



HAL
open science

De l'ambiance héritée à l'ambiance programmée Les leçons d'une expérience

Mohsen Ben Hadj Salem

► **To cite this version:**

Mohsen Ben Hadj Salem. De l'ambiance héritée à l'ambiance programmée Les leçons d'une expérience. Vallat, Collette; Le Blanc, Antoine; Philifert, Pascale; Université Paris X. Pérennité urbaine, ou la ville par-delà ses métamorphoses Volume1-Traces, 1, Harmattan, pp.303-314, 2009, 978-2-296-07447-7. halshs-00390170

HAL Id: halshs-00390170

<https://shs.hal.science/halshs-00390170v1>

Submitted on 1 Jun 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.

De l'ambiance héritée à l'ambiance programmée Les leçons d'une expérience

Mohsen BEN HADJ SALEM

Laboratoire CRESSON UMR CNRS 1563

Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

L'histoire des villes est celle de leurs strates successives, des remodelages et additions qui témoignent de toutes les époques. Aujourd'hui, des monuments prestigieux sont parfois rafraîchis, deviennent contemporains et ne nous permettent plus de nous enfuir vertigineusement dans le passé. Dans ce cadre, il convient de s'interroger sur la dynamique spatio-temporelle de l'espace urbain, c'est-à-dire sa soumission à des régimes temporels qui redéfinissent les espaces qui le constituent et en remodelent sans cesse les contours.

De prime abord, ses contours sont simplement visibles, solidement présents, comme les entrées des villes, les réseaux de transports ou les façades urbaines. Leur perception est dominée par la matérialité de la trace visuelle. Or, il n'y a pas que le regard qui conditionne la lecture, la représentation et l'analyse du patrimoine bâti : les indicateurs de la stratification de la ville sont également sonores. Certains quartiers très anciens se caractérisent par un environnement sonore qui perdure pour continuer à faire l'urbanité. Du fait de leur enracinement temporel, les formes sonores urbaines relèvent d'une esthétique culturelle et symbolique qui participe aux processus identitaires des territoires, par le jeu des espaces de propagation spécifiques et des marqueurs emblématiques. Même si les bruits d'hier se sont tus à jamais, l'acoustique passive, c'est-à-dire l'ensemble des caractères phoniques que possèdent les bâtiments est bien présente et continue à modeler la propagation des émissions sonores¹ et nos modes d'écoute.

¹ Balaÿ, O., *L'espace sonore de la ville au XIXe siècle*, Grenoble, A la croisée, 2003.

Ici, poser la question de la pérennité du bâti revient à s'interroger sur la posture de l'architecte face aux lieux à transformer aujourd'hui, mais observés à travers les strates, non seulement visuelles, sédimentées par l'histoire. En ce sens, prenons l'exemple d'une intervention architecturale sur une gare parisienne du dix-neuvième siècle.

Intervenir sur l'héritage ferroviaire : arguments et contexte

La gare du XIXe comme témoignage de temporalités urbaines

Aujourd'hui, nous ne pouvons ignorer la présence de certains espaces publics du XIXe siècle comme les gares de chemins de fer qui donnent une image et une identité à nombre de nos villes. L'imaginaire du voyage et les débuts triomphants de l'industrialisation ont vu dans la gare leur monument. Cependant, même si les fumées des locomotives à charbon ont fait place aux lignes électrifiées, d'importants volumes sont toujours nécessaires pour accueillir les foules qui parcourent les gares dans les trois dimensions.

La densité croissante des flux offre alors l'opportunité de les réorganiser tout en anticipant, dans la mesure du possible, l'avenir. Le programme fonctionnel basique d'une gare s'articule autour de deux entités distinctes : le vestibule ou la salle des pas perdus (pour la billetterie et l'attente), et une halle pour les voies. En France, les gares du XIXe sont reconstruites sinon modernisées en moyenne deux ou trois fois par siècle. Depuis deux décennies, l'intervention se structure autour de politiques globales et volontaristes de requalification où image de marque et efficacité fonctionnelle sont mises en avant. Le rapport à la ville se trouve réinventé, lorsque l'insertion de la gare et son rapport à l'environnement s'appuient sur la transparence et la facilité d'accès.

La fonction monumentale et symbolique de la halle héritée du passé est réactivée pour rassembler sous son toit les composantes des nouveaux pôles multimodaux. La société reconnaît dans ces nouveaux lieux les gares de toujours. Réaménager l'espace ferroviaire place l'architecte devant un ensemble qui se fait et se défait sur les temporalités les plus diverses. Pour surmonter cette complexité il fait appel à des professionnels et spécialistes de divers horizons.

Le recours aux ambiances pour maîtriser le temps et l'espace

En contournant les principes d'une architecture perçue comme objet visuel distant et en considérant le pluriel des sensations et des

perceptions urbaines qui entremêle visuel, tactile, gestuel, olfactif et sonore, la notion d'ambiances² (au sens multisensoriel) redessine en partie les critères d'évaluation de la production patrimonialisée. La notion d'ambiance (au sens générique) envisage l'environnement comme un contenant dont elle interroge les capacités de modulation des phénomènes sur des temps longs. Si les lectures d'un patrimoine bâti peuvent être plurielles, celle que tente d'élaborer une histoire des ambiances est une lecture par immersions successives. En terme d'ambiance, les traces de l'évolution des espaces et des usages peuvent avoir un impact fort par la récupération ou au contraire l'effacement des traces référentielles³. L'approche proposée tente d'alimenter la réflexion des concepteurs de l'espace urbain à travers le potentiel ambiant existant. Cette ambition nécessite le recueil de *mémoire* qui a enrichi le stock d'informations sur plusieurs quartiers, édifices et groupes humains. Or, chez les architectes, une lassitude peut se faire sentir au sujet de cette production effrénée de mémoire de l'urbain. Les préoccupations qui animent l'architecte se retournent vers le « fonctionnel » et la récolte des données avant le passage à la projétation s'inscrivent dans un schéma unanime : l'observation donne l'état actuel, l'histoire fournit les données sur l'état ancien. Le détour que nous faisons par l'histoire des ambiances architecturales et urbaines permet d'unifier les deux versants de ce schéma, en passant de simples constats historiques et actuels à l'énonciation de directions projétatives. Dans cette perspective, nous avons accompagné une équipe pluridisciplinaire de concepteurs chargée de réaménager une gare parisienne construite au XIXe siècle : la gare Saint-Lazare⁴.

Particularités d'une expérience

La ligne de Paris Saint-Germain est inaugurée le 24 Août 1837. L'embarcadère construit à l'occasion deviendra l'actuelle gare Saint-Lazare. Quatre moments clés émergent de l'histoire de son évolution : le milieu des années 1850 avec la succession de trois embarcadères en cinq ans (lorsque la desserte de la gare requiert à la fois plus d'espace et de meilleurs contacts avec la voie publique), la reconstruction de la gare dans les années 1885-1889⁵ (suite à la saturation du site par un trafic

² La notion d'ambiance articule de manière transversale les aspects à la fois techniques, perceptifs et d'usages des environnements construits. Pour un exposé plus détaillé de la notion d'ambiance, se référer aux travaux des laboratoires CERMA (Ecole d'architecture de Nantes) et CRESSON (Ecole d'architecture de Grenoble) au sein de l'UMR CNRS 1563 « Ambiances architecturales et urbaines »

³ Chelkoff, G., (dir.), *Transformer l'existant : vers une conception assistée par les ambiances*, Grenoble, CRESSON, 2003.

⁴ Dans le cadre du plan d'envergure baptisé *Demain Saint Lazare*, travaux de 2003 à 2009.

⁵ Ce n'est qu'en 1889 que la gare Saint-Lazare réorganisée en profondeur et en majeure partie reconstruite acquiert la forme globale que nous lui connaissons aujourd'hui.

croissant), la création des transports souterrains (1900-1910), et les projets de réaménagements des années 1970. Après de multiples transformations, le bâtiment voyageur qui en résulte est une rue piétonne en impasse, un plateau d'échange longitudinal. Il est relié au quai transversal par des sas. Le quai est lui-même un plateau d'échange longitudinal qui distribue en peigne les quais d'embarquement.

D'une manière générale, les différents acteurs (architecte, acousticien, éclairagiste et spécialiste du confort) ont adopté un parti moderniste, en décidant que la meilleure façon d'être dans la continuité de l'histoire de la gare Saint-Lazare est d'y inscrire des interventions contemporaines. Or, les négociations entre acteurs ont révélé la difficulté de mettre en place ce choix. Le discours collectif se retrouve alors enfermé dans des considérations simplistes, tel que le souci de l'architecte pour la *remise en valeur de l'architecture originelle*, ou la problématique de l'éclairagiste qui consiste à *illuminer les marques du passé visibles sur les murs*. Dans la nécessité de trouver un axe d'intervention commun, les acteurs concernés se sont tournés vers l'approfondissement de la notion d'identité de la gare.

D'une part, la préoccupation sur l'identité de la gare a été collective, « *il faut donc lui donner une identité nouvelle pour que l'on s'y retrouve, pour qu'on la vive bien. Il s'agit d'exprimer à travers un projet à la fois le concept d'ouverture vers la ville, par la mise en place d'une paroi vitrée séparant le quai des voies ferrées, et en même temps celui d'une identité bien exprimée qui est celle d'une gare [...]* »⁶. D'autre part, la notion d'identité a été adoptée individuellement par chaque discipline concernée. Une opportunité nous est alors offerte pour mettre en place notre méthode de recherche sur les ambiances, en collaborant avec la cellule acoustique.

L'ambition est de définir un parti sonore et miser sur l'identité sonore pour enrichir le projet. Notre collaboration à ce projet consistait à rendre compte des ambiances qui se sont succédées, à déceler les phénomènes qui subsistent afin de réhabiliter les signes d'une continuelle histoire des lieux. Une réflexion est alors menée sur la réverbération de l'espace en cohérence avec la monumentalité du lieu.

Selon un témoignage de 1890, la réverbération était déjà une caractéristique intrinsèque de cette gare. « *Dominant le tout, amalgamant l'ensemble, fusionnant, harmonisant tous ces tapages, une*

⁶ Tricaud, E., Legrand, R., « Un nouvel avenir pour la gare Saint-Lazare », *Cahiers de l'IAURIF*, n°127, 2^e trimestre 2000.

rumeur mystérieuse tinte perpétuellement, pareille au doux prolongement d'un son de cloche très lointain. C'est la vibration géante des voûtes de métal qui chantent tout en haut, dans l'air »⁷. Ce témoignage a été le point de départ d'une réflexion sur une scénographie propre à Saint-Lazare qui exigeait la compréhension de l'évolution de ses ambiances sonores.

A la recherche des sons perdus

Sentir et faire sentir le passé de la gare Saint-Lazare

Dans l'exploration de la mémoire de la gare Saint-Lazare, il existe bien entendu des documents dont il n'est point question de discuter le statut. Ils rythment à l'évidence l'histoire du lieu considéré : c'est le cas des projets de réaménagements ou extensions décidées. Il en est d'autres, beaucoup moins techniques mais qui par leur acuité peuvent orienter l'investigation en amont d'un projet. Les ressources littéraires permettent de faire apparaître des perceptions sonores, tactiles ou olfactives, et de faire passer de l'intelligibilité, ou plus d'intelligibilité⁸. Elles peuvent remettre de l'ordre dans les documents traités dans une perspective à la fois causale (l'avant) et conséquentielle (l'après)⁹.

La mémoire ainsi racontée, récitée, s'offre comme un conglomérat de signes et d'indices ambiantaux qui mettent en évidence des logiques situationnelles. Ainsi, la méthodologie adoptée pour la compréhension des ambiances mémorisées estompe la rigueur historique et permet d'élargir la palette des sources exploitables. De fait, nous profitons des témoignages les plus ordinaires pour saisir l'identité sensible d'un patrimoine architectural. Une vaste campagne de récolte de données a été amorcée. Dans un premier temps, il s'agissait de décortiquer un corpus littéraire et analyser les passages qui dénotent des perceptions sur son univers sonore. Dans un deuxième temps, une enquête a été menée auprès des voyageurs actuels sur leurs perceptions du confort et de l'ambiance sonore. Il convient ensuite d'injecter ses résultats dans la pratique architecturale à travers un diagnostic sonore tourné exclusivement vers ce qui est légué du passé. Le processus ne prend sens que si nous intégrons conjointement la dimension historique d'un environnement sonore bâti et sa dimension vécue.

⁷ Fleury (de), M., « Le Paris des Parisiens. La gare Saint-Lazare, le soir », *Le Figaro*, 25 janvier 1890. BHVP, Série « Actualités », dossier gare Saint-Lazare.

⁸ Hartog, F., « La Fabrique de l'Histoire : de l'événement à l'écriture de l'histoire », *Villa Gillet*, n°9, Circé, 1999.

⁹ Paul Ricœur insiste sur le rôle des médiations (textes et récits) qui sont susceptibles de donner forme au temps.

La gare d'hier : une identité sonore marquée par le train

D'après les témoignages des voyageurs du milieu du XIX^e siècle, c'était le train qui impressionnait et non le lieu d'embarquement. Les premières manifestations de l'engouement pour les trains vont jusqu'à apprécier leurs bruits : « *Maintenant, qu'est-ce que nos bruits de la ville en comparaison de ces merveilles ?* »¹⁰. Rien n'était alors marquant dans ces constructions, juste destinées à vendre des billets et à faire patienter les candidats au dépaysement.

Avec l'entrée progressive des chemins de fer dans les mœurs des voyageurs parisiens, la littérature a accéléré la poétisation des techniques ferroviaires. Alphonse Daudet évoque dans le récit de *Trente ans de Paris* (1888) l'atmosphère de Saint-Lazare qui saute comme une bouffée au visage du voyageur encore ensommeillé : « *un bruit de roues qui sonne sur des plaques de fonte, des portes qui claquent, des chariots à bagages qui roulent, une foule inquiète, affairée, des employés des douanes, Paris !* ». Le caractère rapide de l'évocation la rend plus saisissante ; le voyageur qui arrive est trop pressé pour s'intéresser à la gare pour elle-même, il la voit et l'entend parce que les sensations sont trop violentes pour échapper à sa conscience.

Dans un autre registre journalistique, Maurice de Fleury, chroniqueur médical au *Figaro*, s'extasie sur le déroutement des sens que provoquent les innovations techniques relatives au train : « *Rien ne manque, pas même un orchestre à cette apothéose de la force moderne : vraie musique de l'avenir, pleine de dissonances en ses détails, harmonieuse pourtant dans l'ensemble. Les machines frémissent d'un trépidement continu; les freins toussent, d'une voix infiltrée, engorgée la vapeur souffle en ses tuyaux, ou fuse assourdissante en deux jets blancs sur les bords de la voie ; les bouillottes heurtées ont des chocs métalliques ; les machines que l'on attelle font cliqueter les tampons des voitures ; les sous-chefs, commandant les manœuvres, sifflent à deux tons leurs ordres, les conducteurs cornent pour le départ avec un bruit bêlant ; les locomotives hurlent leurs cris allègres ou plaintifs[...]* »¹¹.

L'ouïe est frappée par des dissonances désormais jugées harmonieuses que constituent les bruits de freins, la soufflerie des tuyaux, les jets de vapeur, les chocs métalliques, cliquets et sifflets ou cornes et cloches. Le train était incontestablement un événement sonore qu'on pouvait

¹⁰ Busoni, P., « *Courrier de Paris* », *l'Illustration*, 27 juillet 1850.

¹¹ Fleury (de), M. Op, *cit*

difficilement ignorer. Et peu à peu, des journalistes, des écrivains (Zola, Lamartine) et des peintres (Monet, Caillebotte) manifestaient leur enthousiasme pour la gare Saint-Lazare identifiée par ses trains, une invention qu'ils jugeaient plus bruyante qu'utile.

Le train relayé par la foule

De 1837 à 1889, les voyageurs étaient enfermés dans la salle d'attente et ne la quittaient que dix minutes avant le départ des trains. Une fois libérés, les voyageurs se précipitent, entrant au hasard dans les convois, assourdissent de questions des employés submergés. La foule était alors massive et épaisse sur les quais.

Un guide de voyageur de l'époque nous offre la description la plus évocatrice : « [...]le convoi part et disparaît bientôt sous le tunnel de la place de l'Europe ; à peine cette manœuvre est-elle exécutée, qu'une masse compacte de voyageurs sort des salles d'attentes et se précipitent vers un autre train à destination de Versailles, chacun s'arrange, s'installe et mille têtes passent par les portières ; le train est toujours là immobile, il attend le signal, l'heure sonne et le voici qui fuit comme le premier ; la répétition de tout ceci a lieu pour le convoi de Saint-Germain. A peine ces trois départs sont-ils faits que nous assistons aux arrivées successives : même pêle-mêle de voyageurs ; les quais sont encombrés pendant quelques minutes et puis tout rentre dans le calme, on n'entend plus le grondement des locomotives en feu. Attendons encore et nous verrons se renouveler le même spectacle toutes les demi-heures, depuis six heures du matin jusqu'à minuit »¹².

En 1889, l'évolution des espaces de la gare a fait passer le voyageur de l'enfermement dans les salles d'attente à une liberté de déplacement presque totale. L'identité sonore de la gare s'en trouve modifiée par l'émergence des voix humaines qui ne concernaient pas uniquement les voyageurs. A l'époque, les annonces étaient criées et certains métiers généraient des cris correspondant aux services proposés : « Oreillers ! Couvertures ! ».

Les sons humains provenaient de points très divers. Progressivement la production sonore de la foule prend le dessus sur celle des trains et caractérise même l'extérieur de la gare. En effet, la gare est devancée par un parvis, en opposition frontale avec des immeubles occupés au rez-de-chaussée par des bars et des brasseries.

¹² Guide du voyageur sur le chemin de fer de Paris à Rouen et au Havre, Paris, 1847.

L'activité des terrasses façonne l'environnement sonore local, en lui donnant une coloration vocale malgré son caractère multimodal modifié par l'arrivée du métro souterrain en 1910. Les accès du métro placés autour de la gare ont généré une importante activité piétonne sur le parvis, accentuant la production sonore humaine aux abords de la gare.

La gare est alors assez surchargée vocalement même avant la disparition du train diesel en 1972 qui gênait la communication inter-personnelle sur les quais à cause de son niveau sonore élevé. Le train électrique qui l'a remplacé a permis de laisser partiellement une place aux sons humains.

L'univers sonore d'aujourd'hui

Permanence de la dominante sonore humaine

Aujourd'hui, le bâtiment voyageur se caractérise par des sons continus des voyageurs et des sons intermittents provenant des annonces de la SNCF, du compostage de billets, des mouvements des trains, etc. Les quais et le bâtiment voyageur sonnent de la même façon, il en résulte un drône sonore constant : mixage de sons humains et de sons techniques. Malgré la forte intensité des sons techniques (moteur de trains, composteurs, machines de nettoyage, etc.), le bâtiment voyageur et les quais demeurent des lieux de communication verbale.

Le traitement du sol par des matériaux plastifiés dans les années 70, a permis d'absorber les bruits de bagages de manutention, bagages roulants, les grincements des freins, etc. Cette absorption acoustique a permis à la gare de conserver sa voix. D'après les voyageurs, la dominante sonore est celle du martèlement des pas pressés, de l'agitation humaine, le bourdonnement de la foule est resté dans leurs oreilles. L'activité sonore de la foule a gardé sa place dans le classement des sons dominants. La foule humaine est l'actrice principale présente sur toutes les scènes de la gare et responsable d'une symbolique durable.

Rémanence du train

Autrefois, entendus à plusieurs kilomètres autour de leur passage, roulement, moteur et klaxons des rames diesel étaient des donneurs de position et de temps pour certains riverains. « [...] quand j'entendais un diesel, instinctivement je regardais ce que c'était. Tous ceux qui ont connu la vapeur disent que c'était une autre majesté, une autre force, une locomotive à vapeur vivait, ne serait-ce que par les sons [...] »¹³. De

¹³ Extrait d'un entretien avec un riverain de la gare Saint-Lazare. Juin 2005.

même leurs arrêts créent une animation cyclique. Mais si autrefois les premiers et les derniers trains étaient des indicateurs sonores, aujourd'hui tous les passages constituent une pendule dans la journée avec des passages fugitifs. « *Ça nous manque parce qu'on ne sait plus* ».

La signature sonore du train diesel est encore logée dans l'oreille des riverains et des habitants du quartier de la gare depuis des décennies. Ils sont attristés et perturbés par l'absence du marquage sonore par les trains qui les renvoie à une forme d'isolement. Ils reconnaissent les qualités sonores moins polluantes des trains électrifiés par rapport aux trains diesel mais ils considèrent que leur passage est littéralement dévitalisé. La continuité sonore ferroviaire est mal perçue par les riverains, leur attention est alors retenue par d'autres sons plus intempestifs (klaxons automobiles, bus, motos, etc.). Le riverain a détourné l'oreille de sa gare, car elle ne lui apportait plus de plaisirs phoniques. Il l'a rejeté comme n'appartenant pas (ou plus) à sa culture locale, les signatures sonores de la gare ne représentent plus rien pour lui car elles ne sont plus authentiques.

Une perméabilité identitaire

A l'extérieur de la gare, malgré l'intense animation sonore du parvis (véhicules, bus, roulement de bagages), la rumeur du bâtiment voyageur reste audible par les interviewés. Cette perméabilité a été signalée en 1890 « *Et du quartier voisin, de la rue d'Amsterdam, du pont de l'Europe, de la rue de Rome, la voix de Paris vient, se mêle à ces haleines formidables; dans ce palais de fer où sont emprisonnées toutes les forces que l'homme a su réduire en servitude* »¹⁴.

Ce constat est confirmé aujourd'hui par l'enregistrement sonore d'un parcours ayant comme point de départ le parvis de la gare, en passant par le bâtiment voyageur pour s'arrêter sur les quais. L'écoute a révélé l'absence de transition marquée, dans un mixage de sons de l'extérieur avec ceux de l'intérieur, du mat au réverbéré. Quand on pénètre en gare, on note la compacité sonore du parcours, le faible changement des niveaux, la sensation de fondu enchaîné entre deux mondes clos mais homogènes, la frontière n'étant matérialisée que par des escaliers.

Ainsi la gare est perméable à son quartier et inversement. L'ambiance est métabolique, tout s'enchevêtre, les bruits de la rue et ceux du grand hall et les sons de la foule qui parle et se dépêche. La gare déborde au

¹⁴ Fleury (de), M. Op, cit.

dehors, son identité sonore n'est pas seulement intérieure, elle est aussi définie par ses espaces limitrophes. Les différents espaces de la gare sont reliés par les sons : d'une part la gare et la ville, d'autre part le bâtiment voyageur et les quais.

A l'écoute du temps qui passe : intérêts et limites

Le croisement des différents niveaux d'enquête a permis d'identifier deux indicateurs sonores qualitatifs. Le bâtiment voyageur se caractérise par les sons de la foule, des sons percutés des pas et des voix parlées. Sur les quais, les sons des trains se caractérisent par des irrptions et disparitions très rapides ce qui élargit le temps d'action des sons de la foule. *La foule et le train* sont les deux marqueurs sonores identitaires de Saint-Lazare qui ont évolué parallèlement mais selon des dominances variables.

Dans l'exploration de l'univers sonore d'aujourd'hui, il est apparu qu'on considère aujourd'hui la gare sonore « grise », c'est-à-dire qu'elle tend à la continuité sur 24 heures, les crêtes sonores et les silences s'étant raréfiés. On a décelé dans la mise en parallèle des deux corpus (historique et actuel), une forme de « revocalisation » progressive de la gare, avec plus d'ostentation sonore de soi. L'enquête sur la perception sonore auprès de voyageurs et des riverains a révélée que l'écoute de la gare et des lignes est néanmoins partiellement décalée par rapport à la réalité ferroviaire, qui a évolué plus vite que nos références culturelles. Cette écoute a parfois un « train de retard », on ne peut ou ne veut alors entendre la gare d'aujourd'hui qu'à travers ses vieux moteurs et son mode de fonctionnement traditionnel, c'est-à-dire une perception différée avec « l'oreille d'hier ». La perception sonore procède alors d'un contrôle passif de situations référentielles. Nous portons en nous un espace urbain archétypal dont les différents décors sonores cadrent les séquences et les scènes¹⁵. L'identité sonore de la gare est élastique et perçu selon des échelles qui se chevauchent du plus proche au plus lointain. L'évolution sonore de Saint-Lazare s'est alors clarifié aux yeux et oreilles du designer sonore pour l'intégrer dans la définition de l'identité de la gare.

D'une part, l'écoute des enregistrements a attiré l'attention des concepteurs sur la présence continue des sons humains, donc des sons anodins du quotidien, de l'ordre essentiellement du privé et jugés familiers. Cette insistance vocale est perçue comme incongrue et

¹⁵ Torgue, H., « Immersion et Emergence : qualités et significations des formes sonores urbaines », *Espaces et Sociétés*, 122/n°3, Érès, 2005.

déplacée parce qu'elle renvoie à un autre contexte, bref, « il y a erreur dans la bande son ». La solution proposée par la cellule acoustique portant particulièrement sur l'absorption des plages de fréquences spécifiques aux émissions des bruits des trains, afin de ne pas altérer la production sonore humaine, n'a pu être partagée par le reste des concepteurs. Ces derniers tendent vers une modernisation par un renforcement de signaux strictement ferroviaires qu'ils considèrent exclusivement techniques (trains, jingle SNCF, musique publicitaire, etc.).

D'autre part, la logique de diffusion de Saint-Lazare dans le passé comme dans le présent, souligne sa réverbération renforcée par le caractère métabolique des sons produits. Mais la modulation nécessaire du temps de réverbération imposée par la multifonctionnalité qui le caractérise (buffets, commerces, services divers), complique son maintien et sa conservation. L'efficacité multifonctionnelle recherchée a confirmé la prépondérance de la perception visuelle et a rendu difficile la qualification de l'identité de la gare à travers son acoustique.

Le souci permanent de l'architecte consiste à rétablir des perméabilités visuelles organisant la prévisibilité des parcours en démolissant certains guichets, bureaux et autres obstacles visuels. Le choix architectural visuel est contradictoire avec le maintien de la production humaine comme marqueur de l'identité sonore du lieu. En effet, nos recommandations visent à faire émerger plus clairement la présence vocale, et non la gommer. La cohérence des limites sonores et des limites visuelles se trouve alors menacée. L'esthétique visuelle et l'esthétique sonore peinent à retrouver un sens commun. Par conséquent, le recours à une scénographie sonore basée sur les propriétés intrinsèques d'une architecture du XIXe, considérée comme un objectif central au départ, s'est révélé peu pertinent ou pour le moins à relativiser.

Historien des ambiances : l'esquisse d'un champ disciplinaire

Ces quelques perspectives rapides sur l'imprégnation du *passé sonore* qui fait aussi la ville voudraient attirer l'attention sur les dimensions de l'urbanité contemporaine. L'intérêt que nous avons accordé aux ambiances à l'épreuve du temps, apporte des informations fines tant du point de vue architectural que du point de vue sensible.

Or se heurter au cloisonnement des spécialités a révélé des divergences sur la définition de l'objet temps. L'objet temps est nécessairement disciplinaire : chaque discipline a construit son rapport au temps. Dès lors le partage du concept de temps se révèle difficile, il constitue l'obstacle le plus redoutable, car le moins perceptible, de la communication entre disciplines. En effet, considérer les ambiances comme *permanences*, et mettre en défaut le raisonnement selon lequel les ambiances urbaines procèdent d'une évidente *création continue*, a réactivé chez les acteurs la conscience de la disparition qui donne un sens à leur intervention architecturale.

Il faudrait inventorier, pour mieux les surveiller, les conserver, à titre patrimonial, ou les reproduire, certains signatures sonores qui correspondent à la gare traditionnelle, réveillent la mémoire collective et marquent le temps, tout en continuant à observer et à étudier les effets sonores des nouvelles formes spatiales et sociales de la gare. Un tel inventaire intermittent des « richesses sonores » des gares permettrait de constater les variations dans le temps, et même d'une gare à l'autre.

Saisir et manipuler intelligemment les ambiances stockées et préservées par les formes du passé devrait embrayer une intelligence collective par sa capacité démonstrative, incarnée par un *Expert-ambiance*. Une double articulation peut caractériser ce que serait un expert d'ambiances : d'un côté un traducteur inter-discipline, de l'autre un intermédiaire entre le lieu qu'il sait analyser (en termes de potentiels d'ambiances héritées) et le collectif d'acteurs impliqués. Notre expérience fait émerger un « conflit pragmatique » qui réclamerait un tiers, un traducteur interdisciplinaire afin qu'un horizon historique sur les ambiances redéfinissent l'enjeu projectuel. Par l'ouverture de son cadre paradigmatique, son indépendance théorique et thématique, l'histoire des ambiances architecturales et urbaines nous paraît être un lieu particulièrement propice pour une interrogation élargie, non restreinte aux seules théories dominantes propres à chaque domaine ou champ de l'urbain.

-

Bibliographie

- AMPHOUX P. : *La notion d'ambiance : une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, PUCA, Paris, 1998.
- BALAYŔ O. : *L'espace sonore de la ville au XIXe siècle*, A la croisée, Grenoble, 2003.
- BENSA, A., FABRE, D. : *Une histoire à soi: Figurations du passé et localités*, Maison des sciences de l'homme, Paris, 2001.
- BOURSIER JY. : *La mémoire comme trace des possibles*, in *Socio-Anthropologie*, n°12, 2005.
- CASTRO R. : *[Re]modeler-Métamorphoser*, Le moniteur, Paris, 2005.
- CAUQUELIN, A., JEUDY, H-P. : *Méto mémoires : approche cognitive des modalités d'utilisation des réseaux de transport dans l'espace urbain*, RATP, Vincennes, 1986.
- CHELKOFF G. : *Transformer l'existant : vers une conception assistée par les ambiances*, Cresson, Grenoble, 2003.
- LEROUX, M., THIBAUD, JP. : *Compositions sensibles de la ville, ville émergente et sensorialité*, Cresson, Grenoble, 2000.
- RAUTENBERG M. : *La rupture patrimoniale*, A la Croisée, Grenoble, 2003.
- SAUGET S. : *À la recherche des Pas Perdus, dans la matrice des gares parisiennes (1837-1914)*, Thèse de Doctorat, Université Paris 1, 2005.
- TORGUE H. : *Immersion et Emergence : qualités et significations des formes sonores urbaines*, in *Espaces et Sociétés*, 122 n°3, Érès, Paris, 2005.
- TOUSSAINT JY. : *Concevoir pour l'existant : d'autres commandes, d'autres pratiques, d'autres métiers*, PUCA/Presses polytechniques et universitaires romandes.
- « La Fabrique de l'histoire », n° spécial de *Villa Gillet*, Cahier n°9, Unité de recherches contemporaines de la Villa Gillet, Lyon, Circé, 1999.