



**HAL**  
open science

## La ville à l'épreuve du mouvement

Damien Masson

► **To cite this version:**

Damien Masson. La ville à l'épreuve du mouvement. Dervin, Fred ; Ljalikova, Aleksandra. Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités, L'Harmattan, pp.121-142, 2008, Logiques sociales. halshs-00354155

**HAL Id: halshs-00354155**

**<https://shs.hal.science/halshs-00354155v1>**

Submitted on 19 Jan 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.



Unité Mixte de  
Recherche  
1563  
"Ambiances  
Architecturales  
& Urbaines"

## La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain

Damien Masson - 2008



école nationale  
supérieure  
d'architecture  
de grenoble

**Damien Masson** est urbaniste et doctorant à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble et au Laboratoire Cresson, UMR 1563 Ambiances architecturales et urbaines.  
<http://issue5fall07.free.fr>

Pour citer ce document :

**MASSON, Damien** (2008). La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain. In Dervin, Fred ; Ljalikova, Aleksandra. Regards sur les mondes hypermobiles : mythes et réalités. Paris : L'Harmattan, p. 121-142. Logiques sociales.

CRESSON

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

Pour consulter le catalogue du centre de documentation : [http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/pmb/opac\\_css/](http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/pmb/opac_css/)

## La ville à l'épreuve du mouvement : mobilités et renouvellement du paysage urbain

Damien Masson

Doctorant en urbanisme au Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (UMR CNRS-MCC 1563) - École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble  
Université Pierre Mendès-France Grenoble 2

**Résumé:** *La situation contemporaine de mobilité généralisée ou d'hypermobilité s'accompagne d'une approche visuelle originale du territoire. L'objectif de cet article est de montrer en quoi la compréhension de la perception du territoire urbain en mouvement vécue par les usagers des transports motorisés, peut offrir une lecture renouvelée de cet espace intéressant à la fois une approche analytique et une démarche pratique.*

*Après un travail d'enquête utilisant un principe de récurrence auprès de voyageurs empruntant un train intra-urbain dans la ville de Lyon, nous avons mis en place un répertoire d'effets visuels en mouvement qui rend compte de la perception partagée de l'espace à travers les pratiques quotidiennes mobiles. Alors, une lecture du territoire par le prisme de la perception en mouvement est proposée.*

**Mots-clés:** *ville, transports urbains, paysage, perception visuelle*

**Abstract:** *The contemporary situation of global mobility is tied to an original visual approach of the city. The purpose of this article is to show in which ways understanding the perception of the urban area experienced by users of motorized transportation is relevant for analyzing and designing the city.*

*After a field survey which was performed in a train between stations in the city of Lyon, a repertory of visual effects in movement was compiled. This repertory describes the shared perception of urban spaces by passengers through their daily experience of movement. Finally, an original method for city analysis in terms of perception in motion is proposed.*

**Keywords:** *city, urban transportation, landscape, visual perception*

La question de la mobilité est au coeur des problématiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme depuis une trentaine d'années. Aussi, des chiffres récents témoignent de l'essor de la mobilité, le nombre de voyageurs-kilomètres ayant plus que doublé ces trente dernières années pour atteindre celui de 4800 milliards en 2002 en Europe occidentale (Bavoux et al., 2005). Par ailleurs, considérée au début comme une question intéressante en premier lieu les gestionnaires de la cité, peu à peu l'ensemble des sciences sociales ont vu le thème de la mobilité comme clef d'analyse de leurs interrogations respectives que cette dernière soit sociale, résidentielle, géographique, économique, transnationale etc. John Urry témoigne de ce phénomène (Urry, 2005) en indiquant que la mobilité est un moyen d'interroger et de comprendre la société bien plus qu'un effet ou phénomène remarquable.

Il n'est donc pas une aporie d'affirmer aujourd'hui que « tout le monde est mobile », *a minima* en ce qui concerne les sociétés urbaines. Aussi, en deçà du phénomène global de la mobilité se situent les déplacements, les moyens de transport et les infrastructures. Enfin, arrivent les individus, qui effectuent ces déplacements et rendent concrète cette mobilité. Nous indiquons plus haut que la mobilité est désormais un thème-clef pour la compréhension du monde social actuel. Cette affirmation pourrait être déplacée sur le terrain de la recherche architecturale et urbaine en proposant l'hypothèse suivante : une lecture originale de l'espace urbain peut être proposée par la compréhension de l'expérience vécue des déplacements. Autrement dit, cette hypothèse revient à prendre le constat établissant le fait que « tout le monde se déplace » en posant la question suivante : Qu'est-ce que la perception visuelle de la ville en mouvement, telle que vécue quotidiennement par les citoyens mobiles, nous apprend de l'espace urbain ? Pour G. Chelkoff et J.P. Thibaud : « Voir ce n'est pas seulement un enregistrement passif du spectacle présenté à l'œil mais c'est sans cesse créer et recréer un monde à partir d'éléments et d'effets qu'il contient en puissance » (Chelkoff et Thibaud, 1992 : 32). Par là même, savoir comment la ville est vue en mouvement, est une des portes d'accès aux représentations de l'espace urbain par ses habitants.

L'objectif visé par une telle interrogation est triple, à la fois méthodologique, théorique et pratique. D'un point de vue méthodologique, il s'agit de trouver un moyen de « capter » et de restituer la perception *in situ* des usagers des transports motorisés. D'un point de vue théorique, notre objectif est de contribuer à une compréhension sensible de l'espace urbain. Enfin, l'objectif pratique de la qualification de la perception visuelle de l'environnement urbain peut être de rendre suffisamment claires les conditions de possibilité d'avènement de certains phénomènes visuels en mouvement afin de pouvoir guider les concepteurs dans leur démarche constructive, ces derniers jouant le plus souvent avec ces phénomènes de manière expérimentale pour l'instant (voir ci-dessous).

### I. De la mobilité au mouvement qualifié.

#### I.1. La légitimité de la prise en compte de la perception en mouvement.

Tout le monde, donc, se déplace et comme le montrent des travaux récents, les temps passés dans les transports continuent d'augmenter (Montulet et al., 2005). Dans cette mesure, la connaissance du vécu des déplacements nous semble particulièrement heuristique. Divers travaux illustrent l'intérêt porté à cette question en s'interrogeant par exemple sur le vécu des temps de transport (Flamm, 2005) ou encore sur les réseaux sociaux construits par les voyageurs lors de déplacements (Lanéelle, 2005). Aussi, située dans le champ de la recherche architecturale et urbaine, la question de la perception de l'espace urbain à travers le filtre des transports nous semble fondamentale. En effet, si la ville est pensée de manière statique – les architectes et urbanistes disposant d'outils de représentations « synchroniques » – elle est toujours pratiquée en mouvement, seuls les curieux osant parfois la pause face à un édifice.

Aussi, pourrions nous noter que la perception en mouvement et les manières singulières de voir le monde ont été saisies par les artistes depuis fort longtemps. En effet, dans une missive datée du 22 juin 1837, Victor Hugo célébrait avec les termes suivants, le paysage vu par la fenêtre du 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 ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps, une ombre, une forme, un spectre paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. »<sup>1</sup>. Le cinéma regorge – surtout depuis la Nouvelle Vague – de paysages urbains ordinaires montrés en mouvement, que ce soit par la fenêtre d'une voiture, d'un train ou encore d'un métro aérien. Pensons par exemple aux plans de Paris filmés depuis la décapotable conduite par Belmondo dans *À bout de souffle* de J.L. Godard (1960), ou encore aux magnifiques vues de Rio de Janeiro depuis le train dans *Central do Brasil* de W. Salles (1998). Aussi, il est utile d'indiquer que le « travelling » (mouvement latéral de la caméra par rapport à la scène filmée) a été probablement inventé par un opérateur des frères Lumière, qui suggéra de filmer le paysage en plaçant une caméra fixe à bord d'un moyen de transport, train ou bateau (Chéroux, 1996). Le fait que ce soit une expérience du mouvement qui ait conduit à la création des travellings cinématographiques ou encore des panoramas, illustre une prise de conscience de la singularité du monde vu en mouvement, plus tout à fait conforme à sa réalité matérielle. Et, s'il est courant aujourd'hui de voir au cinéma des images de villes en mouvement, nous faisons l'hypothèse qu'il ne s'agit pas là d'un simple artefact esthétique mais bien de la restitution formelle et narrative d'un vécu partagé par le plus grand nombre.

Enfin, si les arts se sont clairement saisis de l'opportunité esthétique qu'offre la mise en mouvement des individus face au monde, les concepteurs de la ville ne sont pas en reste. En effet, les fresques cinétiques que l'on aperçoit le long des routes et des autoroutes (par exemple le long l'autoroute A7 à hauteur de Feyzin, au sud de Lyon), les motifs répétitifs ou narratifs disposés çà et là dans les stations de métro et censés s'animer avec le mouvement (comme à Stockholm par exemple), ou au bord de certaines lignes de tramway (le long de la ligne T3 à Lyon) en témoignent. Ces préoccupations se font également ressentir dans un très grand nombre de travaux d'étudiants en architecture. Aussi, face à l'intérêt croissant pour les phénomènes visuels mis en jeu dans le mouvement, il paraît fondamental de savoir s'ils sont perçus de manière partagée par les usagers des transports et d'indiquer les conditions présidant à leur manifestation.

## **I.2. Du déplacement au mouvement.**

Considérer la manière dont est perçu l'espace urbain à partir des transports confère au mouvement une véritable qualité et à l'instar de Georges Amar, nous rejetons le postulat du mouvement considéré comme simple déplacement (au sens étymologique de déplacement : dé-placement, changement de place dans l'espace) qui se base sur les trois principes suivants :

- l'antériorité des places sur le mouvement
- « la nature purement transitive du mouvement (il n'est pas une activité mais le moyen de "passer à" une activité) » (Amar, 1993 : 142)
- le fait que le mouvement ne soit pas vraiment un lieu.

En mettant en cause ces présupposés, G. Amar confirme par là même la nature du mouvement. On peut affirmer alors qu'il existe des lieux du mouvement, que le déplacement est une activité et non pas seulement le moyen d'en lier d'autres pendant lequel rien ne se passerait et enfin que « le mouvement n'est plus seulement moyen d'accès mais *occasion d'accessibilité* » (Amar, 1993 : 142). Pour cela, nous préférons utiliser ici le terme de mouvement, ou de trajet, à celui de déplacement, ce dernier écartant toute idée de contexte. Comprendre ce qu'il se passe pendant un trajet ou bien la manière dont l'environnement, support du mouvement, est perçu par ceux qui le traversent sont différentes manières de qualifier l'espace-temps des trajets urbains et par là même de caractériser un peu plus une des facettes de la thématique générale de la mobilité.

Aussi, comment procéder à cette caractérisation ? Comment qualifier des espaces-temps vécus du mouvement ? En nous plaçant dans une approche phénoménologique, les investigations empiriques menées et les analyses suivantes s'attacheront à qualifier des phénomènes s'actualisant entre l'œil des passagers et l'environnement

traversé. Aussi, l'hypothèse méthodologique nécessaire à la mise en place de notre appareil d'investigation consiste en ce que des phénomènes visuels en mouvement soient repérables et identifiables par les passagers des transports motorisés. Alors seulement, il devient possible de classer ceux-ci en vue d'établir une typologie descriptive et compréhensive (au sens wébérien du terme) qualifiant par plusieurs modalités perceptives, la ville en mouvement.

## II. La ville par la fenêtre du train : investigations de terrain.

### II.1. Prémisses à l'organisation du corpus.

« Ce n'est pas une activité ordinaire de dire : "tiens, ce soir, je vais observer ce coin du plafond" » remarquait justement Harvey Sacks (in Thibaud, 2002 : 204). En effet, la qualification de l'ordinaire, qu'il s'agisse des activités que l'on fait, ou encore de l'espace que l'on parcourt quotidiennement par exemple, n'a rien d'ordinaire ni d'évident. Par là même, comment recueillir un matériau riche et fiable concernant une activité aussi banale et quotidienne que celle de se déplacer ? Notre intérêt réside en le recueil de perceptions habitantes. Néanmoins, bien que l'objectif réside en une voie de compréhension particulière de l'espace urbain, cette dernière ne saurait être sans lien avec les pratiques et perceptions ordinaires de ses habitants. Aussi, en admettant l'existence d'un lien entre parole et perception, la parole est alors le matériau premier (mais pas unique) et organisateur de notre corpus, puis de notre réflexion. De plus, conscients de la versatilité que peut parfois revêtir un matériau empirique qualitatif nous avons déployé notre méthode d'investigation en deux temps successifs, chacun étant fondé sur un principe de récurrence pour nous assurer d'obtenir une parole cohérente sur « ce qui est vu en mouvement » et non pas une somme de récits inégaux et anecdotiques. Il s'agit de faire revenir les personnes enquêtées sur leur expérience et sur leurs paroles prononcées. La redondance des discours, entre plusieurs discours d'une personne, ou entre plusieurs enquêtés objective alors la perception partagée d'un phénomène. Dans ce cas, un nombre limité d'enquêtes suffit. Les parties suivantes présentent nos deux phases d'investigation, la première *in situ*, la deuxième *in vitro*.

### II.2. Démarches empiriques

Le terrain d'investigation se situe à Lyon, à bord de trains reliant les deux gares principales de la ville : Part-Dieu et Perrache. Le choix de ce terrain s'explique par les contraintes qu'impose notre objet d'étude. En effet, le choix du recueil de discours *in situ* nécessite de bonnes conditions pour la passation de l'entretien. Un train permet d'avoir, pour la personne enquêtée, une position confortable tant pour l'observation que pour la conversation, la promiscuité étant relativement réduite. De plus, en vue de pouvoir comparer les discours des différentes personnes enquêtées, il est nécessaire que les conditions de « l'expérience » soient semblables d'un trajet à l'autre. Le train étudié relie les deux gares en huit minutes sans être soumis aux aléas de la circulation routière (ce qui ne serait pas le cas pour un tramway par exemple). Il traverse un terrain intégralement urbain aux profondeurs de champ visuel très variées (de quelques mètres à plus de 1700 mètres lors de la traversée du Rhône) ce qui assure une multiplicité de situations observables. Sept personnes de différents rapports au terrain d'étude (connaissant le trajet, ou peu, ou pas, habitués ou non) ont participé à cette première phase d'investigation en avril 2004. Elles ont toutes été placées dans le sens inverse à celui de la marche et orientées du même côté du train de sorte que l'environnement traversé soit toujours appréhendé visuellement de la même manière. La figure 1 ci-dessous illustre notre propos.

**Figure 1 : Profondeurs de champ visuel à 90° par rapport à la ligne de train reliant les gares de Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache.**



### II.2.1 Enquêtes *in situ*

Les enquêtes en train ont été réalisées à l'aide d'une adaptation de la méthode des *parcours commentés* initiée par J.P. Thibaud (Thibaud, 2001). Il s'agit, lors d'un trajet, pour la personne enquêtée d'indiquer de manière précise ce qu'elle perçoit au moment où cela a lieu et d'indiquer tout ce qui lui semble significatif. La consigne était pour les enquêtés d'indiquer ce qu'ils voient et surtout comment ils le voient. L'objectif attendu de cette phase de l'entretien est d'obtenir un discours précis qualifiant le rapport « écologique » de ce qu'il se passe entre l'œil du passager et l'environnement traversé et non pas une description fidèle de ce dernier. Tout le discours est enregistré puis retranscrit ultérieurement. À la suite de l'enquête en train, un second temps d'entretien a lieu, à l'arrêt cette fois-ci, durant lequel le chercheur – à l'aide de ses notes prises pendant l'enquête – et l'enquêté mettent en discussion les paroles prononcées pendant le trajet. Cette deuxième phase se termine par la commande d'un récit écrit de l'expérience à l'enquêté. Une semaine plus tard une dernière rencontre a lieu durant laquelle le chercheur prend possession du texte de l'enquêté. À ce moment, l'enquêteur fait un bref entretien sur la base de questions ouvertes issues de l'analyse des deux premières phases de l'enquête ayant eu lieu la semaine précédente.

Ces quatre phases d'enquête *in situ* illustrent la mise en œuvre de la récurrence à deux niveaux distincts et complémentaires. En premier lieu, en « essorant » les enquêtés par quatre étapes d'enquêtes différentes, il est possible de distinguer dans leurs récits les éléments redondants de ceux qui sont marginaux. Par là même, la qualification des phénomènes ayant plus ou moins d'importance dans la perception peut se faire indépendamment de leur existence factuelle indéniable. Alors, l'accès à une dimension partagée de la perception est possible. En second lieu, la récurrence agit au niveau des types de récits obtenus. En effet, sont mis ici en parallèle des discours prononcés en acte, avec d'autres concernant une mémoire immédiate et une mémoire plus lointaine. De plus, en ajoutant un travail écrit, un effort de mise en ordre des perceptions puis de « mise en mots » est demandé. Enfin, en accordant le primat à la parole comme moyen d'exprimer ce qui est perçu, la récurrence garantit davantage que les mots qui sont employés sont les plus justes aux yeux des enquêtés.

### II.2.2 L'observation récurrente

Afin de satisfaire un objectif de vérification du premier corpus obtenu et pour affiner le choix des mots caractérisant les phénomènes repérables, un film a été fait. Ce dernier a été réalisé avec l'aide d'un monteur professionnel et présente le trajet de l'enquête filmé dans les mêmes conditions que les entretiens *in situ*. Ce film a été projeté deux fois lors d'une réunion scientifique ayant pour objectif de faire parler différents spécialistes de disciplines ayant un rapport avec le mouvement, l'image, la perception et l'architecture/l'urbain. Un sociologue, un architecte et un neurophysicien, ayant tous travaillé sur des problématiques concernant la perception et l'architecture, ont participé à la réunion. La méthode suivie ici est une adaptation de l'*observation récurrente* initiée par P. Amphoux (in Moser, 2003 : 227-245). En projetant deux fois le film, les discours prononcés peuvent varier ou au contraire se confirmer. Des éléments n'ayant pas été remarqués lors de la première projection peuvent se manifester lors de la seconde et encourager les débats qui s'en trouvent enrichis.

En termes analytiques, un discours expert et multidisciplinaire sur l'objet de la recherche est obtenu. Aussi, une comparaison à deux niveaux est possible. D'une part, la réalité et un mode de représentation de cette dernière sont mis en jeu. Par là, l'utilisation de la vidéo dans la recherche en sciences sociales et de ses effets peut être mise en question (ce qui ne sera pas notre propos ici). D'autre part, une comparaison entre un discours usager et un discours expert est possible, l'un venant alimenter l'autre et inversement lors de l'analyse. Les résultats de la réunion scientifique confirmèrent majoritairement le premier corpus et a permis de le préciser.

## III. La ville à l'épreuve du mouvement : résultats.

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, ces derniers peuvent être expliqués ou démontrés à l'aide de schémas de type *stimulus-réponse*. Néanmoins, la compréhension des modalités de mise en contact et d'appréhension de l'espace urbain par ceux qui le traversent quotidiennement est au cœur de cette recherche. La description et la catégorisation des phénomènes dynamiques visibles est alors à considérer comme une voie singulière de description et d'analyse sensible de l'espace urbain par le filtre de la mobilité quotidienne.

Une analyse de contenu a été appliquée à l'ensemble du corpus selon la technique de « la table et les ciseaux »<sup>ii</sup>. Les éléments suffisamment redondants dans les discours (prononcés *in situ* ou lors de la réunion scientifique) ont été intégrés à la typologie. Les paroles plus singulières ont été écartées. La typologie suivante n'est pas nécessairement exhaustive mais cherche plutôt à refléter des perceptions partagées et caractéristiques de la perception de l'espace urbain en mouvement. Dans un premier temps, seront présentées les conditions de possibilités de manifestation de phénomènes visuels dynamiques (partie III.1). En effet, si une voie explicative de présentation de ces phénomènes n'est pas privilégiée ici, il demeure que certaines conditions contextuelles sont nécessaires et caractéristiques à leur manifestation. Il convient de les présenter car elles éclairent le fonctionnement de la typologie présentée ensuite (partie III.2).

### III.1. Ce qui préside à l'actualisation des phénomènes visuels dynamiques.

Le *Petit Robert* définit le mouvement comme un « changement de position dans l'espace en fonction du temps, par rapport à un système de référence ». Ainsi, caractériser un trajet revient à prendre en considération des données spatiales et temporelles. Aussi, les passagers des transports ne sont pas des « réservoirs » à perception et leur action est partie intégrante de ce qu'ils perçoivent. Trois catégories d'éléments caractérisant la manifestation des phénomènes visuels dynamiques apparaissent et concernent donc : le temps, l'espace et l'individu. Les éléments présentés sont uniquement les plus signifiants dans la création d'un certain nombre de phénomènes visuels dynamiques, la liste présentée n'est donc pas exhaustive. D'autres paramètres, comme la luminosité ambiante par exemple, auraient pu probablement être ajoutés à cette liste, mais cela n'a pas été le cas si leur rôle n'est pas apparu de manière suffisamment manifeste. Enfin, certaines des conditions listées ci-dessous ont été énoncées directement, soit lors des « voyages commentés », soit au cours de la réunion scientifique ou bien sont issues d'un travail d'observation *in situ* et vidéographique.

Condition nécessaire du mouvement, le temps joue indirectement dans l'expérience, au titre de la vitesse. Bien que cette dernière soit un rapport entre l'espace et le temps, elle joue ici à un niveau temporel en fixant les durées de ce qui est donné à voir. La vitesse est celle du train avec ses accélérations, ses ralentissements, ses arrêts etc. qui influent directement sur le contact visuel entre le passager et l'environnement traversé. Par exemple, la sensation d'isolement de l'environnement extérieur au train ressentie par les voyageurs est également « proportionnelle » à la vitesse du train.

Concernant la dimension spatiale, deux catégories d'éléments fondamentaux interviennent. Premièrement, 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 » la perception du voyageur. Le philosophe suisse F. Gonseth développa la notion de référentiel (Gonseth, 1973) pour exprimer cette idée. Lors d'un voyage dans un train de montagne, ce dernier n'ayant pas remarqué la pente du trajet emprunté s'étonnait de ce que les arbres apparaissaient de biais par rapport aux montants des fenêtres. Il en conclut que le corps n'évalue pas son déplacement dans l'espace directement mais à travers le référentiel constitué par le train. Dans le cas de la perception visuelle, le passager voit l'environnement à travers le référentiel constitué par les ouvertures. La seconde catégorie d'éléments spatiaux intervenant dans la perception de l'environnement sont 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. Ces éléments sont illustrés en partie par la figure 1 plus haut.

Les individus (en considérant que leur activité principale est de 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 influera naturellement sur la manière de voir l'environnement. Aussi, le fait de regarder le paysage face à la fenêtre donne davantage l'impression que celui-ci défile rapidement que s'il est vu de côté dans la mesure où le regard ne peut pas porter aussi loin. Le deuxième point structurant la perception sur lequel les passagers peuvent jouer est la « focalisation » du regard. En laissant ce dernier porter au loin, suivre des lignes horizontales, ou au contraire fixer des éléments précis de l'espace etc. la perception diffèrera nécessairement.

### **III.2. Une typologie de phénomènes remarquables.**

En conservant une optique phénoménologique, il convient désormais de décrire et de nommer les phénomènes repérés. Aussi, la portée heuristique et opératoire de la connaissance des phénomènes repérés lors de ce travail risque de paraître d'autant plus limitée que l'existence de ces derniers peut sembler comme relevant de l'évidence de prime abord. Alors, dans un objectif de généralisation et de dé-contextualisation de ces phénomènes, nous les présenterons à l'aide des « concepts intermédiaires » de « motif » et d'« effet » décrits par P. Amphoux<sup>iii</sup>. Pour cet auteur, le *motif* est « une façon pour le lieu de se sédimer dans une configuration spatiale spécifique »<sup>iv</sup> et l'*effet* est « une façon pour le lieu de s'actualiser dans le temps »<sup>v</sup>. Autrement dit, sur un mode « essentiel », effets et motifs offrent une manière de décrire l'environnement dans ses caractéristiques bien plus « idéales-typiques » que matérielles. Ici, les phénomènes remarquables seront désignés comme motif s'ils engagent en premier lieu une dimension spatiale et comme effet si leurs caractéristiques premières convoquent la dimension temporelle.

Les effets et motifs que nous allons décrire ont été classés en deux catégories faisant référence au cinéma. En effet, cet art stimule l'œil, est dépendant du temps, regorge lui-même de nombreux phénomènes dynamiques visibles et la vidéo s'est trouvée au centre de la méthodologie employée. Ces catégories sont : *La grande illusion*, en référence au film de Jean Renoir (1937) et *Si loin, si proche* par allusion au film de Wim Wenders (1987). Les phénomènes sont, eux, désignés par un vocabulaire plus spécifique.

### III.2.1. La grande illusion

Ces phénomènes dynamiques sont les plus élémentaires, semblant être les plus « évidents ». Ils illustrent ce qu'on pourrait appeler une *dynamique de transformation du paysage* et sous certains aspects peuvent être comparés à des illusions d'optique.

#### *Effet de flou directionnel*

Avec l'impression de « défilement du paysage » (qui laisse croire que c'est le paysage qui bouge de l'autre côté de la vitre et non le passager dans l'environnement traversé) ce premier effet est certainement le plus remarqué. Plus encore, il est certainement, d'un point de vue visuel, celui qui fait le plus référence à la vitesse. La lettre de Victor Hugo citée plus haut le qualifie précisément. Un enquêté en parle ainsi : « Je ne sais pas si tu as déjà essayé de prendre une photo quand tu es en train... Tu 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 plein de petits traits comme ça ! » (sic). L'environnement traversé n'est pas vu nettement, mais il est comme « vaporisé ». Sans aller jusqu'à affirmer que la vision ferroviaire a contribué à l'avènement de l'impressionnisme, il apparaît néanmoins que l'impression de flou que peut parfois évoquer cette peinture relate très justement le mouvement de la scène montrée.

L'effet de flou directionnel est dépendant de deux caractéristiques principales pour se manifester : premièrement, la distance entre les éléments de l'environnement et le train, et secondement, la vitesse de ce dernier. Évidemment, plus cette dernière est grande et plus l'environnement apparaîtra flou et plus la distance est réduite entre l'œil du passager et le premier plan de l'espace traversé et plus celui-ci perdra en netteté. Sont principalement perçues alors des variations, de forme, de couleur, de luminosité ce qui n'est pas sans rappeler la *Gestaltpsychologie*. Le paysage se synthétise alors en un agencement de formes, elles-mêmes composées plus ou moins de la somme des éléments qu'elles englobent<sup>vi</sup>. Cette perception d'un agencement de formes est facilitée par l'effet de flou directionnel qui empêche de se souvenir précisément de tout ce qui a été vu. À ce sujet, W. Schivelbusch parle de « volatilisation » et de « dissolution » de la réalité. L'historien souligne par ailleurs le rôle structurant du premier plan dans le paysage et que sa « volatilisation » sous l'effet de la vitesse a provoqué d'une part la « résurrection » de la réalité « comme panorama » et d'autre part la substitution du paysage réel par un paysage imaginaire : celui de la lecture (Schivelbusch, 1991).

#### *Effet de trilles*

Étroitement lié à l'effet précédent celui-ci se manifeste dans la situation particulière où des éléments verticaux, comme des barrières par exemple, structurent le premier plan de l'environnement. Ces éléments verticaux, perçus en mouvement, valsent entre le net et le flou et modifient l'apparence de ce qui est situé derrière eux. Un effet de stroboscopie est également à l'œuvre dans sa manifestation. Les deux extraits de discours suivants le qualifient précisément : « Les barrières, les barreaux des barrières, je ne les vois pas défiler... je vois juste une espèce de... comme un dessin animé. Sinon, je vois tout à peu près net sauf ces barrières » (sic). « Tout ce qui est vertical, ça se fond, ça devient une espèce de flou gris qui laisse voir ce qu'il y a derrière » (sic).

En musique les trilles sont une alternance très rapide de deux notes contiguës. La variation de la vitesse d'exécution des trilles musicales laisse entendre parfois les deux notes distinctement, parfois l'une plus que l'autre, à d'autres moments un troisième son né de l'addition harmonique des deux autres. En mouvement face à des éléments verticaux rapprochés l'effet est analogue. Ces derniers ne se « fondent » pas nécessairement pour ne plus être vus mais évoluent sans cesse au gré de la vitesse du convoi. Le passager qui les suit du regard voit alors une danse se former sous ses yeux qui peut conduire à une appréciation d'ordre esthétique. Cet effet visuel dynamique est bien connu des plasticiens, notamment ceux ayant appartenu au mouvement de l'art cinétique et du « mouvement virtuel ». Un exemple intéressant se trouve dans *Physichromie n°317* de C. Cruz-Diez (1967) où l'effet inverse est illustré. Dans cette œuvre, les couleurs se modifient par raies verticales par le simple déplacement d'un foyer lumineux, tandis que le tableau et l'observateur restent fixes.

### III.2.2. Si loin, si proche.

Le film de Wenders raconte l'histoire d'un ange qui a « coupé ses ailes » pour rejoindre le monde des vivants et qui éprouve de grandes difficultés à s'adapter à ce dernier. Tout en étant proche physiquement de quelque chose on peut encore se sentir à distance. Les phénomènes que nous présentons dans cette catégorie mettent en jeu la question de relation (physique, sociale, esthétique etc.) existant entre le voyageur et l'environnement traversé. D'une certaine façon, tout se joue dans les motifs et effets suivants en terme de « distance ». Selon les cas, les personnes enquêtées pouvaient se sentir proche ou à l'écart de l'environnement. Un état intermédiaire a également fait son apparition.

#### *Effet d'isolement*

Lors du voyage des « signes » indiquent au voyageur qu'il n'est pas dans l'environnement mais qu'il le traverse, voire qu'il le longe ou qu'il *surfe*, dessus ou à côté. Cet effet est véhiculé à la fois par le référentiel du train qui constitue un intermédiaire entre le monde et le passager et par la manière dont les images de l'environnement sont perçues : en défilement, coupées par le cadre de la fenêtre, saccadées, qui provoquent au voyageur une prise de



conscience de la « distance » qu'il a pris par rapport à la ville dans la mesure où ce mode de perception n'est pas naturel. Cet effet s'accroît quand des indices de « vie » à l'extérieur du train (linge aux fenêtres, gens, voitures, etc.) sont visibles et rappellent au passager qu'il est privé de contact avec cette ville qui vit. Cet effet n'est pas en relation avec la distance physique entre le premier plan du paysage et l'œil du passager. Il peut être 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 physique. Aussi, cet effet dépend dans une certaine mesure de la vitesse du train et peut ne plus être ressenti à l'arrêt, même en pleine voie, car une possibilité de retour à l'espace physique est envisageable. C'est en ce sens que l'on peut parler d'*effet* d'isolement, ses manifestations étant avant tout liées aux temporalités du voyage. Il apparaît notamment que ce dernier se ressent plus fortement au départ qu'à l'arrivée, car à ce moment, le passager peut projeter son action future dans le lieu où il arrive, ceci réduisant la distance qu'il entretenait jusqu'alors avec l'environnement traversé.

L'effet d'isolement n'est pas à proprement parler un effet visuel, car il mobilise en premier lieu un travail de l'intellect. Le voyageur prend conscience qu'il n'est pas tout à fait présent au monde qu'il parcourt. Aussi, l'imaginaire culturel ferroviaire de destruction du temps et de l'espace contribue à cette impression de mise à distance et ce dernier n'est donc pas lié nécessairement à la vitesse du moyen de transport. W. Schivelbusch illustre cette idée en citant Ruskin ainsi que les premiers opposants au voyage en train. Pour eux, la relation au paysage était détruite par le tracé non naturel des lignes ferroviaires, le trop grand défilement par les fenêtres qui impose de ne pas regarder et donc de ne pas rester en contact avec le monde. Aussi, ces derniers stigmatisaient surtout cette sensation que pouvaient avoir les voyageurs bourgeois 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 » (Schivelbusch, 1990 : 45).

#### *Motif du décor*

Quand l'environnement ferroviaire offre à la fois ouverture et profondeur de champ visuel, le voyageur peut le voir évoluer selon des plans distincts, à des vitesses différentes. Le plan le plus éloigné semblera se déplacer le moins rapidement tandis qu'en se rapprochant les plans sembleront filer avec plus de vitesse, jusqu'au premier plan qui lui pourra subir l'effet de flou directionnel ou « jouer » le motif des trilles. Une impression caractéristique de décor sur plans successifs étagés en profondeur se dégage alors.

V. Bruce et P. Green expliquent ce motif par ce qu'ils nomment la « parallaxe de mouvement » (Bruce et Green, 1993 : 198). En considérant deux objets de l'espace situés à différentes distances d'un observateur, le déplacement de ce dernier va provoquer le déplacement des images de ceux-ci au niveau de la rétine de ce spectateur. Aussi, l'image de l'objet le plus rapproché de l'observateur devra parcourir un chemin plus important dans la rétine de celui-ci pendant le même temps. Sa vitesse est donc supérieure à celle de l'objet plus éloigné. Quasiment toutes les personnes enquêtées en train et ayant visionné le film ont fait état de ce motif.

#### *Motif de la percée*

Complémentaire au motif du décor, celui de la percée vient le rompre lorsqu'une ouverture de champ visuel apparaît subrepticement dans la masse construite de l'environnement. Par exemple, une rue perpendiculaire au sens du trajet et le regard du voyageur peut s'immiscer en un instant dans l'épaisseur de l'espace urbain. Un enquêté nous indique à ce propos : « 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 » (sic). Bien que peu remarquable en tant que tel et souvent qualifié par des propos tels que « là, je vois une rue », ce motif est néanmoins caractéristique de l'urbain perçu en mouvement, car rares sont dans la nature des ouvertures rectilignes, parfois longues de plusieurs kilomètres, donnant à voir l'environnement dans sa profondeur.

Ce motif vient apporter une troisième dimension au paysage en mouvement souvent perçu comme n'en ayant que deux, comme l'illustre le motif du décor qui, bien que nécessitant de la profondeur pour s'actualiser, représente avant tout une superposition de « calques » aux vitesses différenciées. Ce motif prend tout son intérêt dans une analyse architecturale et urbaine dans la mesure où il permet d'un point de vue pratique et expérientiel le passage d'une perception en élévation (façades) à une perception du plan par l'entremise de la perspective, si soudaine soit-elle.

#### *Effet de mouvements relatifs*

Quand le train en croise un autre ou roule à côté, ou bien lorsqu'il longe une route, quand à l'extérieur les objets et personnes étrangères au train sont aussi en mouvement apparaît un effet de mouvements relatifs. La perception des personnes en mouvement peut alors être troublée : on ne sait pas qui se déplace, on a l'impression que les objets se déplacent très vite ou au contraire sont quasiment arrêtés. La perception peut aussi être abusée, on peut avoir l'impression d'une synergie entre les différents objets en mouvement, comme quand deux trains roulent côte à côte dans le même sens par exemple : « lequel tire l'autre ? ».

Cet effet se joue à deux niveaux, entre le mouvement du voyageur, lui-même imbriqué dans le mouvement du train et le mouvement des objets et personnes de l'environnement traversé. 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. Cette utilisation du cadre de la fenêtre comme référence est un « indice monoculaire pictural » (Droulez *et al.*, 2002) 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 l'effet de mouvements qu'il peut induire. Aussi 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 verticaux 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).

#### *Effet de guidage*

Alors que tous les effets et motifs présentés plus haut supposent une absence d'action motrice de la part du passager, l'effet de guidage en engage une. Ce dernier se manifeste quand l'environnement est structuré par des éléments horizontaux, murs, rambardes, caténaires, etc., que le voyageur va utiliser comme autant de guides visuels sur lesquels il peut laisser reposer son regard. « Il y a des guides qui orientent ou pas : comme le ballast, les fils électriques, il y a des lignes de fuite qui sont données, qu'on a tendance à suivre » (sic), ainsi s'exprimait l'une des personnes enquêtées. Cet effet est relativement spécifique au milieu construit, la ligne droite n'existant pas dans la nature. Le rôle de ces lignes permettant au regard de se reposer est jugé positivement face à la volatilisation du paysage provoquée par la vitesse en venant jouer le rôle d'un horizon.

#### *Effet de défilement du paysage*

« L'environnement "défile" par la fenêtre ! » Probablement toutes les personnes enquêtées ont prononcé une phrase similaire à un moment du trajet et cette affirmation semble aller de l'évidence dès la simple évocation du paysage ferroviaire en mouvement. Aussi, ce qui fait exister l'effet de défilement du paysage ne peut être appréhendé qu'après avoir vu les effets et motifs précédents. Le motif des trilles peut, une fois perçu en mouvement caractériser un aspect du défilement. Il en va de même pour le motif du décor ou encore l'effet de flou directionnel. Et comment avoir une impression de défilement sans dissocier mentalement le paysage (contenant) et l'œil qui le traverse (contenu) sans nier le rapport écologique qui les maintient en tension ?

Cet effet ne correspond ni à un des effets ou motifs présentés plus haut, ni la somme d'eux tous. Il est l'un ou l'autre d'entre eux doublé d'une forte intentionnalité du regard du passager-observateur. L'analogie au cinéma est certainement le meilleur moyen de le décrire. L'effet de défilement du paysage caractérise le rapport entre une image animée, un environnement qui défile 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 se manifeste plus favorablement quand l'œil est paresseux, le défilement pour être perçu doit faire l'objet d'une activité. Ceci ne signifie pas que ce qui est vu est intégré et mémorisé et que tout environnement perçu sous l'effet de défilement peut être recomposé, mais que l'observateur prend conscience des modalités de fuite, d'irruption, de flou, etc. données par le mélange de l'espace hétérogène et de la vitesse. Par cet effet, une poésie peut émerger de l'image, l'environnement peut 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). Par analogie au domaine musical, la *fugue* est certainement le genre qui caractérise le mieux l'effet de défilement.

## **Conclusion**

En consacrant l'ensemble des dynamiques émergentes et des motifs présentés précédemment, l'effet de défilement caractérise finalement le mieux la dialectique : mobilités urbaines – perception en mouvement. Ce dernier, en dépit de sa simplicité apparente contient en puissance la dimension *micro* des effets et motifs repérés mise en tension avec la grande échelle qui se joue dans la question des mobilités urbaines. De plus, voire surtout, la dimension univoque et uniformément partagée de cet effet parle au nom de l'ensemble de la typologie élaborée. Car à travers l'analyse présentée, ce qui apparaît finalement le plus manifestement est la dimension partagée de la perception en mouvement de l'espace urbain par ses habitants – toujours mobiles – comme étant singulière et symbolique à de multiples titres. Par là, la compréhension de la manière dont l'espace urbain est perçu lors des trajets quotidiens appuie la thèse de G. Amar selon laquelle le mouvement est un « lieu » (Amar, 1993 : 142) riche de qualités en offrant une voie de lecture singulière de ce dernier et que les individus s'en saisissent.

La prise en compte de ce dernier point peut être considérable en vue de la production d'une « qualité de la mobilité quotidienne » fondée sur d'autres critères que ceux dictés par la norme ou guidés uniquement par la recherche de confort. En effet, bien que nous n'ayons pas poussé plus loin ce point ici, il est ressorti des investigations de terrain qu'une perception esthétique des espaces ordinaires puisse être facilitée par le mouvement. Aussi, la connaissance de la dimension partagée de la perception certains phénomènes visuels dynamiques devrait

pouvoir guider les concepteurs dans une démarche constructive tenant compte du mouvement des individus. Enfin, si la mobilité peut être considérée comme un paradigme de la société contemporaine, la perception en mouvement ne constituerait-elle pas un paradigme majeur de l'urbanité ?

### Bibliographie:

- Amar G., 1993, *Pour une écologie urbaine des transports* in Les annales de la recherche urbaine, n° 59-60.
- Amphoux, P., 2003, « L'observation récurrente : une approche reconstructive de l'environnement construit », in Moser, G., Weiss, K., (eds.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Armand Colin, Paris, pp. 227-245.
- Augoyard, J.F., 1991, *La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ?* in Le débat, n°65.
- Barbaras R., 1994, *La perception. Essai sur le sensible*, Hatier, Paris.
- Bavoux, J.J., Beaucire, F., Chapelon, L., Zembri, P., 2005, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris.
- Bruce, V., Green, P., 1993, *La perception visuelle : physiologie, psychologie et écologie*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble.
- Chelkoff, G., Thibaud, J.P., 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (Cresson), Grenoble : recherche Plan Urbain.
- Chéroux, C., 1996, *Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle*, Études photographiques [en ligne], n°1, [ref. du 20 avril 2004]. Disponible sur: <http://etudes.photographie.com/sommaires/somm1.html>
- Droulez, J., Cornilleau-Peres, V., Panerai, F., Wexler, M., 2001, « Rôle du mouvement propre dans la perception de l'environnement visuel » in Cavallo V., Berthelon, C., (eds.), *Les facteurs perceptifs dans les activités de transport. Actes INRETS*, n°82, pp. 125-136.
- Flamm M., 2005, « Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriation du temps » in Montulet, B., Hubert, B., Jemelin, C., Schmitz, S., (eds.), *Mobilités et temporalités*, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, pp. 183-196.
- Gonthier, F., 1973, *Le référentiel, univers obligé de la médiatisation*, L'Âge d'Homme, Lausanne.
- Lanéelle, X., 2005, « Réseau social, réseau ferroviaire » in Montulet, B., Hubert, B., Jemelin, C., Schmitz, S., (eds.), *Mobilités et temporalités*, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles, pp. 197-206.
- Mélon M.E., 2002, « Le voyage en train et en images : une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation », in Albera, F., Braun, M., Gaudreault, A., (eds.), *Arrêt sur image, fragmentation du temps*, Payot, Lausanne, pp. 47-68.
- Schivelbusch, W., 1990, *Histoire des voyages en train*, Le promeneur, Paris.
- Sacks H., 2002, « Faire « être » comme tout le monde », in Thibaud, J.P., (ed.), *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, À la croisée, Bernin, pp. 201-209.
- Thibaud J.P., 2001, « La méthode des parcours commentés », in Grosjean, M., Thibaud, J.P., (eds.), *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, Marseille, pp. 79-99.
- Urry, J., 2005, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Armand Colin, Paris.

---

<sup>i</sup> Extrait de lettre citée par Marc-Emmanuel Mélon (in Albera et al., 2002 : 49)

<sup>ii</sup> Technique nommée de la sorte par Yves Chalas (Chalas, 2000 : 22). Il s'agit de 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 » (d'où les « ciseaux ») et du rassemblement d'éléments cohérents de ce texte.

<sup>iii</sup> Amphoux, P., op. cit.

<sup>iv</sup> Id. p. 242-243

<sup>v</sup> Ibid.

<sup>vi</sup> Sur un mode comparable, Renaud Barbaras (Barbaras, 1994 : 14) exemplifie la théorie de la forme en prenant l'exemple de la *mélodie*.