.-F., Torgue H. (eds.), *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille: Parenthèses, 1995. Un court descriptif de chaque effet sonore mentionné dans cette thèse est donné en Annexe 6.

[189] Un sonagramme est une représentation du son selon trois paramètres : temps, fréquence et intensité. Dans tous les sonagrammes présentés ici, le temps est toujours en abscisse, la fréquence (entre 0 Hz et 20 kHz) en ordonnée et l'intensité représentée par la couleur, le noir représentant une intensité nulle et le jaune vif correspondant à une intensité maximale. Les variations entre ces extrêmes passent par le violet, le rouge et l'orange.

Productions sonores d'origine humaine

Parole

Dans tous ces cas, il s'agit d'un langage compréhensible en tant que tel et constitue une ligne sonore propre qui vient s'ajouter à l'environnement. Lors des EER, il est apparu que la parole participe à un niveau important de caractérisation du pays. L'occurrence de la parole au sein de la scène sonore peut qualifier autant le *fond* de l'ambiance sonore que des *irruptions*, cependant ce sont les mots entendus seuls ou les déclamations qui ressortent plus généralement du second type.

Variations : parler seul ; converser à plusieurs ; converser au téléphone (local : nécessite la présence d'un réseau) ; déclamer; mots

Signaux liées : signaux vocaux

Effets sonores liés : **émergence**, lorsque la parole ressort de l'environnement sonore ;

cocktail-party, lors de la multiplication des voix (discussions par exemple) créent une situation sonore métabolique, ou les signaux oscillent entre distinction et indistinction ;

créneau temporel, par exemple avec les moments où l'intensité sonore liée au référentiel est trop élevée pour pouvoir parler de manière intelligible, les passagers peuvent attendre la diminution du niveau sonore environnant pour reprendre la parole.

Signaux vocaux

Ce sont les actions vocales non compréhensibles.

Variations : brouhaha ; rires ; onomatopées ; sifflement ; chantonnement

Signaux liées : parole

Effets sonores liés : **émergence** ; **irruption**

Sons physiologiques

Il s'agit des sons produits par le corps.

Variations : toux ; reniflement ; hoquet ; respiration ; éternuement ; « craquements » d'articulations

Signaux liés : gestes

Effet sonore lié : **émergence**

Gestes

Ce sont des comportements, volontaires ou non, qui induisent une production sonore caractérisée. Par exemple, les chocs peuvent correspondre aux remontées de strapontins du métro de Paris. La caractérisation physique des chocs est très claire : il s'agit d'impulsions très brèves couvrant l'ensemble des fréquences avec une intensité sonore importante. Le compostage est représenté comme étant d'origine anthropique car il est le résultat d'une action humaine bien que le son soit mécanique. Le plus souvent les gestes sont de nature émergente. Certains gestes participent de l'identité sonores des lieux, comme les strapontins, le sons typique d'un composteur etc.

Variations : frottements ; froissements ; chocs ; compostage (local) ; sonnerie de téléphone (local) ; bips (touches d'appareils électroniques, SMS) ; journal ; strapontins (local) ; tripotage d'objets

Signal lié : pas

Effets sonores liés : **émergence** ; **irruption**

Pas

Correspondant à la qualification sonore des déplacements des individus, sa fréquence importante au sein des scènes sonores des transports collectifs en fait un signal à part entière, bien qu'il soit une variation des *gestes*.

Variations : piétinement ; marche ; talons

Signal lié : gestes

Effets sonores lié : **émergence** ; **irruption**

Musique

Il s'agit de toute production sonore de type musical.

Caractérisation par les enquêtés : dans le sixième fragment des EER, l'appareil de production musicale amplifiée a été qualifié de *boombox* ou encore de *ghetto-blaster*. La *boombox* est un dispositif sonore amplifié qui par sa puissance permet d'occuper l'ensemble de l'espace sonore du métro.

Variations : walkman ; radio ; téléphone mp3 ; musique amplifiée ; musicien

Effets sonores liés : **émergence** ; **irruption** ;

intrusion, lorsque la production musicale entre dans la « sphère intime » des passagers. Remarqué par exemple lorsque le son du walkman est suffisamment élevé pour que les autres passagers l'entendent également.

Productions sonores d'origine technique

Accélération
Cela qualifie une augmentation progressive de l'intensité sonore d'une combinaison des sons du moteur, de roulement ainsi que des modalités de réverbération. *Effet sonore lié* : **crescendo**

Roulement
Qualifie un régime permanent de l'intensité sonore de la combinaison des sons du moteur, de roulement ainsi que des modalités de réverbération *Effets sonores liés* : **bourdon** ; **masque** ; **réverbération** (local : en souterrain)

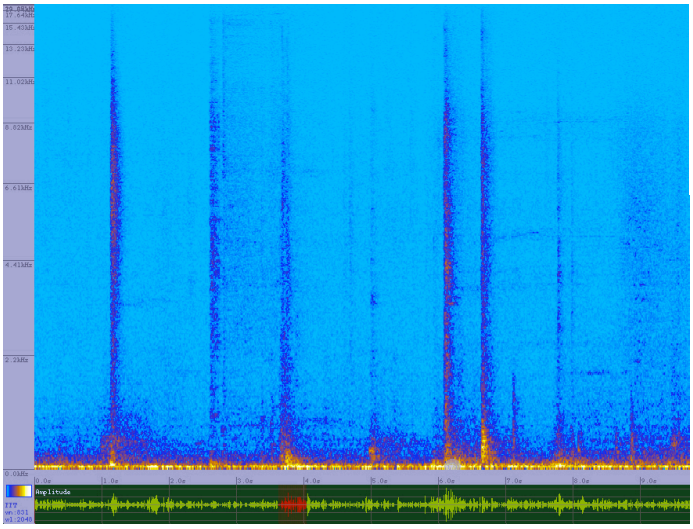
Décélération
Qualifie une diminution, progressive ou brutale, de l'intensité d'une combinaison des sons du moteur, de roulement ainsi que des modalités de réverbération *Effets sonores liés* : **decrescendo** ; **coupure**

Couple roues-rails
Caractéristique de l'univers ferroviaire, ces occurrences caractérisent le son provoqué par le contact des roues métalliques sur les rails. Ce couple ne fonctionne donc pas pour les véhicules montés sur pneumatiques. Enfin, les manifestations de ce couple ne peuvent avoir lieu que durant la phase de roulement. Les conditions de manifestation de ce signal sonore sont toujours **locales**. Par exemple, les LGV sont réalisées avec des *longs rails soudé*s ce qui implique que les TGV ne créent pas d'à-coups liés au couple roues-rails. M. Grosjean indique que le « hululement des roues dans les courbes ou au freinage » (Grosjean, 1988: 38) se déploie sur des fréquences allant de 460 Hz à 20 000 Hz avec des intensités pouvant atteindre 120 dB(A) (*Ibid.*).
Variations : à-coups ; frottements ; sifflements ; harmoniques *Effets sonores liés* : **émergence** ; **masque** ; **résonance**

Vibrations
Elles existent autant à l'arrêt que pendant la phase de roulement, mais nécessitent le fonctionnement d'un système mécanique ou électrique (ventilation, éclairage, roulement). Leur manifestation est de type local et suppose une certaine durée, ce sont des chocs répétés *Variations :* cliquetis ; roulis

Chocs

Mécaniques ou pneumatiques, ils traduisent un son occupant une large bande de fréquences sur un temps court. Le sonagramme suivant représente une succession de chocs, décrivant des bandes verticales.



Paris- 15 mars 2005 à 18h30.

Abscisses : temps (s.)
Ordonnées : fréquence (Hz) (échelle linéaire)

Variations : coups (local) ; à-coups (local) ; lâcher d'air (local : en relation avec le type de matériel roulant) ; ouverture/fermeture des portes

Effet sonores liés : **émergence** ; **irruption**

Sons aérauliques

Il s'agit des mouvements d'air ayant un impact sonore. Généralement, ils contribuent à l'effet de bourdon. Les deux variations, aux conditions d'existence locales, fonctionnent différemment et peuvent revêtir une forme de complémentarité. La ventilation est un régime permanent, qui – tant qu'elle fonctionne – se fait généralement entendre à l'arrêt quand l'intensité des autres sons est suffisamment faible. Ce n'est néanmoins pas le cas en TGV, dans lesquels l'isolation sonore avec l'extérieur fait l'objet de beaucoup d'attention. L'une des conséquences est que la ventilation constitue alors une source sonore d'intensité non négligeable, ce qui ne semble néanmoins pas mal perçu par les voyageurs, comme le montrent Mzali *et al.* : « [L]a source « air conditionné », que l'ingénieur connaît comme une source importante de bruit, ne semble pas être remarquée par les passagers. Ils attribuent probablement ce bruit à d'autres sources […] » (Mzali*, et al.*, 2001: 399) (*traduction personnelle de l'anglais*). *A contrario*, les ouvrants ne font pénétrer de l'air à l'intérieur d'une rame que lorsque celle-ci est en mouvement. Les sons aérauliques dus aux ouvrants sont donc par nature fluctuants.

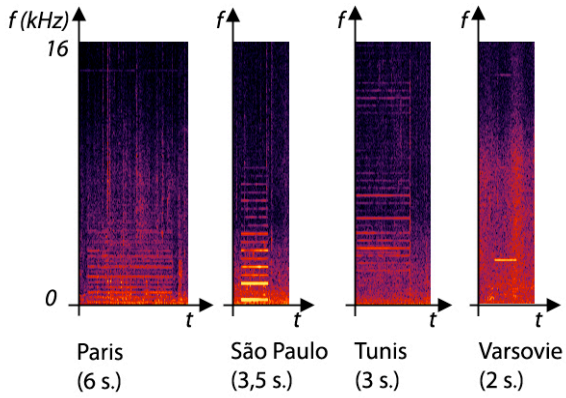
Variations : ventilation ; ouvrant

Effets sonores liés : **bourdon** ; **coupure** (ventilation) ; **crescendo** (ouvrant) ; **decrescendo** (ouvrant)

Annonce

Il s'agit de l'ensemble des injonctions et indications sonores à l'adresse des passagers[190]. Ce référent existe dans tous les transports mais ses conditions de manifestations sont clairement **locales**. Il est remarquable que pour la plupart des transports qui ont une sonnerie (tous, sauf le tramway de Bonn dans cette recherche) prévenant de la fermeture imminente des portes, celle-ci apparaît comme un son polytonal, constitué d'une fréquence fondamentale et d'harmoniques. Cela peut être associé au fait qu'un tel signal a besoin d'être entendu quelque soit la caractéristique de l'environnement sonore et plutôt que de mettre une sonnerie ayant une intensité démesurée il est préférable qu'elle se répartisse sur une large bande de fréquence afin de pouvoir « exister », par effet de créneau de hauteur, indépendamment de la présence d'autres sons pouvant venir parasiter certaines des fréquences de la sonnerie. On remarque aussi que seul le tramway de Varsovie a une sonnerie monofréquentielle. Ce matériel roulant a la caractéristique d'être plus récent que les autres (de même que celui de Bonn). Nous pouvons émettre l'hypothèse que pour ces deux moyens de transports les fermetures de portes sont moins « violentes » que dans les métros (même pour Tunis qui a un tramway, mais dont le matériel roulant s'apparente davantage à des rames de métro) et que la prévention des usagers contre la fermeture des portes est davantage de l'ordre de l'agrément que sécuritaire. De plus, une « hypothèse », basée sur notre seule expérience personnelle, concernant la dimension « culturelle » du rapport aux impératifs pragmatiques du système technique peut être émise. Lors des investigations et voyages, il semble que l'on se bouscule beaucoup moins à Varsovie et à Bonn que dans les autres villes et que le corps à corps ne relève pas là-bas de l'évidence. Sans développer plus cette « hypothèse », son énonciation permet de rendre compte de la forte équivocité de l'interprétation de la sonnerie avant fermeture des portes selon les passagers, comme le remarque M. Grosjean : « le voyageur lui [après ce signal], ou s'arrête de progresser, "trop tard, je l'ai raté", ou se met à courir, "j'ai encore le temps de monter".» (Grosjean, 1988: 49).

Enfin, rappelons que lors des EER les sonneries ont engendré immédiatement des commentaires et souvent de l'ordre de l'affect en particulier à propos des sonneries de Paris ou de Varsovie qui ont souvent engendré rejet ou adhésion totale.



Les voix (de synthèse ou non) des annonces en rame (aucun de nos extraits ne témoignant d'annonces à l'extérieur) ont participé de manière significative à la reconnaissance des villes enregistrées par les enquêtés des EER, de la même manière que les voix des passagers. Aussi, les sonneries et sonals participent pleinement à l'identité sonore d'un transport urbain.

Variations : sonal, sonnerie

Effets sonores liés : **émergence** ; **irruption** ; **créneau de hauteur et de timbre**

[190] La très riche thématique de l'annonce sonore dans les transports collectifs étant très peu abordée dans ce travail, nous renvoyons le lecteur au chapitre et au rapport de recherche de M. Grosjean sur le sujet : GROSJEAN Michèle, *Métro : espace sonore*, Paris: RATP, 1988, p. 60-81 ; GROSJEAN Michèle, *L'annonce*

Signaux sonores provenant de l'extérieur du mode de transport

Pour être entendus, la majorité de ces productions (à l'exception des moteurs et du couple roues-rails, souvent audibles en voiture par transmission sonore solidienne en plus de la transmission aérienne) nécessitent un lieu de « porosité » entre l'intérieur du mode de transport et l'extérieur, qui est généralement au niveau des ouvrants, ou à celui des portes. Dans le cas où cette porosité n'a lieu que par l'intermédiaire des portes, ces signaux sont entendus lors de l'arrêt du moyen de transport.

Moteurs

Ils apparaissent surtout à l'arrêt du mode de transport en station construite ou souterraine, dans lesquelles le son des moteurs au ralenti peut se réverbérer et être entendu à l'intérieur de la voiture.

Effet sonore lié : **bourdon**

Circulation

Lorsqu'un moyen de transport est très proche de la rue, le plus souvent les tramways, le son de la circulation peut entrer à l'intérieur à l'arrêt ou en mouvement quand des ouvrants le permettent et que les autres sons propres à la traversée ne masquent pas ceux de la ville. Les sons de la circulation urbaine plus lointaine, qualifiant un *drone urbain* caractérisent l'irruption sonore de la « ville » au sein du moyen de transport.

Variations : deux-roues ; voitures ; camions ; bus ; tramway (que l'on croise ou non) ; métro (que l'on croise)

Effets sonores liés : **bourdon** (drone) ; **doppler** ; **émergence**

Avertisseurs

Ces sons d'avertissement peuvent être produits autant par le conducteur du moyen de transport utilisé que par les conducteurs de véhicules à l'extérieur. De la même manière que la circulation, le son des avertissements sont audibles à l'arrêt et en mouvement.

Variations : sonnette ; carillon ; klaxon ; sirène

Effets sonores liés : **émergence**, **doppler** (sirène), **irruption**

Personnes

Activités sonores des individus à l'extérieur du moyen de transport.

Variations : discussions ; vente ; musique ; mendicité ; piétinement ; marche ; talons

Effets sonores liés : **émergence** ; **irruption**

---

sonore, Paris: RATP, 1989, 43 p. (Rapport de recherche n°41, RATP - Département développement prospective). On peut également se référer au travail d'Anni Borzeix portant moins sur les dimensions acoustiques de l'annonce sonore que sur celle de la communication *in* Joseph I. (ed.), *Gare du Nord : mode d'emploi*, Paris: Éd. Recherches, RATP, 1995, p. 325 et sq.

Un autre phénomène sonore typique existant à l'extérieur du référentiel, manifeste à l'arrêt des métros est le « son de station », remarquable particulièrement au plan acoustique. Aussi, ceci caractérise moins un signal spécifique ou un phénomène sonore qu'une organisation complexe. Pour cette raison, nous ne l'abordons pas au sein de ce répertoire, mais au cours des parties suivantes (*cf.* référents sonores).

La dynamique n'est pas le signal sonore

Il ressort du recueil de signaux sonores propres aux transports collectifs ferroviaires précédent un constat paradoxal. Certains signaux sonores qualifient par leur nature même un rapport univoque à la dynamique de l'ambiance tandis qu'il est impossible d'en dire autant d'autres. Les effets sonores associés à chacun des signaux en témoignent. Pour certains d'entre eux, l'effet sonore qui les accompagne est uniquement celui d'*émergence*, accompagné éventuellement de celui d'*irruption*. C'est par exemple le cas des signaux *pas* ou *chocs*. Dans ces deux cas, la matière sonore même qualifiée par ces signaux, relève d'une dynamique « émergente » – qui « dépasse » de la matière sonore. En revanche, certains signaux sonores comme la *parole*, ou celui de *roulement* ne portent pas « en eux » une qualité dynamique spécifique *a priori*, et c'est leur insertion au cours des événements qui leur fait prendre une place plus ou moins manifeste dans la scène sonore.

De la même manière que les paroles des personnes enquêtées, les retranscriptions de phénomènes sonores peuvent être mises à l'épreuve de la première catégorisation de dynamiques réalisée, selon les quatre modalités – permanence, répétition, progression, événement – mises à l'œuvre dans la troisième partie de la thèse, afin de les « pré-catégoriser » entre *fond* et *émergence*. Il apparaît de prime abord que les phénomènes rassemblés comme appartenant au fond engagent le plus souvent des dynamiques de permanence, ou de répétition. En complément de cela, il apparaît que les signaux sonores caractérisables par l'effet d'émergence ne peuvent *a priori* pas ressortir de ces deux catégories dans la mesure où ce qui les caractérise ressort de temporalités plutôt courtes et d'un effet d'irruption dans la scène. Si ces liens *a priori* s'avèrent valides dans certaines situations, il apparaît néanmoins qu'ils sont relativement ténus.

La dynamique des ambiances : entre fond et émergences

Prenons un exemple. La production sonore d'un passager voisin muni d'un walkman au volume suffisamment élevé pour l'entendre distinctement du début à la fin d'un trajet en métro correspond à une dynamique de permanence selon la typification des dynamiques précédente. D'un point de vue phénoménal, le son généré par le walkman existe sans que son intensité – pour ne conserver que ce paramètre – ne varie trop au cours du trajet. Néanmoins, l'analyse sonore et la catégorisation

précédente indiquent qu'une telle pratique ressort de l'émergence sonore. En effet, une personne écoutant un walkman suffisamment fort pour que l'environnement sonore alentour s'en trouve modifié est généralement considérée comme venant « perturber » celui-ci[191].

Cet exemple révèle moins la fragilité de la catégorisation en termes de fond et d'émergence*s* sonores qu'un mode de manifestation de la dynamique. En effet, insérée dans un cours d'action spécifique, la dynamique vient agir sur les caractéristiques des ambiances les faisant par là même changer de registre perceptif. Ainsi, de la même manière que pour les conduites attentionnelles, les phénomènes sonores mêmes engagent une dynamique phénoménale distincte des dynamiques perceptives qu'ils engagent. Fondamentalement, la catégorisation en termes d'émergences et de fond se base davantage sur une diversité de registres perceptifs que sur la nature objective des productions sonores. Aussi, ce qui pourrait être considéré comme un écueil vis-à-vis d'une analyse explicative se révèle particulièrement heuristique ici, car cela permet de comprendre **la dynamique comme un élément de structuration de l'ambiance et de construction du monde perçu et non pas seulement comme une modalité de découpage temporel des phénomènes caractérisant des ambiances**, ainsi que des ambiances elles-mêmes. En effet, l'exemple précédent montre qu'un phénomène et, par extension, l'ambiance qu'il concourt à qualifier, est susceptible de remettre en question un découpage des phénomènes sonores ambiants en termes de fond ou d'émergences dans la mesure où il peut aisément glisser d'une catégorie à l'autre dans la perception. Au contraire, **la dynamique de l'ambiance procède de ce rapport fluctuant entre fond et émergence de mêmes phénomènes**. On peut comprendre ce rapport par analogie avec les termes plus communs de *fond* et de *forme*. L'exemple, fort connu, de la *mélodie* musicale comme paradigme de la *Gestalt*, c'est-à-dire une forme qui ne se limite pas à la somme de ses parties est, à ce titre, informatif. La composition musicale moderne (au début de la Renaissance) distingue des parties « mélodiques » de parties « harmoniques »[192], ou de thème par rapport à l'accompagnement, ce dernier

---

[191] Sur ce sujet précis, certaines enquêtes de terrain réalisées par Jean-Luc Bardyn dans des gares européennes sont particulièrement éloquentes. Voir : Bardyn J.-L., *La portée ferroviaire*, Grenoble: CRESSON, Rognes : ARCHIMEDA, 1999, p. 50.

[192] « Au long du XVI[e] siècle, il se produit peu à peu un renversement des situations respectives de la mélodie et de la polyphonie selon deux lignes de clivage : d'une part, morcellement de la ligne que les diverses parties se passent et se repassent, se chevauchant, se croisant dans un jeu d'une incomparable maîtrise mais dont le fil conducteur finit parfois par échapper ; d'autre part, tendance, toute contraire, à donner à la partie supérieure une valeur mélodique qu'elle tient moitié de sa propre plastique, moitié des agrégations - ou de ce qu'il faut désormais appeler des accords - de soutien.

On en vient ainsi tout naturellement un jour à une véritable mutation qui semble rétablir la mélodie dans toutes ses libertés en la faisant maîtresse absolue du discours, les autres parties étant réduites à un rôle d'accompagnement. […] cette sorte de dissociation de la mélodie et de l'harmonie ne sera pas sans conséquences. Les musiciens se rendent compte en effet que, considérée en soi et non plus comme la

ressortant, pour des raisons de préférence physiologique, généralement du registre des sons graves. Dans ce cas, l'harmonie constitue le *fond* de l'œuvre musicale, lui donne une « couleur », tandis que la mélodie joue le rôle de *forme*, constituant le « fil conducteur » de la « narration ». Dans le cas du piano, la source sonore productrice du *signal* est unique et pourtant différencie des niveaux de plans dans le jeu, entre fond et forme, harmonie et mélodie, à partir néanmoins d'un genre de phénomènes identique : le son des marteaux frappant les cordes. Ainsi, ce n'est pas la nature phénoménale du signal qui lui confère un « rôle » spécifique dans la composition dynamique de la matière sonore mais le rapport qu'il entretient aux autres dans sa manière même d'apparaître, de se maintenir et de disparaître. H. Barraud indique à propos de la mélodie qu'elle est « une **succession** de sons ayant entre eux des **rapports d'intervalle et de durée** »[193] (nous soulignons) montrant par là même qu'elle est moins tributaire des caractères du signal que de la forme de ses agencements dans le temps. Il en va de même pour l'ambiance sonore.

Ainsi, l'ambiance sonore est bien une unité composée d'**un** « matériau » phénoménal complexe en redéfinition permanente dans le cours du temps – sa dynamique – perceptible entre *fond* et *émergences*. Par là même, nous nous écartons de la proposition de Pascal Amphoux de découpage pratique du monde sonore en fonction de trois rapports au temps différents entre la *durée*, la *dynamique* et les *événements*, classant ainsi trois catégories de phénomènes venant composer respectivement le *fond sonore*, l'*ambiance sonore* et le *signal sonore*[194]. Cette conception ternaire place les composantes de l'ambiance sonore essentiellement dans des rapports de durée spécifiques : des phénomènes qui n'appartiennent ni à un *continuum*, ni à des émergences, mais aux rythmes qui se trouvent entre. Au contraire, pour nous l'ambiance procède de la composition – c'est-à-dire assemblage, combinaison etc. – de ce qu'Amphoux nomme le *fond sonore* et le *signal sonore* – que nous préférons qualifier d'*émergences* pour rendre compte de leur « versatilité ». De plus, le répertoire de signaux sonores précédent fait de toutes les occurrences, relevant du fond comme des émergences, des « signaux » sonores. Enfin, en privilégiant les dénominations « fond» et « émergences », nous nous écartons significativement de la nature phénoménale du signal qui les qualifie en partie pour ne désigner que leur « forme », caractérisable par leurs *contours temporels*, soit le rapport au temps qu'elles engagent. L'objectif du chapitre suivant est ainsi d'avancer sur ce qui se situe « entre »

---

résultante d'une polyphonie en mouvement, l'harmonie est un langage cohérent, formé d'éléments agissant les uns sur les autres et fortement hiérarchisée. » Henry Barraud, « Mélodie », *Encyclopædia Universalis*.

193 *Ibid.*

194 Cité par Tixier N., *Morphodynamique des ambiances construitres*, Thèse de doctorat en Sciences pour l'Ingénieur, spécialité : Architecture, École polytechnique de l'Université de Nantes, CRESSON/ACROE, 2001, p. 256-257.

les signaux, afin de comprendre par quelles modalités leur organisation temporelle vient définir leur mode d'apparition dans le médium sonore.

4.1.4. Entre les signaux : les ajustements

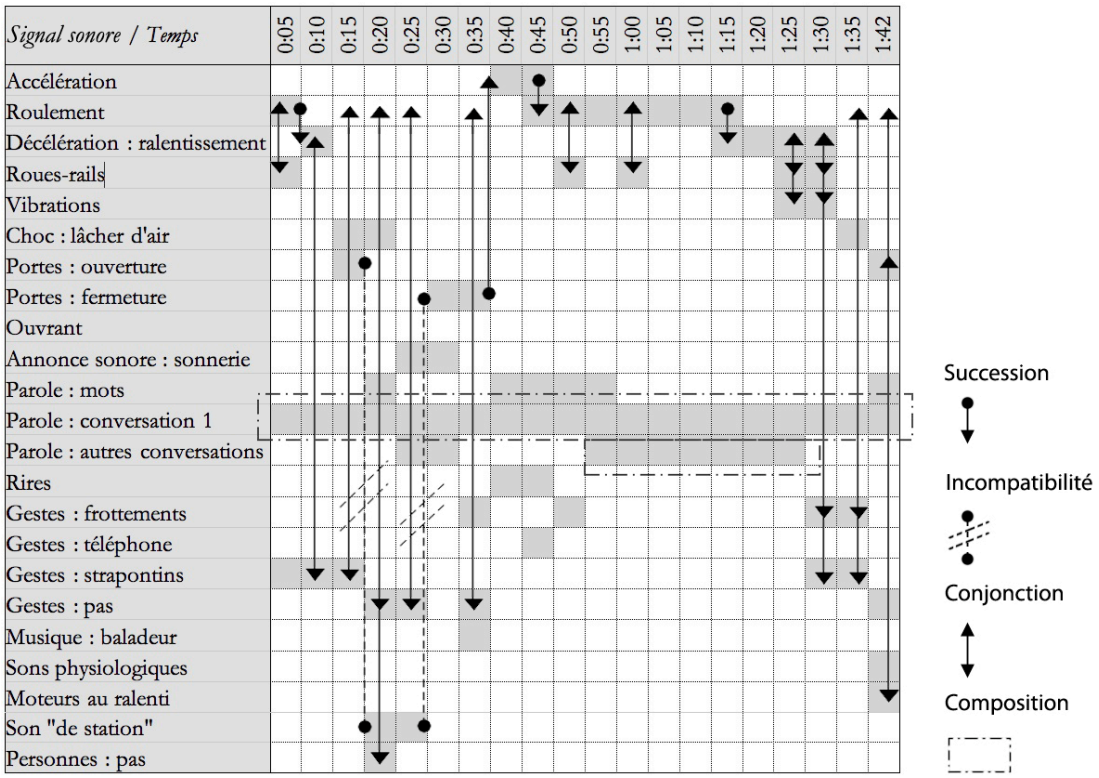
En termes de *voyage urbain*, la dynamique des ambiances caractérise des modes de constitution de la fluctuation à l'œuvre par la mise en contact de phénomènes distincts. Par là même, la compréhension du voyage urbain réside dans la caractérisation des **ajustements** entre phénomènes. Ces ajustements caractérisent en premier lieu l'action des « producteurs sonores » : le système technique ou les individus et ne concernent ainsi pas une dimension d'écoute. Afin de les caractériser, l'effort doit porter autant sur la description des types de phénomènes (*cf.* signaux sonores) que sur leur organisation – les *ajustements*.

Quatre modalités d'ajustement

Après la discrétisation des signaux sonores par origines (décontextualisation et recherche d'un degré générique), leur distribution dans le temps (recontextualisation) permet de caractériser certaines structures caractéristiques de leurs ajustements mutuels. Pour cela, des « partitions » (*cf.* figure 7) – pendant graphique des descriptions littérales des extraits sonores – de l'ensemble des fragments ayant servi aux EER ont été écrites[195]. Le temps est représenté horizontalement, par intervalles de cinq secondes et chaque référent sonore impliqué apparaît verticalement. Quand un référent sonore « existe » à un moment *m*, la case située à l'intersection de la ligne correspondant à ce référent et de la colonne représentant l'intervalle temporel pendant lequel il se manifeste est noircie. De ces mises en partition apparaissent des formes graphiques – *patterns* – caractéristiques d'ajustements entre signaux sonores. C'est donc à l'aide de cette représentation des apparitions, maintient et disparitions des signaux au sein du temps des extraits sonores que seront caractérisés des ajustements entre phénomènes.

[195] L'ensemble des « partitions » , ainsi que les descriptions des extraits sonores correspondants est disponible en Annexe 7.

Figure 6 : Partition du 1er fragment des EER avec représentation des ajustements entre référents[196]



Les phénomènes sonores repérés entretiennent deux types fondamentaux de liaison entre eux : ils sont liés, voire interdépendants, ou ils sont indépendants. Concernant les structures liées, la lecture des partitions montre d'abord deux grands types de relations entre les référents sonores, liés à leurs origines. Ces relations sont deux types : verticales – caractéristiques des ajustements en hauteur, timbre, intensité – ou horizontales – caractéristiques de leur composante temporelles.

Tableau 12 : modalités d'ajustement des phénomènes sonores ambiant

Ajustement	*Type de liaison*	*Exemple d'effet sonore lié*[197]
Succession	Horizontale	Enchaînement, fondu enchaîné
Incompatibilité	Ni verticale – ni horizontale	-
Conjonction	Verticale	Mixage
Composition	Verticale & horizontale	Créneau, mixage, enchaînement

[196] Dans cette partition sont illustrés des ajustements de type conjonction en rapport avec des cases vides face au roulement. Cela signifie par complémentarité un « signal » absent qui serait celui de l' « arrêt ».
[197] *Cf.* Augoyard J.-F., Torgue H. (eds.), *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille: Parenthèses, 1995.

Succession : cet ajustement est proche de l'*effet sonore d'enchaînement* qui caractérise une sorte de « réaction en chaîne » de phénomènes sonores semblant ainsi être liés les uns aux autres et faisant augmenter progressivement l'ampleur du phénomène – par exemple, lors d'un incident urbain entraînant l'arrivée d'un véhicule police et de sa sirène, suivi peu de temps après d'autres, et de pompiers, du SAMU, des ambulances etc. colorant graduellement tous du son de leur sirènes l'ensemble des rues d'un quartier. En ce qui concerne les trajets en transports collectifs, l'ensemble des partitions illustre, selon des modalités plus ou moins variées, des formes en escalier rendant compte de l'enchaînement de phénomènes sonores. Par exemple la suite : accélération, roulement, décélération. L'ajustement de type rythmique caractérisant ce mode d'apparition des référents de type séquentiel est une **succession**. Cet enchaînement lie les référents sonores deux à deux et présuppose (d'un point de vue radical) que ces derniers ne peuvent coexister au même moment. Néanmoins, à l'écoute, les signaux sonores s'ajustant sur le mode de la succession peuvent caractériser un *effet sonore de fondu enchaîné*.

Incompatibilité: Complémentaire de l'ajustement de succession qui *relie* par enchaînement des signaux entre eux, l'ajustement rythmique **d'incompatibilité** caractérise une *séparation* temporelle entre des phénomènes sonores ne pouvant pas se produire en même temps au cours d'un voyage, par exemple une annonce sonore en station et la phase de roulement.

Conjonction : Opposé aux deux types d'ajustements précédents, la **conjonction** caractérise un phénomène ne pouvant se produire que si un ou plusieurs autres existent au même moment, par exemple les occurrences sonores propres au couple roues-rails qui ne peuvent se produire qu'en phase de roulement (ou accélération, ou décélération du métro). L'*effet de mixage* qui caractérise une compénétration de sources sonores d'intensités proches parmi lesquelles l'auditeur à du mal à effectuer de la distinction est typique de l'ajustement de conjonction. En métro, l'effet de mixage est fréquent en phase de roulement lorsque le son de la rotation des roues, des moteurs, des flux aérauliques, des à-coups etc. fabriquent un ensemble sonore mixte au sein duquel les sources sont difficilement identifiables.

Composition : Ajustement à la fois horizontal et vertical il caractérise uniquement les productions sonores d'origine humaine dans la mesure ou sa mise en œuvre participe de l'action sonore individuelle (consciente ou inconsciente). Par exemple, une discussion continue en dépit de l'évolution du niveau sonore de la machine. Pour cela, les voyageurs ont généralement fait usage de l'effet de créneau, mais aussi de mixage ou d'enchaînement. Ce type de modulation, mis en œuvre pour assurer la cohérence d'une production sonore contrainte par l'univers sonore chargé et fluctuant relève de l'ajustement de **composition**. En métro par exemple, dans un

moment particulièrement sonore, une personne peut s'adresser à un interlocuteur en adaptant le son de sa voix – par *effet sonore de créneau* de hauteur ou d'intensité – ou bien en attendant que le volume sonore général diminue pour pouvoir parler (*effet sonore de créneau* rythmique).

Ces quatre ajustements entre signaux sonores manifestes en transports collectifs ont été les principaux remarqués à l'écoute et à l'analyse des partitions. Seuls, ils ne disent rien de la qualité sonore, et pour cette raison nous devons avoir recours à d'autres moyens de description, tels que les effets sonores ainsi que les qualifications obtenues en EER pour pouvoir la caractériser. Combinés, la description des signaux sonores et les ajustements concourent soit à spécifier les modes possibles de manifestation de certaines productions sonores des transports collectifs, des **référents sonores**, soit à caractériser des structures sonores de niveau supérieur et co-présentes : les **lignes sonores**. Le phénomène de ligne sonore, particulièrement remarqué dans nos analyses et en EER, fera l'objet d'une analyse détaillée dans la prochaine partie de cette thèse dans la mesure où il est particulièrement constitutif de l'identité sonore des transports collectifs et utile à la compréhension théorique de l'ambiance urbaine. En mettant en place la notion de **référent sonore** des transports collectifs dans le chapitre suivant, en prenant pour exemple le métro parisien, nous allons à la fois spécifier certains éléments clefs de son identité sonore et indiquer en quoi les phénomènes – ici audibles – forment un dispositif sensible cadrant la perception et orientant les conduites situées.

4.1.5. Signaux et ajustements : les référents sonores

Les signaux sonores répertoriés précédemment et les ajustements[198] qu'ils mettent à l'œuvre à leurs frontières relèvent rarement spécifiquement du voyage en transports collectifs. En effet, bien que présents dans chacun des enregistrements, l'ensemble des signaux sonores décrits existent souvent de manière générale dans l'univers des transports ou dans l'espace public urbain. En revanche, des constructions caractéristiques de ces productions à l'aide d'ajustements particuliers ressortent du monde sonore spécifique des trajets en transports collectifs. Certaines de ces constructions transparaissent immédiatement à la lecture des partitions. Avançant sur une caractérisation spécifique des trajets en transports collectifs à même de donner des éléments de compréhension de la dynamique des ambiances, certaines constructions spécifiques, appelées **référents sonores** – soit la combinaison de signaux et d'ajustements – des transports collectifs sont présentées.

[198] Les liaisons entre productions sonores, ou les effets liés, ou encore les ajustements, sont potentiels et en aucun cas nécessaires.

Les référents sonores impliquent toujours l'acoustique des espaces en jeu ainsi qu'une diversité de sources sonores dont la mise en relation est remarquable notamment à travers des effets sonores caractéristiques. Ces derniers sont une catégorie sous-jacente à notre analyse et servent à la description et la compréhension des assemblages signaux-ajustements propres aux référents présentés. Ces derniers sont constitutifs de la dynamique des ambiances dans la mesure où leur construction participe de l'agencement des plans de fond et d'émergence se co-définissant. Enfin, les référents sont assortis à des situations et peuvent caractériser des sonoscènes-types. Une première catégorie de référents, associée au système technique permettant le mouvement, se distingue en ce qu'elle mobilise ses ajustements de succession, d'incompatibilité et de conjonction, en les orchestrant de manière plutôt « mécanique ». Il s'agit des deux premiers référents que nous allons présenter, associés aux phases d'arrêt ou de mouvement du métro. Une seconde catégorie de référents sonores – n'en comprenant qu'un seul, dans le cas présent – caractérise l' « usage spécifique de la situation sensible », remarquable par la mobilisation nécessaire de l'ajustement de composition.

Référents sonores liés au mouvement de la machine

À l'arrêt : *Élargissement de l'enveloppe acoustique*

Le métro a une odeur, cet « […] arôme organique qui flotte en permanence dans la station […] » (Maspéro, 2004: p. 8), il a aussi un son particulier, remarquable dès le sas d'entrée en station, jusqu'aux quais en passant par les dédales de couloirs et d'escaliers. Dans le cas de la traversée de la ville en transports collectifs, la station – ou l'arrêt – est une ponctuation nécessaire, qui rythme le trajet à une fréquence généralement d'autant plus élevée que l'adhérence urbaine (Amar, 1993: 144-145) du mode de transport est importante. Ainsi, la distance spatiale entre les stations, combinée à la vitesse de déplacement du mode de transport, joue directement dans l'expérience de la traversée par la fréquence de la ponctuations relatives aux stations. **Toutes les une, deux voire cinq minutes, en fonction du mode de transport et du lieu, le son de l'arrêt vient marquer la traversée, non pas en s'imposant au son provenant de l'intérieur de la rame, mais plutôt en offrant l'occasion à l'espace sonore de s'ouvrir, élargissant ainsi la spatialité du véhicule ponctuellement**.

Le véhicule ralentit puis s'arrête. Quelques dépressions pneumatiques ou chocs mécaniques et les portes s'ouvrent. Le premier marqueur sonore de l'arrêt en station est l'élargissement de l'enveloppe sonore, soulignant la transition spatiale en termes de qualité sonore associée au lieu et non de signal spécifique Les stations souterraines ne sont jamais silencieuses. Elles colorent la matière sonore par effet de réverbération. L'un des éléments fondamentaux, amplifié du point de vue sonore par la réverbération, et présent sur un mode temporel continu de l'ouverture à la fermeture des portes de la rame, est le son des moteurs au ralenti, leur « ronronnement » comme le disent les enquêtés, qui marque l'espace comme une « sorte de note tenue » (Grosjean, 1988: 37). Un autre effet de la réverbération est remarquable à une échelle supérieure, lorsque la plupart des sons émergents, ainsi que les sons continus très graves se propagent facilement à travers les espaces de connectivité, faisant du quai un récepteur privilégié de sons aux origines spatiales indéterminées, provoquant ainsi un effet d'ubiquité. **L'espace visuellement limité du quai contraste avec alors un espace sonore ouvert, réverbérant et ubiquitaire, où les sons de pas, de voix proches et lointaines, de la rumeur des autres lignes, du souffle des courants d'air ou des proches moteurs etc. se mêlent** quelques dizaines de secondes durant avant d'être brusquement coupés par l'intervention du signal sécuritaire de fermeture des portes – lorsqu'il y en a un, et qu'il provoque un effet sonore d'intrusion – sonnant le glas de la re-fermeture de l'espace sonore concomitante à celle de l'espace physique.

Pris de l'extérieur de la rame, la qualité sonore du quai fonctionne pratiquement en *négatif* de ses occurrences en trajet. Comme l'écrit M. Grosjean :

> « il s'agit [le quai] d'un *espace sonore très structuré* temporellement et auditivement, qui s'organise autour des sonoscènes centrales que dessinent les arrivées et départ des trains. […] Les niveaux de bruit [à quai] *sont les plus élevés de la station* : 89 dB(A) à 105,5 dB(A) selon les sources de la RATP, 65 dB lorsque le train est à l'arrêt. De plus, ces bruits étant à *large spectre*, l'effet de masque est encore plus important. De ce fait les bruits liés à la source humaine (pas et paroles) sont

subordonnés aux précédents ; masqués en totalité durant les arrivées et départs de train, ils passent au premier plan dans les intervalles et en particulier durant la séquence d'ouverture des portes. » (Grosjean, 1988: 37)
Effets sonores associés: **bourdon**, **réverbération**, **ubiquité**, **coloration**
Ajustements : - **contradiction** avec les signaux sonores correspondant aux phases de mouvement (accélération, roulement, décélération) ; - **conjonction** avec l'ensemble des signaux sonores liés ayant pour origine des événements provenant de l'extérieur (moteurs, pas, annonces à quai…) ; - **succession** *après* les chocs liés à l'ouverture des portes ; *avant* la sonnerie prévenant de la fermeture des portes.

L'arrêt des wagons n'a pas nécessairement lieu en station souterraine, mais souvent en plein cœur de l'espace urbain, ce qui est le cas de tous les transports que nous avons enquêtés : notre métro parisien alternant les arrêts au-dessus de la rue – donnant à entendre la ville avec un léger *surplomb* (tout les sons urbains viennent d' « en dessous » du corps) – avec les traditionnelles stations de forme elliptique ; le métro de São Paulo alternant entre immenses stations post-modernes du centre-ville et stations extérieures en périurbain, au long des voies de circulation rapide, donnant à entendre *à côté* de soi le drone de la circulation, caractère premier de l'urbanité de ces zones de commerce et d'habitat moins denses ; les tramways de Varsovie et Bonn, et le « métro » de Tunis traversant la ville « de près », donnant à entendre *au cœur* la rumeur urbaine, les passants, les voix, les commerces puis en zone péricentrale des paysages sonores plus marqués par l'automobile.

Lors des arrêts *en contact* avec la ville, et non en station souterraine, la principale caractéristique sonore – de même qu'en station – est l'élargissement de l'espace sonore, lequel caractérise la transition d'un espace sonore plutôt *mat* et confiné à un espace ouvert, éventuellement ubiquitaire auquel peut s'ajouter le drone urbain, là où en station l'on entend le continuum des moteurs au ralenti. À la différence des stations souterraines, qui comprennent un ensemble de caractéristiques formelles, mais aussi techniques – engageant des formes d'usages spécifiques : marcher dans les couloirs sans s'arrêter par exemple – fabriquant une atmosphère sonore spécifique, l'espace urbain est caractérisé par la multiplicité des situations sensibles qu'il organise. Ainsi, un arrêt le long d'une ligne extérieure, ponctue la traversée d'un point de vue sonore, surtout par élargissement de la scène sonore, les caractères locaux de la sonorité et des activités liées étant différents entre deux stations d'une même ligne. En revanche, la porosité répétitive de l'espace sonore de la rame vis-à-vis de l'espace urbain témoigne d'une

progression de la traversée par évolution des sonoscènes locales, là où la traversée en souterrain procède davantage d'une répétition stricte des séquences : roulement – arrêt.

Opposé aux phases d'arrêt, le second référent sonore lié au mouvement mécanique caractérise la phase de roulement.

En mouvement : *Vague phonique*

Les trois occurrences sonores d'accélération, roulement et décélération fonctionnent nécessairement ensemble et caractérisent les phases de mouvement de tout trajet, même s'ils sont parfois imperceptibles – ce qui est le cas du tramway de Bonn dans nos enregistrements. Cette succession idéale des trois signaux n'est pas immuable, et la phase de roulement peut par exemple être ponctuée de ralentissements et nouvelles accélérations, ce qui est particulièrement vrai en tramway, mode de transport où la concurrence des différents réseaux terrestres est plus importante qu'en métro. Le référent sonore *vague phonique* est temporellement complémentaire de celui de l'*élargissement de l'enveloppe acoustique*, et est, comme ce dernier, « borné » par le référent *portes et sonnerie*.

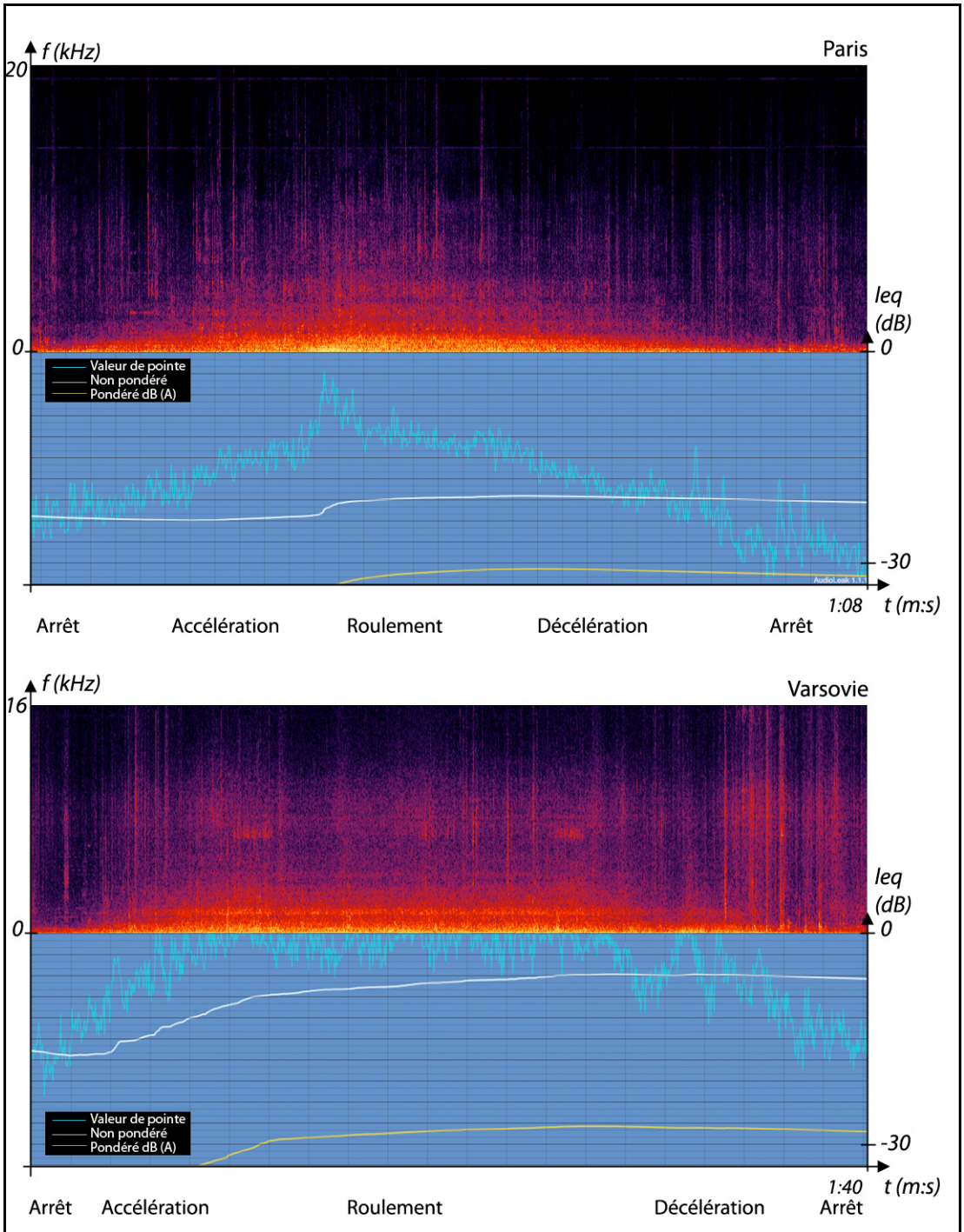
La *vague phonique* constitue le *temps fort* de la traversée, alternant avec le *temps faible*, correspondant aux phases d'arrêt. En effet, la durée du mouvement est plus longue que celle des arrêts, et l'espace phénoménal assorti à cette phase est généralement plus riche. En métro ce temps fort est particulièrement caractérisé par une *tonalité* ferroviaire, le signal *couple roues-rails* devenant rapidement prégnant dans l'espace sonore.

La combinaison idéale : accélération – roulement – décélération, produit un **effet sonore de vague** composé d'une combinaison d'autres effets :

- accélération : **crescendo** ;
- roulement : **bourdon**, **réverbération** (local : en souterrain), **résonance** (local : courbe) ;
- décélération : **decrescendo**.

Ce référent sonore dépendant du déroulement mécanique de la traversée est doublé, durant le mouvement, d'occurrences sonores s'ajustant par **conjonction** ou par **composition**, remarquables essentiellement par effets de **créneau** ou d'**émergence**. En effet, en phase de roulement, l'intensité sonore varie en rame de 75 dB(A) à 112 dB(A) (Grosjean, 1988: 39).

L'effet sonore de vague est particulièrement visible sur les sonagrammes et les représentations de niveaux équivalents *Leq* (cf. les exemples suivants de Paris et Varsovie) qui illustrent graphiquement les ajustements de type **enchaînement** (pente montante, horizontale puis descendante) de ces trois référents dans deux situations. Les ajustements de type **conjonction** (avec les chocs, ainsi que la plupart des productions sonores d'origine humaine) se remarquent sur les sonagrammes suivants par les « barres » verticales et horizontales, déliées de la courbe en forme de cloche caractérisée par le roulement.



Effets sonores associés: **enchaînement**, **couplage**, **vague**, **réverbération**, **résonance**, **bourdon**, **mixage**

Ajustements : **Succession** des trois occurrences accélération, roulement, décélération. **Contradiction** avec l'arrêt. **Conjonction** avec les chocs dus au roulement et les émergences d'origine humaine. **Composition** avec les signaux durables (paroles, musique) d'origine humaine.

Enfin, situé à l'interface des référents sonores liés au mouvement et à l'arrêt se trouve un référent sonore marqueur, effectuant nécessairement la transition entre les deux « mondes sensibles » que ces phases successives génèrent.

Entre arrêt et mouvement : *Portes et sonneries*
Lorsqu'un véhicule n'est pas en mouvement, le référent station souterraine peut se manifester s'il est stoppé dans un tel lieu. Aussi, ce n'est pas seulement l'arrêt qui qualifie le non-mouvement mais aussi un référent spécifique en liaison avec un ensemble de manifestations sonores liées en particulier aux portes des véhicules. La décélération puis l'arrêt sont généralement suivis de l'ouverture des portes, et leur fermeture est précédée d'une **sonnerie** dans le métro parisien. Immédiatement après reprend le roulement. Ainsi, **l'élargissement de l'enveloppe acoustique procédant de l'arrêt en station est cadré par des chocs – dus aux portes et aux lâchers d'airs – et la sonnerie marque l'imminence de la fin de la phase d'arrêt et du début de celle de mouvement**. À un niveau *micro*, le référent sonore *portes et sonnerie* est très structuré temporellement et organise la séquence d'occurrences sonores suivantes (dans le métro de paris) : - *ouverture* : lâcher d'air, choc d'ouverture du loqueteau métallique, claquement mécanique de l'ouverture des portes, son pneumatique de maintien des portes : continu et d'intensité faible ; - *fermeture* : sonnerie avant la fermeture, claquement mécanique des portes, choc de fermeture du loqueteau métallique, lâcher d'air.
Effets sonores associés : **émergence**, **intrusion** (pour la sonnerie)
Ajustements : Les ouvertures et fermetures de portes sont liées par **succession** – respectivement – aux phases de décélération et d'accélération. Les occurrences propres au fonctionnement de l'ouverture et de la fermeture des portes sont également liées entre-elles par un ajustement de **succession**.

Ces trois référents sonores – *élargissement de l'enveloppe acoustique*, *portes et sonnerie*, *vague phonique* – fonctionnent sur un principe de succession temporelle et sont répétitifs au cours du temps de la traversée : portes et sonneries – accélération/roulement/décélération – portes et sonneries – station souterraine ou arrêt extérieur – portes et sonneries etc. Les éléments et événements d'origine technique fonctionnent ainsi – dans le cas *normal* – sur un principe en partie causaliste, en partie prédictible, ayant pour conséquence une sorte d'invariant acoustique sur lequel les usagers ont relativement peu d'emprise. Ce principe de fonctionnement est conditionné par le cahier des charges du transporteur, l'opérateur technique du déplacement, qui respecte un protocole d'action dans le dessein de

produire la possibilité de mouvement mise à disposition des passagers. Le monde technique et construit constitutif des transports urbains, ainsi que les opérations des acteurs de ce système créant la possibilité de déplacement des personnes est un **dispositif**. Giorgio Agamben définit ainsi cette notion :

> « En donnant une généralité encore plus grande à la classe déjà très vaste des dispositifs de Foucault, j'appelle dispositif tout ce qui a, d'une manière ou d'une autre, la capacité de capturer, d'orienter, de déterminer, d'intercepter, de modeler, de contrôler et d'assurer les gestes, les conduites, les opinions et les discours des êtres vivants. Pas seulement les prisons donc [...] mais aussi, le stylo, l'écriture, la littérature, la philosophie, l'agriculture, la cigarette, la navigation, les ordinateurs, les téléphones portables et, pourquoi pas, le langage lui-même [...] »[199].

Ainsi, le **référentiel technique**, en orientant l'expérience de la traversée, organise un **dispositif normatif et sensible**, condition de possibilité de l'action individuelle, de fait cadrée fortement à de multiples échelles : par la machine, le réseau, l'urbain. Ce dispositif procède de l'organisation des phénomènes par des ajustements « mécaniques » : succession, incompatibilité, et conjonction, dont l'examen sonore rend compte. L'action individuelle et collective procède alors essentiellement d'un rapport d'ajustement au dispositif, sur une modalité de **composition** – mais pas uniquement.

[199] Agamben G., *Qu'est-ce qu'un dispositif ?*, Paris: Payot & Rivages, 2007, p. 30-32.

Référent sonore liés aux usages

Composition : une pratique référentielle nécessaire
Précédemment, nous avions rapidement présenté l'ajustement de type *composition* en indiquant que celui-ci concerne uniquement la pratique usagère. Il apparaît en transports collectifs urbains que cette modalité va au-delà de l'ajustement pour devenir un référent dans la mesure où elle est toujours à l'œuvre dans le cas des productions humaines en transports, caractérisables par un milieu sonore fluctuant. **Le référent de composition illustre l'action individuelle d'organisation de lignes sonores indépendantes, capables de concurrencer l'espace sonore**. Le cas de la conversation illustre bien le rapport de composition vis-à-vis de l'espace sonore. La voix se cale en hauteur, en intensité et temporellement pour pouvoir être entendue (situation bruyante) ou pour être discrète (situation silencieuse), ce qui se traduit par l'utilisation d'effets de créneaux et de mixage. **Le réajustement est permanent**. Les musiciens embarqués font particulièrement usage de l'ajustement de composition pour assurer la possibilité de leur pratique sonore. **Le référent de composition prend place de manière structurée dans le temps de la traversée, où les passagers n'ont besoin d'en faire usage que durant le cycle accélération-roulement-décélération**. Pendant ce *temps fort*, les passagers doivent adapter leur rapport à l'espace sonore sur un mode d'ajustement, de réajustement, d'adaptation permanente, qualifiant par là même un rapport individuel de type « kairique » à l'espace sonore du *temps fort*. Associé au temps par Aristote (Moutsopoulos, 1997: 49), le *kairos* est le « bien dans le temps » (*Ibid.*). Il s'agit ainsi de l'idée, du sentiment même, de « bon moment » pour faire quelque chose. En ce sens, le *kairos* implique une tension permanente entre le temps individuel de l'action et le temps rationnel du contexte. J.P. Vernant, à propos du travail artisanal, exprime un mode de relation au temps analogue à celui mis en œuvre dans le cas de la pratique musicale embarquée : > « Le temps de l'opération technique n'est pas une réalité stable, unifiée, homogène, sur quoi la connaissance aurait prise ; c'est un temps agi, le temps de l'opportunité à saisir, du kairos, ce point où l'action humaine vient rencontrer un processus naturel qui se développe au rythme de sa durée propre. L'artisan, pour intervenir avec son outil, doit apprécier et attendre le moment où la situation est mûre, savoir se soumettre entièrement à l'occasion. »[200] Ce mode de rapport à l'espace sonore témoigne d'une forte maîtrise de l'espace sensible et sera traité en profondeur dans la partie à venir.
Effets sonores associés: **créneau**, **enchaînement**, **mixage**, **asyndète**, **synecdoque**, **harmonisation**
Ajustements : Il y a **composition** par effets de mixage, d'enchaînement et de créneau avec les occurrences d'origine technique. En termes d'ajustement, l'utilisation des effets d'enchaînement et de créneau rythmique sont des formes de **succession** aux occurrences techniques de forte intensité.

[200] Vernant, J.P., *Mythe et pensée chez les Grecs*, La Découverte, Paris, 1985, p. 317.

Des référents sonores à la caractérisation du dispositif sensible constitué par les transports collectifs

Les quatre *référents sonores* détaillés précédemment procèdent de trois modalités : une évolution des dynamiques sonores, une transformation de l'espace acoustique, un type de conduite sonore. Ces référents caractérisent une sorte d'irréductible phénoménal du monde des transports guidés. La compréhension des ajustements spécifiques qu'ils mettent à l'œuvre est assimilable à une structure, un **dispositif** qui met à l'œuvre les différentes modalités dont procèdent les référents sonores, et cadrant l'action pratique en termes de composition. Ceci est particulièrement remarquable d'un point de vue sonore, mais également vrai d'une manière générale – en témoigne le fait que l'on ne puisse monter et descendre qu'aux moments d'arrêt, par exemple – le son n'étant que le reflet des activités et non une propriété (Straus, 1992). L'enchaînement suivant propose ainsi une conception générique du **dispositif** constitué mouvement en transports collectifs par l'organisation des référents (les flèches indiquent un ajustement de *succession*) :

> Fermeture des portes (choc / *émergence*) → accélération (début de l'effet de *vague*, *crescendo*) → roulement (régime permanent, *bourdon*, *réverbération*) → décélération (fin de l'effet de *vague*, *decrescendo*) → dépression (choc, *émergence*) → ouverture des portes (choc, *émergence*) → sonnerie (*irruption*) → Fermeture...

Ce cycle est répétitif, il forme un cadre phénoménal caractérisé par une succession d'occurrences. **Pendant** ce cycle peuvent survenir un ensemble d'occurrences techniques par conjonction ou humaines par composition. En revanche, **aux bornes** du précédent cycle, on peut remarquer que les actions d'origine humaine ne sont pas nécessairement en composition, mais peuvent également relever de l'ajustement de succession. Prenons l'exemple de la ligne 2 du métro de Paris, et ses occurrences spécifiques à différents niveaux sensibles (celles d'origine humaine sont indiquées en italiques) :

> Décélération → *relâchement des strapontins* → *action sur le levier d'ouverture des portes* → Ouverture des portes → *descente des passagers* → *décalage circulaire*[201] *des passagers dans la rame* → *montée des passagers* → sonnerie → Fermeture portes → Accélération...

[201] En mathématiques, un décalage circulaire est un cas spécifique de permutation appliquée à une liste ordonnée d'objets faisant passer le dernier au premier rang et déplaçant par conséquent les autres d'une place (ou l'inverse). Par exemple le décalage circulaire de la liste (a, b, c) donnerait à la première permutation (c, a, b) puis (b, c, a) à la seconde. En métro, un phénomène similaire est souvent observable lors de l'arrivée en station : un passager assis quitte son siège pour sortir, un passager debout va prendre la place assise, un passager venant de l'extérieur vient prendre une place debout. On peut imaginer aisément que quelques stations plus tard, le même décalage se reproduira.

Pour l'opérateur du mouvement, il y a tout intérêt à ce que les actions individuelles aux bornes du mouvement soient enchâssées à la mécanique successive du système afin d'assurer au maximum son efficience, particulièrement problématique pour les systèmes à haut niveau d'efficacité, comme l'indique I. Joseph :

> « L'ajustement technologique introduit par cet avant-goût de l'automatisation intégrale que fût le système SACEM est donc "consommé" dès les années 1980 par son *empêtrement dans l'usage* : monter et descendre du train sont des choses aisées lorsqu'il s'agit des transactions ordonnées entre individus ; mais ces usages simples, régulés par l'apprentissage des civilités minimales du métro, deviennent laborieux dès lors qu'il s'agit de mouvements de foules. D'où la nécessité de les organiser par des annonces lassantes, qui redoublent toutes deux minutes l'offre de transport réelle dans la communication ("Veuillez ne pas gêner la fermeture des portes"). D'où également la fonction d'assistance confiée aux pousseurs du métro de Tokyo ou aux TUC et aux emplois jeunes de la RATP : en contrôlant la fermeture des portes, ils adaptent l'homme à la machine, si l'on veut ; mais surtout ils actualisent les performances annoncées de l'offre de transport en prenant acte du fait que ces performances ne sont ni embarquées dans la technique, ni simplement "enchâssées" (*embedded*) dans l'automatisme, mais requièrent un accompagnement humain et une coopération des "non-humains" avec les humains, dirait Latour. C'est cette coopération qui constitue le cœur de l'innovation technique de Météor. » (Joseph, 2004: 12)

Il apparaît que, **le rapport au système technique de mouvement s'organise de deux manières** :

- **mécanique à ses bornes**, là où il forme un **dispositif matériel** et où son emprise sur l'action individuelle est structurelle et les possibilités de le « subvertir » minimales. L'action individuelle s'ajuste temporellement sur le mode de la succession, étant ainsi enchâssée dans les temporalités qu'organise le *référentiel* : à l'amorce de la décélération, les passagers qui doivent quitter le véhicule se préparent, rassemblent éventuellement leurs affaires, dégagent la place pour se rapprocher de la porte ou adressent l'immuable « Vous descendez à la prochaine ? »[202] à leur entourage, attendent l'arrêt de la voiture, l'ouverture et descendent. La normativité du système technique s'insuffle là même jusque dans les conduites individuelles, là ou la bonne conduite sociale

[202] Le linguiste Jean-Yves Lacroix, cité par R.H. Guerrand, a disséqué cette « question assertive » typique du métro parisien, laquelle, par le retournement de la forme interrogative classique – qui serait, « Descendez-vous à la prochaine ? » –, n'attend pas vraiment de réponse négative, mais joue plutôt un rôle de confirmation de l'observation. Nicole Maury indique que cette forme de question traduisant peu d'interrogation – dont Proust déplorait qu'il n'existe pas d'autre signe que le point d'interrogation pour les terminer – font nécessairement référence au sens du contexte ou de la situation puisque l'interrogation y est quasiment sous-entendue. Voir Guerrand R.-H., *L'aventure du métropolitain*, Paris: La Découverte, 1986, p. 110-111. Maury N., Observation sur les formes syntaxiques et mélodiques de l'interrogation dite totale, *The French Review*, Dec. 1973, vol. 47, n° 2, p. 310.

recommande l'attente complète de la descente des passagers pour la montée de ceux qui attendent sur le quai. Par ailleurs, l'exemple de l'équivoque interprétation du signal de la sonnerie prévenant de la fermeture des portes – compris comme un appel à l'arrêt du pas ou, au contraire, à la course, selon Grosjean (1988) – témoigne plus encore de l' « in-corporation » du système technique avec lequel les passagers sont prêts à faire corps : en retenant la fermeture des portes par exemple. Ce qui est hautement problématique pour l'opérateur technique du mouvement procède ainsi de la compénétration à leurs « marges temporelles » des actions de l'individu et du référentiel lesquels sont supposés se succéder pour un fonctionnement idéal.

- **compositeur pendant le mouvement**, là où le système forme un **dispositif sensible** situé en deçà du cadre structurel formé par le réseau. Le « grand » cadre structurel est marqué par la répétition des phases de mouvement et d'arrêt. Pendant cette première phase le corps du passager est contraint par le référentiel – il bouge *avec* lui, et est orienté par le dispositif qu'il perçoit et *par lequel* il perçoit et agit. Comme dans le cas précédent, l'incorporation du dispositif est nécessaire à l'action individuelle, mais son « fonctionnement » est totalement différent dans la mesure où elle a lieu *simultanément* à la séquence la plus contraignante d'un point de vue sensible : le cycle accélération-roulement-décélération, pendant lequel le simple acte de discussion relève d'une importante « technicité ».

En termes d'ambiance, l'actualisation et la répétition de ces référents forment un dispositif, ce dernier relevant du *fond*. Tout ce qui se passe « autour » est ainsi *émergent*, bien que ce ne soit pas nécessairement le cas d'un point de vue phénoménal. **La dynamique de l'ambiance tient par les ajustements composant un espace phénoménal caractérisé par la co-construction d'occurrences émergentes dans un cadre de base** (pourtant « instable » d'un point de vue temporel ou phénoménal). Une forme de manifestation de cette co-construction est le phénomène de **ligne sonore**, témoin des processus sensibles liés à l'action individuelle, mais aussi à l'espace et à la temporalité des lieux, dans le milieu sonore des transports collectifs. Cette proposition mérite désormais d'être remise en contexte, celui des enregistrements réalisés, afin de préciser les modalités de mise en liaison entre occurrences sonores, et pour avancer sur la composante dynamique de l'ambiance.

4.2. Qualification sonore de six voyages urbains

4.2.1. Le voyage urbain à l'épreuve de la réactivation sonore : la méthode des Entretiens sur Écoute Réactivée

Comme son nom l'indique, l'EER[203] est une méthode qui fait usage de la réactivation sensorielle (sonore précisément) pour provoquer la parole. Les principes sous-jacents à la réactivation sont du même ordre que ceux de l'observation récurrente, principalement, c'est le média qui change. Il s'agit concrètement de diffuser des extraits sonores – sélectionnés pour des raisons intéressant l'objet recherché – à un groupe de personnes (isolément ou ensemble). Ensuite, les personnes participant à l'expérience doivent commenter les extraits sonores. Les paroles prononcées ne qualifient pas précisément le « monde » réel mais plutôt des images de celui-ci. L'un des objectifs portés par l'EER est d'obtenir un discours évocateur, chargé émotionnellement et pas uniquement descriptif. Enfin, si les enregistrements sonores ont été réalisés dans toutes les villes concernées par la recherche ACI (Thibaud *et. al.*, 2007), l'expérience de l'EER a aussi été réalisée dans chacun des pays concernés[204].

Protocole expérimental

L'ensemble des enregistrements a donc été écouté plusieurs fois dans un objectif de sélection d'extraits[205]. Les critères présidant à cette sélection consistent en le repérage de dynamiques remarquables dans l'écoute. Aussi, un ensemble de dynamiques issues de l'analyse du corpus de paroles parisiennes (voir en partie suivante) nous ont aidé pour cette caractérisation. Dans un premier temps, la sélection s'est faite au singulier. Quatre à cinq fragments sonores par ville ont été sélectionnés dans un premier temps par chacun d'entre-nous. Ensuite, ces fragments ont été écoutés collectivement pour refaire des sélections. Il est à remarquer que plusieurs fragments sélectionnés indépendamment ont été pourtant les mêmes. Huit fragments sonores ont été sélectionnés *in fine,* soit un, soit deux pour chaque ville. Quand un seul fragment a été retenu pour une ville, il est généralement plus long. Les fragments considérés dans leur ensemble visent une multiplicité des dynamiques.

---

[203] Nous contentant de présenter une application particulière de cette méthode, nous renvoyons le lecteur à l'article très complet de son fondateur pour un exposé théorique et pratique de ses tenants et aboutissants : Augoyard J.-F., L'entretien sur écoute réactivée, *in* Grosjean M., Thibaud J.-P. (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 127-152.

[204] Pour cela, nous nous sommes appuyés sur le réseau d'équipes de recherche mis en place pour ce travail.

[205] Cette étape d'écoute et de sélection a été réalisée conjointement avec Jean-Paul Thibaud.

Tableau 13 : Extraits sonores retenus pour le 1er entretien sur écoute réactivée

N°	*Pays*	*Type de transport*	*Moment de l'enregistrement*	*Durée*
1	France	Métro	Mai 2006 / 18h30	2 : 00
2	France	Métro	Février 2005 / 11h	1 : 43
3	Brésil	Métro	Juin 2006 / fin de journée	2 : 27
4	Allemagne	Tramway	Mai 2006 / après-midi	0 : 47
5	Allemagne	Tramway	Mai 2006 / 8h30	1 : 31
6	Pologne	Tramway	Décembre 2005 / matinée	2 : 13
7	Tunisie	Tramway	Mars 2006 / fin de matinée	1 : 19
8	Tunisie	Tramway	Mars 2006 / 16h	0 : 42

Une première EER « test » a été réalisée à Grenoble en Septembre 2006 lors d'un séminaire de recherche. L'objectif de cette dernière – au-delà de produire des résultats pour l'analyse – était de vérifier l'ensemble du protocole mis en place, le nombre de fragments etc. tout en présentant à l'ensemble des équipes participant à la recherche ACI la manière dont il était attendu que cette expérience se déroule, dans la mesure où elles ont dû par la suite la reproduire localement. Deux groupes de quatre « experts » ont été formés pour les séances d'EER, l'un parlant en français (deux architectes/chercheurs tunisiennes, un architecte/chercheur canadien, une psychologue brésilienne) l'autre en anglais (trois psychologues polonais, un géographe allemand). Cette EER se déroule donc de manière collective. Une ou deux personnes animent la séance en diffusant les extraits sonores et en assurant la distribution de la parole entre les personnes convoquées. Chaque fragment est écouté deux fois et commenté après chaque écoute. Dans le même temps, chaque écoute doit donner lieu à une attitude particulière vis-à-vis des extraits écoutés et des thèmes précis doivent être abordés. Pour cela, participants et animateurs disposent de fiches spécifiques précisant les thèmes à aborder. Le déroulement de cette séance d'écoute s'est passé de la manière suivante :

1) 1ère écoute d'un fragment :
   - Les participants ne prennent pas de notes[206]
   - Réactions libres sur ce qui vient d'être écouté
   - Prise de notes par l'animateur dans la *Fiche Descriptive*[207]

[206] Comme l'indique Vincent Tiffon dans le cas de l'analyse sonore : « [i]l ne peut y avoir de deuxième première écoute » ce qui nous oblige à essayer d'augmenter l'importance de la première écoute en essayant de limiter au maximum les éléments pouvant venir la perturber car cette écoute sera la seule pour laquelle les participants sont vierges de toute information. Voir Tiffon V., La représentation sonagraphique est-elle une aide pour l'analyse perceptive de la musique électroacoustique ?, *Lien. Revue d'esthétique musicale.* "L'analyse perceptive des musiques électroacoustiques", 2006, p. 6.

[207] L'ensemble des « fiches » mentionnées dans cette partie est disponible en Annexe 8.

2) 2e écoute du fragment :
   - Prise de notes individuelle dans la *Fiche Participants* pendant l'écoute
   - Restitution et discussion

3) Écriture d'un scénario, d'une histoire en rapport avec le fragment écouté
   - Matériau du scénario : notes prises dans les *Fiches Descriptives* et discussions entre les participants
   - Relances et soutien de l'animateur à l'aide des notes prises dans la rubrique "éléments pertinents" de la *Fiche Descriptive*

Indépendamment des moments de restitution de la parole, les animateurs doivent remplir un tableau correspondant à certaines catégories d'analyse : où et quand ? ; qu'est-ce qu'il se passe ? ; quelle ambiance ? mots-clefs du fragment ; titre à donner au fragment ; dynamique et événements. Cette première séance d'EER a permis de dégager quelques éléments à prendre en compte pour les suivantes. Premièrement, le nombre de fragments sonores a été revu à la baisse car il est trop fatiguant pour les personnes participant à l'enquête de se concentrer correctement sur les fragments sonores environ seize fois pour ensuite verbaliser. De plus, avec autant d'extraits, la première séance d'écoute réactivée a duré plus de trois heures et demie et la qualité des discours s'est modifié sensiblement tout au long de l'expérience, les discours finaux étant souvent bien moins riches que ceux du début. Des huit fragments de départ, six ont été conservés pour les enquêtes suivantes, dans un ordre modifié, ce qui donne les extraits : 2, 3, 6, 5, 7, 1, en référence au tableau 2 précédent. Le choix de cet ordre procède de la recherche d'un relatif équilibre des dynamiques à l'œuvre entre chaque extraits. La troisième étape de cette EER consistant à l'écriture d'un scénario avait pour but de voir émerger une parole collective, accordée sur le papier, indiquant « ce qu'il s'est passé » dans le fragment sonore, non seulement d'un point de vue descriptif mais aussi d'un point de vue fictionnel. Par la qualification d'un cours d'action inséré dans un univers d'ambiances évolutif par la rédaction d'un scénario, cette étape laissait entrevoir la possibilité de trouver au sein de la structure narrative du récit produit des éléments révélateurs d'une dynamique des ambiances. Une difficulté liée à des dynamiques de groupe est apparue à ce stade. Par le fait de devoir rédiger un scénario collectivement deux options de rédaction ont émergé. Soit chaque participant dispose d'une version de « l'histoire » qui lui semble suffisamment cohérente pour ne pas être modifiée, la recherche d'un consensus au moment de la rédaction conduit rapidement à un aplatissement de l'action éventuelle pour finalement proposer un récit relativement descriptif de l'extrait sonore. Dans l'autre cas, les participants peuvent rapidement se mettre d'accord sur des éléments fictionnels qui reprennent les observations de chacun, tout en admettant également de faire des concessions sur un ensemble de perceptions individuelles. Les deux types de récits ont des qualités et des

défauts. Dans le premier cas, le récit décrit souvent bien l'ambiance de « ce qu'il se passe » mais en reste à ce niveau. Dans le second cas, le cours d'action s'insère dans un monde d'ambiances qui peuvent déterminer cette action. Néanmoins, il a été observé que l'action a dans ces récits souvent dominé et du coup l'ambiance ne devient caractérisée plus que par cette dernière et non pas par l'ensemble de l'environnement dans lequel l'action prend cours. Les deux scénario ci-dessous, écrits à partir du même fragment sonore par deux groupes différents de personnes illustre cet écart narratif :

> *Incident dans le métro*
>
> On est dans le métro. Il n'y a pas trop de monde. Est-ce Paris ou une autre grande ville ? Un homme est là avec sa *boombox*. Par la musique il s'affiche avec agressivité.
>
> *The music-man is invading the space*
>
> The music-man is coming. The oldman and the young women are sitting on the metro bench. The music starts. The « au pair » girl says : « it makes so pleasant ethnic background ». The old man says : « oh no, I want to be peaceful. It's always the same on this line. I should move to Versailles ».

Face à une difficulté apparente de constitution et de traitement de ces données, cette étape des EER a donc été supprimée pour les suivantes. Le fait de donner un titre à chacun des extraits par chacun des participants a néanmoins été conservé, un bon titre mettant parfois mieux dans l'ambiance qu'une laborieuse narration – en témoigne souvent le cinéma fantastique. Enfin, pour les autres EER pratiquées, cette troisième étape ayant été supprimée, ainsi que deux fragments sur huit, les six extraits restants ont dû être écoutés trois fois chacun (voir la fiche de consignes pour la réalisation de l'EER pour chacune des équipes en Annexe 8). Chaque équipe (à l'exception de celle de Tunis) a pratiqué l'EER dans sa ville et ses locaux et a remis les résultats sous une forme harmonisée par la suite.

4.2.2. La qualification sonore du voyage urbain en EER

L'objectif de cette partie est de caractériser des modalités de co-construction – à l'échelle du triptyque : espace traversé, véhicule, conduites individuelles – de l'espace phénoménal du trajet en transports collectifs. Pour cela une attention est portée dans six cas différents aux formations et utilisations de l'espace sonore, au niveau vertical et horizontal. Ainsi, nous visons à consolider la proposition de structure émise dans la partie précédente en affinant ses modalités et en en précisant des variations potentielles.

Les pages suivantes présentent une analyse sur un mode unifié, se répétant pour chacun des fragments sonores sélectionnés pour les EER. Dans un premier temps, une description – réalisée par nos soins – de l'extrait sonore est présentée. Il s'agit là de décrire la succession des événements sonores du fragment et de lui donner, dans la

mesure du possible, une ambiance, une couleur. En parallèle de cette description sont donnés des éléments de compréhension, d'illustration en termes d'effets sonores et ou de référents. Vient immédiatement après, une liste des effets sonores repérés dans l'extrait. Ensuite, une restitution synthétique des discussions des EER, ordonnée en trois temps successifs, pays par pays est proposée dans différents tableaux. La colonne de droite de chacun de ces tableaux sert à indiquer des éléments utiles pour l'analyse, notamment pour relier les « ambiances de trajet » avec des ambiances-types[208], citées en EER et avancer sur deux plans parallèles : la structure sonore (et sensible, par extension) du trajet et une idée d'ambiances-type caractéristique du trajet. Il peut s'agir de qualifications de dynamiques, d'ambiances, de structures sonores etc. Enfin, sont indiqués l'ensemble des titres proposés par les enquêtés lors des EER. Une lettre entre parenthèse indique le pays où chaque titre a été prononcé. De même, la colonne de droite du tableau des titres sert à mettre en avant des éléments utiles à l'analyse. Enfin, une rapide analyse des points convergents et divergents ressortant de cette parole multiple produite sur les enregistrements sonores est proposée.

Tableau 14 : récapitulatif des fragments analysés en EER[209]

N°	*Pays*	*Type de transport*	*Ambiance urbaine type correspondante*
1	France	Métro	Quotidienne
2	Brésil	Métro	« Dé-placement » ferroviaire
3	Pologne	Tramway	Trajet urbain en tramway contemporain
4	Allemagne	Tramway	Aseptisée
5	Tunisie	Tramway	Ville du sud
6	France	Métro	Mégapole cosmopolite

[208] Les EER ayant été réalisées dans un dispositif de dimension internationale, de nombreux marqueurs identitaires et culturels sont apparus dans les discours. Ainsi, parfois les discours indiquaient clairement de quel type de ville il pouvait s'agir, mais le plus souvent il apparaît que ce sont des traits phénoménaux et narratifs distinctifs qui caractérisent les extraits sonores. Ainsi, des esquisses de types d'ambiance (au sens de l'idéal-type Wébérien) sont apparues dans les discours. Ici, ils sont repris afin de voir leur efficace en termes de dynamique des ambiances. En effet, l'ambiance-type peut se comprendre à travers un ensemble de caractérisation, nous nous focaliserons sur la dimension dynamique constitutive de l'ambiance pour voir si cela a un lien avec la typicité exprimée de cette dernière. Dans une perspective un peu différente, Rainer Kazig a réalisé une proposition monographique d'ambiances-type d'une place publique de Bonn. Voir Kazig R., Les ambiances types et leurs dynamiques : réflexions théoriques et évidences empiriques d'une place à Bonn, *in* Thibaud J.-P. (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007.

[209] Les fragments sonores sont disponible sur le CD-ROM joint à ce travail ainsi que sur Internet : http://www.cresson.archi.fr/EQ/EQdam.htm

Fragment 1	
Dans la ligne 2 du métro parisien dans la direction Père-Lachaise – Villiers. On entend le métro rouler ainsi qu'une discussion (1) entre deux femmes, parfaitement compréhensible. Le métro ralentit, des strapontins remontent, la discussion continue. Le métro stoppe, un bruit de dépression pneumatique les portes de la voiture s'ouvrent. En station, l'enveloppe sonore est différente, plus large, moins mate. Quelques lâchers d'air comprimé, quelques pas (en station ou dans le métro ?), des voix, une femme parle dans une langue africaine, quelques strapontins se déplient. La sonnerie précédant la fermeture des portes retentit, les portes se ferment et la discussion (1), qui n'avait pas cessé, continue sur le même ton et à la même allure. Le métro redémarre, le son du roulement augmente très progressivement cependant que la conversation (1) continue indifféremment au son produit par le mouvement du métro et à la présence des autres passagers. La présence de ces derniers est maintenant plus manifeste : plusieurs conversations non compréhensibles alentours, une musique échappée d'un walkman ou d'un téléphone portable, un message SMS reçu sur un téléphone Nokia (tii-tii – tii-tii). Le son du roulement est très important et « envahit » l'espace sonore, des à-coups entre les roues et les rails se font entendre, seule la conversation (1) reste audible au milieu du chahut du roulement, les femmes forcent davantage la voix. Le son du métro diminue très lentement, les paroles des passagers se font à nouveau entendre, la conversation (1) continue tandis que son volume diminue consécutivement à la baisse du niveau sonore de l'ensemble machinique. Le métro s'arrête. Quelques lâchers d'air, les portes s'ouvrent. Des conversations et la discussion (1) continuent à un niveau plus faible. Une personne tousse.	*Lignes sonores* Fin de vague Émergences Son de station Émergences Irruption *Lignes sonores* Début de vague *Lignes sonores* *Signaux vocaux* Mixage Émergences Masque Haut de vague *Chocs* *Lignes sonores* *Signaux vocaux* Fin de vague Émergences *Lignes sonores* Son de station
Récapitulatif des effets sonores : Créneau d'intensité, crescendo, decrescendo émergence, irruption, masque, mixage, parenthèse, vague	

Réception de l'extrait par pays

France

Contexte et narration : on est en France, à Paris car ça parle français même si toutes les conversations ne sont pas en français. Les enquêtés ne sont pas clairs sur le type de transport, métro ou RER, voire métro aérien. Néanmoins, le son typique des strapontins est reconnu par certains et confirme le métro de Paris. Idée d'un « Parfum 75 », un peu chic, donnée par la conversation entre les deux femmes. Deux groupes indiquent qu'il doit s'agir de la fin de la journée car il semble y avoir du monde.	*Amb*[211] : **parisien**
Description des événements et de l'ambiance : La conversation entre les deux femmes est entendue clairement mais son contenu peu compris. De nombreux signaux sonores sont repérés : message SMS, portes, des roulettes de valise qui évoquent une batterie, strapontins, coups. L'ambiance est jugée quotidienne, ordinaire pour le métro parisien et rappelle pour certains une ambiance de film français.	*Sig* : SMS, strapontins, portes *Amb* : **quotidien ; film français**
Caractérisation d'effets sonores[210] *et des dynamiques* : Les trois groupes enquêtés sur cet extrait remarquent une adaptation du niveau sonore de la conversation au cours de la traversée. Un groupe indique que cet extrait se compose de deux continuums sonores constitués par la voix d'une part et le mode de transport de l'autre. Cette remarque est étayée par le fait que la conversation continue en dépit de la forte augmentation du niveau sonore du métro. Ces deux continuums changent de plan en fonction de leur importance sonore relative (par exemple, la voix passe au second plan quand l'intensité du métro est importante, ce qui fût caractérisé comme un effet de masque). La variation de l'intensité sonore de la machine est traduite comme un effet de vague (longue), caractérisée par le crescendo, decrescendo. La plupart des événements sonores autres que les deux continuums sonores sont pointés comme des émergences.	***Aj* : lignes sonores modulantes → *Struc* : 2 continuums + émergences** *Ef* : masque, crescendo, decrescendo ***Dyn* : vague**

Allemagne

Contexte et narration : peu d'accord entre les participants. Pas de ville ni de type de transport précisé. Le désaccord porte également sur le fait de savoir si l'on est à l'intérieur ou non du moyen de transport. L'augmentation du niveau sonore est associé à l'entrée dans un tunnel pour deux enquêtées.	*Ef* : crescendo
Description des événements et de l'ambiance : sensation de stress et d'oppression. Les enquêtés parlent de cacophonie, et une personne	*Amb :* oppression *Ef* : mixage,

[210] Ici, la notion d' « effet sonore » est à entendre dans deux sens. Soit les enquêtés ont connaissance du *Répertoire des effets sonores* (AUGOYARD et TORGUE, 1995) et dénomment précisément des effets, soit ils décrivent un phénomène sonore qui correspond à un effet déjà répertorié sans en avoir pour autant la connaissance. Nous reprenons dans le texte les expressions telles qu'elles ont été prononcées et dans la colonne de droite leur traduction en termes d'effets sonores répertoriés.

[211] Seront notés en abréviation les éléments utiles à l'analyse. Les significations sont : *sig.* pour signaux, *amb.* pour ambiance et ambiance-type, *dyn.* pour dynamique, *struc.* pour structure, *ef.* pour effet sonore (selon les deux sens pointés plus haut), *seq.* pour séquence et *aj.* pour ajustement. Dans certains cas, des indications concernant la dynamique sont des effet sonores, cela tient au fait que le type d'effet en question pointe en particulier cette dimension d'ajustement temporel.

indique un certain nombre de phénomènes : battre, murmures, bourdonnement, bip sonore, criaillerie. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : un enquêté évoque l'idée d'un *climax* et dessine une courbe en cloche indiquant trois phases nommées : « silence avant la tempête – immersion – détente ». Cette dynamique est traduite par deux enquêtés en termes d'une accélération suivie d'un ralentissement. Une enquêtée souligne l'importance du rapport voix – bruit de fond.	bourdonnement Sig : SMS ***Dyn* : vague** *Struc* : rapport voix et fond → lignes sonores

Brésil

Contexte et narration : La scène évoque le chemin de fer ou le métro et se passe à l'extérieur, sur le quai. Tout le monde reconnaît Paris et indique que cela se passe soit vers 10h du matin, soit vers 15h-16h, donc en heure creuse. Les enquêtés reconnaissent une discussion ordinaire d'un quotidien qui n'est pas le leur. *Description des événements et de l'ambiance* : Évocations fortes de souvenirs de voyage, tous les participants à l'enquête connaissaient Paris. Les évocations « médiatiques » sont diverses et l'extrait a rappelé des films aussi divers que *Casablanca*, *Matrix* ou encore *Subway*. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Deux « dynamiques » sont caractérisées, la parole des femmes d'une part et le son du métro de l'autre.	*Amb* : **quotidien parisien** ; quotidien de l'autre ; film ***Struc* : 2 lignes sonores : voix et métro**

Pologne

Contexte et narration : Cela se passe dans une ville francophone, peut-être Paris. Il s'agit de l'heure de pointe, mais il n'y a pas foule. La scène est quotidienne. Le type de transport n'est pas clair, métro aérien ou train périurbain. *Description des événements et de l'ambiance* : Un certain nombre de signaux sonores sont repérés, notamment le SMS « Nokia connecting people » (sic), les ouvertures et fermetures de portes, les lâchers d'air, les klaxons, le contact roues-rails. La sonnerie prévenant de la fermeture des portes est jugée très négativement et les enquêtés se sont demandé s'il ne s'agissait pas d'un signal exceptionnel, d'une alarme. L'ambiance est jugée comme très désagréable – on parle de chaos – et donne envie de fuir, néanmoins, la conversation soutenue est jugée comme sympathique. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Un accord apparaît entre les enquêtés sur l'idée d'une séquence : silence – bruit croissant – silence. Il est indiqué que les personnes parlent plus fort quand le niveau sonore général est plus important.	*Amb* : **quotidien** *Sig* : SMS, portes, sonnerie « exceptionnelle » *Sig* : parole ***Dyn* : vague** ***Ef.* : créneau d'intensité →** ***Struc.* : lignes sonores**

Titres

Entre deux arrêts, deux femmes se parlent dans le métro (F1) La foule à la fin de la journée dans le métro de Paris (F1) UK 5 o'clock tea (F1) On the way to the 5 o'clock Tea at Hotel Crillon (F1) Marthe Villalonga prend le métro (F2) Cause toujours, la caravane passe (F2) Ça jacasse (F2) Symphonie d'une grande ville (de Berlin) (A) La parole du quotidien au féminin (B) Urban riders (P) Les Parisiennes sur la route au shopping (P) Une promenade vers l'arrêt de bus (P) Le café de la gare (P) Social space (P) City train journey (P) Par le pont - Powisle-Stadium en France (P)	*Qualification de la situation* : quotidienneté soit française, soit de l'« autre ». Un trajet normal et une conversation en cours sans rapport avec l'activité, qui pourrait se tenir en tout autre endroit
Raconter sa vie dans le métro au rythme de la marche (F1) Je ne vais pas me taire (F2) Continuer (F2) Insistance vocale (F2) Une grande respiration avant tout (F2) Trajectoires disjointes (F2) Coulisse de fin de travail en entrant dans un tunnel (A)	*Qualification de la matière sonore* : Idée d'un rapport co-constitutif entre le mouvement physique (et sa production sonore) et le flot de paroles
La vague qui déferle (A) Voyage dans le tunnel au matin (A) Plonger dans le chaos/dans la cacophonie (A)	*Focalisation sur un élément* : Insistance sur le « bruit » du trajet

Récapitulatif

Les commentaires indiquent la prégnance de deux **lignes sonores**, la *conversation entre les deux femmes* et le *son du référentiel* – le métro. Ces lignes apparaissent comme détachées (par exemple, le titre : « trajectoires disjointes »), mais plusieurs fois est soulignée l'adaptation vocale des femmes – s'ajustant par *composition* avec l'espace sonore – pour *continuer* leur discussion malgré l'augmentation de l'intensité sonore du métro. Le titre « Insistance vocale » traduit cette idée ainsi que celle la durée : celle d'une conversation ininterrompue. Au moins trois groupes ont souligné l'évolution de l'intensité sonore au cours du fragment, l'EER française où sont qualifiés les effets sonores de crescendo et de decrescendo, ou encore celui de vague ; le groupe allemand où un enquêté parle de *climax*, correspondant à la phase de *roulement* du métro, pendant lequel ce dernier est le plus sonore ; ou encore le groupe polonais en indiquant les trois phases : silence, bruit croissant, silence. Le son du métro n'a pas été nécessairement jugé comme « un bruit de fond », mais bien comme une *ligne sonore* à

part entière assimilable au « niveau de *fond* » de la dynamique sonore par moments, et comme *émergence* à d'autres. De même pour la conversation, le groupe français (F2), comprenant pour partie le sens de la discussion, a indiqué que la discussion oscillait entre le *premier plan* et le *fond sonore*, qualifiant en conséquence le *plan* occupé par le son du métro. Le même groupe a exprimé l'idée que ces plans phénoménaux forment des continuums, soit des lignes sonores ayant une cohérence interne – par leur identité sonore : signal *parole* et signal lié au matériel roulant ; par leur *sens* : conversation et mouvement opéré par la machine – qualifiant par leur « positions relatives » dans l'espace sonore successivement un plan de *base* et un plan *émergent*. Ainsi, la matière sonore de chaque continuum, seule ne suffit pas à qualifier l' « appartenance » de tel ou tel signal ou référent sonore au fond ou aux émergences.

Une ambiance-type quotidienne

Au cours des EER deux idées d'ambiances-type sont évoquées : une **ambiance quotidienne** et une **ambiance parisienne**.

Commençons par la seconde. Elle procède essentiellement d'éléments de reconnaissance, où l'ambiance est qualifiée par la confirmation du souvenir ou de l'habitude. Les groupes français ont reconnu la ville de Paris essentiellement grâce à la langue parlée par les femmes – ce qui n'a pas toujours été le cas pour les autres participants de l'enquête. Pour d'autres groupes, il apparaît que ce sont des signaux tels que la sonnerie précédent les portes ou encore les strapontins qui ont servi d'élément de reconnaissance, qui ont été « confirmés »par ailleurs par l'impression de mondanité relayée par la conversation entre deux femmes n'hésitant pas à parler à voix haute dans le métro. L'équipe polonaise a rejeté collectivement le son de la sonnerie précédant la fermeture des portes, certains de ses membres se demandant même s'il ne s'agissait pas d'une alarme[212].

Concernant les autres signaux sonores, il apparaît que le « SMS Nokia » a été reconnu par un nombre important de personnes et ce signal semble revêtir une peau d'« universel sonore du monde urbain[213] ». En effet, plusieurs fois ce n'est pas seulement un bip-bip qui a été reconnu mais bien le signal de SMS de téléphone

---

[212] Au cours du chapitre concernant les signaux sonores en transports collectifs, nous avons remarqué à l'étude du signal *annonce* que les sonneries des transports collectifs de toutes les villes enquêtées dans ce travail procèdent d'une même nature sonore à l'exception de la sonnerie du tramway de Varsovie, laquelle ayant été par ailleurs la seule à générer des jugements positifs au cours des EER.

[213] Le fait que le fabricant finlandais de téléphonie mobile soit le premier au monde depuis 1998, qu'il détient 38% des parts de marché au niveau mondial en 2007 et qu'il a vendu plus d'un million de téléphones par jour pendant les trois premiers mois de cette même année appuie statistiquement cette hypothèse, sachant que la sonnerie enregistrée dans le métro de Paris correspond au réglage d'usine des sonneries SMS de téléphone Nokia. (Source : Decourtieux C., Le boom du portable dans les pays émergents renforce la suprématie de Nokia, 03/08/2007, Disponible sur: www.lemonde.fr)

Nokia, ce que des expressions telles que « Nokia. Connecting People ! » ou encore « Nokia message coming ! », prononcées en EER confirme. Par ailleurs un tel signal n'a surpris personne et l'usage du téléphone dans les transports, ici en métro souterrain, semble faire partie de la gamme-type d'activité réalisables en mouvement.

Qu'est-ce qui qualifie une ambiance quotidienne ? Nombre d'enquêtés en EER expriment leur rapport à l'extrait sonore en termes de familiarité : « c'est mon quotidien », ou de familiarité dans l'étrangeté : « c'est le quotidien d'un autre ». Henri Michaux exprime parfaitement ce rapport dans ces lignes :

> « Le quotidien fait le bourgeois. Il se fait partout : toutefois le quotidien de l'un peut désorienter jusqu'à la mort l'homme de l'autre quotidien, c'est-à-dire l'étranger, ce quotidien fût-il le plus banal, le plus gris, le plus monotone pour l'indigène » (In Cogez, 2004: 105).

Nous sommes ici loin des voyages équatoriens de l'homme éclairé à la recherche de *l'altérité*, et le rapport d'étrangeté a perdu de sa violence, sans pour autant cesser d'exister. Pour l'ensemble des groupes enquêtés, la quotidienneté de cette sonoscène tient à **l'ordinaire** de la situation et de l'action : un métro historique et emblématique d'une métropole qui ne l'est pas moins, une discussion ordinaire de deux femmes partageant une partie de trajet. En termes de dynamiques, l'accent porte principalement sur la conversation féminine qui continue « coûte que coûte » dans un métro au niveau sonore variable jugé comme bruyant. Le niveau sonore du métro apparaît comme un cadre d'action, le dispositif sensible organisateur des « formes » prises par les voix dans un rapport de composition avec ce dernier. Apparaît un second niveau de la quotidienneté au-delà du contexte, de la situation et de leur banalité manifeste : une **quotidienneté pratique**. Ce n'est pas parce que le métro est bruyant et *a priori* gênant pour la conversation que les femmes s'arrêtent de discuter pour reprendre plus tard. Au contraire, elles continuent en s'ajustant comme si de rien n'était, témoignant ainsi de l'incorporation du dispositif dans la pratique vocale qui, d'un point de vue phénoménal, est parfaitement ajustée, mais qui, d'un point de vue « expérientiel », semble parfaitement indifférent. Ici se forme le *fond* de l'ambiance quotidienne dans la pratique usagère en adéquation à l'espace-temps du trajet. Troisièmement, sur cette charpente constituée par l'ordinaire de la situation et du contexte et de l'incorporation des usages, l'ambiance s'habille d'un ensemble de signaux sonores faisant partie du quotidien (réel ou imaginé) des parisiens prenant le métro : une sonnerie caractéristique, les strapontins, les mots incompréhensibles en français ou encore les voix hautes. Enfin, le SMS reçu sur un téléphone Nokia vient ajouter une couche de vernis « couleur quotidien » par référence – ce type de sonnerie faisant déjà éminemment partie du quotidien des participants, indépendamment de leur pays d'appartenance – s'immisçant entre *son* quotidien et le quotidien de *l'autre*, à une dimension « métaquotidienne », symbolisée par ce quasi universel sonore contemporain.

Fragment 2	
Dans la partie extérieure de la ligne 3 du métro de São Paulo dans la direction Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda. Un bourdon probablement dû à la ventilation plane sur la scène sonore mais laisse entendre faiblement une conversation entre un homme et une femme. La sonnerie prévenant de la fermeture des portes retentit et est suivie du son discret d'un vérin pneumatique et du glissement des portes se refermant accompagnés de quelques lâchers d'air discrets. Le son lointain d'une circulation autoroutière fluide apparaît alors. Le « sifflement[214] » très faible de la mise en rotation des moteurs électriques se fait entendre. La scène est uniforme : bourdon, quelques voix, circulation et rien ou presque n'indique le roulement du wagon si ce n'est l'irruption soudaine du bruit très cadencé des rails, probablement dû à la traversée d'aiguillages, se manifestant à la fois par des frottements harmoniques et par les à-coups des roues traversant des rails disjoints. L'intensité sonore du bourdon augmente et laisse penser à un son de moteur de locomotive diesel. La scène est à nouveau très stable : bourdon modifié (impression de diesel), voix, frottements et circulation, un ton et une nuance au-dessus. Une seconde séquence de traversée d'aiguillages, plus intense que la première survient. Pendant une quinzaine de secondes, les sons des rails et le bourdon modifié masquent le reste. Les sifflements des rails disparaissent, ainsi que le niveau sonore général sans que le bourdon paraisse modifié. Les voix réapparaissent et se trouvent doublées des à-coups provoqués par le couple roues-rails. L'ambiance sonore reste alors très stable (bourdon, voix, circulation, à-coups) pendant une cinquantaine de secondes, ponctuée par quelques émergences. Quelques frottements (sacs plastiques), un sonal retentit et une voix, peu distincte, d'homme dit : « Estação Patriarca ». Le bourdon est toujours présent, les frottements provoqués par les passagers sont plus importants, quelques voiture klaxonnent à multiples reprises et un bref, et très discret, lâcher d'air suivi d'un son de glissement, très discret aussi indiquent moins l'ouverture des portes que le changement d'enveloppe sonore qui s'ensuit.	Bourdon + conversation → *Lignes sonores* Émergence Doppler *Circulation* Bourdon Émergences *Chocs* *Couple roues-rails* Crescendo Bourdon Emergences feutrées Émergences *Chocs* *Couple roues-rails* Masque Mixage Bourdon *Gestes* *Annonce* Doppler *Circulation*
Récapitulatif des effets sonores : Bourdon, decrescendo, doppler (voitures), émergence, irruption (sonnerie, sonal), masque	

[214] Souvent remarquable dans les tramways en raison de leur niveau sonore relativement faible, une sorte de sifflement est perceptible lors de l'accélération ou de la décélération. Ce dernier est dû au dispositif de variation de la tension d'entrée dans les moteurs à courant continu. Le *hacheur* – dispositif d'électronique de puissance assurant une conversion du courant électrique de type « continu-continu » – réalise un découpage de la tension du réseau électrique à une haute fréquence afin de moduler la tension d'entrée des moteurs et contrôler ainsi leur vitesse de rotation. Le sifflement perceptible est du à l'importante quantité de courant traversant les bobinages et il se produit à la « fréquence de hachage ».

Réception des EER par pays

France

Contexte et narration : Lors de la première EER, tout le monde a indiqué l'évidence d'un enregistrement Paulistain. Le second groupe enquêté n'a pas su indiquer où cela se situait. Au niveau du type de transport, le ferroviaire reste dominant, les appréciations varient entre métro et train. La présence humaine est énigmatique, certains se demandent s'il y a vraiment des gens, le train de nuit a également été évoqué. Les caractéristiques spatiales ne sont pas très claires à cause de la présence du bruit autoroutier : est-on dehors, dedans, près d'une fenêtre ?	*Amb* : **ferroviaire**
Description des événements et de l'ambiance : Le son de la machine est très présent et évoque un moteur diesel, comme sur de vieux trains ou autobus. Un enquêté se demande s'il ne s'agit pas d'un vaporetto. Beaucoup de signaux sonores sont repérés : sonneries, portes, annonce sonore, voix basses, autoroute, rails. L'ambiance est jugée plutôt négativement, notamment à travers un manque de rythme et est qualifiée de fade, routinière, monotone à oppressante et deux enquêtés indiquent une sensation de trimballement. À l'opposé, les sons filants au milieu de l'extrait donnent à certains une sensation de glissement. L'extrait sonore est jugé comme composé par le deuxième groupe, car on entend davantage des objets sonores que l'espace car il n'y a aucune réverbération. Un univers un peu triste est évoqué, les gares de banlieue, les romans de Zola, ainsi que le métro de Prague, dans lequel on entend que le son de la machinerie.	*Sig* : sons de moteur diesel *Sig* : annonces, sonneries, portes… *Dyn* : pas de rythme *Amb* → synesthésies **Monotone →** trimballer Sons filant → glisser *Ef.* : matité *Amb* : **triste**
Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques : Pour le premier groupe la dynamique est inexistante, il s'agit d'un trajet sans rythme. Pour le second, deux ponctuations sonores (au début et à la fin : sonnerie, sonnerie et annonce) viennent donner des étapes au milieu du son continu de machinerie. L'effet sonore de bourdon est remarqué : toutes les fréquences sont de même niveau et les signaux sonores sont peu nombreux. Il y a l'impression que cela ne s'arrêtera pas, que ça va toujours continuer.	***Struc* : inexistante *vs* une basse continue** (*Ef* : bourdon) **+ 2 ponctuations** ***Dyn* : permanence**

Allemagne

Contexte et narration : La ville n'est pas précisée, mais il semble s'agir davantage d'un train de banlieue que d'une grande ville. Il semble que le train prend beaucoup de virages.	*Amb* : ferroviaire
Description des événements et de l'ambiance : Il y a un son de base et des irruptions, notamment les sonneries au début et à la fin. Le changement de vitesse n'est pas manifeste, certains enquêtés pensent que cela va vite et d'autres pas, ce trajet ne semble pas beaucoup être affecté par les variations. Deux enquêtés le trouvent monotone et soporifique. Les sons provenant de l'extérieur ont été pour certains jugés comme qualifiant une certaine urbanité, contrairement au premier extrait en souterrain, comme loin de la ville.	***Struc* : fond et émergences** ***Amb* : monotone et urbain**
Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques : la présence de changements venant rompre avec l'idée de monotonie ont fait pencher l'ensemble des enquêtés vers une idée d'uniformité, d'un trajet allant d'un point à l'autre, les deux sonneries venant marquer ces extrémités.	***Dyn* : pas de dynamique** ***Struc* : 2 ponctuations**

Brésil

Contexte et narration : Il s'agit du métro de São Paulo en direction de la station Patriarca, reconnue dans l'écoute. Le fait qu'il semble avoir peu de monde laisse penser qu'il s'agit d'une heure creuse, 10h ou 15h. *Description des événements et de l'ambiance* : « L'ambiance est secondaire » (sic) et n'a pas été commentée par les enquêtés car ils ne semblaient pas s'en souvenir dans la mesure où il s'agit de quelque chose de connu pour tous, le quotidien Paulistain. C'est quelque chose de trop ordinaire pour laisser des traces, il s'agit du métro, ça fonctionne bien, c'est propre. Il s'agit d'un trajet entre deux stations, rien de plus. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Une conversation entre deux ou trois personnes est entendue, mais cette dernière se trouve masquée par le son de la machinerie.	*Amb* : **quotidien** *Dyn* : 2 ponctuations *Ef.* : masque

Pologne

Contexte et narration : À la première écoute il semble s'agir de la Pologne, mais la seconde écoute ne confirme pas cette impression. Il s'agit d'un train périurbain ou d'un métro. En tout cas, le moyen de transport est trop bruyant pour être récent ou pour s'agir d'un tram. Cela semble se passer en fin de journée. « On fait un voyage en train » dit une personne enquêtée et cet enregistrement évoque un déplacement plus grand que le précédent, ce qui induit une discorde : est-ce qu'il s'agit d'un transport urbain aux stations espacées où s'agit-il d'un trajet plus long ? *Description des événements et de l'ambiance* : Les gens qui se pressent dans les transports après leur journée. On parle d'une « conversation silencieuse ». L'ambiance est jugée négativement, car c'est homogène et ennuyeux et trop bruyant, trop mécanique et écrasant. Le manque de présence humaine est également jugé négativement. Le périurbain est évoqué ainsi que le passage sur l'Odra, la rivière entre la Pologne et l'Allemagne que le train franchit par de grands ponts métalliques. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Des signaux sonores sont décrits par imitation : biiip et pss pss au moment du démarrage. Zoom zoom comme bruit de fond. Ding dong avant l'annonce de la station. Szum [ch' en français] font les voitures qui passent en arrière plan. Un effet crescendo est indiqué.	*Amb* : ferroviaire *Dyn* : permanence ***Struc* : rapport voix vs fond** ***Dyn* : permanence** ***Amb* : homogène, ennuyeux** *Ef* : masque, bourdon *Ef* : imitation, crescendo *Struc* : permanence et ponctuations

Titres

Night train to São Paulo (F) Coupables ! (on attend le contrôleur entre deux wagons) (F) Nuit et brouillard (F)	*Ambiance pesante* : une dynamique d'expectation
Quelque chose qui file (F) De A à B (A) Artère principale au centre (A) Suburban train (P)	*Dé-placement* : Idée de connexion « lisse » entre deux points

L'écoute du rail (qu'est-ce que le rail écoute ?) (F) Trimballement / Brinquebalement (F) Rétrospective sonore (par rapport aux trains rétros) (F) Enlevé des rêves (A) Tortillard de banlieue (A) Train noise (P) commuter headache (P) « No title » (P) Boredom in the suburban train (P) Overwhelemed by noise (P)	*Monde ferroviaire* : Caractérisation dominante d'un monde sonore ferroviaire et bruyant
Vie urbaine (A) Le métro de São Paulo (B)	*Quotidienneté* : Transports normaux des villes

*Une ambiance-type de « dé-placement » ferroviaire : où le mouvement procède de l'*effet tunnel

En dépit des commentaires de l'équipe brésilienne qui a vécu cette scène comme « trop familière » pour pouvoir en qualifier précisément l'ambiance, il apparaît que ce fragment est marqué en premier lieu par la prégnance du son de la machine. L'omniprésence de ce dernier et sa stabilité viennent qualifier une ambiance monotone et une dynamique « plate » où les rares phénomènes manifestes le sont sur un régime de permanence. On entend cette idée avec les titres qualifiant un déplacement pur, là où rien ne se passe entre départ et arrivée. Si peu de variations sont qualifiées *in fine*, il apparaît que cet état stable n'est pas pour autant considéré comme constitutif de la totalité de cet extrait. Les enquêtes soulignent la présence de bornes venant ponctuer le début et la fin de l'état stable : la sonnerie du début et le sonal de la fin. Dans la logique du dé-placement cela fait sens : ces bornes qualifient des points d'ancrage de l'espace-temps du voyage, ceux où le retour à la terre est possible. Par ailleurs, bien que le bourdon qualifié entre ces bornes caractérise monotonie et permanence, l'ensemble des enquêtés souligne l'importance des émergences, notamment signaux sonores ferroviaires et autoroutiers. La qualification de ces émergences vient cette fois-ci qualifier le mouvement métaphoriquement, en témoigne la qualification de sons filants et les évocations de glissement. Si la caractérisation explicite des dynamiques évoque davantage le déplacement pur, il apparaît que les commentaires caractérisent particulièrement le voyage urbain, avec ses bornes, le mouvement qualifié et la co-présence caractérisée des productions de phénomènes sonores à l'intérieur et à l'extérieur du mode de transport, à la porosité importante. À la différence du métro de Paris, celui de São Paulo, une fois hors du souterrain, est en échange sonore avec l'extérieur, les sons ressortant du monde ferroviaire ne semblent pas uniquement provenir du mouvement du métro lui-même mais d'un concert d'entre eux. Le ralentissement de la machine confirme cette impression en laissant pénétrer davantage

encore le milieu extérieur à l'intérieur de la rame, d'abord au niveau des émergences (klaxons) puis le « fond » sonore périurbain (la circulation, drone).

Comme dans le premier fragment la structure sonore de cet extrait ressort du principe de liaison entre fond et émergences, à la différence que celles-ci ne changent pas de registre (entre un second et un premier plan) au cours de l'extrait bien que l'effet de masque, qualifié par certains groupes, provoqué par l'augmentation progressive du bourdon dû au roulement et aux sons ferroviaires a pour corollaire un effet de créneau rythmique au niveau de la parole des personnes à bord. Ces dernières parlent au début et à la fin de l'extrait, mais moins manifestement pendant le moment où le son du métro en roulement est trop important. L'ambiance-type de « déplacement » métaphore du mouvement pur – ponctué à ses extrémités, sans accroche au milieu – les harmoniques ferroviaires apparaissant moins comme une perturbation au sien de l'espace sonore qu'une confirmation du mouvement – entraîne un sentiment de *monotonie* ressenti par tous les groupes sauf le brésilien qui a vécu cette scène comme quotidienne, là où pourtant les autres ne l'ont pas vécu comme le « quotidien de l'autre ». Bien au contraire, certains titres – uniquement donnés par des français – ont même qualifié un sentiment de gravité et de pesanteur les envahissant en faisant allusion aux trains de la mort.

Le régime dynamique est de type permanent, ponctué par un ensemble d'émergences ne colorant pas l'ambiance mais lui conférant une identité sonore certaine : celle du monde ferroviaire. Le rapport au mouvement est de type déplacement : ses bornes le définissent en premier lieu, indépendamment des émergences remarquable au cours de la traversée.

Fragment 3	
À Varsovie, dans un tramway récent dans la direction Centrum – Rondo Waszyngtona. Un son de roulement et de moteurs électriques décroît et stoppe très rapidement. Quelques frottements accompagnés d'un sonal reproduisant un son mat de xylophone, immédiatement suivi d'une voix d'homme disant « Tu przystanek Most Poniatowskiego », précèdant l'ouverture des portes. Le champ sonore s'élargit immédiatement. Des voitures passent à vive allure sur une route mouillée longeant la voie de tramway. À l'extérieur des voitures, à l'intérieur quelques frottements, l'exclamation d'un homme, puis une sonnerie retentit suivie d'un son mécanique discret. Le champ sonore se referme sur l'intérieur. Quelques frottements, bruits physiologiques et voix éparses signalent la présence humaine proche et relativement dense. Le « sifflement» typique des moteurs électriques de tramway indique leur mise en rotation. En même temps que la vitesse augmente, ce qui se traduit par l'augmentation du bourdon dû aux moteurs ainsi que par le son du roulement, un sonal suivi d'une voix d'homme indique la prochaine station. Des jeunes hommes parlent fort et rient. La vitesse est au maximum, le tram vibre de toutes parts et le bourdon est alors important, mais ne masque pas les voix. Cette scène sonore devient stable pour une quarantaine de secondes, ponctuées seulement par quelques émergences : voix, à-coups roues-rails. Le tram ralentit rapidement, ce qui se traduit par une baisse significative du bourdon mais le son du roulement reste présent. Des frottements s'ajoutent aux voix des passagers. Des à-coups, les frottements augmentent et des personnes se déplacent à l'intérieur de la rame. Les discussions entre les jeunes hommes continuent. Le tram s'arrête brusquement, le sonal suivi de « Przystanek » retentit, la scène est identique à celle d'ouverture. Beaucoup de frottements, ouverture des portes et élargissement du champ sonore. Les voitures passent toujours à vive allure sur une route toujours mouillée. Les jeunes hommes parlent plus fort et rigolent au loin. Une sonnerie suivie d'un son mécanique discret indique la fermeture des portes. Le tram redémarre et le début de l'accélération est ponctué par un sonal.	decrescendo *Gestes* *Sonal* *Annonce* *Ouverture des portes* Doppler *Circulation* *Gestes* *Voix* *Sonnerie* Émergences *Moteurs* Crescendo <u>Début de vague</u> *Sonal* *Voix* Émergences *Chocs, roues-rails* Bourdon <u>Haut de vague</u> Decrescendo <u>Fin de vague</u> Bourdon *Gestes* *Sonal* *Ouverture des portes* Doppler *Circulation* Irruption *Voix* *Sonnerie* Crescendo <u>Début de vague</u> *Sonal*
Récapitulatif des effets sonores : Bourdon, crescendo, decrescendo, émergence, mixage, répétition, vague	

Réception des EER par pays

France

Contexte et narration : La distinction entre tramway et métro aérien n'est pas évidente. Il apparaît néanmoins que ce mode de transport est le plus proche de la rue, même si peu de marqueurs permettent de le qualifier. Quelques enquêtés se demandent si ce n'est pas en Pologne. *Description des événements et de l'ambiance* : Pour le premier groupe, l'ambiance semble familière et lointaine à la fois, tout est approximativement pareil, mais les sons ne sont pas habituels, le quotidien de l'autre est évoqué. La confusion est aussi remarquée : il se passe beaucoup de choses. Les discussions sont remarquées, la présence de la machine ainsi qu'un nombre important d'objets sonores : sacs en plastique, bruits métalliques, des pas, le souffle, les vibrations, le moteur, des sons typiques des transports en commun. Dans les deux groupes on se demande s'il n'y a pas un passage fermé, ou souterrain. Deux univers sont évoqués : ferroviaire et électrique. Les signaux sonores ont été jugés positivement, une enquêtée indique une idée de féminité au début de l'extrait, avec cette sonnerie très douce qui contraste avec la suite de l'extrait plus masculine, avec les voix et la machinerie. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Les deux groupes soulignent trois temps. Pour le premier ces temps sont : long trajet, arrêt, reprise sans les voix. La partie centrale est remarquée comme étant plus intense. Pour le second groupe : ouverture de champ, fermeture totale avec effet de bourdon prégnant, ouverture de champ, et l'idée de bosse est évoquée. Les deux groupes évoquent aussi une idée de boucle et la sensation que ça va recommencer. Le second groupe parle d'effets de mixage et de crescendo.	*Amb* : quotidien *Sig* : frottements, pas, vibrations *Ef.* : crescendo *Amb* : ferroviaire, électrique *Sig* : sonnerie perçue positivement ***Dyn* : trois temps, effet de vague** Ef. : bourdon, mixage, crescendo ***Dyn* : cycle**

Allemagne

Contexte et narration : L'idée dominante est celle d'un trajet en ligne droite. Certains enquêtés ont fait référence au RER liant Paris au Stade de France, d'autres se sont demandé si cela ne se passait pas dans une ville post-socialiste aux longues voies rectilignes. Le type de transport n'est pas très clair, tram métro et même trolleybus, en tout cas la proximité de la route mouillée est relevée. *Description des événements et de l'ambiance* : Des personnes jeunes et gaies sont présentes. On se demande s'il n'y a pas des touristes japonais. Une enquêtée a apprécié particulièrement les pling et klingling des sonneries du début et de la fin. Si les extrémités du fragment ont fait l'objet de commentaires, pour la plupart des enquêtés, le centre se caractérise par le crépitement, le bourdonnement continu et les vibrations et est plutôt un moment d'attente, de somnolence. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Pour la plupart des enquêtés, le début et la fin se démarquent bien du reste de l'extrait. Entre, une dynamique d'accélération et de ralentissement est évoquée. L'extrait semble aussi être cyclique et le titre « déjà vu » d'un des enquêtés évoque en partie cette idée.	*Amb* : transport aérien et en ligne droite *Sig* : sonnerie perçue positivement *Ef* : bourdon ***Dyn* : permanence au centre et activité au début et à la fin** ***Dyn* : cycle**

Brésil

Contexte et narration : Ça semble se passer dans le tramway, à Bonn. *Description des événements et de l'ambiance* : Il y a une conversation entre deux hommes à une heure plutôt peu chargée, peut-être le matin. La conversation semble être joyeuse. L'extrait évoque une idée de quotidienneté.	*Amb* : quotidien

Pologne

Contexte et narration : La ville de Varsovie a été reconnue dès la première annonce sonore. Tout le monde a indiqué le lieu précis du passage du tramway au-dessus de la Vistule. L'heure n'est pas claire et les avis divergent entre la sortie des écoles ou la soirée. L'ensemble du groupe est d'accord sur le fait qu'il s'agit d'un nouveau tramway reconnaissable à ses « automatic noises ». Les enquêtés ne remarquent pas la présence de beaucoup de monde, mais bien celle des lycéens qui apparemment usent d'un langage châtié. Le grand soleil est évoqué ainsi que le passage des voitures à grande vitesse et la présence du tram au milieu d'elles, mais pas la route mouillée.	*Sig* : typiques des nouveaux trams
Description des événements et de l'ambiance : un certain nombre d'éléments épars sont indiqués, la conversation en polonais des jeunes hommes, les sonneries, l'annonce de l'arrêt et l'ambiance perçue est positive. L'extrait est jugé positivement en trois phases : super, normal (pour le passage sur la Vistule) et beau. L'ambiance est familière.	*Sig* : sonal, sonnerie, annonce *Amb* : positive, familier, quotidien
Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques : La séquence est jugée comme propre et rapide. Le temps aux arrêts est jugé par contre très long. Une personne enquêtée décrit la séquence en plusieurs étapes : Open the doors - cars passing outside - trinkle - next station - move getting faster - static - cars passing both sides. Une autre personne remarque surtout l'accélération et le ralentissement.	*Dyn* : 3 temps : arrêts et marche **Enchaînement *Dyn* : accélération - ralentissement**

Titres

Le rythme du quotidien (F) C'est presque comme si j'étais chez moi, mais… (F) « Déjà vu » (A) [rappelle une visite à Paris et évoque la cyclicité] Going by tramway (P) Tram journey (P) Tram on the Poniatowski bridge to the Praga (P) I love Poniatowski bridge (P) Line 22 rules (P)	*Quotidienneté* : Un voyage en tramway ordinaire et habituel
Un métro ennuyeux (F) Entre les arrêts j'attend (et il ne se passe des choses que pendant les arrêts) (F) Fatigue (A)	*Dé-placement* : Un déplacement, l'attente de l'arrivée

Dune (bosse) sonore (F) La douceur harmonique à très grande vitesse (F) Voyager/transporter en harmonie (F) Met la gomme! (A) [impression que le tram va à sa vitesse maximum pendant le roulement]	*Qualification phénoménale* : Caractérisation de la dynamique sonore en forme de vague
Le train le plus urbain (F) Visite du week-end (A) Sortie d'une ville (de l'intérieur vers l'extérieur) (A) Les hommes marchent pour chercher quelque chose (B)	*Narration* : Rapport à l'espace urbain

Une ambiance-type de trajet urbain en tramway contemporain

Il ressort en première écoute de cet extrait une idée de quotidienneté qui, à l'exception de l'équipe polonaise est souvent exprimée comme le « quotidien de l'autre ». Les équipes européennes ne manifestent aucun dépaysement, mais témoignent davantage de la transposition de leur expérience quotidienne dans un autre cadre – remarquable ici dans le langage (paroles, annonce sonore). L'impression de quotidienneté est véhiculée à la fois par la familiarité de situation et l'ambiance générale est jugée plutôt agréable en raison d'une sympathie pour l'entente des voix enjouées de garçons, et l'appréciation par plusieurs enquêtés des sonneries, jugées parfois « féminines ». De plus, les sons en présence clairement reconnaissables : sonals, sonneries, univers ferroviaire. Lors des arrêts, la porosité sonore avec l'extérieur est manifeste, et le son des voitures passant rapidement sur la route mouillée emplit rapidement l'espace, caractérisant ainsi immédiatement le mode de transport, qui sans être nécessairement perçu comme un tramway, est certainement ferroviaire et aérien, et plus précisément, à proximité de la circulation automobile. La dimension de l'urbain contemporain, et la probable rationalité de la forme urbaine encadrant le trajet est exprimée à travers la sensation de ligne droite, les évocations du RER parisien ou des villes post-socialistes, traduites dans le sonore par un nombre restreint d'effets liés à la mécanique (bourdon, crescendo, decrescendo), se limitant essentiellement aux dimensions d'accélération, de roulement et de décélération.

Qualifié simplement, par des effets de crescendo et de decrescendo ou bien très précisément comme la proposition de séquence de l'équipe polonaise, le mouvement du tramway donne le tempo et structure le reste de l'espace sonore. À la différence de l'extrait Paulistain, ce sont moins les « bornes », qualifiées ici comme les moments de « silence » ou d'ouverture, qui qualifient le mouvement que la réalisation effective de ce dernier. Ainsi, lors de l'arrêt l'espace sonore s'ouvre et l'espace urbain est qualifié, en particulier les automobiles circulant à vitesse soutenue, confirmant la sensation de rectitude du tracé. À l'intérieur, l'évolution du bourdon est la caractéristique première du mouvement autour de laquelle les émergences viennent s'agencer : sonneries,

annonces, conversation. Les EER qualifient majoritairement une dynamique cyclique, constituée par une succession d'événements sonores remarquables et semblant pouvoir se répéter à l'infini confirmant par là même la prégnance du *mouvement*. Ici, le rapport entre *fond* et *émergence* est élémentaire, et se distingue quasiment au niveau des sources. Le cycle entretenu par le mouvement physique de la machine – arrêt, accélération, roulement, décélération, arrêt etc. – provoque de la même manière une évolution répétitive de l'espace sonore – « ouverture », crescendo, bourdon, decrescendo, « ouverture ». L'extrait donne à entendre cette évolution phénoménale comme étant immuable, liée à la fois à la forme urbaine et à l'efficacité certaine du mode de transport. Par là, se structure le *fond* de l'ambiance, par lequel les occurrences de nature émergente viennent s'organiser : sons des voitures à l'arrêt, sonals et annonces, paroles des passagers. À la différence du premier fragment, on ne remarque pas à l'écoute de forte dimension compositrice de la part des passagers pour continuer leur conversation et les voix des jeunes garçons émergent au début de l'extrait par effet de créneau d'intensité pour ensuite être masquées par le bourdon du tramway roulant à bonne allure qualifiant par là même une ambiance-type de transport urbain et non une ambiance quotidienne, qualificative du premier fragment, marqué davantage par l'incorporation de l'usage dans le référentiel. Ici le référentiel prime, sa « raison » est claire : assurer le mouvement, sa dynamique est celle du cycle, qualifiant un « toujours continuer », les usagers *sont emmenés* par lui.

Fragment 4	
Dans la ligne 66 du tramway de Bonn, dans le sens Hauptbahnhof – Ramersdorf. Le tram est à l'arrêt et quelques frottements à peine audibles se distinguent d'un faible bruit de ventilation. La scène est aseptisée et assez vide. Un long lâcher d'air d'intensité sonore moyenne est suivi d'un glissement de porte qui s'achève par trois claquements mats et nets. La ventilation est à nouveau audible et ce bruit de fond est ponctué par quelques gestes sonores, frottements, pages de journal tournées, clefs qui s'entrechoquent, un homme hoquette, quelques pas… La scène reste stable pendant une trentaine de secondes. Un son de rotation (des moteurs, des roues ?) est suivi de celui, électromécanique, du composteur. Très subitement le son de roulement apparaît, accélération des moteurs par à-coups, à-coups roues-rails, rotation des roues, haussement significatif de l'intensité sonore. La présence des passagers est alors à peine manifeste. Quelques claquements de machine mécanique (peut-être le composteur, mais le son est différent de celui du début), un homme hoquette à nouveau, le son de pièce de monnaie puis une voix féminine de synthèse indique : « Nächste haltestelle : Universität/Mart. Ausstieg rechts. Next stop : Universität/Mart. Exit on the right ». L'intensité sonore diminue de même que le roulement, un son de roulis apparaît et diminue progressivement, un lâcher d'air, quelques pas et quelques frottements. Un bref lâcher d'air, un couinement et l'ouverture des portes. Des pas s'en vont au milieu d'un très faible son de ventilation.	Matité *Chocs* Émergences *Chocs* Crescendo *Chocs* *Gestes* *Annonce* Decrescendo *Chocs* *Ouverture des portes*
Récapitulatif des effets sonores : Continuum (bourdon très faible), decrescendo, émergence, gommage (peu d'enquêtés parlent de la seconde partie de l'extrait), irruption, matité	

Réception des EER par pays

France

Contexte et narration : Cela se passe en Allemagne, à une heure creuse, probablement une fin de journée ou dans la matinée. Les deux groupes ont eu l'impression que le moyen de transport est vide. Le type de transport n'est pas très clair, métro, bus ou tram. Un consensus implicite semble désigner le tramway. *Description des événements et de l'ambiance* : L'extrait sonore est jugé positivement par les deux groupes. Le second groupe remarque que les sons sont très mats, feutrés, comme designés et l'univers sonore évoque à travers les groupes : la tranquillité, un côté sage, l'hyper sécurisation. En même temps ces sons mécaniques très nets évoquent l'efficacité, l'organisation et la fermeture de la porte évoque la solidité des voitures allemandes ou encore le TGV en 1ère classe. De même la personne présente est représentée comme étant bien habillée, lisant le journal pour certains, buvant dans une bouteille entourée d'un sac de kraft pour d'autres. Le début est tellement neutre qu'il évoqua pour un enquêté plutôt la montée dans une voiture, à cause du son des clefs.	*Ef* : matité ***Amb* : sage, sécurité, qualité**

Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques : Le premier groupe n'a pas qualifié de dynamiques à proprement parler, ni même de phases. Un certain nombre d'éléments précis sont décrits pour la première partie de l'extrait et la seconde n'a pas été évoquée, ou bien seulement comme celle d'un transport silencieux. On peut considérer qu'il y a ici un effet de gommage. Dans le second groupe, on remarque que l'accélération est imperceptible mais les grincements pendant le roulement le sont. Un enquêté repère un renversement de phénomènes, qui ne qualifient pas précisément un « avant – pendant – après » : au début la personne avec le journal puis le transport. Ce qui caractérise cet extrait sonore est le côté plat, sans interaction entre les éléments en présence. L'écoute est qualifiée d'indicielle.	*Dyn* : émergences uniquement *Dyn* : 2 phases *vs* permanence *Struc* : émergences, éléments non liés

Allemagne

Contexte et narration : Tout le monde a reconnu immédiatement que cela se passe à Bonn et la question a beaucoup plus été de savoir où et dans quel type de transport : train ou tram. Seule une enquêtée a reconnu la ligne 66 avant même que l'annonce sonore est été entendue, car elle l'emprunte chaque jour. Il a été remarqué qu'il n'y avait presque personne dans le tram et qu'il pouvait par conséquent être une heure tardive. *Description des événements et de l'ambiance* : L'ambiance est jugée à plusieurs reprises comme monotone, ennuyeuse, sans événements, sauf pour l'habituée du trajet qui au contraire indiqua qu'il est agréable. Des idées de stérilité, d'anonymat et de tristesse sont évoquées, notamment par le fait que des passagers soient présents (journal, bruit de pas) mais qu'ils ne parlent pas. Le claquement de la porte au début est jugé comme lourd et une enquêtée ressent une impression de vide d'air (vacuum) après cette fermeture. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Le trajet est considéré comme vide, il ne se passe rien entre les stations, seuls les banquettes grincent un peu. Des émergences comme la porte où le journal sont indiquées, mais ne semblent pas structurer le temps de l'extrait.	*Sig* : annonce → reconnaissance de la ligne ***Amb* : ennui ; stérile ; anonyme** *Dyn* : plat *Sig* : journal, pas, porte *Dyn* : plat *Struc* : émergences

Brésil

Contexte et narration : les enquêtés ont choisi Varsovie par défaut car les autres villes européennes (Bonn, Paris) avaient déjà été citées. La scène semble être dans un train qui quitte une gare située dans un aéroport aux alentours de 11h du matin. La présence humaine est ressentie malgré le silence. *Description des événements et de l'ambiance* : Le voyage est court et silencieux. On évoque l'idée d'étrangers qui sont transportés sans savoir où ils vont, l'ambiance est à l'inquiétude. Une idée de « pollution sonore » a été évoquée, les sons qu'on ne remarque pas vraiment d'habitude à São Paulo.	*Dyn* : plat ***Amb* : inquiétude** *Sig* : « pollution sonore »

Pologne

Contexte et narration : La scène se passe en Allemagne, à Bonn ou dans une grande ville riche et cosmopolite. Il s'agit d'un train très moderne et silencieux, ou peut-être d'un métro aérien. Il y a peu de monde, il est tôt ou tard ou midi, en tout cas un moment où il y a peu de monde. Le héros de la scène est un homme d'affaires. *Description des événements et de l'ambiance* : L'arrêt est long. Des signaux sonores sont repérés : fermeture des portes, journal froissé, bruits métalliques, de clefs, le composteur, la toux, des sons éloignés. Certains se demandent si les portes ne se ferme pas des deux côtés de la rame. Les sons sont très clairs et nets et évoquent à la fois la modernité et une idée de confort, mais aussi l'univers carcéral à cause des clefs et des claquements de portes. Les niveaux sonores sont très bas sauf le début qui est jugé comme confus. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : plusieurs étapes sont indiquées : un arrêt long, le lent démarrage, un passage couvert que l'on quitte, l'annonce sonore, le ralentissement.	*Sig* : portes, journal, clefs, composteur… *Ef* : matité ***Amb* : modernité froide** *Dyn* : niveaux bas *Seq* : arrêt - accélération - réverb. - ralentissement

Titres

Le métro silencieux (F) Les derniers rentrants du métro (F) Un jour pour réfléchir (F) Fin de journée, il rentre (on voit quelqu'un dans le tram, ce n'est pas mon écoute à moi) (F) Le voyage intérieur (F) « Je me déplace dans une ville allemande » (F) Cimetière central de Chicago (A) [l'enquêté veut indiquer par là qu'il ne se passe rien et fait référence au cimetière central de Chicago car sa superficie est approximativement celle de Bonn] Monotonie anonyme (A) Ennuyeux (A) Noon train (P) Journey for businessman (P) Le transport à travers le terminal d'aéroport (B)	Idée d'aseptisation remarquable du trajet qui entraîne des *évocations affectives* : Ennui, monotonie et une certaine idée d'introspection.
Quitter l'urbain (F) Être transporté (pas d'affect) (F) Tuyau aseptisé (F) Deutsch Ton Design (F) « Avaler, digérer et cracher » (A) [il s'agit de l'enquêtée qui a eu la sensation de vide d'air, pour qui ce trajet est technique et utilitaire, on entre dans le réseau au point A, on est déplacé, on en ressort au point B]. Entre deux mondes / regard de tunnel (A) [il s'agit de la sensation qu'il ne se passe rien entre deux stations] Ordnung und Stilte (P) Départ du terminus (P) On the road again (P)	Idée d'aseptisation remarquable du trajet qui entraîne des évocations liées à l'*efficacité de la technique* : déplacement pur hors contexte

Une ambiance-type aseptisée

Cet extrait est caractérisé par ses *émergences*, accentuées par la matité de l'espace sonore conférant une grande précision aux signaux produits. Elles sont structurantes de l'extrait et viennent lui donner une couleur, qu'il s'agisse des sons du tramway ou de ceux produits par les passagers, conférant à l'espace-temps de ce trajet une impression de maîtrise, de mesure. La majorité des signaux sonores qualifiés sont émergents, mais aucun ne provoque de surprise et ne bouleverse pas non plus l'ordre établi. Aussi, ces signaux se produisent majoritairement au début de l'extrait et restent pour autant l'une des principales caractérisations obtenues. Un effet de gommage joue en partie, pour les enquêtés n'ayant pas du tout commenté la fin de l'extrait. Pour les autres, une absence de dynamique est caractérisée, ce qui complète bien l'effet de gommage souligné. Cette absence de dynamique est à ne pas confondre avec celle de permanence caractérisant le second fragment (Brésil). En effet, dans le cas présent, il ne se passe rien a priori, ni au niveau mécanique ni au niveau humain, pas même un régime permanent (si l'on omet le son très faible de la ventilation, qui n'a pas du tout été commenté en EER). La métaphore du dé-placement en est d'autant plus forte, ce que soulignent par exemple les titres « Tuyau Aseptisé » ou « Avaler, digérer, cracher ». Les émergences existent, mais ne qualifient en rien le trajet, elles sont disjointes et sont qualifiées comme étant indépendantes de ce dernier. Ici les ajustements – ou plutôt les non ajustements – entre les manifestations sonores de l'extrait caractérisent précisément une dynamique d'ambiance, celle du **vide** (ou bien « plat », *flat* en anglais). En effet, dans les qualifications précédentes de dynamiques, celle-ci n'avait pas été évoquée, le premier degré étant la permanence. Néanmoins, il apparaît que la permanence désigne a minima la présence de quelque chose qui dure. Ici, l'absence paradoxale d'événements prime, dans la mesure où ceux-ci sont de simples signaux émergent d'un « vide total » et n'en changeant en rien la structure. L'image de Spoutnik, traversant l'espace en produisant un bip-bip laconique, illustre cette idée d'un espace pas complètement vide, puisque des événements s'y passent, mais dans lequel leurs manifestations n'ont pas de lien a priori avec ce dernier ni de conséquences. L'absence de dynamiques malgré une diversité de phénomènes sonores a été exploitée par John Cage dans son œuvre emblématique 4'33 visant à montrer que le silence n'existe pas. Dans cette œuvre, l'instrumentiste (un pianiste le plus souvent) reste devant son instrument et ne joue pas, les sons produits par le public deviennent alors le cœur de l'œuvre. Ici, face à l'absence d'un continuum clair, seules les émergences sont commentées.

Les discours caractérisent ainsi généralement l'ambiance en la qualifiant d'*aseptisée*, *froide*, *moderne* et convoque un imaginaire lié à la qualité, la sécurité ayant pour corollaire un sentiment d'ennui et l'impression d'impossibilité d'imprévu. En termes de dynamiques sonores, cette ambiance-type se caractérise par la dimension *lisse* des

occurrences constituant le cadre contextuel où chaque chose est à sa place, autant dans le temps que dans l'espace. Ainsi, les phénomènes sonores se succèdent dans le temps, il n'y a pas de mixage ou de métabole, et ne se concurrencent pas en termes d'intensités. La relative pauvreté des phénomènes sonores s'accompagne de l'extrême précision de ceux-ci : des sons mats et non filtrés, un environnement sonore HiFi bien que quotidien. Il n'y a ainsi pas de rapport discriminant entre fond et émergences d'un point de vue perçu, car ce sont ces dernières qui composent l'essentiel de l'environnement ambiantal. En revanche, ce sont leurs qualités propres (sons mats, clairs) qui caractérisent une ambiance aseptisée. L'imaginaire culturel des enquêtés associe sans difficulté cet environnement sonore à l'Allemagne.

Fragment 5	
Dans le tramway (*métro*) de Tunis. Le tramway est à l'arrêt et la scène commence par le retentissement d'une sonnerie. L'univers sonore est chargé et des sons de ventilation, ainsi que de circulation (moteurs, freins) constituent un drone urbain omniprésent qui couvre quasiment les sons du système pneumatique (lâchers d'air) du tramway. Des voix issues de discussions émergent néanmoins. À ce drone très présent vient s'ajouter un grondement, probablement issu du contact des roues en rotation sur les rails. Les voix restent émergentes et la voix lancinante d'un vendeur ambulant de chewing-gums, dont le niveau sonore évolue avec la proximité du vendeur, apparaît. Le son dû au roulement augmente et diminue avec la vitesse. On se sent complètement mêlés à la circulation et ses klaxons. Cet univers sonore est stable, même dans ses fluctuations : drone urbain, roulement du métro, voix des passagers et est coloré par les allées et venues du vendeur ambulant. La vitesse du métro augmente et se stabilise, le drone n'est alors plus que celui de la machine en mouvement, des roues tournant sur des rails disjoints, auquel s'ajoute une probable ventilation. Le son de la circulation ne reste présent qu'à travers des émergences : klaxons et crissements de freins. Les voix restent émergentes sur ce fond sonore constitué par le drone, de même que celle du vendeur ambulant qui est déjà un peu plus loin.	*Sonnerie* Bourdon, Drone Masque *Voix* Bourdon Émergences *Voix* Drone *Circulation* Métabole Mixage *Voix* Drone Émergences *Circulation*
Récapitulatif des effets sonores : bourdon, créneau de timbre et de hauteur, cocktail-party, émergence, irruption, métabole, mixage	

Réception des EER par pays

France

Contexte et narration : Cela semble se passer à Tunis, mais la France est évoquée. Le type de transport n'est pas clair, un « mix étrange de train et de bus » est évoqué. La proximité immédiate de la rue est remarquée. Il y a beaucoup de personnes, des voix de femmes et d'enfant sont entendues. *Description des événements et de l'ambiance* : La confusion domine un peu les perception, un enquêté indique qu'il est Lost in sensations. Beaucoup de choses se passent, il y a les discussions entre les femmes, la présence du vendeur, la proximité de la rue. L'ambiance est jugée comme vivante, amusante par le premier groupe et plutôt monotone, lancinante par le second. La voix du vendeur évoque une ritournelle, ainsi que la Chine, où les vendeurs ont le même type de voix. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Les deux groupes caractérisent la confusion et la fragmentation, ce qui est traduit par un effet de mixage dans le second groupe. Dans le second groupe sont évoquées l'idée de co-présence entre différentes masses sonores : l'ambiance intérieure du moyen de transport, les sons dus au transport lui-même, les sons urbains. Un enquêté parle d'écoute schizophonique (on passe d'une masse sonore à l'autre sans gommer l'autre). Il y a la perception en même temps d'un espace en mouvement et d'un espace	***Amb* : urbain, ferroviaire** *Sig* : voix ; ville *Amb* : vivant *vs* lancinant *Sig* : vendeur *Ef* : mixage, cocktail ***Ef. :* métabole →** ***Struc* : masses sonores**

fixe. La périodicité, la rythmicité et la circularité sont évoquées. L'extrait laisse l'impression qu'il va se répéter.	***Struc*** **: plans sonores** ***Dyn*** **: cycle**

Allemagne

Contexte et narration : Le type de transport est un tram et le groupe s'accorde pour penser que l'enregistrement est fait dans une ville du sud : Naples, Porto, Barcelone et Tunis sont évoquées. La présence de beaucoup de monde est indiquée également et l'extrait semble se passer à l'heure de pointe. *Description des événements et de l'ambiance* : tout le monde note une grande confusion, on parle de chaos en indiquant par ailleurs que cette ambiance n'est pas pour autant non maîtrisée par les habitants de la ville concernée, pour lesquels elle doit être quotidienne. Le rapport entre les sons de l'extérieur et de l'intérieur est également mentionné. Une enquêtée indique qu'une personne vend ou vante un produit. Les autres conversations sont considérées comme des commérages. L'ambiance est jugée positive par certains, stressante pour d'autres. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Le tram semble vieux et ses vibrations évoquent le galop ou le trot, en tout cas un rythme certain. L'ensemble des discours évoque implicitement trois plans sonores, constitués par les voix, la ville et ses voitures et le rythme du tram.	*Amb :* ville du sud ; animé, peuplé *Ef* : cocktail ***Amb*** **: chaos maîtrisé ; quotidien** ***Struc*** **: sons intérieur *vs* sons extérieurs** ***Dyn*** **: rythme ; cycle** ***Struc*** **: plans sonores**

Brésil

Contexte et narration : Le type de transport n'est pas clair, train ou métro et la présence des klaxons dans l'enregistrement augmente la confusion car à São Paulo le métro est loin des voitures. Ça se passe à Tunis et il y a une discussion entre un homme et une femme. *Description des événements et de l'ambiance* : Le transport semble mouvementé et la ville aussi, à cause de la présence des klaxons. L'ambiance est chaleureuse, même si la ville semble chaotique. Le « tiers monde » est évoqué. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : implicitement deux plans se distinguent, celui de la conversation entre un homme et une femme et celui de l'espace urbain confus.	*Amb* : confusion *Sig* : voix, voitures *Ef* : métabole *Amb* : chaleureuse ***Struc*** **: plans sonores**

Pologne

Contexte et narration : Cela semble se passer dans une ville du sud, en Tunisie ou au Portugal. Le transport est plutôt un train ou un vieux tram et ne roule pas vite. Beaucoup de discussions sont repérées et certains se demandent comment est placé le micro pour l'enregistrement. *Description des événements et de l'ambiance* : l'ambiance est plutôt jugée négativement, il se passe trop de chose, cela est ennuyant et fatiguant, la voix du mendiant donne une ambiance pathétique. Néanmoins les discussions des filles sont appréciées. La proximité de beaucoup de	*Amb :* ville du sud ; train *Sig* : voix *Amb* : chargé, confus

sons est remarquée : voitures et des klaxons, discussions de jeunes filles. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : paradoxalement les enquêtés indiquent qu'il se passe beaucoup (trop) de choses et qu'en dehors du son du tramway, qui est homogène, il n'y a pas de dynamique.	*Ef* : métabole ***Struc* : différents plans sonores** ***Dyn* : plat**

Titres

Fragmented man (F) Une promenade à cheval agité à travers le chaos du trafic quotidien (A) Trafic matinal de la grande ville (A) Vacances à Porto (A) Naples (A) « Rush hour» (abolition des frontières personnelles) (A) En conduisant dans un chaos connu (B) In the center (P)	*Sonoscène métabolique* : L'accent est mis sur la confusion, l'ambiance urbaine très agitée et la porosité totale du moyen de transport vis-à-vis de celle-ci
Micro scène urbaine (chose petite, scène, en ville) (F) Le commerce rentre dans le métro (F) Un train féminin (F) Please give me, give me (P) Light conversations (P) Train beggar (P)	*Qualification de la prégnance des voix* : perçues positivement (conversations) ou non (marchand)
L'équilibre ronronnant (F) Le train qui ronronne (F) Old and oriental (P)	*Son de la machine*

Une ambiance-type de ville du sud

Le mélange caractérise cette sonoscène. *Mélange des espaces* : fixe, et en mouvement, des ambiances sonores qui vont avec, dehors : la ville et sa rumeur ; dedans : la promiscuité individuelle et le son du matériel roulant. *Mélange des acteurs*, du côté humain : les voix des jeunes filles, leurs rires, la voix du vendeur ambulant ; du côté des machines : le son du tramway, celui des voitures. De toutes ces sources sonores en présence aucune ne semble émerger véritablement des discours prononcés en EER et elles sont évoquées tour à tour, avec leurs qualités respectives. Leur mélange est perçu à la fois comme chaotique et organisé. Le groupe allemand indique cette idée en exprimant l'impression d'une maîtrise de l'ambiance par les passagers : un *désordre organisé*. La seconde équipe française en fait autant en parlant d'effet de mixage. Enfin, le groupe polonais quand il qualifie l'homogénéité de la scène caractérise le même effet, des sources sonores de diverses natures présentes en même temps produisent un mélange. Si l'effet sonore de mixage a été caractérisé, il apparaît que celui de **métabole** est à l'œuvre et caractérise précisément l'extrait. L'ensemble sonore est instable, en mutation permanente et les sources sonores peuvent basculer du fond au

premier plan, sans modifier la structure de l'ensemble sonore. À ce titre, l'action du vendeur ambulant est emblématique. Ce dernier va et vient et se fait entendre en jouant subtilement d'un effet de créneau de timbre et de hauteur (mais pas d'intensité). Il passe à proximité du micro (prolongement des oreilles de l'écouteur), sa voix passe progressivement au premier plan, sans effacer le reste et se fond quelques secondes plus tard dans les autres masses sonores pour réapparaître plus tard. Sa présence a été significative mais n'a modifié en rien la structure sonore dans la mesure où celle-ci participe d'un ensemble de lignes sonores, qualifiant des « masses » (circulation, voix, machine) qui oscille en permanence entre fond et premier plan. Les plans de fond et d'émergence sont ici co-constitutifs. La compénétration des sources sonores, évoluant sur les logiques distinctes, et la prégnance d'aucune d'entre-elles caractérise un fond de l'ambiance qualifié par des occurrences émergentes en constante redéfinition. Ainsi la dynamique procède de l'instabilité des occurrences, sur un régime de permanence caractérisant ainsi la forme de cette organisation.

Cette qualification est relativement singulière pour le cas des transports collectifs fonctionnant généralement sous un régime d'organisation et de systématisme. Ici, le tramway – théoriquement organisateur – est un des éléments parmi les autres, mais ne vient pas borner temporellement l'extrait, ne serait-ce la présence de sa sonnerie, à peine évoquée en EER. Le mouvement qualifié dans le son ne peut ressortir du déplacement, car les arrêts ne jouent pas le rôle de bornes discrètes entre un mouvement efficace et dénué de qualités. Ils ressortent davantage de la « passerelle », moyens physiques rudimentaires pour lier deux espaces à distance et à proximité, comme les deux bords d'un ruisseau. Le mouvement est ainsi en adhérence totale avec le territoire d'un point de vue phénoménal où il ne semble pas y avoir de déconnexion entre la ville et l'espace-temps du trajet. Les modalités de « mise en contact » de l'ambiance du trajet et de celles de l'espace urbain traversé sont extrêmement ténues en raison de leur forte intrication. Le tramway avance doucement, vitres ouvertes, l'espace urbain pénètre phénoménalement dans l'espace du véhicule qui n'est qu'un sous-ensemble. La porosité entre intérieur et extérieur est ainsi totale, et caractérise ainsi cette sensation de ville du sud, où les seuils ne sont jamais clairement définis, où les persiennes ferment autant les espaces que des murs le feraient plus au nord. À l'écoute, on ne distingue pas de mouvement, de traversée, où alors à la vitesse du pas.

Nombre de commentaires ont immédiatement associé cet enregistrement au « sud », qu'il s'agisse de l'évocation de la Tunisie pour les enquêtés ayant connaissance à l'avance des pays enregistrés ou qu'il s'agisse du sud de l'Europe de l'ouest. Un imaginaire culturel fort accompagne ces assertions associant à une idée d'ambiance de ville du sud le côté vivant, peuplé et chaotique, où à la différence de l'extrait enregistré

en Allemagne un sentiment fort de « confusion maîtrisée » règne. D'un point de vue dynamique, les qualifications multiples de l'impression de cyclicité, du rythme répétitif de lignes distinctes, plans, ou masses (selon les groupes enquêtés) qui occupent alternativement des plans distincts, à la manière d'un signal en *quadrature de phase*, caractérisant un ensemble métamorphique, oscillant entre prégnance et disparition sans affecter durablement la « matière sonore ». La dynamique de l'ambiance entre fond et émergences est comparable ainsi à un ruban de Möbius : ce sont les deux faces « indistinctes » d'un même objet qui ne se transforme que sous une appréhension en mouvement (en parcours au long du ruban, dans le temps pour le son). À ce titre, les dynamiques présentes dans cette sonoscène sont paradigmatiques de l'*ambiance urbaine*, un matériau plastique dans le temps, procédant moins de la somme des phénomènes concourant à sa caractérisation qu'à leur configuration et reconfiguration.

La possibilité d'assimilation de ce fonctionnement de l'ambiance à celle d'une ville (du sud), au-delà des expériences personnelles et d'un imaginaire collectif catalysé en entretien, ressort de l'impression de normalité, de maîtrise de la situation sonore, pourtant confuse, par ses protagonistes. À ce titre, la voix lancinante du jeune vendeur de chewing-gum est exemplaire. De la même manière que les autres acteurs sonores de la scène (personnes, automobiles, tramway) sa ritournelle apparaît et disparaît au milieu d'un champ sonore métabolique dans lequel sa récitation ne vise pas à « forcer » sa présence donnant ainsi à l'auditeur le sentiment d'entendre une scène ordinaire, aux pratiques habituées maîtrisant parfaitement le milieu sonore.

Fragment 6	
Dans la ligne 2 du métro de Paris en partie souterraine, dans la direction Père-Lachaise – Villiers, après la station Pigalle. La scène commence sur un nombre important de discussions dans un univers plutôt fermé. Quelques claquements et l'augmentation de l'intensité sonore d'un bourdon naissant indiquent la mise en mouvement du métro. Au même moment que le son provoqué par l'accélération commence à emplir manifestement l'espace sonore, la voix d'un jeune chanteur-danseur annonce l'imminence de sa prestation. Le son du roulement est maintenant très important et masque à l'aide de la réverbération due au tunnel l'ensemble des discussions. La voix du chanteur-danseur émerge difficilement avant la mise en marche de sa boombox. L'appareil diffuse une musique répétitive R'n'B (de nouvelle génération) dont les médiums et les aigus émergent pour ajouter un tempo binaire au bourdon continu de la traversée. Le chanteur commence à slamer en rythme avec la musique. Le métro ralentit progressivement et la disparition du bourdon laisse apparaître son corollaire musical : les basses de la musique. Le métro est à l'arrêt, un strapontin se relève et un lâcher d'air précède l'ouverture des portes. Le chanteur-danseur continue. Avec les portes ouvertes, le son réverbéré du métro au ralenti s'ajoute péniblement à celui de la musique. La sonnerie retentit et les portes se ferment. Une seconde plus tard, le morceau de musique diffusé passe dans une phase de variation (le rythme et le thème changent) durant laquelle les basses répétitives ne sont plus présentes cependant que le métro accélère et remplit à nouveau l'espace sonore d'un bourdon affectant les basses fréquences. La phase de roulement est à son plein et le premier thème musical revient pour une dizaine de secondes. La musique stoppe au moment même où des frottements roues-rails se font entendre pendant lesquels le chanteur-danseur lance une seconde annonce à l'intention des passagers qui est suivie immédiatement d'une nouvelle musique, toujours rythmée, cependant que le bourdon du métro s'est stabilisé à un niveau inférieur au précédent.	Mixage *Voix* *Chocs* Crescendo Début de vague Émergence *Déclamation* Masque Haut de vague Bourdon continu Réverbération *Musique + chant* Decrescendo Fin de vague *Lignes sonores* *Musique* *Moteurs* Émergence *Sonnerie* *Fermeture des portes* Crescendo Début de vague Bourdon *Lignes sonores, Musique* *Roues-rails* Haut de vague *Déclamation* *Musique* Bourdon
Récapitulatif des effets sonores : Bourdon, couplage, créneaux de timbre et de hauteur, crescendo, decrescendo, enchaînement, émergence, immersion, irruption, intrusion, masque, mixage	

Réception des EER par pays

France

Contexte et narration : tous les groupes enquêtés relèvent dès le début la sensation d'être dans une grande ville, entourés par beaucoup de monde et dans une situation de grande mixité sociale et d'ethnomixité. L'Amérique latine est évoquée (Mexique, São Paulo) ainsi que le Portugal puis l'accord vient sur Paris. Métro ou RER, les avis divergent, mais un grand nombre de personnes reconnaissent des sons typiques au métro de Paris, comme l'ouverture et fermeture des portes par exemple. Même si la forte présence humaine est reconnue, il n'y a pas vraiment d'accord pour indiquer qu'il s'agit d'une heure d'affluence.	***Amb* : grande ville** (ethnomixité) ; **Paris** (sons typiques du métro) *Sig* : portes, sonneries
Description des événements et de l'ambiance : Le début de l'extrait n'est pas clair pour tout le monde, est-ce dehors ou dedans ? Ensuite, la montée du musicien et la mise en marche de sa musique est forcément le lieu de multiples interprétations. Ceci est jugé négativement ou positivement. Certains voient cette scène comme un moment gênant, voire agressif « comme quand quelqu'un fume ». Les enquêtés ayant cette sensation évoquent New York dans les années 80, le film Gangsta's Paradise ou encore Street Fighter et parle du système sonore en utilisant les termes : « Boombox » ou « ghetto-blaster ». Aussi, la déclamation précédent la musique subit davantage ce jugement que cette dernière. À l'opposé, certains voient une idée de fête et de quelque chose d'attractif et imaginent beaucoup d'interaction sociale, une scène énergique et disent même la visualiser. La « maîtrise » du chanteur-danseur est soulignée par beaucoup qui se demandent, pour certains, si cet extrait n'est pas un « collage sonore » réalisé par notre part. D'autres expriment la même idée en parlant d'un « jeu d'interprétation super calibré », de « composition » ou de production « concertante ». Enfin, dans la plupart des commentaires, une idée d'ambiance ethnique et d'exotisme revient souvent.	***Amb* : agressif *vs* entraînant** (musique) Visualisation de la scène *Ef* : attraction *Ef* : couplage ***Aj* : Composition**
Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques : In situ comme pour les commentaires obtenus dans les EER, les effets de répulsion et d'attraction caractérisent bien la scène. Les dynamiques caractérisées par les groupes sont multiples. Certains parlent de différents temps en indiquant l'absence du métro au début et son omniprésence à la fin, ce qui se traduit avec des termes tels que vide et plein, ou encore tunnel, extérieur. Un enquêté entend les temps entre la musique et la production sonore du métro en indiquant les suivants : bruit, musique, on casse la musique, la musique reprend le dessus. Toujours sur le rapport musique/machine, pour certains enquêtés il apparaît que ça n'a rien à voir et pour d'autres c'est au contraire très composé, on parle alors de « bataille », de « jeu permanent entre la musique et les sons mécaniques ». Ceci traduit la perception de plusieurs lignes sonores concurrentes, de même niveau, et l'un des trois groupes parlent à ce propos d'effets de masque, concernant le son de la machine couvrant la voix et d'effet de créneau, entre le son de la musique et de la machine. Un enquêté indique à ce propos la concurrence de trois registres : « voix, machine, musique ».	***Struc* : plans sonores** ***Aj* : composition vs « ignorance réciproque »**

Allemagne

Contexte et narration : Des grandes villes sont évoquées, comme New-York, Londres ou Paris mais sans choix définitif. Le type de transport est peu évoqué mais il semble que les enquêtés parlent tacitement de métro. *Description des événements et de l'ambiance* : L'ensemble des enquêtés décrit la scène très positivement, et utilise pour la première fois de la séance d'EER le terme « ambiance ». La musique met de l'ambiance. Ils entendent cela comme un moment social ou personne ne semble gêné, avec une ambiance « cool » et une enquêtée qui craint d'habitude la mendicité des musiciens après leur action a eu l'impression ici que le musicien ne faisait cela que pour le plaisir. La déclamation précédant la musique a donné une impression de prêche car les enquêtés ont relevé une interprétation leur rappelant une prière dépassée ensuite par le « profane » de la musique. Des éléments visuels sont aussi évoqués et certains enquêtés disent imaginer un groupe de rappeurs. Deux enquêtées ont mentionné une impression de faire face à une installation sonore. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Le son du métro est décrit par certains, ainsi que ces variations, avec l'accélération et la décélération. Pour plusieurs il est décrit comme faisant partie du fond sonore, relégué en arrière plan à cause de la musique. D'autres indiquent plutôt que musique et métro formaient un ensemble. Le son du métro a laissé imaginer un voyage rapide, à grande vitesse. In fine, la musique semble avoir primé sur le reste pour la plupart des enquêtés et caractérise en premier lieu ce fragment.	***Amb* : grande ville** ***Amb* : positif, entraînant → « ambiance »** Visualisation de la scène ***Aj* : Composition** *Ef* : crescendo, decrescendo, masque ***Struc* : plans sonores mixés ou distincts**

Brésil

Contexte et narration : Au début les enquêtés ont eu la sensation que l'extrait se passe à São Paulo mais la musique, jugée jamaïcaine a provoqué une association avec Paris, peut-être un quartier jamaïcain de Paris. Cela semble se passer pendant la nuit. *Description des événements et de l'ambiance* : La scène est plutôt qualifiée comme se passant en banlieue, avec la présence d'un groupe de musicien appartenant à un groupe culturel minoritaire, défavorisé. On parle d'expression culturelle, d'expression de la rue. L'absence de conversations dans le métro est également relevée et est attribuée à une attention à la musique.	*Amb* : grande ville, banlieue, nuit, minorité → « musique de la rue » *Ef.* : gommage (on ne parle pas du son du métro)

Pologne

Contexte et narration : La scène se passe à São Paulo, dans le métro souterrain, dans l'après-midi ou la nuit. Le nombre de passagers est difficile à définir. *Description des événements et de l'ambiance* : Des discussions ont lieu pour savoir si l'« acteur principal » (sic) exécute une performance en live ou si c'est enregistré. Des interrogations également sur la signification du discours prononcé par le chanteur-danseur. La scène est visualisée et des enquêtés indiquent imaginer le musicien danser. L'ambiance est perçue de deux manières distinctes et évoque New York ainsi que les	***Aj* : composition** Visualisation *Amb* : grande ville

USA des années 80. Pour certains elle est désagréable, trop bruyante, évoque l'univers industriel et donne un sentiment d'insécurité. Pour d'autres, la situation est au contraire très agréable et change de l'habituel des transports en commun. *Caractérisation d'effets sonores et des dynamiques* : Les événements sont présentés sous forme d'une séquence : Démarrage, un mec parle à une audience - la musique, magnétophone - un signal sonore - Le vent dans le micro - un « stop »- séquence « portes » - accélération. Un lien entre la musique et la production sonore du métro est remarqué et des enquêtés indiquent que la « musique est en harmonie avec les bruits urbains et la rythmique du métro ». Le fait que la musique continue pendant que le métro est à l'arrêt est également remarqué.	***Amb* : agréable vs insécurité, bruyant ; non quotidien** Séquence → successions ***Struc* : 2 productions sonores liées**

Titres

La discothèque dans le métro (F) 80's music (F) Bouger (F) « Go for it! » (A) Les musiciens se dandinent (B) Rappeur underground (P)	*Caractérisation de la musique* : Insistance sur la dimension musicale **ajoutée** au métro
The urban symphony (P) Music of subway (P) Le rap du métro (A) « Beat box » de la grande ville (A) Transport concertant (F) Composition (F)	*Rapport entre lignes sonores* : Compénétration de la musique et du métro dans une **composition**
Le « musicman » envahit l'espace (F) « Emmerdé dans le métro de Paris... » (F) Détourner l'attention ou presque (F) Invasion (A) Un voyage cauchemardesque (P) Cadence imposée (F)	*Dimension affective* : Sentiment d'invasion, d'agression du à la musique
Une vie souterraine (F) Anonyme à Paris (F) Plus y'a de bruit, plus je peux en faire, mais dans le bruit je suis dans ma bulle (F) « Urbanoïde » (A)	*Qualification de la situation* : Un trajet urbain individuel avant tout
Récitation (F)	Lien entre la voix et une forme de prière
Trains on the arabic districts (F)	Ethnomixité

Une ambiance de mégapole cosmopolite

Cet extrait est perçu principalement de deux manières : entre rejet et adhésion complète. L'ensemble des groupes enquêtés visualisent la scène et les commentaires concernant le type de personne(s) en présence ou encore la danse sont récurrents. La plupart des commentaires qualifient aussi une structure sonore composé de deux, voire trois plans, mettant en jeu d'un côté la production sonore propre au métro et de l'autre celle du *performer*. En effet, cette dernière est considérée par certains comme une seule production sonore et comme deux pour d'autres, la voix étant considéré comme un troisième registre par rapport à la musique (notamment dans les EER françaises et pour un commentaire dans l'EER allemande qualifiant la production vocale de prière). Aussi, la majorité des commentaires qualifient un rapport entre les sons du métro et la production musicale. Le premier donne en quelque sorte la cadence et le ton, et chacun remarque que le musicien se « cale » par effets de créneaux de rythme et de hauteur pour concurrencer les sons mécaniques. Les termes de *composition*, *installation sonore* ou encore *collage* en témoignent. Les effets sonores de créneau, de mixage, ou d'enchaînement témoignent du même phénomène. Alors que la production sonore du métro est qualifiée à travers ses arrêts, accélérations et décélérations, créant par là même des effets de crescendo, masque et bourdon, puis decrescendo, les enquêtés caractérisent la production du musicien selon des modalités propres aux effets de créneau de rythme ou de hauteur et de couplage. La production sonore du musicien concoure autant que le son du métro à la structuration de l'environnement sonore, entre lignes de fond et d'émergence successives. En effet, deux plans sonores (si l'on exclut la voix comme troisième plan) ayant leur propre cohérence interne se concurrencent pendant cet extrait, qualifiant tour à tour le fond, et les émergences. La pratique du musicien, dans un rapport de composition totale avec le milieu sonore est essentielle à cette structuration particulière, venant par là même modeler un environnement sonore *a priori* dominé par le son de la machine. À la différence du troisième extrait (Varsovie), où le son du tramway est organisateur de l'environnement sonore, ici le métro parisien, bien que très présent en termes d'énergie sonore, fait jeu égal avec la pratique du musicien.

La sensation de chaos, les appréciations négatives se réfèrent à un imaginaire de situation, en rapport avec le type de musique et les connotations sociales et culturelles que cette dernière véhicule. De même, l'ensemble des discours qualifient une **ambiance de grande ville**. Il ressort que ce type d'ambiance est moins associable dans cet extrait sonore à une dynamique particulière (qui appartient, certes au musicien mais pas à l'idée de grande ville) qu'à la nature de l'événement clef de cette séquence : le *ghetto-blaster* en contexte métropolitain. Les nombreuses discussions, un univers sonore bruyant puis une musique rap occupant l'ensemble du champ sonore

pendant un long moment participent à la réalisation d'une image de grande ville, marquée par une forte mixité ethnique et une indifférence généralisée. De plus, le type de musique diffusé, du R'n'B[215] caractéristique des années 90, associable facilement à des images de vidéoclips ou de films se passant dans des quartiers défavorisés de grandes villes participe à la construction imaginaire de l'ambiance de grande ville.

4.2.3. Des dynamiques caractéristiques des ambiances

Passage des ambiances-type à l'ambiance urbaine

Dans la partie précédente, nous avons proposé six ambiances urbaines types qualifiant chacune des sonoscènes. Ces ambiances-types caractérisent à la fois la matière sonore des enregistrements mais aussi les évocations et associations que celle-ci a suscité. Ainsi, l'on remarque que deux sonoscènes enregistrées dans le métro 2 parisien (fragments 1 et 6) engagent des commentaires quasiment opposés, d'un côté la familiarité et l'ordinaire de la situation primant, de l'autre une image caricaturée de la métropole mondiale effrayante des années 80-90. Dans ce cas, le type de musique joué, et l'appréciation de la situation (métro bondé) catalyse l'évocation. Dans la plupart des extraits, c'est ainsi de la focalisation sur des signaux particuliers, qu'émergea des images génériques : les sons mats et hyperprécis renvoyant à l'Allemagne, la confusion au sud etc. Aussi, il apparaît que le dispositif d'enquête mis en place – avec ces sessions internationales d'EER – révèle moins des manifestations de l'interculturalité dans les discours que celles d'un rapport à l'étrangeté, le dépaysement relevant alors davantage de l' « extra-ordinaire » au sens où les enquêtés témoignent de leur « parenté » aux lieux enregistrés indifféremment de leur appartenance ou connaissance de ceux-ci, mais en ce qu'ils correspondent à leur représentation du *quotidien*. Ainsi, le rapport culturel aux extraits se manifeste de deux manières principales : 1) la reconnaissance de son pays ou de sa ville, déplaçant quasiment de fait les descriptions de la matière sonore vers celle de la situation ; 2) les représentations stéréotypées, portant toujours sur un pays qui n'est pas le sien : les discussions à voix dans le métro de Paris traduisant une forme de *mondanité* pour les polonais et allemands, les sons mats du tramway de Bonn engageant une image d'hypersécurisation de la vie sociale allemande, le chaos organisé typique des villes du sud etc.

Ainsi, les ambiances-types qualifient de manière générique des ambiances urbaines par référence ou analogie. Elles alimentent en revanche la notion d'ambiance urbaine à l'échelle de la construction des dynamiques qu'elles mettent à l'œuvre. Nous l'avons

[215] Il s'agit de la variante opérée par la musique Hip Hop dans les années 90, quand elle s'est métissée avec d'autres styles musicaux tels que le Funk ou la Soul. Sous cette acception, le R'n'B est donc bien loin du *Rythm and Blues* des années 50, précurseur du Rock'n'Roll.

vu, toutes procèdent de l'agencement du fond et des émergences. Cet agencement peut qualifier des types de lieux (tramway de Bonn, ville de Tunis, mégapole cosmopolite) mais aussi des conduites caractéristiques du degré ordinaire de la situation. Ainsi, dans le premier extrait (Paris) l'exemple de la conversation illustre un rapport entre le milieu et l'action individuelle qui n'est pas un rapport de force mais qui, au contraire, est *intégré*, en témoigne l'usage de l'ajustement de composition, qui ne relève en rien d'une forme « forcée » de l'ajustement de conjonction. Le rapport entre *fond* et *émergences* procède des « positions » relatives des différentes lignes sonores constituée au cours du temps. L'ambiance urbaine ne procède pas nécessairement d'une qualification d'un lieu ou d'une situation précise – ce en quoi l'ambiance urbaine n'est pas par exemple : « l'ambiance d'un quartier », mais au contraire d'un mode de constitution temporel des occurrences phénoménales, lui donnant sa caractéristique. L'ambiance urbaine se situe alors un niveau « méta » et remarquable potentiellement dans chaque ambiance localisée par le mode de rapport à la temporalité qu'elle organise.

Modes d'articulation entre fond et émergences

Chacun des extraits illustre des manifestations caractéristiques des dynamiques sonores à l'œuvre dans les voyages urbains. Aussi, quelque soient les dynamiques en jeu, il ressort que tous les extraits sonores analysés, ainsi que tous les commentaires illustrent la thématique de la relation entre des éléments, que ce soit d'un arrière à un premier plan, de lignes sonores distinctes en concurrence etc. Il ressort la prégnance d'un rapport de type fond et émergences dans les extraits. Ces rapports peuvent prendre quatre formes, en rapport étroit avec la nature métabolique du son :

- **émergences dominantes** : pas de fond manifeste et des émergences sans aucun lien apparent entre elles. Il s'agit par exemple du cas du tramway de Bonn, dans nos extraits, dont la production sonore se qualifie principalement en termes d'effets de matité et d'émergences, et à l'ambiance marquée par l'absence de dynamiques ;

- **fond dominant** : prégnance des sons mécaniques et de l'effet de bourdon, et manifestation des émergences le plus souvent par effet de créneau. Ce rapport semble être le plus courant en transports collectifs, en témoignent les effets sonores caractérisant les extraits analysés (ceux des EER, ainsi que les précédents). Le bourdon ainsi que les effets de crescendo et decrescendo (caractérisant un bourdon fluctuant), faisant souvent effet de masque, sont les plus répandus. Dans nos extraits, ce mode de rapports entre fond et émergences est caractéristique du métro de São Paulo. En effet, en EER la « structure » sonore correspondant à ce dernier a été caractérisée en termes

de *basse continue* parsemée de ponctuations, cette « basse » venant qualifier une dynamique de continuité, prégnante sur le reste de l'environnement sonore. L'extrait correspondant au tramway de Varsovie relève également de ce mode d'organisation de la matière sonore ;

- **instabilité métabolique** : co-présence des émergences dans la durée venant qualifier par addition et multiplication un ou plusieurs fonds sans cesse évolutifs. L'effet sonore le plus proche est la métabole. L'enregistrement du « métro » de Tunis rend particulièrement compte de ce mode d'ajustement du fond et des émergences, en témoigne la profusion d'effets sonores le qualifiant simultanément : bourdon, drone, émergences, mixage, cocktail-party, métabole, ainsi que les qualifications imagées, produites en EER, concernant sa structure, où l'on parle de : masses sonores, plans sonores, chaos maîtrisé etc. ;

- **co-constitution** : par leur concurrence, du même type que celle existant lors d'un concerto musical entre le soliste et l'orchestre, plusieurs « plans sonores » se complémentent pour constituer une organisation structurée. En ce qui concerne les extraits utilisés en EER, les deux enregistrements réalisés dans le métro de Paris témoignent de cette forme de constitution du milieu sonore. Ces deux extraits caractérisent des effets de créneau et témoignent de l'usage de l'ajustement de composition. Aussi, ces derniers sont caractérisés par un effet de vague prégnant, dû à la machine, à partir duquel des occurrences sonores ayant une cohérence narrative interne – les voix féminines dans un cas, la musique dans l'autre – s'organisent, en tant que « lignes » ou « continuums » distincts (*cf.* EER).

Ces quatre modes d'ajustement des niveaux de fond et d'émergence sont constitutifs du milieu sonore et par extension de l'ambiance. Ils sont distincts des ajustements développés précédemment (*cf.* partie 4.1.3) au sens où ils ne rendent pas uniquement compte des rapports mutuels entre divers signaux sonores, mais du résultat produit *in fine* par la rencontre des occurrences sonores au cours du temps. La perspective est ainsi inverse. Le « mode fort » de ces modes d'articulation de la base et des émergences est celui de l'**instabilité métabolique**, qui rassemble peu ou prou chacun des autres. Depuis le début de ce chapitre, nous considérons l'unicité de la « matière ambiance urbaine » tout en indiquant néanmoins qu'elle se structurait en différents plans perceptibles, dont un constitutif d'un niveau de fond et d'autre(s) relevant d'émergence(s). La constitution même de l'instabilité métabolique procède de la

configuration du fond par les émergences, lesquelles au cours de leurs occurrences viennent occuper des plans perceptifs distincts. En effet, les deux derniers registres montrent particulièrement que le ou les fond(s) et les émergences ne sont pas « ontologiquement » séparées mais procèdent d'une même « matière », ce que nous évoquions plus haut avec l'exemple du walkman pouvant apparaître à la fois comme fond ou comme émergence et nous a permis de proposer l'hypothèse des ajustements. Ainsi, la compréhension de ces quatre modes de constitution du fond et des émergences au plan sonore dépasse la seule qualification de cette modalité sensible pour rendre compte d'une manière spécifique d' « exister » de l'ambiance urbaine. De même, il apparaît que le fond où les émergences ne se distinguent pas nécessairement sur des ordres dynamiques – par exemple, le fond relevant d'une dynamique de continuité, les émergences étant plus fugaces. Par leur articulation spécifique dans le temps, ces « plans » sont constitutifs de l'ambiance urbaine au sens, non seulement, où ils sont nécessairement contextualisés et renvoient par là même aux lieux et événements de la situation, mais aussi en ce que l'ambiance urbaine procède spécifiquement des rythmes en jeu. Les contours temporels des ambiances sont l'expression de ces deux plans (contextuel et rythmique).

Des contours temporels à l'ambiance

Les EER montrent en effet qu'une fois précisément décrits, les phénomènes et manifestations sonores multiples ont été le plus souvent appréhendées, sous l'angle de leurs relations mutuelles afin de caractériser leur fonctionnement temporel. Ainsi, une *séquence d'événements*, des *basculements*, des *répétitions*, des *rapports de plans*, des *ajustements*, des *masses*, des *lignes* etc. – autant de dénominations issues des EER et de l'analyse – tracent les contours temporels de cette matière sonore configurée par le dispositif et « configurante » des actions à venir. Les quatre modalités de rapport entre fond et émergences rendent compte du même processus et concourent à la spécification de l'ambiance urbaine en tant que mode d'articulation de temporalités phénoménales, révélateur des formes de l'espace et des qualités de la situation. Ainsi, les « modes temporels des phénomènes » en jeu, spécifiques de la situation, qualifient précisément son ambiance.

Chacun des extraits utilisés en EER, de même que chaque ambiance urbaine type procède d'un « mode » sonore spécifique qui renvoie à des espaces-temps acoustiques spécifiques. L'idée de *quotidienneté* renvoie non seulement à un mode spécifique d'habiter l'espace manifeste à travers l'usage des rythmes, mais aussi de la manifestation de la rythmique propre aux transports collectifs : la répétition du référent sonore de *vague phonique*. Plus ou moins manifeste en fonction des situations, ce référent sonore est directement lié aux formes spatiales et à la « logique » propre

aux transports collectifs : une ligne parsemée d'arrêts. L'idée de quotidienneté de l'ambiance disparaît dès lors que ce référent n'est plus manifeste, car l'espace codifié des lignes de transports collectifs disparaît avec lui. La distribution des arrêts au long des lignes est primordiale sur la constitution rythmique de l'ambiance sonore. Au-delà du plan rythmique, les contours temporels des ambiances renvoient à des « constructions acoustiques » spécifiques, renvoyant aux formes des lieux. Il apparaît dans chaque extrait un rapport à l'espace traversé qui se joue sur des modalités d'étanchéité, ou plutôt, de porosité. Le tramway de Bonn, par exemple, véhicule l'idée d'un mode de transport « isolé du monde », une bulle parfaitement étanche, ne rendant compte que de ce qui se passe à l'intérieur de ses limites. Dans ce cas extrême, le déplacement est à peine perceptible. À l'inverse, les métros de Tunis et São Paulo illustrent une situation de forte porosité, où espace urbain et espace intérieur des wagons sont en communication sonore forte. La porosité à l'espace traversé qualifiant l'espace-temps acoustique du transport est structurante de l'ambiance urbaine au sens où elle témoigne de la forme des lieux, et l'on comprend à travers les phénomènes en jeu, ainsi que leurs dynamiques, le rapport entretenu par telle ligne de transport à l'espace urbain qu'elle traverse. Par là même, à la notion pragmatiste d' « échelle d'adhérence urbaine » (Amar, 1993: 145) pourrait être ajoutée celle d'échelle d'*adhérence sensible*, ou de *porosité*. Chaque ambiance urbaine type renvoie à un mode de porosité sensible spécifique, qui n'est pas en lien nécessaire avec le type de transport utilisé, alors que c'est plutôt le cas en ce qui concerne l'adhérence urbaine. Enfin, la manifestation de cette porosité est appréciable à travers la manifestation des phénomènes sonores concourant à définir la matière sonore. Ainsi, la notion de contours temporels fait particulièrement sens dans la mesure où en permettant la qualification de l'évolution, notamment au plan rythmique, de l'ambiance sonore, elle permet de rendre compte du rapport à la ville entretenu en situation de mouvement. Par là même, un glissement s'opère entre le voyage urbain et l'ambiance urbaine, dans la mesure où la compréhension du premier contribue à la spécification de la second.

Enfin, apparaissent au croisement de l'ensemble des fragments sonores étudiés en EER, deux types fondamentaux de rapport perceptifs de leur déroulement temporel, qui évoquent inévitablement les deux conceptions du temps, entre temps humain et temps cosmologique :

- **la trajectoire inexorable**[216] : évoquée souvent, elle correspond à l'idée de permanence, du toujours continuer, avec une dynamique de fuite permanente

[216] Nom emprunté à l'Unité Sémiotique Temporelle du même nom, définie ainsi par ses auteurs : « Unité non délimitée dans le temps à phase unique globalement uniforme présentant une évolution (lente) et

vers l'avant, plus ou moins rapide, caractéristique d'un rapport au temps de type linéaire. Les fragments 1, 2, 4 et 6 relèvent plutôt de ce type de rapport au temps,

- **le cycle** : apparu plusieurs fois lors des EER, le cycle suggère une relation au devenir des événements de type répétitif et homéostatique, plus proche des conceptions circulaires du temps. Les fragments 3 et 5 relèvent plutôt de ce type de rapport au temps.

Ces deux types d'appréhension du déroulement temporel des fragments sonores révélés par les EER sont deux **modes** du voyage urbain. Alors, à son degré le plus générique, le voyage urbain procède d'un rapport au temps : tendu vers l'avant ou répétitif. Aussi, dans son actualisation, ce dernier est nécessairement situé *au milieu* du temps – pour utiliser le vocabulaire de Deleuze, et s'imbriquent alors les échelles temporelles. Considérée à partir du mouvement en ville, l'ambiance urbaine n'a pas de début ni de fin, mais elle procède de la superposition de ces deux modes de temporalité. En effet, un trajet urbain est une répétition de « petits » trajets entre deux stations. Considérée sur la durée, cette somme de cycles met à l'œuvre une « grande » variation, une trajectoire. De ces deux formes de temporalités mises à l'œuvre dans le voyage urbain émerge une thématique de la rythmicité. Elle est développée dans la partie suivante.

---

linéaire d'un paramètre sonore » *in* Mim L. M. E. I. M., *Les unités sémiotiques temporelles : éléments nouveaux d'analyse musicale*, Marseille : MIM, Paris: ESKA, 1996, p. 82.

4.3. Éléments de rythmicité du voyage urbain

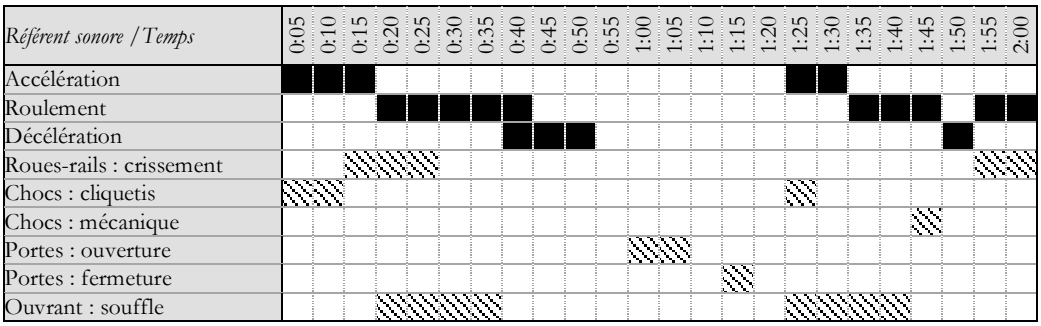
4.3.1. Cycle et trajectoire : la forme phénoménale du voyage urbain

Une forme fondamentale répétitive

L'écoute analytique pratiquée plus haut dans cette partie a conduit à la réalisation de « partitions » (*cf.* partie 4.1.3) des occurrences sonores des trajets. En procédant à la discrétisation de types de productions sonores et à leur disposition sur ces partitions, nous avons mis en place, au-delà d'un mode de description des phénomènes sonores à l'œuvre lors du trajet, une proposition de compréhension du mode temporel de manifestation des occurrences ayant pour résultat les modalités d'ajustement les « liant ». Ainsi, chaque ligne de ces partitions, montre des phénomènes sonores qui apparaissent et disparaissent, avec ou sans lien avec les autres, au cours du temps. Elles rendent compte d'une « matière sonore » **qui révèle le rapport à l'espace dans le temps**.

Une manière d'analyser ces partitions peut être visuelle, en la recherche de formes remarquables que dessinent les représentations des occurrences temporelles des phénomènes sonores. Nous avons vu en effet, lors de la qualification du référent sonore « cycle : accélération – roulement – décélération » caractérisé par un effet sonore de vague, dû au crescendo – bourdon – decrescendo successifs, de la machine en mouvement entre deux stations, qu'une forme de vague (ou de bosse), caractéristique, se dessine également dans les représentations sonagraphiques. Dans les partitions, cette forme est repérable à travers un *pattern* commun à l'ensemble des enregistrements sonores.

Tableau 15 : Extrait de partition du fragment n°6 (Paris) des EER



La succession des occurrences *accélération*, *roulement*, *décélération*, dessine une forme en escalier, répétitive. Considérons cet enchaînement idéal. L'existence de cette

structure est conditionnée par la présence des stations, bornes antérieures et postérieures à son déroulement. Les stations, lieux d'arrêts, conditionnent le mouvement et lui donnent un *tempo*. Nommons cette structure : *entre deux stations*. Manifeste d'un point de vue sonore, cette structure caractérise la forme du mouvement en transports collectifs et joue sur un ensemble de modalités sensibles : kinesthésique en premier lieu, mais aussi visuelle, olfactive, thermique etc. À l'instar du son, qui est le reflet d'une activité et non la qualité d'une « chose » (Straus, 1992), le « sens kinesthésique » est sollicité de manière analogique au mouvement du moyen de transport. On peut en dire autant de la luminosité, qui en métro change sensiblement entre les stations et les tunnels. De même, des variations thermiques sont appréciables entre les phases d'arrêts et de roulement.

Plus haut nous indiquions que le rapport mouvement - arrêt forme un dispositif qui cadre structurellement l'action individuelle : à l'échelle « toute entière » du système technique permettant le mouvement aux stations (hors mouvement) et à l'échelle localisée du cadre phénoménal se déterminant en mouvement. Aussi, ces deux « états » que le système technique permettant le mouvement des individus rend possible ne sont pas deux valeurs possibles d'un système binaire assorti à un ordre spatial déterminant : aux stations l'arrêt, hors stations le mouvement, mais relèvent de l'ordonnancement temporel de l'expérience sur un mode de succession. **La structure *entre deux stations* est temporelle : elle est répétitive**. Ainsi, indiquer ce qui pourrait sembler ressortir de l'évidence (un trajet est une succession de phases d'arrêt et de mouvement) entraîne un ensemble de conséquences pour la compréhension de l'expérience du trajet en ville : faire l'expérience d'un trajet n'est pas seulement relier deux places distinctes dans l'espace ; faire l'expérience du trajet n'est pas uniquement rejoindre le système technique, effectuer une traversée, quitter le système technique. La réalisation d'un trajet commence par l'expérience d'une *durée* qualifiée par la répétition de la séquence *entre deux stations*. Ainsi, **le premier degré de qualification du voyage urbain est d'ordre rythmique : un temps qualifié par la répétition d'une séquence de phénomènes**. Condition de possibilité de cette répétition, l'espace cadre le mouvement et concoure à donner le *tempo* de ce rythme cyclique. Ainsi, en observant le rythme instauré en voyage urbain, il s'agit de comprendre l'espace du trajet où se fait l'ambiance.

Est posé le premier jalon d'une *rythmique* du voyage urbain. Au premier niveau il y a un cycle, une séquence répétitive nécessaire caractérisée par la distribution des stations au long d'une ligne. Ce qui fait dispositif pratique et phénoménal à l'échelle sensorielle locale, fait structure à l'échelle du trajet.

Le dispositif : condition de possibilité d'action

La voyage urbain procède d'une répétition organisée de phénomènes. Un cycle organise le temps et l'espace phénoménal de la traversée à partir desquels se déploient un ensemble de phénomènes et d'actions – manifestes au plan sonore, ce pourquoi nous continuons la caractérisation sur cette modalité. Lors des EER, un ensemble de commentaires qualifiant des « lignes », des « plans » voire des « masses » sonores ont été prononcés. Dans certains de nos enregistrements, cela est particulièrement manifeste, par exemple dans le tramway de Varsovie où l'on qualifie à la fois les voix des jeunes individus, particulièrement audibles au début et à la fin de l'extrait, par bribes au milieu, alors que le son du tramway (moteurs, contact roues-rails, chocs etc.) évolue selon un temps propre. Dans cet extrait, ce sont au moins deux *lignes sonores* qui sont remarquables. La première constituée par le cycle *entre deux stations*, la seconde constituée des voix. Nous avons abordé précédemment le référent de *composition* (*cf.* partie 4.1.4) par lequel l'action individuelle sonore se forme dans l'espace phénoménal offert par le dispositif. Les deux lignes sonores ont chacune un rythme propre : l'une cadrée par l'espace et le mouvement, l'autre cadrée par l'évolution de la situation sonore. Qualifier ces deux temporalités co-présentes revient à poser les premiers jalons d'une forme sonore mêlant des rythmiques différenciées. Caractérisons davantage les modalités de l'action individuelle, révélatrices de l'ajustement de composition et qualifiant cet espace sonore spécifique, à partir du cas paradigmatique des formes de jeu musical embarqué dans les transports collectifs.

4.3.2. Les lignes sonores comme expression de l'ajustement pragmatique de composition sensible avec le dispositif : l'exemple de la pratique musicale embarquée

Nous allons focaliser notre attention sur un cas manifeste d'utilisation de l'ajustement de *composition*, révélateur des diverses formes de temporalités à l'œuvre au cours d'une traversée urbaine en transports collectifs, et décrivant par là même le fonctionnement du *rythme* dans la compréhension de l'ambiance à l'interface des phénomènes et de l'action.

Comment les musiciens des transports font-ils pour jouer ?

Comment les musiciens des transports font-ils pour jouer dans cet univers sonore, ce dispositif (*cf.* partie 4.1.4), caractérisé par l'instabilité[217] ? Plusieurs hypothèses sont

[217] Le corpus sur lequel nous nous appuyons dans cette partie procède du parti pris de laisser parler la pratique musicienne pour les musiciens. Ainsi, nous avons analysé les formes de la pratique musicale en transports collectifs à l'aide des enregistrements sonores que nous avons réalisés dans les différentes villes de cette recherche. Trois performances ont été enregistrées. Premièrement, deux musiciens latino-américains du métro de Paris, un guitariste-chanteur accompagné d'un joueur de tambourin, reprenant des chansons d'Amérique Latine ou des standards de variété internationale. Secondement, le *performer* du

envisageables et l'on pourrait avancer en premier lieu que les musiciens évitent naturellement les lignes trop sonores pour privilégier celles qui le sont moins. À Paris, une telle affirmation trouve un écho lorsque l'on remarque qu'il n'y a, par exemple, jamais de musicien à bord de la ligne 14. *Météor*, à l'environnement sonore remarquablement permanent pendant les phases de roulement[218], paie néanmoins cette stabilité phénoménale au prix de l'importance de son intensité sonore. En revanche, S. Rouat (1990) montre que l'un des critères fondamentaux de choix des lignes où officier la musique embarquée est leur potentiel rémunérateur. Par là même sont privilégiées par les musiciens les lignes : où la fréquentation reste stable et élevée au cours de la journée, traversant des quartiers aisés ou encore réputées pour transporter plus de touristes. Donc, mis à part certains cas limites, telle la quatorzième ligne du métro parisien, les musiciens choisissent une ligne où jouer davantage en fonction de sa composante sociale plutôt que de sa qualité sonore. Secondement, si l'ambiance sonore d'une ligne de transport n'apparaît pas comme un critère hautement discriminant, les musiciens ont néanmoins à faire avec des cas contrastés[219] et ils ne peuvent par conséquent jouer de la même manière dans toutes les lignes ou modes de transports, chacun ayant sa « signature sonore ». Alors, le plus simple pour les musiciens serait probablement de jouer plus fort, afin d'être entendus et de faire exister leur pratique par *effet de masque* (Augoyard et Torgue, 1995). Néanmoins, un musicien n'a certainement rien à gagner à être entendu au prix d'une intensité sonore démesurée. De

sixième fragment des EER (un jeune homme muni d'un lecteur de CD et d'une enceinte amplifiée de forte puissance diffusant du R'n'B ou du Raï). Enfin, une figure archétypale du musicien de transports : un accordéoniste du tramway de Varsovie jouant des mélodies issues du folklore slave. Ces trois enregistrements ont donné lieu à des écoutes descriptives ayant pour objectif de révéler les effets sonores en présence. Le second a en plus bénéficié des commentaires des EER.

[218] Cette ligne de métro est automatique, et le mouvement des rames est géré de manière décentralisée, lui conférant ainsi un type de mouvement plus « optimisé » que celui des lignes où le conducteur gère « seul » le mouvement. Très récent, ce métro est équipé de pneumatiques et son environnement sonore n'est en aucun point comparable avec celui du monde ferroviaire : pas de chocs, pas d'harmoniques, ni de crissements apparaissant au cours du mouvement.

[219] Nous n'avons pas effectué de mesures précises, cependant M. Grosjean (1988) indique que le niveau sonore en phase de roulement varie de 75 dB à 112 dB et que les « hululements » dus au couple roues-rails peuvent avoir une intensité sonore avoisinant les 120 dB. Les entretiens menés dans le métro parisien montrent que ses usagers quotidiens en ont une connaissance sensible intime. Ainsi, pour le métro parisien il est récurrent d'entendre que la ligne 4 est d'une chaleur étouffante, que les 1 et 14 sont agréables car rénovées ou neuves, mais bruyantes, ou encore que les lignes 2 et 3 sont particulièrement sonores en raison de leur matériel de type ferroviaire et non pneumatique etc. Par là même un rapport pragmatique à l'espace social et sensible du métro se développe au quotidien. Il apparaît en effet que le potentiel sensible des espaces et temps transports conduit des passagers à privilégier certaines correspondances, certains trajets, certains moments pour se déplacer etc. moins en fonction d'une économie rationnelle du déplacement (aller d'un point à un autre le plus rapidement possible) qu'en fonction de la recherche d'une meilleure qualité sensible du voyage : éviter une forte promiscuité, le chaud ou le froid, le bruit, les démarcheurs etc. De même, l'instrumentalisation de ce rapport est manifeste en ce qui concerne les musiciens, pour lesquels la potentielle quantité d'argent à gagner les conduits à choisir consciencieusement une ligne où jouer, un genre de musique plus qu'un autre et à ne pas « casser les oreilles » de leur auditoire, par exemple.

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

L'hypothèse « kairique »

Qu'en est-il néanmoins des lignes de transports très sonores ? L'affirmation de l'inutilité d'une mise en concurrence sonore sur le terrain des intensités s'accompagne d'une nouvelle hypothèse. Comme le montre S. Rouat, les musiciens se trouvent dans un rapport pragmatique à l'espace social du métro, dans le choix des lignes où jouer mais aussi dans leurs logiques de placement, ces derniers cherchant dans la mesure du possible à dégager un espace scénique visible (remarquable en particulier dans la pratique à bord du RER C), où à ne pas obstruer la circulation des passagers (Rouat, 1990). Il en est de même avec l'espace sensible. Ainsi, ce serait en utilisant très finement l'espace sonore à leur disposition par le déploiement de multiples modalités d'ajustement que les musiciens rendent manifeste leur pratique. Face au temps – linéaire doublé du cycle – de la traversée, qui se traduit sur le plan sonore par une succession d'événements, les musiciens se placent dans un temps « kairique », alors leur problème n'est plus de jouer *contre* les sons du dispositif, mais *avec* ces derniers. L'espace sonore en présence change alors de statut en cessant d'être une contrainte pour devenir une ressource *utile* au jeu musical. Par là même, en maîtrisant l'espace sonore comme condition de possibilité du jeu, la pratique musicale peut exister sur un mode de complémentarité et non d'exclusion, évitant ainsi toute forme de « confusion ».

L'usage des d'effets sonores révélateur de la « kairicité » de la pratique musicienne

Nous l'avons vu, les effets sonores propres aux systèmes de transport sont nombreux et leurs combinaisons sont caractéristiques. Ainsi, se manifestent des effets de bourdon en rapport avec les mécaniques, de crescendo ou de decrescendo liés à l'accélération et à la décélération, d'émergence, d'irruption et d'intrusion correspondant à autant de possibilités de sons faisant surprise tels les chocs et à-coups, de masque et parfois de réverbération pendant les moments de roulement qui peuvent colorer suffisamment l'espace sonore jusqu'à provoquer l'effet d'immersion etc. Aussi, en métro, la séquence récurrente se déroulant entre deux stations, se qualifiant par l'accélération, un régime de roulement permanent et la décélération peut se qualifier

génériquement en termes d'effets sonores : crescendo, masque et réverbération, decrescendo. À partir de cette séquence idéale, s'ajoutent ou se soustraient d'autres effets sonores, liés à autant de sources possibles. Alors, indiquer par la suite que les musiciens s'ajustent pour pouvoir être entendus peut se comprendre par l'usage qu'ils font des effets sonores. Ainsi, le poncif concernant les musiciens de métro indiquant que ceux-ci accordent leur instrument sur les sonneries peut se comprendre comme l'utilisation de l'effet d'harmonisation. Au lieu de ne pas jouer pendant la sonnerie, ou bien de produire un désaccord avec celle-ci, les musiciens s'accordant usent pragmatiquement du dispositif comme *condition de possibilité* de la pratique musicale.

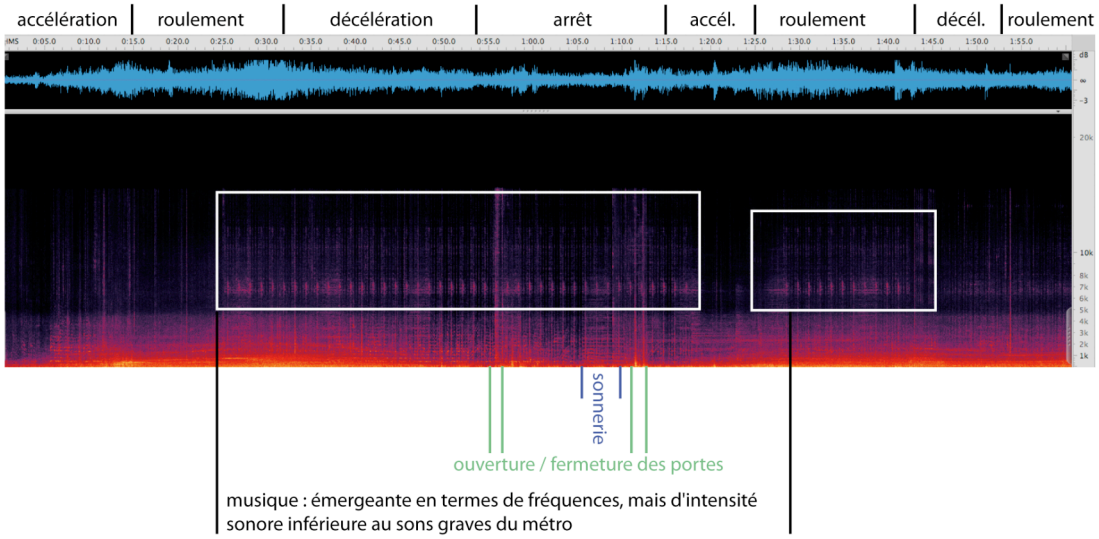
Kairos « spatial » : des ajustements harmoniques

De l'exemple précédent ressort d'une première manière de s'ajuster : au niveau harmonique, correspondant à la dimension « spatiale » de la matière sonore, caractérisée par la hauteur, le timbre et l'intensité des sons. Ce mode d'ajustement ressort par l'usage de trois effets sonores.

Effets de créneau de timbre et de hauteur : Les trois performances enregistrées montrent que sans faire usage d'une intensité sonore plus importante que celle du dispositif dans lequel les musiciens se trouvent[220], se font néanmoins entendre nettement. Pour cela, l'*effet de créneau* est le premier utilisé, à deux niveaux distincts et complémentaires : timbre et hauteur. En effet, par la nature même de leur composante spectrale, les sons produits par les musiciens, qu'ils soient vocaux, électro-acoustiques, ou issus des instruments, se distinguent naturellement des autres sons en présence par créneau de timbre. Il s'agit d'un premier élément d'ajustement, qui ne peut cependant assurer seul une distinction au cœur de l'espace sonore. Secondement, intervient un effet de créneau de hauteur, observé dans l'ensemble des enregistrements à notre disposition à l'aide de sonagrammes. Par l'utilisation du créneau de hauteur, les musiciens viennent « placer » leur musique aux fréquences les moins « occupées » de l'espace sonore. Ainsi, par l'utilisation majoritaire de fréquences médiums et aigues la musique ne vient pas en concurrence directe avec les sons mécaniques par exemple, qui malgré une intensité parfois importante se limitent le plus souvent aux fréquences graves.

[220] Ce qui est particulièrement remarquable dans le cas du second musicien enregistré.

Figure 7 : Sonogramme du fragment 6 des EER. La production musicale est clairement visible sur le graphique, autant en termes de hauteur que par le rythme différent qu'elle ajoute à l'environnement sonore. La représentation de l'onde sonore résultante (en bleu) rend également compte des effets de vague liés à la répétition du cycle accélération-roulement-décélration.



Effet d'harmonisation : Remarquable surtout en ce qui concerne la pratique chantée, l'effet d'harmonisation est utile aux musiciens expérimentés ayant un fort « levier d'action » sur leur instrument (ce qui n'est pas le cas pour le performer muni d'une *boombox* dans la mesure où le contrôle de cette dernière se limite à des opérations très simple : lecture, pause, contrôle du volume et éventuellement de l'égaliseur). L'utilisation de cet effet consiste, dans le cas de la musique en transports, à harmoniser son jeu ou son chant avec des sons le permettant. Ainsi, dans le premier enregistrement de notre corpus de musiciens, la sonnerie prévenant de la fermeture des portes du métro parisien devient un *ré* donnant au chanteur l'occasion de jouer en harmonie. À la différence des effets de créneau de timbre et de hauteur, l'utilisation de l'effet d'harmonisation vise moins la distinction que l'intégration, voire, dans certains cas heureux, l'adéquation des productions sonores.

Effet de mixage : Comme le précédent, l'effet de mixage témoigne d'une logique d'intégration de la production musicale au sein de l'environnement sonore. Qualifiant une confusion relative à multiplicité des sources sonores d'intensité similaires en présence, l'effet de mixage peut se révéler utile. Ainsi, de la même manière qu'au bar, le rôle de la musique est de participer à une ambiance, jugée dans le meilleur des cas comme agréable. Trop forte ou pas assez, la musique provoque l'inverse de l'effet recherché en générant de l'inconfort : « on ne peut pas se parler ici ! » ou au contraire

« cet endroit manque d'ambiance ». En transports, il serait également contre-productif de jouer trop ou pas assez fort, les risques de « casser les oreilles » ou de ne pas être entendus pointant à l'horizon. En jouant « au bon niveau », et en se plaçant par moment dans une situation d'effet de mixage le musicien ne force pas l'ambiance, mais l'accompagne.

Kairos « temporel » : des ajustements rythmiques

La seconde dimension des ajustements concerne moins la manière dont les sons s'agencent dans l'espace sonore de la traversée que dans son temps. Bien que mentionnée ici après un « *kairos* spatial », la dimension des ajustements temporels de la pratique musicale embarquée est « première » au niveau de l'action musicienne. En effet, c'est au fil du temps que les événements sonores de la traversée évoluent, et cette mutation conditionne la pratique en invitant le musicien à s'ajuster et se réajuster en permanence, notamment au niveau harmonique. Ainsi, ces deux dimensions sont intimement liées, et s'il est évident que les ajustements harmoniques n'auraient d'existence sans les ajustements temporels – les phénomènes sonores étant ontologiquement temporels – il apparaît que des modalités d'ajustement proprement temporelles sont également à l'œuvre. À nouveau, les effets sonores rendent compte des modalités d'ajustement temporelles.

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

Effet d'enchaînement : Au moment où un musicien monte en voiture, ce dernier attend généralement que les portes se ferment pour saluer les passagers et commencer à jouer. Cette utilisation évidente de l'effet d'enchaînement n'est pas la seule, et lorsque les musiciens restent à bord pendant un trajet de quelques stations, plusieurs logiques d'enchaînement apparaissent illustrant un rapport co-constitutif entre la production sonore du véhicule (voire son mouvement physique) et la pratique musicale. Lorsque le véhicule entre en station et ouvre ses portes, en particulier en métro, certains musiciens continuent de jouer le morceau entamé et le concluent pour en commencer un suivant au moment même où le véhicule accélère. En effet, quand le véhicule accélère, la musique commence et continue alors que le véhicule roule, décélère et s'arrête ;

lorsque le véhicule reprend le mouvement, la musique change, commençant un second mouvement. La musique opère alors un « décalage vers l'avant » du mouvement physique, ce qui permet au musicien d'assurer, à un premier niveau, une cohérence de sa pratique musicale, cette dernière n'étant pas simplement calée par effets de créneaux et de mixage mais existant aussi selon une logique propre. Dans d'autres cas, mouvement musical et mouvement physique du véhicule sont synchrones. Dans les tramways récents de Varsovie, le niveau sonore de la machine est relativement faible et les musiciens ne se trouvent pas en concurrence directe avec ce dernier, les créneaux de timbre et de hauteur assurant parfaitement la distinction. Le musicien enregistré joue des effets d'enchaînement à double sens : premièrement, quand le véhicule démarre, il lance sa musique et secondement, quand il termine sa musique, les portes du véhicule s'ouvrent immédiatement après. Ici, le rapport de co-constitution est double et là où le mouvement physique semble provoquer le mouvement musical, l'arrêt de ce dernier semble provoquer l'arrêt du premier. En procédant de la sorte, le musicien prend en charge l'espace-temps de la traversée.

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

Au-delà de l'adéquation de la pratique musicale avec l'environnement sonore : la mise en place d'une cohérence interne du « message » musical

Condition nécessaire à la possibilité de perception et donc d'existence de leur pratique musicale, les musiciens embarqués sont amenés à s'ajuster « spatialement » et temporellement ou aux niveaux harmoniques et rythmiques. Aussi, ces manières de jouer peuvent être comprises comme autant de possibles « recettes » connues en matière de composition musicale et ne sont pas sans rappeler le *concerto*. L'idée de concurrence entre le musicien et le métro a été largement mentionnée en EER de même que la notion même de rapport de type concertant. Dans le cas du concerto, un soliste est en concurrence avec un orchestre et le génie du compositeur réside à faire

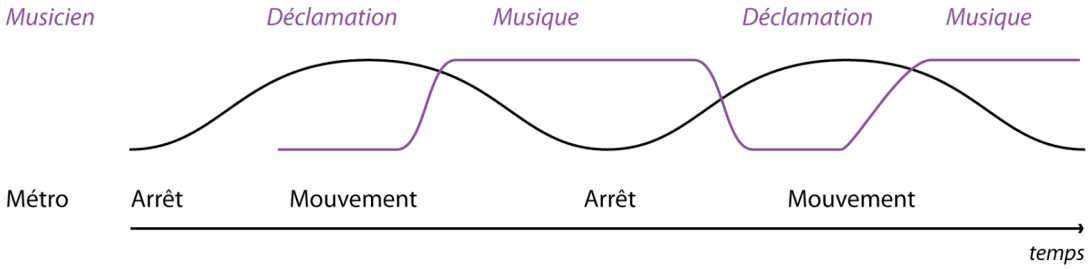
exister seul un instrument face à une formation à l'aide de procédés dont les effets sonores mentionnés plus haut pourraient souvent rendre compte. Ainsi, la question des intensités sonores, bien que présente, n'est pas nécessairement primordiale. Néanmoins, montrer que les musiciens des transports font usage d'un certain nombre de techniques (et pas nécessairement consciemment) ne revient pas à prouver que leur action est de nature compositrice. Au meilleur des cas, ces derniers seraient de bons instrumentistes, aux techniques éprouvées.

Indiquer que les musiciens se trouvent dans un rapport d'ajustement permanent avec les transports tend à rendre « pavlovienne » la pratique musicale embarquée. Dans ce cas, les musiciens sont simplement dans un rapport de type stimulus-réponse vis-à-vis de l'environnement sonore, à la recherche permanente du bon moment, de la bonne hauteur etc. pour jouer. Aussi, dans le concerto, les modalités d'ajustements réciproques de l'orchestre et du soliste ne permettent pas seules d'assurer la cohérence des « discours » mélodiques. De même, au niveau de l'acoustique physique, des paramètres sont à prendre en compte pour permettre le jeu, mais il en va de même en ce qui concerne le message sonore. À l'instar du *concerto grosso*, forme baroque dans laquelle sont séparés orchestre (*ripieno*) et solistes (*concertino*), on peut considérer l'environnement sonore de la traversée tel un *ripieno*, ce dernier ayant vocation, dans la musique baroque, à exposer les thèmes mélodique et rythmique. L'intégration de ces thèmes (temps d'accélération, de roulement entre deux stations, niveaux sonores, hauteur des sonneries etc.) par le musicien embarqué lui permet ensuite de jouer avec :

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

Lors de l'EER réalisée à partir de l'extrait du performer muni d'une *boombox*, la question du montage sonore fut souvent soulevée. Ceci semblait irréel, trop bien calé, les lignes sonores (métro, musique, voix) trop autonomisées. Comme nous l'indiquions plus haut à propos de l'utilisation de l'effet d'enchaînement, le décalage de la pratique musicale a pour effet de lui donner une cohérence interne (*cf.* figure 9). Ainsi, la production musicale n'est pas simplement une réponse acoustique aux possibilités offertes par un univers sonore singulier, mais une proposition autonome : un mouvement (musical) dans le mouvement du métro.

Figure 8 : Représentation symbolique des « lignes sonores » du métro et de la pratique musicale, qui « décalée vers l'avant » dans le temps, ajoute un second mouvement au mouvement physique du métro.



Aussi, il apparaît que la mise en cohérence interne de la pratique musicale est d'autant plus nécessaire que le musicien a un levier d'action restreint sur son instrument. Les musiciens latino-américains par exemple, s'ils semblaient dans un premier temps déployer une structure, s'en sont rapidement détaché pour finalement changer de morceau à tout moment. Ainsi, leur pratique musicale vise moins à créer une cohérence interne par le « déplacement vers l'avant » du mouvement que par son autonomie mélodique vis-à-vis du milieu. Cet exemple témoigne également d'une adaptation pragmatique à l'environnement social, car comme l'indique Sylvie Rouat (1990) les musiciens sont « libres » d'adapter les styles de musique joués tant qu'ils ne réussissent pas à obtenir l'effet ou l'ambiance attendue. Dans ce cas, la cohérence de la pratique musicale est obtenue moins par structuration que par son indépendance apparente vis-à-vis du mouvement physique.

Enfin, dernier élément abondant dans le sens d'une recherche de cohérence de la pratique musicale embarquée : les musiciens doivent compter avec les passagers. Les EER – celles concernant l'extrait avec la *boombox*, mais aussi celles où il y a des discussions – révèlent que la cohérence du message musical – ou de toute autre forme ayant pour objectif la création d'une *ligne sonore* apparemment en autonomie par rapport à l'environnement – a lieu en présence d'un auditoire disposé à l'entendre. Alors, à propos d'un même extrait sonore, les commentaires de certains interviewés peuvent concerner uniquement les phénomènes sonores du véhicule alors que d'autres ne qualifieront que la pratique musicale. Sont alors à l'œuvre les effets de *synecdoque* et d'*asyndète*, qui chez l'auditeur qualifient respectivement la survalorisation et la suppression de certaines « parties » de l'environnement sonore. Ainsi, même si par moments la musique est quasiment inaudible, elle pourra rester un message ayant une cohérence forte et signifiante pour un passager à condition que le musicien ait su à un moment capter l'attention de celui-ci.

Une autre forme de composition par la maîtrise des bornes du message

Le musicien du tramway de Varsovie ne joue pas spécialement fort, n'ajuste pas particulièrement son intensité sonore qui reste stable, simplement son accordéon ressort de l'univers sonore du tramway qui est largement moins « chargé » que celui du métro parisien. Sur le trajet enregistré, l'accordéoniste joue seulement le temps de deux stations, soit une phase de mouvement du véhicule. Il n'y a dans son jeu rien de spécifiquement remarquable, ne serait-ce que le second morceau joué se termine « proprement » sur un arpège, *une seconde* avant l'arrêt complet du convoi et l'ouverture des portes : juste le temps de saluer les passagers. Une telle conclusion, de même que l'exécution *a priori* parfaite des morceaux (comme si l'on avait simplement plaqué ceux-ci comme une piste sonore supplémentaire à un enregistrement du tramway) laisse planer le doute sur ce qu'il vient de se passer. Comment ce musicien peut adapter parfaitement ses airs à la durée des séquences *entre deux stations* ? En fait, chacun des deux morceaux joués consiste à l'emploi répétitif d'une mélodie d'environ quinze secondes et distincte pour chacun des morceaux, sur une forme musicale de type *thème et variation*. Chaque reprise de la mélodie donne lieu à des modulations, sans changer pour autant de tonalité, ce qui permet au musicien de pouvoir s'adapter parfaitement au temps de la traversée, puisque la mélodie est suffisamment courte pour s'arrêter à tout moment, et de terminer proprement la performance sonore sur la tonique[221] à l'aide d'une variation de l'accord parfait (plaqué, arpège, cadence parfaite) donnant à l'auditoire la sensation d'unité du morceau et non de coupure brusque.

Par ce troisième exemple, on remarque que le processus de création de lignes sonores dans l'action individuelle ne tient pas seulement à la forme « phénoménale » des occurrences, leur dimension physique, mais aussi au message et à la capacité de le délivrer correctement par la maîtrise de ses « contours ». La mise en cohérence du « message » – musical ici, mais qui concerne tout autant les actions de conversation par exemple – ainsi que l'usage des différentes formes de l'ajustement de composition concourent à fabriquer le mixte rythmique du voyage urbain, entre occurrences à la production nécessaire et d'autres ajustées.

---

[221] « La musique est un voyage. Un voyage d'où à où ? Heinrich Schenker pensait, au siècle dernier [XIX^{e}], que toute pièce de musique tonale partait de l'accord de tonique pour rejoindre l'accord de tonique en passant par l'accord de dominante – cette description est d'ailleurs, à plusieurs égards, parfaitement exacte. » Sève B., Le chemin de la musique, *in* Sève B., Kintzler C., Boukobza J.-F. (eds.), *Musique, villes et voyages*, Paris: Cité de la musique, Les Éditions, 2006, p. 13.

Des manières de jouer en transport comme paradigme du rapport à la traversée urbaine

Les exemples précédents montrent que l'expérience de la traversée se joue sur des rapports de type temporel. Un musicien de station de métro, par exemple, s'ajustera essentiellement au plan harmonique. Le musicien embarqué s'ajuste au premier chef dans le temps. Rendre compte de cela revient à rendre compte de la manière dont se configure une traversée : un mode de passage à travers l'espace qui produit des temporalités spécifiques, ce dont rend compte l'action pratique, comme les contours temporels des ambiances.

La temporalité, manifeste par le rythme est configuratrice du voyage urbain, et ceci est valable pour l'ensemble des registres descriptifs interprétatifs mis en place au cours de cette thèse qui engagent tous leurs temporalités, ce dont témoignent les effets mis en place, procédant tous d'un mode d'articulation du temps, et actualisant en permanence la thématique de la tension entre temps des phénomènes, temps perçus et temps « agis ». Au point nodal de cette « tension » se situe la polyrythmie[222].

Les phénomènes, découlant de l'expérience spatiale du mouvement, produisent des temporalités propres qui caractérisent au premier plan le voyage urbain. Dans la partie suivante, nous faisons la proposition de considérer le rythme comme modèle d'intelligibilité de l'ambiance urbaine. Pour cela, nous ferons usage de la polyrythmie, comme analyseur de sa dynamique à l'œuvre dans le voyage urbain. Ainsi, nous mettrons en place une « toile de fond » de l'ambiance qui ne sera non plus ancrée en premier lieu sur un contexte physique, une configuration sensible ou dimension sociale mais se stabilisant sur les « contours temporels » des phénomènes caractérisant l'ambiance urbaine dans un temps polyrythmique.

---

[222] Nous comprenons la polyrythmie en tant que conception de l'ensemble des phénomènes organisant leurs rythmes (et non *organisés par*) et par conséquent un « ensemble polyrythmique ». L'eurythmie est un cas particulier de polyrythmie dans lequel les rythmes en présence sont « inter-reliés » comme dans le cas d'un organisme vivant (par exemple, faire de l'exercice physique fait augmenter à la fois les pulsations du cœur, la vitesse de respiration, celle des contractions musculaires etc.).

5. *Conclusion*

Partant de la thématique de l'expérience ordinaire des trajets urbains en transports collectifs cette thèse a posé la question de l'expérience sensible de l'espace urbain à une échelle « territoriale ». À l'issue du déploiement d'une écologie sensible des transports collectifs urbains, il apparaît que le mouvement en ville n'est jamais l'occasion du seul « dé-placement » – tel que peuvent l'exprimer nombre de travaux aux finalités modélisatrices –, c'est-à-dire un changement de lieu n'ayant pas d'existence concrète ni contextuelle hors de ses bornes. L'espace urbain indissociable des réseaux – ici de mouvement des personnes – dépasse largement le rôle de *cadre* de l'action et se transfigure sous l'effet de la mise en mouvement. Orchestrant des caractères spatiaux, sociaux et sensibles, le mouvement motorisé urbain produit une phénoménalité spécifique ayant pour caractéristique prédominante une configuration temporelle à l'articulation des échelles du corps, du réseau de transport et de l'espace urbain. En parallèle, en mouvement motorisé, le citadin « performe » une relation à trois composantes entre les espaces de sa sensibilité, du véhicule et de la ville. Par la même, **la réalisation d'un voyage urbain est une expérience sensible de la grande échelle**.

À l'issue de la partie précédente, nous avons dégagé des éléments permettant de fonder empiriquement une conception rythmique de l'ambiance urbaine. La compréhension et l'expression de l'ambiance urbaine est l'enjeu de ce travail. Dans cette partie conclusive nous allons développer un modèle polyrythmique, compréhensif de cette notion. Avant cela, il convient de retracer le chemin parcouru par nos hypothèses de travail afin de resituer nos investigations par rapport au résultats déployés dans cette partie conclusive. Cette partie sera également l'occasion de remarquer les pistes laissées en germe par ce travail ainsi que les éléments de nature prospective qu'il laisse augurer. Ainsi, nous allons, dans un premier temps (partie 5 .1), restituer l'évolution du concept de voyage urbain, lequel a permis d'articuler hypothèses théoriques et investigations empiriques tout au long de cette recherche. Ensuite, nous développerons la thématique polyrythmique autour du voyage urbain (partie 5.2) puis proposerons un mode de compréhension de l'ambiance urbaine en temps que forme polyrythmique (partie 5.3). Enfin, nous dégagerons (partie 5.4) certains effets de nos résultats sur nos hypothèses de départ ainsi que sur les champs épistémiques et théoriques convoqués par les investigations et analyses.

5.1. Retour sur le concept de voyage urbain

5.1.1. Investigations empiriques et pérégrinations d'un concept

La traversée de la ville est l'occasion de multiples créations, d'une poïétique sensible naissant du mouvement, pourrait-on dire. La multiplicité des relations et des rapports entretenus à l'espace local de la « bulle » transport et de l'espace « global » traversé renseignent sur la nature du trajet qui procède d'une multiplicité de mises en contact du corps à l'espace urbain de grande échelle. Les effets mis en place, relèvent tour à tour de différentes mises en mouvement : trimballer, bringuebaler, glisser, frayer, franchir etc., autant de manières de traverser le mixte urbain en rappelant son épaisseur, sa rugosité, ses qualités, bref : un espace sensible, un espace d'ambiance. Afin d'explorer la relation à cet environnement sensible produit en cours de traversée, nous avons développé le concept de *voyage urbain* qui permet d'infléchir nos hypothèses sur la notion d'ambiance urbaine à partir d'investigations empiriques. Revenons sur cette progression.

Ambiance urbaine et potentiel des situations

À l'origine de ce travail a été mise en place **l'hypothèse du mouvement générateur de l'ambiance urbaine.** Pour cela, a été proposé le concept de **voyage urbain procédant de la confrontation des ambiances propres au moyen de transport et de celles de l'espace traversé**. Cette hypothèse présupposait une certaine « circonscription » spatiale des ambiances locales que la mise en mouvement révélerait, notamment au niveau temporel à travers leurs modalités de naissance, maintien, mutation et disparition. La mise en place de la typologie des effets visuels en mouvement tente, à un niveau de relation directionnelle simple, du passager à la ville par l'intermédiaire du sens visuel, une première mise en œuvre de cette mise en relation des ambiances urbaines locales, traversées tour à tour. Des formes de séquences sont apparues, des qualités d'ambiances à l'échelle du trajet, en particulier en termes de luminosité, ont été remarquées par les enquêtés et surtout un ensemble de manifestations micro locales, les *effets visuels dynamiques*. La mise en place de ces effets active une première évolution de notre hypothèse de départ : l'ambiance urbaine procède moins d'une mise en contact d' « ambiances locales », aux limites spatiales floues, que d'un potentiel des situations révélé par la mise en mouvement. Ainsi, suivant J.P. Thibaud pour qui l' « ambiance est la qualité de la situation », nous proposions que **l'ambiance urbaine est un assemblage procédant du potentiel des situations locales révélé par le mouvement**. Par là même, ce déplacement de l'hypothèse fait du mouvement moins le générateur de l'ambiance

urbaine qu'un moyen de rendre compte des qualités prises par des situations locales. Le développement d'une première catégorie descriptive-interprétative du voyage urbain, **l'esthétique**, rend spécifiquement compte d'une forme potentielle des situations locales, que la mise en mouvement permet d'exacerber.

Ambiance urbaine et confrontations des temporalités

Afin d'avancer sur ce déplacement de l'hypothèse, nous avons posé la question de la **relation** à l'espace de la traversée, tout en nous tournant vers l'intérieur du véhicule, en développant la thématique des conduites attentionnelles en métro. De là, a été mis en place un répertoire *d'effets attentionnels* procédant des rapports sensibles spécifiques aux espaces sociaux, sensibles et construits entretenus en cours de traversée. Un premier résultat consiste en la corroboration de l'hypothèse du potentiel des ambiances. **Expression de la forme des relations entre des registres matériels et sociaux de la situation et des régimes d'attention et d'action, les effets attentionnels illustrent un rapport au voyage urbain comme potentiel actualisé des situations et de leurs ambiances.** En effet, par les types de relations à l'environnement sensible dont ils témoignent, ces phénomènes attentionnels rendent compte de l'évolution de la situation. Un second résultat issu de la mise en place des effets attentionnels tient à leur nature transitoire. Les effets visuels dynamiques le sont également, ce dont témoignent les trois formes de motricité – de l'œil, du corps, et de décentrement (*cf.* partie 2.5.2) – qu'ils mettent à l'œuvre sur des modalités de succession. La nature transitoire des effets rend possible un second déplacement au niveau de l'ambiance, plaçant le temps au cœur même de la constitution de son « échelle ». Ainsi, **l'ambiance « locale » – ou située – n'est-elle pas une ambiance temporalisée localement ?** Par là même, le potentiel des situations locales, rendu manifeste par la mise en mouvement se traduit en termes d'ambiances comme une évolution dynamique de ses composantes. Pour cela, nous avons réalisé une première ébauche de compréhension du fonctionnement de la *dynamique des ambiances* manifeste dans un possible découpage temporel des phénomènes à l'œuvre en situation. Un résultat et une hypothèse sont ressortis de cette analyse. Premièrement, le germe d'une hypothèse de ***rythmique de l'ambiance***, autrement dit : une dynamique des ambiances ne fonctionnant pas sur un ordre de découpage temporel des phénomènes, mais comme l'actualisation d'un rapport plastique entre *fond* et *émergences*. Cette conception rythmique de l'ambiance permet de penser **l'ambiance urbaine comme l'organisation temporelle de quatre registres mettant en relation le contexte social et construit, la perception, les conduites et l'imagination : la trace, l'altérité, l'imaginaire et l'esthétique**.

Rythmique de l'ambiance urbaine

Laissant de côté ces quatre registres descriptifs-interprétatifs du voyage urbain, nous avons développé la thématique de la dynamique des ambiances en focalisant l'analyse sur la modalité auditive par l'interrogation de l'ambiance sonore des trajets. À la différence des deux premiers terrains, mettant en place une relative direction de l'attention – volontaire pour le cas lyonnais, en orientant le regard vers l'extérieur, et « subie » pour le cas parisien des voyages post-commentés où l'attention porta davantage sur le proche, l'intérieur du véhicule, les discours ne qualifiant pas toujours la relation à l'environnement extérieur de manière explicite – la réalisation des EER plaça immédiatement les observateurs et enquêteurs sur l'interface, mieux : sur le recoupement. Les ambiances sonores enregistrées à l'intérieur des rames et rediffusées ailleurs sont, de fait, des produits relevant de la « conjugaison des espaces », la limite entre extérieur et intérieur devenant symbolique face à l'écoute d'un matériau unifiant. La nature même de ce matériau rend possible l'interrogation du potentiel degré d'artificialité d'une conception de la mise en contact des ambiances dans la mesure où il ressort des enregistrements sonores *un* matériau vivant qualifiant **l'unicité d'une ambiance urbaine au long cours et ses évolutions**. Ainsi, l'on se dégage d'une approche « monadologique » des ambiances – c'est-à-dire considérables comme unitaires à l'intérieur de frontières relevant de situations locales spécifiques – face auxquelles une ambiance propre à un véhicule se déplacerait, et de la confrontation desquelles une ambiance urbaine se réaliserait. Néanmoins, les ambiances locales existent indiscutablement et la proposition situationniste de traversée d'ambiances variées[223] dans l'acte de dérive reste valable à nos yeux. Du reste, **en mouvement motorisé, une dynamique d'unification se met à l'œuvre pour composer et affecter temporairement une ambiance de trajet se composant phénoménalement de l'évolution d'un rapport de fond à émergences, organisé rythmiquement**. En témoignent les ambiances urbaines-types mises en place, étant toutes « unitaires » dans leur conception, n'étant pas assorties à des localités géographiques spécifiques, et procédant en revanche toutes d'un rapport caractéristique à la dynamique temporelle des phénomènes. De là, deux résultats se sont dessinés. Premièrement, la proposition de notion de **contours temporels de l'ambiance**, qui permet l'introduction de l'espace vécu dans les constructions temporelles des phénomènes manifestes à l'expérience. De cette notion, deux propositions de conception de la relation au temps de la traversée urbaine sont avancées : la tension vers l'avant, caractérisée par un mode de relation au temps du mouvement de type **trajectoire inexorable**, et la répétition de phénomènes à une

[223] Guy Debord indique : « la dérive se présente comme une technique du passage hâtif à travers des ambiances variées », dans sa *Théorie de la dérive* (*in Internationale Situationniste*, n°2, décembre 1958). Disponible en ligne sur : http://i-situationniste.blogspot.com

échelle moindre, caractérisée par une dynamique **cyclique**. Secondement, de la superposition de ces deux modes de temporalités propres au voyage urbain engageant une conception fondamentalement dynamique de l'ambiance urbaine, émerge la proposition d'une conception polyrythmique de l'ambiance urbaine.

Ainsi, les trois phases empiriques, guidées par l'hypothèse conceptuelle du voyage urbain procédant de la mise en confrontation des ambiances au cours de la traversée, ont contribué à la refondre intégralement. **Le voyage urbain rend manifeste la constitution d'*une* ambiance urbaine caractéristique d'une construction rythmique propre**. Nous allons développer une proposition de **« modèle d'intelligibilité » de l'ambiance urbaine fondée sur sa composante polyrythmique**.

5.1.2. Au cœur du voyage urbain : le rythme

À l'issue des deuxième et troisième parties de cette thèse, quatre registres caractéristiques du voyage urbain ont été avancés. Ces derniers – l'esthétique, la trace, l'altérité, l'imaginaire – se déploient à l'interface du mouvement et de la ville, et qualifient le voyage urbain dans un assemblage complexe de relations qu'il orchestre au sein du dispositif sensible mobilisé en mouvement motorisé : à l'interface du corps, du référentiel – le moyen de transport –, et de l'espace traversé. La compréhension de la structuration de l'ambiance sonore du voyage urbain en termes de dynamique fait émerger sa composante rythmique. Le rythme consiste en une interrelation complexe entre le **corps, l'espace et le temps qualifié dans l'expérience**. Ainsi, nous souscrivons à la définition qu'en donne Jean-Jacques Wunenburger :

> « Le rythme n'existe que pour autant qu'il est actualisé par un être singulier, vivant, qui s'approprie les informations pré-constituées du corps propre, qui se comporte donc comme une condition nécessaire mais non suffisante. Le rythme spatio-temporel n'est donc ni subi, ni produit, mais plutôt co-engendré par le mouvement lui-même, ce qui signifie qu'il ne préexiste pas au vécu, comme un cadre déterminant, ni n'est vraiment inventé par création libre, mais constitue précisément une structure semi-objective semi-subjective, à la croisée d'une réceptivité et d'une spontanéité, se comportant comme forme synthétique plastique, à la fois faite et à faire, à la fois constituée et constituante. Dès lors, il n'importe plus de savoir si le rythme est une cause ou un effet, puisqu'il transcende précisément ce couple trop rationnel. Le rythme est plutôt ce par quoi le sujet se temporalise, il surgit en même temps qu'émerge la conscience incarnée en son corps, qui s'y expose comme temporelle et qui y découvre un mode de surgissement selon le temps. » (Wunenburger, 1997: 266)

Compris ainsi, le *rythme* constitue la part manifeste – dans l'activité perceptive et dans l'action individuelle et collective – des contours temporels de l'ambiance urbaine.

Ce descripteur est apparu de manière subtile dans les discours *in situ*, par exemple : « le métro avance, on voit les enfilades, avec les fenêtres, on voit les enfilades du métro, des wagons les uns après les autres... et le train avance, s'arrête... les gens ouvrent les portes, puis ensuite y'a un flot, comme, comme une marée humaine, de gens qui sont sur le quai, qui... sur le même pas, sortent de la station » (Em17). En termes de dynamique des phénomènes, ce discours caractérise une modalité de répétition, procédant d'un temps de type cyclique : le mouvement physique du métro qui cadre des mouvements de personnes et qui se répète tout au long de la ligne. Aussi, la caractérisation par les EER précise qu'un tel phénomène ordonné d'un point de vue temporel, relève perceptivement moins du découpage temporel de l'ambiance que d'un rapport spécifique entre mouvement et urbain. Ainsi, à l'intérieur de la dynamique des ambiances, caractérisant un « nexus multitopique » de mises en relation de l'intérieur (le wagon) et de l'extérieur (la ville), le rythme fonctionnant comme un temps de perception et d'action propre aux individus en situation est également un descripteur de la confrontation des ambiances, distinct de la dynamique interne aux phénomènes. Par exemple, l'effet de créneau, utilisé de manière quasi inconsciente pour parler en cours de traversée est une mise en œuvre du rythme : un rythme de la parole venant s'adapter au rythme de l'ambiance sonore du transport, qualificatif du rapport spécifique entretenu à l'« espace ambiantal » spécifique, ressortant de la confrontation des ambiances. **Manifeste à travers les modalités d'action, le *rythme* caractérise l'ambiance urbaine à l'interface des temporalités métriques des phénomènes, et temporalités kairiques du temps vécu[224].**

Le rythme constitue le mode de déploiement et de liaison entre les registres descriptifs et interprétatifs du voyage urbain qui concernent autant de diverses possibilités d'appréhender un même objet : l'ambiance fluctuante dans le temps et l'espace du mouvement. Nous proposons ainsi une conception du voyage urbain sur deux tableaux : le premier concerne des registres distincts sur lesquels s'actualisent des relations sensibles en contexte, le second concerne la dimension temporelle même de ce contexte, sous-jacente à ces registres.

---

224 Par là même, nous renvoyons à la distinction entre temporalités phénoménales et temporalités attentionnelles que nous avons établi au cours de la troisième partie de ce travail. Concernant la dimension « kairique » du temps vécu, nous nous référons à E. Moutsopolos qui indique : « il n'est point de temps vécu qui ne soit "kairique", et […] la "kairicité" qui remplace la temporalité souligne de façon définitive le caractère décidément noétique de celle-ci. Le caractère vécu de la kairicité s'oppose au caractère purement schématique de la temporalité. » Moutsopoulos E., *Le statut philosophique du kairos*, *in* Couloubaritsis L., Wunenburger J.-J. (eds.), *Les figures du temps*, Strabourg: Presses Universitaires de Strabourg, 1997, p. 53.

5.2. La forme polyrythmique du voyage urbain

L'un des résultats de la quatrième partie de ce travail – ayant des conséquences sur l'ensemble de cette thèse dans la mesure où les différentes parties de ce travail contribuent à la reformulation progressive de ses hypothèses – consiste en la proposition de compréhension d'une rythmique de l'ambiance urbaine, remarquable à travers l' « orchestration » polyrythmique que met en place le voyage urbain. La présente partie développe la notion de polyrythmie et développe pour cela un cas particulier issu du champ musical, dont la compréhension n'est pas exempte d'effets sur l'intelligibilité de l'ambiance urbaine. Cette dernière est ainsi abordée au plan sonore dans un premier temps, puis à l'articulation des différents registres descriptifs-interprétatifs – mis en place dans ce travail – temporalisés dans une configuration polyrythmique.

5.2.1. Les usages de la polyrythmie

La composition musicale connaît bien la polyrythmie, elle est utilisée en occident depuis le Moyen-Âge, même si son oubli relatif par les compositeurs classiques et romantiques a parfois donné à son « retour », au début du XX^{e} siècle, un crédit d'invention. La polyrythmie consiste à l'emploi simultané de différentes échelles rythmiques à l'intérieur d'une œuvre. Par exemple le « 2 sur 3 » où, au piano par exemple, l'on exécute des croches d'une main tandis que l'autre joue des triolets. Sont dans cet exemple mis en confrontation directe rythmes binaires et ternaires : deux modes temporels distincts, composant un temps sonore polyrythmique. En trajet, chaque occurrence sonore existe sur un ordre temporel propre, conditionné ou non par les autres, ce que montrent les ajustements. La structure *entre deux stations* constitue le « sol » (le terrain) rythmique et définit un *espace horizontal* des phénomènes (sonores ou non). L'effet de créneau rythmique illustre l'ajustement de type composition au niveau *horizontal* : on attend le bon moment pour parler, par exemple. Aussi, l'échelle horizontale fonctionne de pair avec un autre niveau phénoménal, vertical.

Dans le premier extrait des EER (*cf.* partie 4.2), la discussion de deux femmes continuant en dépit de l'évolution de l'espace sonore de la traversée, caractérise un ajustement compositeur, qui concerne l'espace *vertical* de la traversée : celui des fréquences, des timbres et des intensités sonores. L'espace sonore vertical, celui de la coprésence « instantanée » des occurrences sonores est également celui où les *lignes sonores* sont les plus manifestes. En effet, dans un ordre séquentiel on ne parle pas de lignes sonores, mais d'occurrences successives. En revanche, le temps

polyrythmique du trajet en transports collectifs organise un espace phénoménal « multilignes », des occurrences qui se font et se défont, comme les brins d'une tresse un peu lâche. En composition musicale, le principe d'une écriture en termes de « lignes sonores»[225] ou musicales, existe : il s'agit de la polytonalité. Cette dernière repose en l'emploi simultané de deux ou plusieurs tonalités au sein d'une même œuvre. Utilisée dès le début du XX[e] siècle, notamment par Charles Ives et Igor Stravinsky, Darius Milhaud l'a théorisée[226] après l'avoir analysée chez Stravinsky et Kœchlin, et en a fait usage dans l'ensemble de son œuvre. L'usage de la polytonalité en musique à pour objectif la création de polyphonies par croisement de « lignes tonales » différentes. Au-delà, il semble surtout que ces compositeurs, tout comme Messiaen et d'autres, plus tard, aient surtout cherché à mettre en musique **le « chant du monde »[227], caractérisé par la manifestation simultanée d'occurrences sonores « organisées dans leur désorganisation »**.

Au cours d'un voyage urbain, plusieurs lignes sonores peuvent être présentes et peuvent entrer en interaction dans le cas de l'ajustement par composition. À la différence de la polyrythmie, il est malaisé de traiter de polytonalité en ce qui concerne l'espace sonore de la traversée. Des occurrences sonores différenciées se manifestent mais ne relèvent en rien d'une tonalité. Néanmoins, la « cohérence interne » de ces occurrences qualifiant l'espace hétérophonique, leur « signature », correspond en quelque sorte à ce que Jaap Kunst appelle la *polymélodie*[228]. Ce terme souligne, dans le domaine musical, le déroulement au même moment de plusieurs messages musicaux, cohérents d'un point de vue interne, plusieurs *Gestalts* discriminables, composant un mixte. D'une certaine manière, en plus d'être polyrythmique, le voyage urbain sonore est également polymélodique.

La présence de la ligne sonore cyclique caractérisée par la structure *entre deux stations* apparaît comme une condition de possibilité d'une structure sonore de type polyrythmique et polymélodique. En musique, une telle structure est un *ostinato*. Rythmique ou mélodique, souvent les deux, *l'ostinato* est un thème répétitif (obstiné) joué en musique baroque par la *basse continue* pendant que les autres instruments concertent. Une œuvre musicale du début du XX[e] siècle ressemble particulièrement à

---

[225] Comme l'écrit Darius Milhaud à propos de son œuvre *Le retour de l'enfant prodigue* qui laisse : « à chaque instrument une ligne indépendante ayant sa propre expression mélodique ou tonale ». Cité par J. Roy *in* Roy J., *Le groupe des six*, Paris: Seuil, 1994, p. 127.

[226] MILHAUD Darius, Polytonalité et atonalité, *La revue musicale*, Paris, février 1923.

[227] Certains noms d'œuvres sont à ce titre particulièrement éloquents, comme *Central Park in the Dark de* Charles Ives par exemple. De même, l'utilisation de la polytonalité par O. Messiaen pour retranscrire les chants des oiseaux est particulièrement remarquable.

[228] *In* Aranha Corrêa Do Lago M., Brazilian Sources in Milhaud's "Le Boeuf sur le Toit": A Discussion and a Musical Analysis, *Latin American Music Review / Revista de Musica Latinoamericana*, 2002, vol. 23, n° 1, p. 25.

la structure que nous avançons. Dans la partie suivante elle va servir d'analyseur du voyage urbain du point de vue sonore.

5.2.2. *Le Bœuf sur le toit*, où un nom pour caractériser la structure phénoménale des voyages urbains

Nous disions plus haut qu'en faisant emploi de la polytonalité, mais aussi de la polyrythmie, les compositeurs de musique proposaient à leur façon des manières de « chanter le monde ». Ainsi, Janequin, par exemple, mettait en partition *Les cris de Paris*, témoin éminent du monde sonore des marchés urbains du Moyen-Âge, dans lequel les chanteurs, tels des marchands, chantent (ou crient) sur des temporalités propres les mérites de leurs étals. Dans cette œuvre, le compositeur fait un usage remarquable de l'effet sonore de métabole, manifeste sur la plupart des marchés du monde, lequel caractérise une matière sonore « métastable », composée de la superposition de lignes sonores (les voix des marchands se concurrençant) sans lien *a priori* les unes avec les autres, émergeant de la masse sonore et recomposant incessamment fond et émergences au sein de la matière sonore. Beaucoup plus proche de nous, Darius Milhaud a composé une œuvre, polytonale, polymélodique et polyrythmique, dont la structure rappelle fortement celle que nous proposons de mettre en place pour comprendre la phénoménalité du voyage urbain.

Créée en 1920, *Le bœuf sur le toit* est une œuvre composée après deux années (1917-1918) passées par Milhaud au Brésil où il occupa la fonction de secrétaire auprès de l'ambassadeur Paul Claudel à Rio de Janeiro. De retour en France, il passe l'année 1919 à composer cette nouvelle œuvre orchestrale. Alors extrêmement singulière dans la production musicale elle se caractérise par la prédominance d'une structure polyrythmique et polymélodique. Concernant sa structure horizontale, l'œuvre est une succession de quinze épisodes homogènes quasiment tous traités de la même manière : un *rondo* qui est toujours le même (qui peut être transposé ou changer de tonalité) suivi de l'assemblage de deux *segments* ayant chacun une unité mélodique propre, joués en même temps. L'une des spécificités de cette œuvre tient à ce que les segments joués dans chacun des « épisodes » sont des musiques populaires traditionnelles brésiliennes : des extraits de sambas, tangos, fados portugais et autres maxixes. Manoel Aranha Corrêa do Lago (2002) indique qu'aucun des segments, ni même le *Rondo* cyclique n'ont été composé par Milhaud. Le compositeur a passé deux années à écouter de la musique folklorique au Brésil et l'a réinterprétée tout au long d'une œuvre singulière.

En ce qui concerne l'espace vertical de sa composition, Milhaud ne s'est pas contenté de superposer à chaque épisode des fragments d'œuvres folkloriques mais il a

utilisé le profil rythmique similaire de ces dernières afin de créer une superposition de lignes contrapuntiques par l'assemblage de transcriptions. Les analystes musicaux s'accordent néanmoins sur le fait que cet assemblage de lignes mélodiques distinctes produit *in fine* beaucoup plus de l'hétérophonie que de la polyphonie. Ceci est même caractéristique des œuvres de Milhaud composées dans la même période, comme en témoignent *L'homme et son désir* (1918) et *Le retour de l'enfant prodigue* (1917). En ce sens les ajustements entre les fragments d'œuvres folkloriques relèvent davantage de la *polymélodie* que de la polytonalité. Au-delà de ces précisions musicologiques, il est important de noter que ce que Milhaud met à l'œuvre relève précisément – de manière singulière certes – d'un acte d'ethnographie sonore, évidemment par l'utilisation de mélodies folkloriques (permettant ainsi leur conservation et leur diffusion) mais aussi, ce qui nous concerne particulièrement ici, en les organisant sur un temps et un espace qui peut ressembler en tout point à une expérience urbaine qu'il a vécue[229], notamment au cours de fêtes urbaines, au cours desquelles chaque quartier, voire chaque rue, entend soir après soir des groupes différents jouer leur musique[230]. Ainsi, ***Le Bœuf sur le toit*** **procède du mouvement** : cela peut être le mouvement du compositeur, qui marche entre des rues et entend des musiques se faire, se défaire, se superposer etc. ; cela peut également être le mouvement des musiciens face un auditoire fixe, comme dans un défilé de carnaval par exemple.

[229] On notera qu'un autre très grand ethnomusicologue de son temps, le compositeur Béla Bartòk, sillonnant les campagnes hongroises muni d'un phonographe Edison pour capitaliser les chants folkloriques, fait également un usage très courant de la polytonalité dans son œuvre. Pour plus d'informations sur la démarche ethnomusicographique de ce compositeur, se référer à : Boukobza J.-F., *Bartók et le folklore imaginaire*, Paris: Cité de la musique, Les éditions, 2005.

[230] Ainsi, Milhaud sous le pseudonyme de Jacaremirim écrit : « C'est au moment du Carnaval, dans le ruissellement de l'été tropical, que, chaque année, les nouvelles danses (tangos, maxixes, sambas, catérétés, etc.) surgissent, remplacent celles de l'année qui finit et s'installent partout ; on les entend jouer par les musiques militaires, les orchestres des cinémas, les pianos des palais qu'habitent les Cariocas, les pianos mécaniques et les phonographes des maisons de Paysandù, le quatuor des mendiants aveugles, les guitares nocturnes des rues de nègres et la voix solitaire de ce noir qui a peinturluré sa figure de rouge et qui, ivre d'eau-de-vie-de-canne-à-sucre, danse avec un sorbet au coco à la main.
Dans l'intérieur, des Caïpires, cochers lyriques, debout sur un char parcourent les routes indéfiniment le même air, changeant à chaque fois les paroles, ne gardant pour les composer que le temps d'un refrain que crient ses camarades en s'accompagnant d'instruments à percussion. Tous les soirs il y a une fête dans une rue ; les journaux l'indiquent […] Les "Serviteurs de la folie" sont organisés par petits groupes avec une administration […] ; ils se retrouvent chaque nuit dans la rue désignée ; la fanfare d'une société de tir joue une danse (toujours la même) pendant que, de son côté, chaque groupe chante un air différent, danse en battant des mains […] ». MILHAUD Darius, Le bœuf sur le toit (samba carnavalesque), *Littérature*, Paris, avril 1919, n°2, p. 21-22.

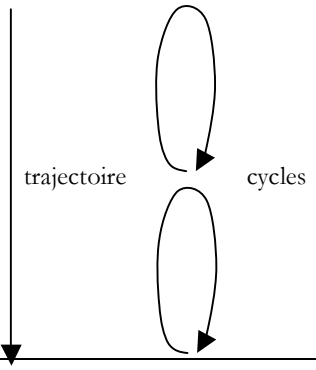
Tableau 16 : Structure horizontale et verticale du premier *cycle* du *Bœuf sur le toit* (Aranha Corrêa Do Lago, 2002: 17 ; 21)

Groupe	Pièces	Tonalité
Cycle 1		
Episode 1	Rondo 1	Do majeur
Segment a-1	São Paulo Futuro-A	Do mineur
Segment b-1	São Paulo Futuro-B	Mi b majeur
Episode 2	Rondo 2	Mi b majeur
Segment a-2	Viola Cantadeira-B	Mi b mineur
Segment b-2	Viola Cantadeira-A	Sol b majeur
Episode 3	Rondo 3	Sol b majeur
Segment a-3	Amor Avalhado-A	Fa # mineur
Segment b-3	Matuto-B	La majeur
Episode 4	Rondo 4	La majeur
Segment a-4	Ferramenta-A	La majeur, Sol majeur
Segment b-4	Olh'Abacaxi-A	Sol b majeur

Le tableau 17 illustre sur un « cycle » (l'œuvre étant constituée de trois cycles successifs, d'une récapitulation et d'une *Coda*) le déroulement rythmique et mélodique d'une partie du *Bœuf sur le toit*. On y lit la présence d'une structure de base constituée par le *Rondo* qui revient périodiquement (environ toutes les deux minutes, selon le tempo) et entre le déroulement simultané de deux mélodies (segments) concurrentes aux tonalités séparées d'une tierce mineure. Ce mécanisme présente d'importantes similarités structurelles avec le voyage en transports collectifs.

Tableau 17 : Comparaison des structures sonores du Boeuf sur le toit et d'un voyage urbain-type

Le bœuf sur le toit	*Voyage urbain*	*Temps métrique*	*Temps perçu*
Rondo 1	Arrêt en station		
Episode 1	Séquence *entre deux stations* 1		
Segment a-1	Ligne sonore 1		
Segment b-1	Ligne sonore 2 etc.		
Rondo 2	Arrêt en station		
Episode 2	Séquence *entre deux stations* 2		
Segment a-2	Ligne sonore 1		
Segment b-2	Ligne sonore 3 etc.		



Dans l'œuvre de Milhaud, le « lien mélodique » de chaque segment se fonde sur sa tonalité, dans le cas du voyage urbain ce dernier tient à la cohérence interne aux occurrences et référents en présence . Ce lien peut être assuré par les « origines » des occurrences sonores, par exemple le dispositif constitué par le moyen de transport est

généralement perçu comme étant unitaire – bien que constitué de plusieurs signaux, et produit sa propre ligne sonore. Les voix, la musique à bord, par la kairicité des pratiques peuvent également former des lignes sonores indépendantes. D'un point de vue rythmique, la polyrythmie est à l'œuvre dans les deux cas, dans un mode composé pour l'un, faisant usage des ajustements entre référents pour l'autre. L'analogie peut être poussée relativement loin. Dans l'œuvre de Milhaud, le *rondo* revient à peu près toutes les deux minutes mais il diffère un peu chaque fois nouvelle (par changement de tonalité par exemple), il s'est « teinté » pourrait-on dire, mais sa forme d'ensemble perdure. De la même manière, en métro les stations de métro « reviennent » toutes les minutes trente environ. Elles se ressemblent, mais chacune diffère de la précédente néanmoins. Entre les *rondo*, Milhaud fait apparaître des airs folkloriques à la manière dont ils pourraient se manifester lorsqu'il arpente les rues brésiliennes en fête. Entre les stations, des occurrences sonores ont lieu, on entend plus ou moins le crescendo-bourdon/masque-decrescendo du référent cycle accélération-roulement-décélération, auquel les pratiques sonores s'ajoutent et s'ajustent. Cette micro structure cyclique déployée au cours de la traversée est caractéristique du voyage urbain en tant que construction polyrythmique. Par conséquent, l'espace urbain de la traversée en transports collectifs est « polyrythmé », en tension entre répétition et trajectoire.

5.2.3. Définition de la structure polyrythmique du voyage urbain

Le détour par l'œuvre de Milhaud permet d'avancer sur une dimension fondamentale du voyage urbain : la **polyrythmie**. Nous indiquions plus haut que l'espace sonore, l'espace phénoménal et, par extension, l'espace physique du voyage urbain est de nature polyrythmique en ce qu'il se compose de « lignes sensibles » agencées sur des ordres temporels spécifiques. Par ailleurs, l'œuvre de Milhaud, au-delà de sa ressemblance structurelle et phénoménale confondante avec le voyage urbain, est remarquable car elle donne à entendre la traversée. Le son nécessite le temps, il est du *temps qualifié* (Augoyard, 1991b). Le mouvement est un rapport du temps à l'espace, « un assemblage plus ou moins bien imbriqué d'espaces-temps qualifiés » (Thomas, 2000: 47). En mettant en scène des espaces sonores distincts tout en faisant l'effort de redonner de la mesure, avec les *rondo*, qui jouent le rôle d'ancrages, de moments de « remise à zéro » des cycles (bien que chaque répétition produit sa différence), le *Bœuf sur le toit* est l'occasion d'avancer, de se déplacer et d'entendre ce que le mouvement provoque. Pour cela, Milhaud fait usage de la polytonalité, de la polymélodie et de la polyrythmie en leur conférant une dimension nécessaire : ces procédés sont le *moyen* de faire entendre ce qu'il a entendu.

Revenons au voyage urbain. Ce dernier n'est pas une composition, mais il procède d'un ensemble de régularités. Il est organisé sur une forme cyclique qui est celle de la séquence *entre deux stations*, structurée par la répétition des phases d'arrêt et de mouvement du véhicule, la succession répétitive des référents sonores *cycle : accélération-roulement-décélération*, *portes*, *son de station souterraine* (ou extérieur), *portes*. À partir de là se disposent les phénomènes, se compose le rapport à la ville. Les rythmes à l'œuvre sont produits par la machine, les individus, le rapport au réseau, l'espace traversé etc. Prendre en considération les phénomènes sous l'angle de leur avènement dans une structure polyrythmique « lâche mais structurée », leur donne un poids égal. Le voyage urbain est l'organisation de rapports à la ville. Ainsi, le tracé d'une ligne de transport collectif, ou la *trace*, qu'elle laisse sur la ville organise l'expérience de l'espace urbain. Les effets visuels dynamiques, modelés par la vitesse de déplacement, la forme du tracé, l'orientation des formes urbaines traversées et la posture corporelle du passager, témoignent de processus d'appréhension visuelle des formes urbaines spécifiques au mouvement motorisé. L'espace traversé procède d'anamorphoses : il se géométrise, s'étage en plans distincts, se fond, s'étire ou, au contraire, se discrétise etc. Surtout, ces transfigurations à l'œuvre dans la perception sont temporisées au cours de la traversée. Ainsi, nous l'avons dit, la vitesse est un paramètre à prendre en compte pour la réalisation de certains effets visuels dynamiques, tel celui de trille par exemple. Mais aussi, les temporalités internes au voyage urbain se retrouvent dans la relation au territoire traversé. Ainsi une courbe forte ou une pente aura un effet sensible temporalisé. En effet, le mode de renouvellement de l'environnement visuel, par exemple, différera particulièrement de celui ayant lieu en ligne droite. Ainsi, lorsque nous indiquions plus haut que les stations disposées au cours d'un trajet en transports collectifs urbains donnent un *tempo* à la traversée – les points d'arrêt sur la ligne conditionnent le mouvement et la répétition de la séquence *entre deux stations* organise sur un plan phénoménal minimal et nécessaire le trajet urbain –, la forme urbaine spécifie ses caractères et ses qualités (ou bien ses *mouvements* pour prolonger la métaphore musicale), ces derniers intervenant à l'intérieur d'une configuration temporelle : la déformation continue de l'environnement en mouvement, à laquelle des effets ponctuels s'ajoutent etc.

Après le plan visuel, la trace – comprenant l'inscription dans le sol urbain, les virages, mais aussi les pentes, ou encore la position des arrêts – conditionne la forme du mouvement et est particulièrement structurante aux plans kinesthésiques ou sonores. En effet, la structure répétitive composée de la succession minimale : accélération - mouvement continu - décélération - arrêt, se manifeste autant au plan sonore – ce dont témoigne les effets sonores manifestes en mouvement – que proprioceptif, remarquable par exemple à travers toutes les formes d'accélération

(gravitationnelle, angulaire, linéaire). Aussi, le tracé des lignes est le résultat de plusieurs choix : technique, administratif, politique etc. qui ont un impact immédiat dans la construction de l'expérience de la traversée urbaine. Ainsi, les stations à correspondance reconfigurent particulièrement l'environnement sensible. Dans le cas de la ligne 2 du métro de Paris, l'arrêt à Barbès-Rochechouart ou à Place de Clichy correspondent souvent avec un fort renouvellement des passagers. L'environnement social se reconfigure ainsi au cours de la traversée, premièrement sur un mode « continu », mais aussi en des lieux faisant « rupture ». Ces reconfigurations prennent place de manière extrêmement structurées au plan temporel : toute les minute et demie quelques personnes montent et descendent, et à certains lieux précis (correspondant à certains temps de la traversée), le public se transfigure. De ces deux plans (tracé, public) découlent les potentiels d'expérience esthétique et imaginaire de la traversée.

Comme nous l'avons développé au cours des secondes et troisièmes parties, une traversée urbaine se joue autant au plan matériel qu'à un plan « méta », c'est-à-dire qui convoque des dimensions propres à l'expérience en tension entre le monde concret et le potentiel perceptif se déployant. Ainsi, une traversée urbaine ordinaire peut être l'occasion d'une expérience esthétique et cette dernière est fortement temporalisée, ou, autrement dit, en relation avec les temporalités des phénomènes y concourant. Ainsi, un événement, une configuration momentanée, comme un mode de répétition phénoménal par exemple dévoilent un potentiel de la situation en termes esthétiques. Sur un mode moins expressément manifeste, ce type de relations témoignent du versant « esthésique » de l'expérience de la traversée qui, même au plan visuel, convoque largement le plan perceptif pathique. Le phénomène attentionnel de *détachement* en témoigne de manière particulièrement explicite. Aussi, la possibilité d'une expérience esthétique, manifeste à la conscience et « déclenchée » à un moment du trajet – ou, au contraire, participant d'une continuité « agréable », tel le bercement parfois qualifié en mouvement –, témoigne de l'antériorité de la prise au corps du trajet, qui affecte temporairement la sensibilité à un niveau « sub-liminal ». De même, la vision, l'un des sens les plus manifestes à la conscience, apparaît – en mouvement – pourtant se réaliser sur un mode pathique, par exemple dans l'effet de guidage, ou celui de défilement, qui rendent alors compte d'une certaine forme d'eurythmie synesthésique. Le mode pathique de la sensibilité convoquée en mouvement participe d'un rapport au temps spécifique, le temps linéaire de la traversée, rendant précisément possible les « ponctuations », faisant sortir le voyageur de l'état de torpeur, lui faisant réaliser l'actualité du contexte, catalysant son imagination ou encore suscitant une expérience esthétique par contraste. La dimension pathique de la traversée motorisée est une piste particulièrement heuristique que ce travail a simplement permis de

dégager. Il s'agit en revanche d'une hypothèse de départ probablement féconde pour de futures recherches.

On le comprend aisément, ces rapports, ces registres de description et de compréhension du voyage urbain sont spécifiques de ce dernier – et non pas génériques de toute expérience urbaine – au sens où ils prennent une forme spécifique procédant de leur temporalisation. Chaque phénomène produit un temps propre, l'expérience de la traversée participe d'une construction temporelle manifeste à l'actualisation des divers registres convoqués à l'interface du corps en mouvement et de l'espace traversé. Ainsi, point de prégnance de l'espace, des fonctions, des relations sociales etc. mais la réalisation d'une expérience caractérisée par une manière spécifique pour les phénomènes de se mettre en rapport. Au-delà du voyage urbain, qu'en est-il de l'ambiance urbaine ?

5.3. Entre le voyage urbain et l'ambiance urbaine : la polyrythmie

D'une organisation aux phénomènes : retour au concret

Que ce soit sur le terrain de la visualité, de la relation attentionnelle à la situation, ou du sonore, notre travail a tenté de « détricoter » les composantes du voyage urbain afin de les spécifier. Au cours de ce processus, il apparaît que le temps, ou plutôt, la temporalité, est une clef de compréhension, premièrement au niveau de la dialectique temps métrique - temps kairique, ou temps phénoménaux et temporalités attentionnelles. Se sortir des phénomènes, ou du rapport perceptif et attentif à ces derniers afin d'explorer leurs modalités d'organisation ne signifie pas pour autant évoluer sur un plan purement conceptuel. Au contraire, il nous semble que si la description et la compréhension des modalités phénoménales propres au voyage urbain concourt à l'émergence du registre rythmique, alors la compréhension de l'ambiance urbaine ne peut en faire une modalité « secondaire ». Pour cette raison, nous avons déployé l'hypothèse polyrythmique. Cette dernière, développée en partant du modèle musical propre à l'œuvre de Milhaud, ne traite pas uniquement du son, mais est opératoire à l'échelle des ambiances dans la mesure où elle est expressive de leur mode d'organisation à une grande échelle.

La polyrythmie est la *manière* par laquelle les phénomènes et, plus généralement, les « composantes » du voyage urbain sont mises en relations. Ces dernières correspondent aux registres analytiques mis en place tout au long de ce travail. Autrement dit : un voyage urbain correspond à la mise en relation des individus, du référentiel et de l'espace urbain et cette interrelation spécifique configure un ensemble de rapports convoquant des dimensions sociales, paysagères, imaginaires, construites et temporelles, organisées dans un temps polyrythmique. L'ambiance urbaine est le produit de cette organisation rythmique. **L'ambiance urbaine est une configuration rythmique des ambiances**. Avançons davantage sur cette construction temporelle de l'ambiance urbaine.

Une méthode rythmanalytique

La méthode développée au cours de cette partie conclusive relève en quelque sorte du « projet rythmanalytique » mis en place par H. Lefebvre à la fin de sa vie[231]. Il s'agit

[231] À l'« origine » (ou presque) de la « rythmanalyse » on trouve le philosophe champenois Gaston Bachelard, qui cherchait alors à invalider la thèse bergsonienne de la « continuité de la durée » (alors que le projet de H. Lefebvre consiste en une critique politique du temps et de l'espace social). Guyard commente ainsi la nature du projet bachelardien : « Bachelard a voulu fonder une Rythmanalyse, discipline tentaculaire touchant autant à l'étude et à l'analyse du psychisme en état de recueillement devant une

de procéder en « écoutant » les rythmes, en prenant attention aux temps et par là même aux phénomènes. À l'issue des trois études de terrains réalisées précédemment, nous avons émis l'hypothèse que le voyage urbain – le rapport à l'espace urbain en mouvement – est analysable à travers quatre catégories, chacune produisant au moins autant de temps. Agir comme le « rythmanalyste »[232], c'est-à-dire comme celui qui prête attention au rythme, est une manière de déconstruire les éléments mis en relation pour les approcher séparément sans chercher à instaurer des rapports de « domination » entre dimensions convoquées. Il s'agit au contraire de tenter de penser leur « être ensemble » dans le temps. Ainsi, l'ambiance urbaine est plurielle, elle est le produit d'une mise en relation et la temporalité est sa forme.

Les registres du voyage urbain au filtre du rythme

L'exemple développé précédemment de la pratique musicale en transports montre, en développant l'hypothèse d'un mode de jeu de type *kairique*, l'importance de la temporalité des phénomènes d'un point de vue pragmatique. Cet exemple développe également la piste d'une construction temporelle du voyage urbain. En effet, les quatre registres descriptifs-interprétatifs du voyage urbain – trace, altérité, imaginaire, et esthétique, qui ont émergé au cours de l'analyse, ne qualifient pas en eux-mêmes le voyage urbain, mais ce sont les temporalités qu'ils organisent qui le font. De même, le développement au cours de ce travail de la question des modes de relation à l'environnement, ou au milieu, sur des plans interindividuels ou phénoménaux, ainsi que des thématiques de l'action et de l'attention en situation, témoignent du même résultat, particulièrement manifeste dans l'expression de l'ambiance à l'interface des temporalités « métriques » et kairiques. Aussi, les registres analytiques déployés ne sont pas « séparés » au plan de l'expérience. Alors, leur « désintrication rythmanalytique » ne tend pas à indiquer que les dimensions qu'ils recouvrent évoluent distinctement, en parallèle, chacune organisant leur temps propre,

---

poésie (sorte de métapsychologie variationnelle) qu'à l'étude des fréquences propres de la microphysique étendue et couplée à la psychobiologie. […] Si donc Bachelard a, dès *La dialectique de la durée*, voulu reprendre à lui la thèse d'Alberto Pinheiros dos Santos en faisant sien le mot même de "Rythmanalyse", c'est aussi pour l'enrichir de sa propre expérience, tour à tour indistinctement épistémologique, poétique, métaphysique et ultimement morale. » *In* Guyard A., Fondements et origines de la rythmanalyse bachelardienne, *in* Sauvanet P., Wunenburger J.-J. (eds.), *Rythmes et philosophie*, Paris: Éditions Kimé, 1996, p. 69.

[232] Nom donné par Lefebvre au scientifique pratiquant la rythmanalyse. Son objet est le rythme, celui du « monde », sa méthode, l'écoute et sa discipline, « toutes » : « Il écoutera le monde, et surtout ce qu'on nomme dédaigneusement les bruits, qu'on dit sans signification, et les *rumeurs*, pleines de significations – et enfin, il écoutera les silences » (p. 31) et « De même qu'il emprunte et reçoit de **tout** son corps, de tous ses sens, de même il reçoit des *données* de toutes les sciences : psychologie, sociologie, ethnologie, biologie ; et même de la physique et des mathématiques. […] il suit une démarche *transdisciplinaire*. Sans omettre, bien entendu, le spatial et les lieux, il se rend plus sensible aux temps qu'aux lieux. Il parviendra à "écouter" une maison, une rue, une ville, comme l'auditeur écoute une symphonie. » (p. 35) *in* Lefebvre H., *Éléments de rythmanalyse*, Paris: Éditions Syllepse, 1992.

en relation plus ou moins étroite avec le temps organisateur du mouvement physique de la traversée. Les phénomènes organisent bien leurs temps, en revanche, les registres desquels ils procèdent sont « interreliés », et occupent des positions différenciées dans leur structuration de l'expérience. La différence se joue sur le plan de leur « matérialité ». En effet, les registres *trace* et *altérité* relèvent de conditions objectivables de l'environnement : d'une part le construit, d'autre part les individus. En revanche, les registres *imaginaire* et *esthétique*, renvoient à l'expérience. Ainsi, les premiers peuvent avoir un effet sur les seconds mais l'inverse n'est pas possible. À l'interface de ces registres intervient le *rythme*, qui est par nature « coincé » entre temps objectif des phénomènes et temps perçu ou temps d'action. De plus, à l'interface de dimensions matérielles et de dimensions perçues, le rythme est la configuration de l'ambiance.

L'ambiance urbaine : de la temporalité des phénomènes à la temporalité de l'espace

William Grossin dans son entreprise de constitution d'une « science des temps » indique que « tout phénomène produit son temps » (Grossin, 1996: 229). Il va même plus loin en écrivant :

> « [...] le temps produit par un phénomène a autant de réalité que le phénomène lui-même. Il ne s'en abstrait pas. On ne peut le tenir comme une simple image de la mobilité ou un nombre pur, "le nombre du mouvement" ou celui de toute mesure conventionnelle. Il existe donc au moins autant de temps que de phénomènes. Au moins, cela veut dire qu'un seul phénomène peut produire plusieurs temps, successivement ou simultanément. Associer les temps aux phénomènes qui les produisent conduit à reconnaître leur multiplicité et leur diversité. » (Grossin, 1996: 229)

Un tel prédicat est lourd de conséquences pour la conception que nous proposons de l'ambiance urbaine. Restons sur le terrain du voyage urbain pour notre développement. En comprenant le voyage urbain comme l'événement pendant lequel des phénomènes – convoquant des registres infrastructurels, sociaux, imaginaires, esthétiques, et produisant chacun leurs temps propres –, sont liés par une organisation polyrythmique, la « désintrication » de ces composantes revient à isoler des temporalités, ou des rythmiques individuelles, internes à la rythmique du voyage urbain. Pour parler comme Grossin, il s'agit d'isoler des « cadres temporels »[233]

[233] Grossin définit ainsi le « cadre temporel » : « Elle [la notion de cadre temporel] isole d'un large environnement une étendue close, mais remplie. Elle enferme quelque chose dans des limites définies. Se juxtaposent ainsi, ou plutôt s'opposent un contenant et un contenu, une chronologie et un événement, un horaire et une durée, deux repères temporels et un état (ou une activité) » *In* Grossin W., *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, Toulouse: Octare Éditions, 1996, p. 24.

phénoménaux du voyage urbain dans le « milieu temporel » urbain. L'auteur définit ainsi ce dernier, beaucoup plus abstrait :

> « Nous avons constaté que des temps divers existaient en grande abondance. Démarche nécessaire : il faut plusieurs temps pour constituer un milieu temporel. Disons, provisoirement qu'un milieu temporel est un **assemblage** de plusieurs temps » (Grossin, 1996: 40).

Ainsi, mettre en place une analyse compréhensive de registres descriptifs-interprétatifs du voyage urbain à l'interface de la ville et du mouvement conduit à une catégorisation de rapports aux temporalités internes du voyage urbain dans la mesure ou celles-ci procèdent des « phénomènes » constitutifs de la traversée. Et spécifier la forme polyrythmique du voyage urbain consiste à qualifier l'*assemblage* dont traite Grossin. Plus, comme le montrent les ambiances urbaines types, au-delà d'être une qualification du voyage urbain, cet assemblage, de forme polyrythmique, est une condition nécessaire de l'ambiance urbaine.

Aussi, cet *assemblage* phénoménal (ou temporel) prend sens dans l'expérience lorsqu'il qualifie une situation, dans le cas du voyage urbain : le lieu-moment de la traversée. On comprend alors que l'assemblage des temporalités phénoménales ne peut concourir seul à la caractérisation de l'ambiance urbaine, celle-ci étant liée à l'expérience de cet assemblage. Poursuivant l'objectif de démonstration de la propension des formes artistiques à rendre compte du monde aussi sérieusement que les sciences, le philosophe américain Nelson Goodman (2006) propose la notion d'*agencement*, pour caractériser les formes d'organisation des phénomènes entrant en jeu dans l'expérience. Il prend l'exemple de la musique tonale et atonale pour indiquer que les motifs musicaux ne sont pas perçus de la même manière selon ces cadres – ou agencements – de référence. Aussi, avançant plus loin sur ces agencements, il indique qu'ils procèdent d'une conception et étend cette conclusion à la « conception » de l'expérience du monde :

> « Le temps de nos journées est partagé en vingt-quatre heures, chacune de soixante minutes, elles-mêmes de soixante secondes. Quoi qu'on puisse dire d'autre de ces modes d'organisation, ils ne sont pas "trouvés dans le monde" mais *construits pour faire un monde*. Autant que la décomposition, autant que la pondération des totalités et des genres, l'agencement participe aux manières de faire le monde. » (Goodman, 2006: 31-32)[234]

[234] Dans la sixième partie de son ouvrage « La fabrication des faits », l'auteur développe les « procédés de construction du monde », comme modes de relation entre éléments (ou mondes), sur différents modes d'*agencement* : supplémentation, suppression, composition, déformation, pondération ou accentuation, qui font écho – au moins dans leur dénominations – aux modes de manifestation des phénomènes dans le temps polyrythmique du voyage urbain. Voir Goodman N., *Manières de faire des mondes*, Paris: Gallimard, 2006, p. 144.

De plus, Goodman indique que des *réagencements* sont à l'œuvre en fonction des « circonstances », autrement dit, des situations. Ainsi, faisant référence à Kevin Lynch et à l'imagibilité de la ville, Goodman indique que l'expérience – vécue de l'intérieur – de la ville constitue un réagencement radical de l'agencement constitué par la ville prise comme une unité – à distance, ou encore vue sur une carte. **On peut alors considérer l'ambiance urbaine comme le *réagencement* des ambiances situées, et le mode propre à ce réagencement est la temporalité polyrythmique**.

5.4. Conclusions

Située au cœur de la thématique du mouvement physique en ville, cette recherche considère la mobilité urbaine du point de vue des interactions corporelles qu'elle suscite. Par là même, la mobilité dans l'espace n'a pas été considérée comme un effet des localités qu'elle servirait à relier – ce que défendrait une approche théorique de type sédentariste. Au contraire, partant du constat de la mobilité physique comme « condition urbaine contemporaine », elle a été abordée du point de vue de son actualisation, de sa réalisation. Par là même, cette démarche rejoint les enseignements des phénoménologues, notamment ceux d'Erwin Straus, et de considérer que *se mouvoir* dans l'espace, indépendamment des formes de mouvement convoquées – lent, rapide ; d'adhérence urbaine faible ou forte etc. – convoque nécessairement un *sentir*. Mobilisant le mouvement des corps, les trajets urbains quotidiens sont l'occasion, ainsi que des conditions nécessaires, d'une expérience sensible. Ramenée aux champs de la mobilité et de l'urbanisme, la question initiale de ce travail peut être reformulée de la manière suivante : **qu'est-ce que la mobilité physique dans l'espace des réseaux de circulation fait à l'expérience de la ville ?** Comme en atteste l'accroissement en nombre, mais aussi en largeur thématique, des travaux consacrés à la question des mobilités spatiales ou, plus simplement, le constat de l'importance de la mobilité individuelle dans la compréhension du monde contemporain, une telle question avait toute légitimité d'être posée.

Situés dans un « champ » au contours délimités à l'interface de travaux d'anthropologie sensible de l'espace, de la sociologie urbaine, de l'architecture, et tout en menant une démarche concernant l'espace urbain, nous avons formulé une hypothèse à l'interface de questionnements concernant l'expérience sensible ordinaire et l'espace urbain, comme espace d'échelle territoriale. Cette hypothèse postule que **le mouvement en ville est une condition de réalisation d'une expérience sensible de la grande échelle**. Si ténue puisse-t-elle sembler considérée de prime abord, cette hypothèse permet néanmoins la formulation d'enjeux concernant l'appréhension de l'espace, qui pourraient être formulés de diverses manières : comment penser le territoire habité – en tant qu'il dépasse le contexte environnant les corps – au mode sensible ? Comment introduire l'expérience vécue dans la carte ? Quelles sont les géographies sensibles des individus mobiles ? etc. Par ailleurs, en renversant le tropisme de l'appréhension écologique de l'espace vécu et en orientant les questionnements autour de la sensibilité et de la corporéité, un second niveau d'interrogations apparaît, exprimable à travers les questions suivantes : Comment l'espace urbain, qui par son étendue est non appréhensible de manière immédiate au

plan sensible, fait-il sens vis-à-vis d'une considération en termes d'expérience située ? Quelle est la part du pathique dans l'expérience de l'espace vécu ? Comment envisager une ambiance à une échelle différente de celle du corps percevant ?

Tous ces points de questionnement existent en filigrane de notre travail. Aussi, nous devons indiquer que nous les rendons manifestes dans cette partie conclusive sans qu'ils aient pour autant été le moteur de cette recherche. Ainsi, certains d'entre eux, sont encore à l'état de germe et la question de la représentation du sensible à une échelle territoriale n'a, par exemple, pas été abordée. En revanche, les résultats auxquels nous aboutissons permettent de former un bon point de départ pour envisager les champs de questionnement relevant de la première catégorie d'enjeux formulés. Aussi, une passerelle entre ces deux champs de questionnement est tendue par le développement de la notion de « contours temporels de l'ambiance » qui sont un moyen d'intégrer de l'espace, au premier plan, dans l'ambiance par le truchement de la rythmique.

L'hypothèse de ce travail pose également un problème relevant de l'apparente contradiction des échelles : du contexte sensible, micro, aux spatialités de dimension proxémique, et de l'urbain, macro, appréhendable de l' « extérieur », comme une entité « stabilisée » – pour un temps au moins. Ce premier niveau de discussion, lié directement à la question de cette recherche, sous-tend une double controverse concernant les modes possibles d'appréhension de la mobilité urbaine, entre posture « engagée » et surplombante, et ceux de compréhension de l'ambiance entre approches contextuelles ou « structurantes ». En effet, le terrain des transports collectifs, qui est celui de cette thèse, configure l'espace sensible et les ambiances à l'échelle du réseau, ce dernier faisant office de système organisateur. C'est là même que se situe le paradoxe d'une ambiance urbaine, dans la tension entre les échelles sensibles et territoriales, mais aussi entre le contingent et le systémique.

En conscience de cette difficulté d'ordre épistémologique tenant à la formulation de notre problématique – la question de la production d'un discours sensible compréhensif sur l'espace urbain de grande échelle –, la délimitation de notre inscription théorique et de notre posture scientifique s'est faite au cœur du socle offert par le *mobilities paradigm* tel que formulé par Mimi Sheller et John Urry. Partant de là, une approche moins centrée sur une discipline que sur un objet a été rendue possible, la mobilité corporelle a pu être considérée comme un moyen de mise en contact au monde, et le primat être accordé aux flux sur les structures fixes. Aussi, la force de ce paradigme réside dans le fait qu'il parte de ces hiatus non pour exclure tout un ensemble de questionnements ou d'approches, mais plutôt pour les pondérer, sans

jamais oublier la complexité caractérisant les situations étudiées. De là vient pour nous la possibilité de considération d'une **ambiance urbaine, comme construction théorique descriptive et interprétative de l'expérience vécue du mouvement en ville**. Aussi, ces développements, s'ils sont rendus possibles par la configuration scientifique que met en place le *mobilities paradigm*, procèdent de la notion d'ambiance telle que développée au laboratoire Cresson et de ses implications, particulièrement au plan méthodologique. Ainsi, au commencement de ce travail, nous abordions notre question en emboîtant les différents référentiels : épistémologiques – en partant du *mobilities paradigm*, sans orientation disciplinaire prégnante, articulant différents champs théoriques et privilégiant plutôt une posture nomadique –, théoriques – en nous situant à l'interface des sciences de la ville, de la mobilité et de la perception située –, méthodologiques – en favorisant une approche inductive basée sur la verbalisation des perceptions. Les implications du *mobilities paradigm* concernent le champ social et les travaux s'en réclamant visent la compréhension des modalités d'actualisation des relations interindividuelles, notamment au plan corporel et sensible, et cette orientation thématique fût à l'origine de la nécessité de l'imbrication des référentiels multiples. Alors, à partir de notre travail, nous sommes en mesure d'indiquer que les implications de ce paradigme scientifique dépassent la seule thématique des interactions interpersonnelles en ayant des effets sur celle de l'espace habité. À terme, il est envisageable que l'ambiance, à l'instar de la mobilité et des conséquences engendrées dans le champ social par le *mobilities paradigm*, devienne, par sa conjugaison au mouvement, une clef de compréhension centrale du champ urbanistique.

6. *Bibliographie*

Cahiers Internationaux de Sociologie, Mobilité et modernité, coord. par A. Bourdin, vol. 118, Janvier-Juin 2005, 186 p.

Theory, Culture & Society, Special Issue on Automobilities, 2004, vol. 21, n° 4-5.

Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine, n° 20-21, *L'espace anthropologique.* coord. par Philippe Bonnin et Alessia de Biase, Paris: Monum, éditions du patrimoine, 2007, 279 p.

(Coll.), *Du, mouvement dans l'image à l'image en mouvement. Regard de l'homme sur l'image. L'homme au XXe siècle à l'aube du IIIe millénaire*, Province de Liège, 1996, 227 p.

Adams Reginald B. Jr., Kleck Robert E., Effects of Direct and Averted Gaze on the Perception of Facially Communicated Emotion, *Emotion*, 2005, vol. 5, n° 1, p. 3-11.

Adey Peter, If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities, *Mobilities*, 2006, vol. 1, n° 1, p. 75-94.

Agamben Giorgio, *Qu'est-ce qu'un dispositif ?*, Paris: Payot & Rivages, 2007, 50 p.

Albera François, Braun Marta, André Gaudreault (eds.), *Arrêt sur image, fragmentation du temps. Aux sources de la culture visuelle moderne*, Lausanne: Payot, 2002, 351 p.

Allemand Sylvain, La mobilité comme "capital", *Sciences Humaines.* Dossier : Voyages, migration, mobilité, 2004, n° 145, p. 20-22.

Allemand Sylvain, Ascher François, Levy Jacques (eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, 336 p.

Amar Georges, Le sens de la terre, *Cahiers de Géopoétique* [en ligne], automne 1990, n°1 Disponible sur: http://www.geopoetique.net/archipel_fr/institut/cahiers/cah1_ga.html

Amar Georges, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, 1993, n° 159-160, p. 140-151.

Amar Georges, Complexes d'échange urbains. Du concept au projet, *Les annales de la recherche urbaine*, 1996, n° 59-60, p. 92-100.

Amar Georges, Voir du pays. Fragments pour une poétique de la mobilité urbaine, *Les annales de la recherche urbaine*, 1999, n° 85, p. 149-151.

Amar Georges, Le bonheur d'une ville. Pour un génie poétique, *Les annales de la recherche urbaine*, 2003, n° 94, p. 81-86.

Amar Georges, *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 2004, 251 p.

Amar Georges, *L'inde danse. Une saison de musique*, Paris: L'Harmattan, 2005, 85 p.

Amar Georges, *Manhattan et autres poèmes urbains*, Paris: L'harmattan, 2007, 122 p.

Amphoux Pascal, Environnement, milieu et paysage sonores, *in* Bassand Michel, Leresche Jean-Philippe (eds.), *Les faces cachées de l'urbain*, Berne: Peter Lang, 1994, p. 159-176.

Amphoux Pascal, *La notion d'ambiance. Une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, Paris: PUCA, Lausanne: IREC, 1998, 167 p.

Amphoux Pascal, Motricité, mouvance, émotion. Vers une conception morphogénétique de la mobilité urbaine, *in Europan 5. Résultats européens*, Paris: Europan, 1999, p. 44-52.

Amphoux Pascal, L'observation récurrente, *in* Thibaud Jean-Paul, Grosjean Michèle (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 153-169 (Eupalinos).

Amphoux Pascal, L'observation récurrente : une approche reconstructive de l'environnement construit, *in* Moser Gabriel, Weiss Karine (eds.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris: Armand Colin, 2003, p. 227-245.

Amphoux Pascal, Strebel Ignaz, Busset Thomas, Gehring Marco, Jaccoud Christophe (eds.), *Le petit véhicule à l'épreuve de la ville : une mutation de l'imaginaire automobile*, Lausanne: IREC, 1998, 219 p.

Amphoux Pascal , Thibaud Jean-Paul , Chelkoff Grégoire (eds.), *Ambiances en débats*, Bernin: À la croisée, 2004, 309 p.

Amphoux Pascal (Ed.), Jaccoud Christophe, Meier Hanna, Meier-Dallach Hans Peter, Gehring Marco, Bardyn Jean-Luc, Chelkoff Grégoire, *Aux écoutes de la ville. La qualité sonore des espaces publics européens, méthode d'analyse comparative : enquête sur trois villes suisses*, Grenoble : CRESSON, Lausanne: IREC, 1991, 320 p.

Apostolidis Thémis, Représentations sociales et triangulation: une application en psychologie sociale de la santé, *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 2006, vol. 22, p. 211-226.

Appleyard Donald, Lynch Kevin, Myer John R., *The View from the Road*, Cambridge: The M.I.T. Press, 1963, 64 p.

Aranha Corrêa Do Lago Manoel, Brazilian Sources in Milhaud's "Le Boeuf sur le Toit": A Discussion and a Musical Analysis, *Latin American Music Review / Revista de Musica Latinoamericana*, 2002, vol. 23, n° 1, p. 1-59.

Ascher François, Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques, [en ligne], 9 mai 2003, Disponible sur (Rotterdam Texte De La Conférence Prononcée À La Biennale D'architecture De)

Ascher François, La métaphore est un transport. Des idées sur le mouvement au mouvement des idées, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 37-54.

Augé Marc, *La Traversée du Luxembourg, Paris, 20 juillet 1984 : ethno-roman d'une journée française considérée sous l'angle des moeurs de la théorie et du bonheur*, Paris: Hachette, 1985, 195 p.

Augé Marc, *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil, 1992, 149 p.

Augé Marc, *Un ethnologue dans le métro*, Paris: Hachette littératures, 2001, 123 p.

Augé Marc, *Le métro revisité*, Paris: Seuil, 2008, 100 p. (La librairie du XXIe siècle).

Augoyard Jean-François, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain.*, Paris: Éditions du Seuil, 1979, 185 p.

Augoyard Jean-François, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ?, *Le Débat*, 1991, n° 65, p. 51-59.

Augoyard Jean-François, La compétence sociale du regard esthétique, *in L'espace du public. Les compétences du citadin* [Actes du colloque d'Arc-et-Senans, 8-9-10 novembre 1990], Paris: Plan urbain, Éd. Recherche, 1991, p. 41-46.

Augoyard Jean-François, L'environnement sensible et les ambiances architecturales, *L'espace géographique*, 1995, vol. 24, n° 4, p. 302-318.

Augoyard Jean-François, L'entretien sur écoute réactivée, *in* Grosjean Michèle, Thibaud Jean-Paul (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 127-152 (Eupalinos).

Augoyard Jean-François, Vers une esthétique des ambiances, *in* Amphoux Pascal , Thibaud Jean-Paul , Chelkoff Grégoire (eds.), *Ambiances en débats*, Bernin: À la croisée, 2004, p. 17-30.

Augoyard Jean-François, A comme Ambiance(s), *L'espace anthropologique. Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 2007, n° 20-21, p. 33-37.

Augoyard Jean-François, Torgue Henry (eds.), *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille: Parenthèses, 1995, 174 p.

Augoyard Jean-François (Ed.), Augoyard Erwan, Aventin Catherine, Leroux Martine, *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture. Tome 2 : parcours en espace public*, Grenoble: CRESSON, 2003, 342 p.

Austin John Langshaw, *Le langage de la perception*, Paris: Armand Colin, 1971, 173 p.

Austin John Langshaw, *Quand dire c'est faire*, Paris: Seuil, 1991, 202 p.

Barbaras Renaud, *La perception. Essai sur le sensible*, Paris: Hatier, 1994, 79 p.

Bardyn Jean-Luc, *La portée ferroviaire*, Grenoble: CRESSON, Rognes : ARCHIMEDA, 1999, 269 p.

Baroli Marc, *Le train dans la littérature française*, Paris: Éd. N.M., 1969, 496 p.

Barrère Anne, Martuccelli Danilo, La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 55-79.

Bassand Michel, L'urbain en mouvement, *Ivm Institut pour la ville en mouvement* [en ligne], Disponible sur: http://www.ville-en-mouvement.com/interventions/michel_bassand.pdf

Baszanger Isabelle, Introduction : Les chantiers d'un interactionnisme américain, *in* STRAUSS, Anselm, *La trame de la négociation. Sociologie qualitative et interactionnisme*, Textes réunis et présentés par Isabelle Baszanger, Paris: L'Harmattan, 1992, p. 11-63.

Baudrillard Jean, *Amérique*, Paris: Descartes & Cie, 2000, 203 p.

Bauman Zygmunt, *Liquid modernity*, Cambridge: Polity Press, 2000, 228 p.

Bavoux Jean-Jacques, Beaucire Francis, Chapelon Laurent, Zembri Pierre, *Géographie des transports*, Paris: Armand Colin, 2005, 231 p.

Baxandall Michael, *L'oeil du quattrocento : l'usage de la peinture dans l'Italie de la Renaissance*, Paris Gallimard, 1985, 254 p.

Beguin François, Paysages vus du train, *in* Bowie Karen, Polino Marie-Noëlle (eds.), *Revue d'histoire des chemins de fer* [*Arts et chemins de fer*, Actes du IIIe Colloque de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer], Paris: AHICF, 1994, p. 34-39.

Benjamin Walter, Petite histoire de la photographie (1931), *Études photographiques*, 1998, n° 1, p. 7-38.

Berque Augustin, De paysage en outre-pays, *Le Débat*, 1991, n° 65, p. 4-13.

Berthoz Alain, *Le sens du mouvement*, Paris: Odile Jacob, 1997, 345 p.

Bifi Bibliothèque Du Film, *Filmer le réel . Ressources sur le cinéma documentaire*, Paris: BiFi Bibliothèque du film, 2001, 184 p.

Bissell David, Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2009, vol. 34, n° 1, p. 42-60.

Blanc Alain, Pessin Alain (eds.), *L'Art du terrain. Mélanges offerts à Howard S. Becker*, Paris: L'Harmattan, 2004, 346 p.

Bleis Olivier, Wang Yipei, *Le voyage*, Paris: Desclée de Brouwer, 2002, 121 p.

Blöbaum Anke, Environmentally responsible mobility behavior. The effectiveness of living situation characteristics ans ecological norm orientation, *Actes du XXVIIe Congrès International de Psychologie, Stockholm*, 2000.

Boltanski Luc, Laurent Thévenot, *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris: Gallimard, 1991, 483 p.

Bon François, *Paysage fer*, Lagrasse: Verdier, 1999, 88 p.

Bonnet Michel, Aubertel Patrice (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris: Presses Universitaires de France, 2006.

Bordreuil Samuel, Changement d'échelle urbaine et/ou changement de formes. Note sur les défis contemporains de l'urbanisme "métapolitain", Les annales de la recherche urbaine (Les échelles de la ville), 1999, n° 82, p. 70-77.

Bordreuil Samuel, Culture, attentions visuelles et orchestration des mobilités, in Allemand Sylvain, Ascher François, Levy Jacques (eds.), Les sens du mouvement [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 207-215.

Bossé Anne, Panoramic, what a spirit!, *Lieux Communs*, 2008, n° 11, "Cultures Visuelles de l'urbain contemporain", p. 25-40.

Boukobza Jean-François, *Bartók et le folklore imaginaire*, Paris: Cité de la musique, Les éditions, 2005, 143 p.

Bourdin Alain, Anthropologie de la mobilité, *Ivm, Institut pour la ville en mouvement* [en ligne], 2002, Disponible sur: http://www.ville-en-mouvement.com/seminairechaire0702architecture/telechargement/anthropologie.zip

Bourdin Alain, L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée, *in* Allemand Sylvain, Ascher François, Levy Jacques (eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 91-98.

Bourdin Alain, Les mobilités et le programme de la sociologie, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 5-21.

Bourdin Alain (ed.), *Mobilité et écologie urbaine*, Paris: Descartes & Cie, 2007, 284 p.

Bouriau Christophe, *Qu'est-ce que l'imagination*, Paris: Vrin, 2003, 128 p.

Bouveresse Jacques, Rosat Jean-Jacques, Allix Louis, Benoist Jocelyne, Berthoz Alain *Et Al.*, *Philosophies de la perception : phénoménologie, grammaire et sciences cognitives*, Paris: Odile Jacob, 2003, 317 p.

Bowie Karen, Polino Marie-Noëlle (eds.), *Revue d'Histoire des Chemins de fer* [*Arts et chemins de fer* : Actes du IIIe Colloque de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer], Paris: AHICF, 1994, n°10-11, 367 p.

Bruce Vicki, Green Patrick, *La perception visuelle : physiologie, psychologie et écologie*, Grenoble: Presses universitaires de Grenoble, 1993, 511 p.

Buci-Glucksmann Christine, *L'esthétique du temps au Japon. Du zen au virtuel*, Paris: Galilée, 2001, 210 p.

Buleon Pascal, Spatialités, temporalités, pensée complexe et logique dialectique moderne, *EspacesTemps.net* [en ligne], mai 2002, Disponible sur: http://espacestemps.net/document339.html

Butor Michel, *La modification*, Paris: Éd. de Minuit, 2003, 313 p.

Cahiers De Royaumont, *La philosophie analytique*, Paris: Les éditions de Minuit, 1990, 382 p.

Caille-Catin Catherine, Représentations paysagères : quelles perspectives pour l'aménagement ?, *6e Rencontres Théo Quant* [en ligne], février 2003, Disponible sur: http://thema.univ-fcomte.fr/theoq/pdf/2003/03Caille.pdf

Castells Manuel, *La question urbaine*, Paris: Maspéro, 1972, 529 p.

Cauquelin Anne, Jeudy Henri-Pierre, *Métro mémoires : approche cognitive des modalités d'utilisation des réseaux de transport dans l'espace urbain*, Vincennes: RATP - Département Développement Prospective, 1986, 190 p.

Cavallo Viola , Berthelon Catherine (eds.), *Actes INRETS. Facteurs perceptifs dans les activités de transport*, n°82, Arcueil: INRETS, 2001, 174 p.

Cefaï Daniel (Ed.), *L'enquête de terrain*, Paris: La Découverte/M.A.U.S.S., 2003, 615 p.

Centre Culturel De La Communauté Française De Belgique À Paris, *Trans-cinéma-express : une rétrospective de films sur le train*, Centre culturel de la communauté française de Belgique, 1981, 79 p.

Chalas Yves, L'inhabitable : une dimension négligée des pratiques urbaines quotidiennes, *in L'espace public dans la ville méditerranéenne* [Colloque de Montpellier, 14-15-16 mars 1996], Montpellier: Éd. de l'Espérou, 1996.

Chalas Yves, *L'invention de la ville*, Paris: Economica / Anthropos, 2000, 199 p. (Collection Villes).

Chardonnel Sonia, La Place de la Convention : un jeu de trajectoires entrelacées, *in* Thibaud Jean-Paul (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, p. 193-206 (Action Concertée Incitative Terrains, Techniques, Théories. Travail interdisciplinaire en Sciences Humaines et Sociales).

Chelkoff Grégoire, *L'Urbanité des sens : perceptions et conceptions des espaces publics urbains*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Pierre Mendès-France, 1996, 394 p.

Chelkoff Grégoire , Thibaud Jean-Paul, *Les mises en vue de l'espace public : les formes sensibles de l'espace public*, Grenoble: CRESSON, 1992, 231 p.

Chelkoff Grégoire, Thibaud Jean-Paul, L'espace public, modes sensibles : le regard sur la ville, *Les annales de la recherche urbaine*, Décembre 1992-mars 1993, n° 57-58, p. 7-16.

Chenet-Faugeras Françoise, Le paysage comme parti pris, *in* Roger Alain (ed.), La théorie du paysage en France (1974-1994), Seyssel: Champ Vallon, 1995, p. 273-283.

Chéroux Clément, Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle, *Études photographiques*, 1996, n° 1, p. 73-88.

Chevrier Stéphane, Juguet Stéphane, *Arrêt demandé : réflexion anthropologique sur la pratique des temps et des espaces d'attente du bus*, Rennes: LARES, Laboratoire de recherche en sciences humaines et sociales, 2003, 103 p.

Chion Michel, *L'audio-vision : son et image au cinéma*, Paris: Nathan, 2000, 186 p.

Chion Michel, *Un art sonore, le cinéma : histoire, esthétique, poétique*, Paris: Cahiers du cinéma, 2003, 478 p.

Cogez Gérard, *Les Écrivains voyageurs au XXe siècle*, Paris: Seuil, 2004, 229 p.

Conan Michel (ed.), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Washington, D.C.: Dumbarton Oaks, 2003, 326 p.

Conan Michel, Garden and Landscape Design, from Emotion to the Construction of Self *in* Conan Michel (ed.), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Washington, D.C.: Dumbarton Oaks, 2003, p. 1-33.

Conein Bernard, *Les sens sociaux. Trois essais de sociologie cognitive*, Paris: Economica, 2005, 197 p.

Corbin Alain, *L'homme dans le paysage. Entretien avec Jean Lebrun*, Paris: Textuel, 2001, 190 p.

Corcuff Philippe, Justification, stratégie et compassion : Apport de la sociologie des régimes d'action, *Correspondances (Bulletin d'information scientifique de l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain)*, 1998, n° 51.

Corin Florence, Le sens du mouvement. Interview d'Alain Berthoz, *Nouvelles de Danse*, 2001, n° 48-49, p. 80-93.

Coulon Alain, *L'ethnométhodologie*, Paris: Presses Universitaires de France, 2002, 127 p.

Coulter Jeff, Parsons E.D., Praxéologie de la perception : orientations visuelles et action pratique, *in* Thibaud Jean-Paul (ed.), *Regards en action*, Bernin 2002, À la croisée, p. 213-236.

Cresswell Tim, *On the move*, New York & London: Routledge, 2006, 327 p.

Cuin Charles-Henry, Gresle François, *Histoire de la sociologie : 1. Avant 1918*, Paris: La découverte, 1992, 121 p. (Repères, n° 109).

Dant Tim, The Driver-car, *Theory, Culture & Society*, Octobre 2004, vol. 21, n° 4-5, p. 61-79.

De Certeau Michel, *L'invention du quotidien, 1, Arts de faire*, Paris: Gallimard, 1990, 349 p.

De France Claudine (Ed.), *Du film ethnographique à l'anthropologie filmique*, Bruxelles, Paris, Bâle: Édition des archives contemporaines, 1994, 168 p.

Debord Guy, Théorie de la dérive, *in Internationale Situationniste*, n°2, décembre 1958. Disponible sur : http://i-situationniste.blogspot.com

Decourtieux Cécile, Le boom du portable dans les pays émergents renforce la suprématie de Nokia, [en ligne], 3 août 2007, Disponible sur: www.lemonde.fr (*Monde Le*)

Deleuze Gilles, *Cinéma. 1. L'image-mouvement*, Paris: Éd. de Minuit, 1997, 297 p.

Deleuze Gilles, Guattari Félix, *Qu'est-ce que la philosophie ?*, 2e éd., Paris: Éd. de Minuit, 2005, 206 p.

Deleuze Gilles, Parnet Claire, *Dialogues*, Paris: Flammarion, 1996, 187 p.

Desportes Marc, La notion de connexion : tentative de définition. *In* DUHEM, Bernard, GOURDON, Jean-Loup, LASSAVE, Pierre, OSTROWTESKY, Sylvia, *Villes et transports : Tome 1*, [en ligne], 1992, Disponible sur: http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr2/seance7.htm#p11

Desportes Marc, *Paysages en mouvement*, Paris: Gallimard, 2005, 413 p.

Devisme Laurent, *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris: L'Harmattan, 2005, 296 p.

Donzelot Jacques, La ville à trois vitesses, *Arguments* (rubrique d'information sur le site internet du PUCA) [en ligne], février 2006, Disponible sur: http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/arguments/ville_3vitesses.pdf

Dosse François, *L'empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, Paris: La Découverte, 1997, 432 p.

Droulez Jacques, Cornillot-Peres Valérie, Panerai Francesco, Wexler Marc, Rôle du mouvement propre dans la perception de l'environnement visuel, *in* Cavallo Viola, Berthelon Catherine (eds.), *Actes INRETS. Facteurs perceptifs dans les activités de transport*, n°82, Arcueil: INRETS, 2001, p. 125-136.

Dubuisson Sophie, Rabeharisoa Vololona, Hennion Antoine, Didier Emmanuel, *Passages et arrêts en gare : les régimes de présence en situation de passage*, Paris: Plan Urbain, 1997, 109 p.

Dufresne David, *Sur le quai : la vie dans le métro parisien*, Condé-sur-Noireau : Corlet, Paris : Arléa "Libération": 1996, 231 p.

Duhem Bernard , Gourdon Jean-Loup , Lassave Pierre, Ostrowtesky Sylvia, *Villes et transports : Tome 1*, [en ligne], 1992, 442 p. Disponible sur: http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr1/sommaire.htm

Dumont Marc, Le savant et l'artiste. Du statut scientifique des pratiques esthétiques, *EspacesTemps.net* [en ligne], 2004, Disponible sur: http://espacestemps.net/document568.html

Dumont Marc, L'interdisciplinarité en pratiques, *EspacesTemps.net* [en ligne], mai 2004, Disponible sur: http://espacestemps.net/document185.html

Dupuy Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris: CERAU-BETURE, 1975, 201 p.

Dupuy Gabriel, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris: Armand Colin, 1991, 198 p.

Dureau Françoise, Dupont Véronique, Lelievre Eva, Levy Jean-Pierre, Lulle Thierry (eds.), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Paris: Anthropos, 2000, 656 p.

During Élie, Logiques de l'exécution : Cage/Gould, *Critique*, 2000, vol. 639-640 : "MUSIQUE(S). Pour une généalogie du contemporain", p. 752-769.

Featherstone Mike, Automobilities: An Introduction, *Theory, Culture & Society*, Octobre 2004, vol. 21, n° 4-5, p. 1-24.

Flamm Michael, *Comprendre le choix modal*, Thèse de doctorat en Section Architecture, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2004, 307 p.

Flamm Michael, A qualitative perspective on travel time experience, *Proceedings of the 5th Swiss Transport Research Conference*, 2005, p. 29.

Floch Jean-Marie, Êtes vous arpenteur ou somnambule ? L'élaboration d'une typologie comportementale des voyageurs de métro, *in* Floch Jean-Marie (ed.), *Sémiotique, marketing et communication. Sous les signes, les stratégies*, Paris: Presses Universitaires de France, 1990, p. 20-47.

Flückiger Michelangelo, Karen Klaue, *La perception de l'environnement*, Lausanne: Delachaux et Niestlé, 1991, 278 p.

Fondation Pour L'architecture, *Dynamic city*, Milan: Skira, Paris: Seuil, 2000, 169 p.

Fontaine Lucie, Voyages et paysages : rencontre d'images, *6e Rencontres Théo Quant* [en ligne], février 2003, Disponible sur: http://thema.univ-fcomte.fr/theoq/pdf/2003/03Fontaine.pdf

France Claudine De (Ed.), *Pour une anthropologie visuelle : recueil d'articles*, La Haye : Mouton, Paris: EHESS, 1979, 168 p.

France Claudine De (Ed.), *Cinéma et anthropologie*, Paris: Maison des sciences de l'homme, 1982, 400 p.

Freytag Anette, When the Railway Conquered the Garden: Velocity in Parisian and Viennese Parks, *in* Conan Michel (ed.), *Landscape Design and the Experience of Motion*, Washington D.C.: Dumbarton Oaks, 2003, p. 215-242.

Gardies André, Bessalel Jean, *200 mots-clés de la théorie du cinéma*, Paris: Cerf, 1992, 225 p.

Gastineau Benjamin, *La vie en chemin de fer*, Paris: E. Dentu, 1861, 140 p. (Les romans du voyage).

George Nathalie, Conty Laurence, Face the gaze of others, *Neuropshysiologie Clinique/Cinical Neurophysiology*, 2008, vol. 38, p. 197-207.

Gerhardt Uta, Ambivalent Interactionist: Anselm Strauss and the "Schools" of Chicago Sociology, *The american sociologist*, 2000, vol. 30, n° 4, p. 34-64.

Gibson James J., *The Ecological Approach to Visual Perception*, Hillsdale (NJ): Lawrence Erlbaum Associates, 1986, 332 p.

Gibson James J., Le système haptique et ses composantes, *Nouvelles de Danse*, 2001, n° 48-49, p. 94-120.

Gillet Alexandre, Dérives atopiques. Le "non-lieu" ou les errances d'un concept, *EspacesTemps.net* [en ligne], mai 2006 Disponible sur: http://espacestemps.net/document1975.html

Goffman Erving, *Les cadres de l'expérience*, Paris: Éd. de minuit, 1991, 573 p.

Goffman Erving, *Les rites d'interaction*, Paris: Les éditions de Minuit, 2003, 236 p. (1ère ed. 1974).

Gonseth Ferdinand, *Le référentiel. Univers obligé de la médiatisation*, Lausanne: L'Âge d'homme, 1975, 201 p.

Goodman Nelson, *Manières de faire des mondes*, Paris: Gallimard, 2006, 228 p.

Goodman Nelson, Elgrin Catherine Z., *Reconceptions en philosophie*, Paris: Presses Universitaires de france, 1994, 185 p.

Gourdon Édouard, *Physiologie de l'omnibus* [en ligne], Terry 1841, Paris 124 p. Disponible sur: http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1022447.notice

Grafmeyer Yves, Joseph Isaac, *L'école de Chicago*, Paris: Aubier, 1990, 377 p. (Res - Champ urbain).

Graham Stephen, Marvin Simon, *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Londres: Routledge, 2001, 479 p.

Green Anne-Marie, *Musicien de métro. Approche des musiques vivantes urbaines*, Paris: L'Harmattan, 1998, 223 p.

Grosjean Michèle, *Métro : espace sonore*, Paris: RATP, 1988, 96 p. (Rapport de recherche n°36, RATP - Département Développement Prospective).

Grosjean Michèle, *L'annonce sonore*, Paris: RATP, 1989, 43 p. (Rapport de recherche n°41, RATP - Département développement prospective).

Grosjean Michèle, Thibaud Jean-Paul (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, 217 p.

Grossin William, *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, Toulouse: Octare Éditions, 1996, 268 p.

Gubler Jacques, Littérature de gare : le choc ferroviaire, *in* Gubler Jacques (ed.), *Motion, Émotions. Thèmes d'histoire et d'architecture*, Paris: Folio, 2003, p. 51-67.

Gubler Jacques (Ed.), *Motion, émotions : thèmes d'histoire et d'architecture*, Gollion: InFolio, 2003, 443 p.

Guerrand Roger-Henri, *Mémoires du métro*, Paris: La table ronde, 1961, 243 p.

Guerrand Roger-Henri, *L'aventure du métropolitain*, Paris: La Découverte, 1986, 190 p.

Guyard Alain, Fondements et origines de la rythmanalyse bachelardienne, *in* Sauvanet Pierre, Wunenburger Jean-Jacques (eds.), *Rythmes et philosophie*, Paris: Éditions Kimé, 1996, p. 69-78.

Hall Edward T., *La dimension cachée*, Paris: Seuil, 1971, 256 p.

Hamel Jacques, Réflexions sur l'objectivation du sujet et de l'objet, *in* Paillé Pierre (ed.), *La méthodologie qualitative*, Paris: Armand Colin, 2006, p. 85-98.

Hannam Kevin, Sheller Mimi, Urry John, Mobilities, Immobilities and Moorings, *Mobilities*, 2006, vol. 1, n° 1, p. 1-22.

Heggie Jack, Comment utiliser ses yeux, *Nouvelles de Danse*, 2001, n° 48-49, p. 165-171.

Hirschhorn Monique, Berthelot Jean-Michel (eds.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris: L'Harmattan, 1996, 157 p. (Villes et entreprises).

Hurault-Paupe Anne, Une utopie américaine : le *road movie*, *CinémAction*, 2005, n° 115, p. 49-57.

Ingold Tim, The Temporality of Landscape, *World Archeology*, 1993, vol. 25, n° 2, p. 152-174.

Internationale Situationniste, Theorie des moments et construction des situations [en ligne], *in Internationale Situationniste*, n°4, juin 1960. Disponible sur : http://i-situationniste.blogspot.com

Ivm Institut Pour La Ville En Mouvement, *Bouge l'architecture ! Villes et mobilités*, Paris: IVM, 2003, 199 p.

Jacobs Gaston, *Le métro de Paris. Un siècle de matériel roulant*, Paris: La vie du rail, 2001, 223 p.

Jain Juliet, Lyons Glenn, *The gift of travel time*, Journal of Transport Geography, 2008, vol. 16, p. 81-89.

Joly Iragaël, Décomposition de l'hypothèse de constance des budgets temps de transport, *in* Montulet Bertrand, Hubert Michel , Jemelin Christophe, Schmitz Serge (eds.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles: Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 129-165 (Travaux et Recherches).

Joseph Isaac (ed.), *Gare du Nord : mode d'emploi*, Paris: Éd. Recherches, RATP, 1995, 376 p.

Joseph Isaac, *Météor. Les métamorphoses du métro*, Paris: Economica, 2004, 91 p.

Joseph Isaac, Louis Quéré, L'organisation sociale de l'expérience, *Multitudes WEB* [en ligne], janvier 1994, Disponible sur: http://multitudes.samizdat.net/L-organisation-sociale-de-l.html

Juan Salavador (ed.), *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris: L'Harmattan, 1997, 204 p. (Villes et Entreprises).

Kaplan Caren, *Questions of Travel. Postmodern Discourses of Displacement*, Durham, Londres: Duke University Press, 1996, 238 p.

Kaufmann Jean-Claude, *L'entretien compréhensif*, Paris: Armand Colin, 2004, 127 p.

Kaufmann Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000, 252 p.

Kaufmann Vincent, Mobilité, latence de mobilité et modes de vie urbains, *in* Bonnet Michel, Aubertel Patrice (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris: Presses Universitaires de France, 2006, p. 223-233 (Sciences sociales et sociétés).

Kaufmann Vincent, La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ?, *in* Bassand Michel, Kaufmann Vincent, Joye Dominique (eds.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2007, p. 171-188 (Logiques Territoriales).

Kazig Rainer, Les ambiances types et leurs dynamiques : réflexions théoriques et évidences empiriques d'une place à Bonn, *in* Thibaud Jean-Paul (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, p. 169-187 (Action Concertée Incitative Terrains, Techniques, Théories. Travail interdisciplinaire en Sciences Humaines et Sociales).

Kelle Udo, "Emergence" vs. "Forcing" of Empirical Data? A Crucial Problem of "Grounded Theory" Reconsidered, *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum : Qualitative Social Research* [en ligne], 2005, vol. 6, n°2 Disponible sur: http://www.qualitativeresearch.net/fqs-texte/2-05/05-2-27-e.htm

Lamarche-Vadel Gaëtane, Le paysage en mouvement, *Les annales de la recherche urbaine*, 1999, n° 85, p. 153-160.

Lanéelle Xavière, Va et vient. Entre deux lieux, entre recherche et récit, *EspacesTemps.net* [en ligne], 2004, Disponible sur: http://espacestemps.revues.org/document153.html

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

Larsen Jonas, *Tourism Mobilities and the Travel Glance : Experiences of Being on the Move*, Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism, 2001, vol. 1, n° 2, p. 80-98.

Larsen Jonas, Urry John, Axhausen Kay, *Mobilities, Networks, Geographies*, Aldershot, Hampshire: Ashgate, 2006, 165 p.

Latour Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris: La découverte, 1992, 241 p.

Latour Bruno, *Nous n'avons jamais été modernes*, Paris: La Découverte, 1997, 206 p. (1ère ed. 1991).

Latour Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris: La découverte/Poche, 2007, 400 p.

Lautié Vincent , Parisiens Régie Autonome Des Transports, Pédagogique Centre Régional De Documentation, *Métro mémoire : textes littéraires sur le métro de Paris*, Créteil: CRDP, 1991, 179 p.

Le Breton Éric, Homo mobilis, *in* Bonnet Michel, Aubertel Patrice (eds.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris: Presses Universitaires de France, 2006, p. 23-31 (Sciences sociales et sociétés).

Lefebvre Henri, *Éléments de rythmanalyse*, Paris: Éditions Syllepse, 1992, 116 p.

Levy Jacques, Modèle de mobilité, modèle d'urbanité, *in* Allemand Sylvain, Ascher François, Levy Jacques (eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 157-169.

Lévy Jacques, Lussault Michel (eds.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris: Belin, 2003, 1033 p.

Lioult Jean-Luc, *À l'enseigne du réel. Penser le documentaire*, Aix-en-Provence: Publications de l'université de Provence, 2004, 175 p.

Lussault Michel, La mobilité comme événement, *in* Allemand Sylvain, Ascher François, Levy Jacques (eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines* [Actes du colloque de Cerisy organisé par l'IVM, juin 2003], Paris: Belin, 2004, p. 109-116.

Lynch Kevin, *L'image de la cité*, Paris: Dunod, 1994, 221 p. (Traduction par Marie Françoise Vénard et Jean-Louis Vénard de *: The Image of the City*, 1960).

Lyons Glenn, Urry John, Travel time use in the information age, *Transportation Research Part A: Policy and practice*, 2005, vol. 39, n° 2-3, p. 257-276.

Mach Ernst, *L'analyse des sensations. Le rapport du physique au psychique*, Paris: J. Chambon : diff. Harmonia Mundi, 1996, 321 p.

Malverti Xavier, À la recherche de l'espace public perdu : entre l'inhabitable et l'impensé, *in* L'espace public dans la ville méditerranéenne [Colloque de Montpellier, 14-15-16 mars 1996]. Montpellier: Éd. de l'Espérou, 1996.

Marey Étienne-Jules, *Le mouvement*, Nîmes: J. Chambon, 1994, 339 p.

Marinetti Filippo Tommaso, Manifeste du futurisme, *Le Figaro*, 20 février 1909.

Maspéro François, *Les passagers du Roissy-Express.* Photographies d'Anaïk Frantz, Paris: Seuil, 2004, 340 p.

Masson Damien, *La perception embarquée en train. Approche des ambiances urbaines visuelles par le mouvement*, Grenoble: CRESSON. Ecole Polytechnique de l'Université de Nantes. Mémoire de DEA Ambiances Architecturales et Urbaines sous la direction de Pascal Amphoux et Nicolas Tixier, 2004, 98 p.

Masson Damien, Métronomes métropolitains : la dynamique sonore des voyages urbains, *in* Thibaud Jean-Paul (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, p. 229-310 (Action Concertée Incitative Terrains, Techniques, Théories. Travail interdisciplinaire en Sciences Humaines et Sociales).

Masson Damien, La ville à l'épreuve du mouvement. Mobilités et renouvellement du paysage urbain, *in* Dervin Fred, Ljalikova Aleksandra (eds.), *Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités*, Paris: L'Harmattan, 2008, p. 121-142.

Masson Damien, Musiciens en mouvement. Le métro et ses pratiques sonores *in* PECQUEUX, Anthony, CHEYRONNAUD, Jacques (eds.), *Musique/patrimoine, des expériences culturelles urbaines.* [Actes de la journée d'études du 8 octobre 2007] [en ligne], SHADYC-CNRS 2008, Marseille Disponible sur: http://shadyc.ehess.fr/document.php?id=557

Masson Damien, Visions fugaces, quand l'environnement ferroviaire devient paysage *in Traverses. Photographies de Simon Jourdan*, Angers: Union Régionale des CAUE des Pays de la Loire, 2008, p. 6-13.

Mast Gerald, Kracauer's Two Tendencies and the Early History of Film Narrative, *Critical Inquiry*, 1980, vol. 6, n° 3, p. 455-476.

Maury Nicole, Observation sur les formes syntaxiques et mélodiques de l'interrogation dite totale, *The French Review*, Dec. 1973, vol. 47, n° 2, p. 302-311.

Meissonier Joël, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris: L'Harmattan, 2001, 317 p.

Melemis Steven, Masson Damien, Aït-Sidhoum Naïm, Figures spatiales émergentes : la ville aux frontières de l'impensé, *Lieux Communs*, 2008, n° 11, "Cultures Visuelles de l'urbain contemporain", p. 59-76.

Mélon Marc-Emmanuel, Le voyage en train et en images : une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation, *in* Albera François, Braun Marta, André Gaudreault (eds.), *Arrêt sur image, fragmentation du temps. Aux sources de la culture visuelle moderne*, Lausanne: Payot, 2002, p. 47-68.

Michaud Philippe-Alain (ed.), *Le mouvement des images*, Paris: Centre Pompidou, 2006, 152 p.

Mim Laboratoire Musique Et Informatique Musicale, *Les unités sémiotiques temporelles : éléments nouveaux d'analyse musicale*, Marseille : MIM, Paris: ESKA, 1996, 96 p.

Moles Abraham, Vers une psycho-géographie, *in* Al. Bailly Antoine Et (ed.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris: Economica, 1992, p. 177-205.

Moncomble Françoise, La mixité par les flux ?, *Urbanisme*, 2005, n° 340, p. 64-67.

Montulet Bertrand, Les mouvements longs des modes de transport *in* Hirschhorn Monique, Berthelot Jean-Michel (eds.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris: L'Harmattan, 1996, p. 17-35.

Montulet Bertrand, Hubert Michel, Jemelin Christophe, Schmitz Serge (eds.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles: Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, 226 p.

Moutsopoulos Evanghélos, *Le statut philosophique du kairos*, *in* Couloubaritsis Lambros, Wunenburger Jean-Jacques (eds.), *Les figures du temps*, Strabourg: Presses Universitaires de Strabourg, 1997, p. 49-56.

Musil Robert, *L'homme sans qualités*, Paris: Seuil, 1979, 798 p.

Mzali Myriam, Dubois Danièle, Polack Jean-Dominique, Letourneaux Fabien, Poisson Franck, Auditory confort on board of trains : passengers point of view, *Internoise 2000 Proceedings* [Nice, août 2000], 2001, p. 397-402.

Nahoum-Grappe Véronique, *L'ennui ordinaire : essai de phénoménologie sociale*, Paris: Austral, 1995, 355 p. (Essais).

Nakamura Yoshio, Les réseaux de transport en tant que système cognitif du territoire, *Acta Geographica*, 1990, vol. II, n° 82, p. 42-48.

Nakamura Yoshio, Tradition paysagère et post-modernité au Japon, *Le Débat*, 1991, n° 65, p. 75-87.

Nancy Jean-Luc, *La Ville au loin*, Paris: Mille et une nuits, 1999, 71 p.

Niney François *Visions urbaines : villes d'Europe à l'écran*, Paris: Ed. du Centre Georges Pompidou, 1994, 96 p.

Niney François, *L'épreuve du réel à l'écran. Essai sur le principe de réalité documentaire*, Bruxelles: De Boeck Université, 2000, 347 p.

Niney François (Ed.), *Visions urbaines : villes d'Europe à l'écran*, Paris: Centre Georges Pompidou, 1994, 96 p.

Olagnier Pierre-Jacques, La voirie, trame des paysages urbains, *Les annales de la recherche urbaine*, 1999, n° 85, p. 162-170.

Onfray Michel, *Théorie du voyage. Poétique de la géographie*, Paris: Le Livre de Poche, 2007, 125 p. (Biblio essais. Inédit).

Orain Hélène, Du côté des trajets. Types de mobilités quotidiennes, *in* Juan Salavador (ed.), Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville., Paris: L'Harmattan, 1997, p. 97-119 (Villes et Entreprises).

Ostrowetsky Sylvia, D'un lieu à l'autre. *In* DUHEM, Bernard, GOURDON, Jean-Loup, LASSAVE, Pierre, OSTROWTESKY, Sylvia, *Villes et transports : Tome 1*, [en ligne], 1992, Disponible sur: http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr1/seance5.htm#p5

Pecqueux Anthony, *Les cultures visuelles des auditeurs-baladeurs. À propos des regards en action équipés par la musique*, Lieux Communs, 2008, n° 11, "Cultures Visuelles de l'urbain contemporain", p. 43-56.

Peny André, Les dimensions sensibles de l'espace transport, *Les annales de la recherche urbaine* [en ligne], décembre 1992, n°57-58 Disponible sur: http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/annales/peny.htm

Peny André, Serge Wachter (eds.), *Les vitesses de la ville*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 1999, 194 p.

Perec Georges, *Penser/Classer*, Paris: Hachette, 1985, 184 p.

Petitet Sylvain, Scherrer Franck, L'héritage du fait militaire dans la ville contemporaine : l'exemple de Lyon, *Revue Centre Presqu'île* [en ligne], 2002, Disponible sur: http://www.iul-urbanisme.fr/Le%20fait%20militaire%20a%20Lyon.pdf

Pflieger Géraldine, *De la ville aux réseaux / dialogues avec Manuel Castells*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2006, 325 p.

Pincon Michel, Pincon-Charlot Monique, *Paris mosaïque*, Paris: Calmann-Lévy, 2001, 345 p.

Pinto Maria, Neimer Joëlle, Ohlmann Théophile, Cinétoses ferroviaires et pendulation active : le rôle de la vision, *in* Cavallo Viola , Berthelon Catherine (eds.), *Actes INRETS. Facteurs perceptifs dans les activités de transport*, n°82, Arcueil: INRETS, 2001, p. 119-124.

Poltorak Jean-François, Short Cuts. Fragments d'imaginaires au quotidien, *in* Juan Salavador (ed.), *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville.*, Paris: L'Harmattan, 1997, p. 63-96 (Villes et Entreprises).

Popper Franck, *L'art cinétique*, Paris: Gauthier-Villars, 1970, 301 p.

Quéré Louis, *La sociologie à l'épreuve de l'herméneutique. Essais d'épistémologie des sciences sociales*, Paris: L'Harmattan, 1999, 216 p.

Ratp, *Écologie des transports urbains.* Actes du séminaire. 1ère partie, Paris: RATP, 1993, 225 p. (Rapport de recherche n° 85, RATP- Département Développement Prospective.).

Ratp, *Écologie des transports urbains.* Actes du séminaire. 2e partie, Paris: RATP, 1995, 233 p. (Rapport de recherche n° 102, RATP- Département Développement Prospective.).

Ratp, *Écologie des transports urbains.* Actes du séminaire. 3e partie, Paris: RATP, 1996, 224 p. (Rapport de recherche n° 109, RATP- Département Développement Prospective.).

Rodiek Robert W., *La vision*, Paris [Bruxelles]: De Boeck, 2003, 562 p. (trad. de l'anglais par Françoise Koenig-Supiot et Olivier Thoumine).

Roger Alain, Histoire d'une passion théorique ou comment on devient un Raboliot du paysage. *In* Roger Alain (ed.), La théorie du paysage en France (1974-1994), Seyssel: Champ Vallon, 1995, p. 438-451.

Roger Alain, *Court traité du paysage*, Paris: Gallimard, 1997, 199 p.

Rojek Chris, Urry John (eds.), *Touring Cultures. Transformations of Travel and Theory*, Londres, New York: Routledge, 1997, 214 p.

Roth Joseph, *À Berlin*, Monaco: Éd. du Rocher, 2003, 203 p.

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

Roy Jean, *Le groupe des six*, Paris: Seuil, 1994, 222 p.

Sansot Pierre, *Variations paysagères. Invitation au paysage*, Paris: Klincksieck, 1983, 163 p.

Sansot Pierre, Eau urbaine eau chaude et salles de bains, *Urbanisme*, 1984, n° 201, p. 83-84.

Sansot Pierre, Rêver au cinéma, habiter la ville, *in* La Grande Halle De La Villette (ed.), *Cités-cinés*, Paris: Ramsay 1987, p. 18-22.

Sansot Pierre, *Poétique de la ville*, Paris: Payot, 2004, 625 p.

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

Schafer Raymond Murray, *Le paysage sonore*, Paris: J.-C. Lattès, 1991, 387 p.

Schivelbusch Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris: Le Promeneur, 1990, 252 p.

Schneider Corinne, La ville, métaphore de la modernité chez Varèse, *in* Sève Bernard, Kintzler Catherine , Boukobza Jean-François (eds.), Musique, villes et voyages, Paris: Cité de la musique, Les Éditions, 2006, p. 39-54 (Musique...).

Sciortino Patrice, Le continu et le discontinu, *Intemporel. Bulletin de la Société Nationale de Musique* [en ligne], janvier-mars 1994, n°9 Disponible sur: http://mediatheque.ircam.fr/HOTES/SNM/ITPR09SCIO.html

Sciortino Patrice, Parmi les tunnels, *Intemporel. Bulletin de la Société Nationale de Musique* [en ligne], janvier-mars 1996, n°17 Disponible sur: http://mediatheque.ircam.fr/HOTES/SNM/ITPR17SCIO.html

Secchi Bernardo, *Première leçon d'urbanisme*, Marseille: Parenthèses, 2006, 155 p.

Seguin Jean-Claude, *Alexandre Promio ou Les énigmes de la lumière*, Paris: L'Harmattan, 1999, 301 p. (Champs visuels).

Sennet Richard, La civilisation urbaine remodelée par la flexibilité, *Le Monde Diplomatique* [en ligne], février 2001, 24-25 p. Disponible sur: http://www.monde-diplomatique.fr/2001/02/SENNETT/14782

Sève Bernard, Le chemin de la musique, *in* Sève Bernard, Kintzler Catherine , Boukobza Jean-François (eds.), *Musique, villes et voyages*, Paris: Cité de la musique, Les Éditions, 2006, p. 7-16 (Musique...).

Sève Bernard, Kintzler Catherine , Boukobza Jean-François *Et. Alii*, *Musique, villes et voyages*, Paris: Cité de la musique, Les Éditions, 2006, 129 p. (Musique...).

Sheller Mimi, Automotive Emotions: Feeling the Car, *Theory, Culture & Society*, 2004, vol. 21, n° 4-5, p. 221-242.

Sheller Mimi, Urry John (eds.), *Tourism mobilities. Places to play, places in play*, Londres, New York: Routledge, 2004, 240 p.

Sheller Mimi, Urry John (eds.), *Mobile Technologies of the City*, Londres, New York: Routledge, 2006, 200 p.

Sheller Mimi, Urry John, The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 2006, vol. 38, n° 2, p. 207-226.

Simmel Georg, *Le cadre et autres essais*, Paris: Le Promeneur, 2003, 86 p.

Simondon Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris: Aubier, 2001, 333 p.

Spadone Pierre-Louis, Les repérages urbains d'Alain Resnais : des "espaces emprunts de temps", *Espace et sociétés*, 1996, vol. 3, n° 86, p. 89-110.

Spring Ulrike, The Linear City: Touring Vienna in the Nineteenth Century, *in* Sheller Mimi, Urry John (eds.), *Mobile Technologies of the City*, Londres, New York: Routledge, 2006, p. 21-43.

Stengers Isabelle, *Penser avec Whitehead : "une libre et sauvage création de concepts"*, Paris: Seuil, 2002, p.

Stock Mathis, L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles, *EspacesTemps.net* [en ligne], février 2006, Disponible sur: http://espacestemps.net/document1853.html

Straus Erwin, Les formes du spatial. Leur signification pour la motricité et la perception (traduit par M. Gennart), *in* Courtine Jean-François (ed.), *Figures de la subjectivité*, Paris: Éd. du CNRS, 1992, p. 15-49 (texte original de 1930).

Straus Erwin, *Du sens des sens. Contribution à l'étude des fondements de la psychologie*, Grenoble Jérôme Millon, 2000, 477 p.

Strauss Anselm, *La trame de la négociation. Sociologie qualitative et interactionnisme,* Textes réunis et présentés par Isabelle Baszanger, Paris: L'Harmattan, 1992, 319 p.

Strauss Anselm, Corbin Juliet, L'analyse de données selon la *grounded theory*. Procédures de codages et critères d'évaluation, *in* Cefaï Daniel (ed.), *L'enquête de terrain*, Paris: La Découverte/M.A.U.S.S., 2003, p. 363-379 (trad. par D. Céfaï de « Grounded theory research: procedures, canons, and evaluative criteria », *Qualitative Sociology*, 1990, 13 [1], p. 3-22).

Studeny Christophe, *L'invention de la vitesse : France, XVIIIe-XXe siècle*, Paris: Gallimard, 1995, 408 p.

Studeny Christophe, Une histoire de la vitesse : le temps du voyage, *in* Montulet Bertrand, Hubert Michel, Jemelin Christophe, Schmitz Serge (eds.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles: Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 113-128.

Thibaud Jean-Paul, Une approche pragmatique des ambiances urbaines, *in* Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul, Chelkoff Grégoire (eds.), *Ambiances en débatd*, Bernin: À la croisée, 2004, p. 145-161.

Thibaud Jean-Paul, Mouvement et perception des ambiances souterraines, *Les annales de la recherche urbaine*, juin 1996, n° 71, p. 144-152.

Thibaud Jean-Paul, Composer l'espace : les territoires du pas chanté, *in* Bassand Michel, J.P. Leresche (eds.), *Les faces cachées de l'urbain*, Bern: Peter Lang, 1994, p. 183-195.

Thibaud Jean-Paul, La méthode des parcours commentés, *in* Grosjean Michèle, Thibaud Jean-Paul (eds.), *L'espace urbain en Méthodes*, Marseille: Parenthèses, 2001, p. 79-99 (Eupalinos).

Thibaud Jean-Paul (ed.), *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin: À la croisée, 2002, 262 p.

Thibaud Jean-Paul, *La ville à l'épreuve des sens*, Rapport d'Habilitation à Diriger des Recherches, Grenoble: Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003, 175 p.

Thibaud Jean-Paul, La fabrique de la rue en marche : essai sur l'altération des ambiances urbaines, *Flux*, 2007, n° 66-67, p. 111-119.

Thibaud Jean-Paul (ed.), *Variations d'ambiance. Processus et modalités d'émergence des ambiances urbaines*, Grenoble: CRESSON, 2007, 310 p. (Action Concertée Incitative

Terrains, Techniques, Théories. Travail interdisciplinaire en Sciences Humaines et Sociales).

Thibaud Jean-Paul, Tixier Nicolas, L'ordinaire du regard, *Le cabinet d'amateur*, 1998, n° 7-8, p. 51-67.

Thibaud Jean-Paul *Et Al.*, L'observation des ambiances, *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, 1998, n° 42-43.

Thiery Olivier, La fabrication de l'atmosphe re de la ville et du me tro, *ethnographiques.org* [en ligne], novembre 2004, n° 6 Disponible sur: http://www.ethnographiques.org/2004/Thiery02.html

Thom René, Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager par le train, *in* Bowie Karen, Marie-Noëlle Polino (eds.), *Revue d'Histoire des Chemins de fer* [Arts et chemins de fer : Actes du IIIe Colloque de l'Association pour l'Histoire des Chemins de Fer], Paris: AHICF, 1994, n°10-11, p. 19-33.

Thomas Rachel, *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*, Thèse de doctorat en Sciences pour l'ingénieur, spécialité : Architecture, option : Sciences Humaines et Sociales, Université de Nantes - I.S.I.T.E.M. - École d'Architecture de Grenoble, 2000, 331 p.

Tiffon Vincent, La partition, le phonographe et l'échantillonneur : usages de la copie en musique., *Revue DEMéter* [en ligne], 2003, Disponible sur: http://www.univ-lille3.fr/revues/demeter/copie/tiffon.pdf

Tiffon Vincent, La représentation sonagraphique est-elle une aide pour l'analyse perceptive de la musique électroacoustique ?, *Lien. Revue d'esthétique musicale.* "L'analyse perceptive des musiques électroacoustiques", 2006, p. 3-15.

Tixier Nicolas, Parcours de lecture de la Place Sainte-Claire, *in* Lucci Vincent (ed.), *Des écrits dans la ville. Sociolinguistique d'écrits urbains : l'exemple de Grenoble*, Paris: L'Harmattan, 1998, p. 267-301.

Tixier Nicolas, *Morphodynamique des ambiances construitres*, Thèse de doctorat en Sciences pour l'Ingénieur, spécialité : Architecture, École polytechnique de l'Université de Nantes, CRESSON/ACROE, 2001, 391 p.

Torgue Henry, *Les espaces publics au long de la troisième ligne de Tramway - Agglomération Grenobloise*, Grenoble: CRESSON, 2005, 102 p.

Tricoire Jean, *Un siècle de métro en 14 lignes : De Bienvenüe à Météor*, Paris: La vie du rail, 1999, 351 p.

Trom Danny, L'engagement esthétique : du trouble à l'enquête visuelle, *in* Cefaï Daniel, Joseph Isaac (eds.), *L'Héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme* [Colloque de Cerisy, juin 1999], La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 2002, p. 287-299 (Société et territoire. Série Prospective du présent).

Urbain Jean-Didier, *L'Idiot du voyage : Histoires de touristes*, Paris: Librairie Plon, 1991, 271 p.

Urry John, *Consuming Places*, Londres, New York: Routledge, 1995, 257 p.

Urry John, *The Tourist Gaze*, Londres: Sage, 2002, 183 p. (2e éd.).

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

Urry John, Les systèmes de la mobilité, *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, vol. 118, p. 23-35.

Urry John, *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, 335 p.

Venturi Robert, Izenour Steven, Scott Brown Denise, *L'enseignement de Las Vegas*, Wavre: Mardaga, 2007, 190 p. (Traduction de la 2e éd. de *Learning from Las Vegas.* 1977).

Verderosa Ariane, *Trains de vies : enquête sur la SNCF d'aujourd'hui*, Paris: Autrement, 2004, 326 p.

Vergely Bertrand, L'homme de la mobilité. In DUHEM, Bernard, GOURDON, Jean-Loup, LASSAVE, Pierre, OSTROWTESKY, Sylvia, *Villes et transports : Tome 1*, [en ligne], 1992, Disponible sur: http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/docs/ouvr1/seance5.htm#p10

Villela-Petit Maria, Espace, temps, mouvement chez Erwin Straus, *in* Courtine Jean-François (ed.), *Figures de la subjectivité*, Paris: Éd. du CNRS, 1992, p. 51-69.

Vincenot Henri, *L'âge du chemin de fer*, Paris: Denoël, 1980, 141 p.

Vincenot Henri, *La vie quotidienne dans les chemins de fer*, Paris: France Loisirs, 1992, 258 p.

Virilio Paul, *La machine de vision*, Paris: Galilée, 1988, 158 p.

Watts Laura, *The Art and Craft of Train Travel*, [en ligne], 2007, 32 p. Disponible sur: http://www.built-environment.uwe.ac.uk/traveltimeuse/downloads/watts_artandcrafttraintravel_Aug2007.pdf (Draft Paper Publié Depuis Dans Social & Cultural Geography 9, N°6, 2008, P. 711-726)

Wunenburger Jean-Jacques, *Synthèse temporelle et forme rythmique*, *in* Couloubaritsis Lambros, Wunenburger Jean-Jacques (eds.), *Les figures du temps*, Strasbourg: Presses Universitaires de Strabourg, 1997, p. 259-268.

Zourabichvili François, *Le vocabulaire de Deleuze*, Paris: Ellipses, 2003, 95 p.

La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains

Cette recherche pose la question du lien entre expérience du mouvement et compréhension sensible de l'espace urbain. Située dans le champ des ambiances architecturales et urbaines, et placée dans le sillon épistémologique et théorique des travaux de sociologie des mobilités issus de l'Université de Lancaster, cette recherche part de l'hypothèse suivante : la compréhension de la perception en mouvement de l'espace urbain est un moyen de relier les échelles disparates du sensible – corporel et contextualisé – et de l'espace à une grande échelle.

Des paroles de voyageurs ont été recueillies dans le métro de Paris et à bord d'un train à Lyon, à l'aide d'une adaptation de la méthode des parcours commentés ; des enregistrements sonores ont également été réalisés à bord de transports collectifs ferroviaires (métro, tramway, train) dans cinq villes du monde. De ce corpus empirique émerge une analyse de l'expérience sensible des transports organisée autour de différents registres à l'interface des sensibilités, du moyen de transport et de l'espace traversé.

Deux résultats principaux résultent de cette démarche. Premièrement, le développement d'une métholodologie spécifique, capable de rendre compte à la fois de la perception en transports motorisés ainsi que de l'espace urbain à l'épreuve du mouvement. Secondement, , des modalités d'analyse originales permettant la construction théorique compréhensive de l'espace urbain « inter-échelles ». L'objectif final de cette mise en confrontation consiste à avancer théoriquement sur la notion d'ambiance à une échelle urbaine.

Mots-clefs : ambiance urbaine, mobilité urbaine, rythme, perception.

Embarked perception. Analyzing the City through Urban Journeys.

The purpose of this work is to develop ways in which an understanding of the perception of the urban area as experienced by users of motorized transportation is relevant for analysing the city. Working in the field of 'architectural and urban ambiances' which crosses disciplinary boundaries to simultaneously encompass perceptible, social and built space, and situated theoretically and epistemologically within the mobilities paradigm as it is developed at the University of Lancaster, I explore daily transportation issues to propose the following hypothesis: understanding the city through its dwellers in-motion-experience is a way to link the heterogeneous "scales" of corporality to urban space.

The words of passengers were collected in Paris' subway and in a train inside the city of Lyon. I also made audiotapes inside different railway public transportation systems (tramway, metro, train) in five cities around the world. Based on these inquiries, repertoires were compiled to describe and understand the shared perception of urban spaces by passengers through their daily experience of movement.

From this point, two main results, emerge. Methodologically, issues of understanding passengers' perception of the city lead me to form specific modes of enquiry. Secondly, seen from a theoretical point of view, there arises the possibility of a new, comprehensive way of linking sensitive analysis to thought at the urban scale. The main goal arising of this confrontation consists on linking in situ experience and big-scale urban space, and suggesting a way to understand theoretically the notion of atmosphere at an urban scale.

Keewords : urban atmosphere, urban mobilities, rhythm, perception.