HAL
open science

Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ?

Damien Masson

To cite this version:

Damien Masson. Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ?. Pascal Sanson. Les Arts de la ville dans le projet urbain. Débat public et médiation., Presses Universitaires François Rabelais, pp.71-86, 2011, Villes et Territoires, 978-2-86906-261-0. halshs-00605300

HAL Id: halshs-00605300

https://shs.hal.science/halshs-00605300v1

Submitted on 14 Dec 2013

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.

Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ?

Manuscrit auteur ; pour la citation, le texte et la pagination exactes, se référer à : Masson Damien, 2011,« Le mouvement : un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ? », *Les arts de la ville dans le projet urbain. Débat public et médiation*, P. Sanson éd., Tours, Presses Universitaires François Rabelais, p. 71-86.

Damien Masson
Maître de conférences en Urbanisme à l'Université de Cergy-Pontoise
Chercheur au Laboratoire Mobilités Réseaux Territoires Environnement (MRTE - EA 4113)
Chercheur associé au Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (Cresson – UMR CNRS/MCC 1563)

Contact : damien.masson@u-cergy.fr

Dans la ville contemporaine, il est une expérience quotidienne communément partagée : celle des déplacements. Aussi, la mobilité a émergé comme champ de recherche à part entière en croisant les questionnements propres aux transports et aux déplacements avec des réflexions urbanistiques, économiques, sociales, politiques etc. Néanmoins, les réflexions sur la perception de l'espace urbain dans les transports restent rares. Marc Desportes dans un ouvrage récent[1] propose par une approche historique et urbanistique d'éclaircir la question. De même, Georges Amar, directeur du département Prospective à la RATP, en avançant la notion d' » adhérence urbaine » [2], qualifie d'un point de vue pragmatique les rapports entre déplacements et possibilité d'action dans l'espace traversé.
Par ailleurs, des arts aussi divers que la littérature, la photographie ou encore le cinéma, utilisent l'espace en mouvement comme sujet d'expériences esthétiques. Dès lors, en quoi la perception ordinaire de l'espace urbain en mouvement peut-elle être esthétique ? Notre réflexion porte ici sur la qualification du passage d'une perception environnementale de

[1] Desportes Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005.
[2] « L'échelle d'adhérence urbaine » permet de classer les types de mouvement par les relations qu'entretient chaque mode de transport avec le territoire qu'il traverse et l'action que l'usager pourra avoir dans ce dernier. Certains modes comme la marche à pied sont d' »adhérence urbaine » forte car tout le long du déplacement on est en lien avec l'espace parcouru et l'on peut profiter des ressources de celui-ci. À l'opposé de l'échelle se trouve par exemple le voyage en avion, d' »adhérence urbaine » très faible car les seuls lieux de liaison possible avec le monde sont les aéroports. Pour un exposé complet de cette notion voir AMAR G., « *Pour une écologie urbaine des transports* », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 (1993), p. 141-151.

l'espace urbain à sa perception paysagère au cours de l'activité ordinaire des déplacements en transports collectifs.

Du mouvement à l'expérience esthétique

Mouvement et esthétique artistique

Alors que l'avènement du chemin de fer, au XIXe siècle, divisait les penseurs culturalistes et progressistes sur des questions éthiques, de même que les médecins[3], notamment sur la nature préjudiciable de la vision de l'environnement à vitesse importante pour la santé, les artistes ont immédiatement saisi l'esthétique renouvelée du monde offerte par ce mode de transport. En effet, Victor Hugo, par exemple, dans une lettre écrite à sa femme en 1837, décrit la vision de la campagne en train comme expérience radicalement nouvelle et utilise déjà cette dernière comme matériau littéraire et artistique : « […] 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 […] » [4]. Le peintre J. B. Jongkind évoqua également le rôle décisif joué par la vision en chemin de fer sur sa peinture, ceci ne justifiant néanmoins en aucun cas l'hypothèse du rôle décisif du chemin de fer dans la naissance de l'impressionnisme. Il faudra attendre deux ans seulement après l'invention du cinéma, pour que ses créateurs, les frères Lumière, proposent à leur catalogue de films des « Panoramas pris du train ». L'année suivante, en 1898, une trentaine de films de ce genre étaient disponibles et un nouveau genre cinématographique était né : le travelling.

Les exemples indiqués plus haut caractérisent bien l'émergence d'une nouvelle esthétique, rendue artistique, affiliée à la vision en mouvement. Néanmoins, les espaces montrés, décrits, représentés en mouvement alors – essentiellement des sites naturels, urbains plus rarement, comme Venise filmée en gondole – sont de nature paysagère et sont de fait perçus comme étant esthétiques. En effet, partie de pays présentée à la vue d'un observateur ou genre pictural, selon *Le Petit Robert*, le paysage comprend une dimension esthétique. Qu'en est-il alors de l'architecture et de la ville ordinaire en mouvement ? Dans le cas du cinéma, il arrivera quelquefois d'apercevoir la ville en mouvement, assez tôt par ailleurs. En effet, en 1913, Louis Feuillade, dans *Juve contre Fantômas,* tourna des scènes dans le métro aérien de Paris. Des expériences similaires existent sans pour autant être légion. L'espace urbain en mouvement est, dans ces cas, avant tout un décor et sert de contexte à l'action en cours. Il faudra attendre la *Nouvelle Vague* pour que l'espace urbain ordinaire soit montré en mouvement, sans autre prétexte que d'être là pour ce qu'il est. Sans entrer dans le détail des bouleversements dans l'histoire du cinéma que ces cinéastes ont provoqués, il est à noter que la ville montrée en mouvement, par la fenêtre d'une voiture le plus souvent, devient un style pictural remarquable et autosuffisant, que l'on se souvienne des premières minutes des *400 coups* de François Truffaut ou encore de toutes les scènes de Paris filmée en voiture d'*À bout de souffle*, premier long-métrage de Jean-Luc Godard. Une nouvelle manière de montrer la ville était née. Ce regard, apparu dans les années 1960 et porté probablement à son apogée par Wim Wenders en 1974 avec *Alice dans les villes,* témoigne de l'existence de potentialités esthétiques de l'architecture et par extension, de l'espace urbain ordinaire. Aussi, cette esthétique, devenue commune aujourd'hui et dont nous sommes désormais tous imprégnés, n'habite-t-elle pas notre regard ?

---

[3] Sur ces points, voir les troisième et septième chapitres de l'ouvrage de Schivelbusch Wolfgang, *Histoire des voyages en trains*, Paris, Le promeneur, 1990.

[4] Cité par Schivelbusch Wolfgang, 1990, *op. cit.*

L'espace urbain : environnement ou/et paysage ?

Comme nous l'avons indiqué plus haut, les représentations artistiques de l'environnement en mouvement, antérieures aux années 1960, pouvaient être perçues comme esthétiques de fait car ce qu'elles présentaient était de type paysager. Il apparaît néanmoins, assez étonnamment, que le terme « paysage » est privilégié lorsqu'il s'agit de traiter de l'environnement, urbain ou non, vu en mouvement ; le titre de l'ouvrage de référence sur le sujet : *Paysages en mouvement*[5] en est probablement le témoin le plus patent. La sublimation esthétique de l'environnement perçu en mouvement est-elle à ce point évidente que le qualificatif de « paysage » soit, de fait, convenu ?

Dans son introduction à l'article sur le Paysage, le *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés* le définit sommairement comme l'« Agencement matériel d'espace – naturel et social – en tant qu'il est appréhendé visuellement, de manière horizontale ou oblique, par un observateur. Représentation située, le paysage articule plusieurs plans, permettant l'identification des objets et comprend une dimension esthétique.» [6]. Cette définition rejoint le concept de « mésologie » d'Augustin Berque dans lequel le paysage est considéré comme étant une partie du milieu. Il s'agit alors d'un lieu d'échange sensible. Au contraire, Pascal Amphoux[7] propose de prendre le milieu, l'environnement et le paysage comme trois voies d'interprétations d'un monde unique, qualifié par la perception de l'observateur : le paysage étant alors la façon « d'en dire la poésie» et l'environnement étant la « façon d'en décrire les lois matérielles ». Pour Jean-François Augoyard, est paysage un environnement perçu sous l'effet de trois caractéristiques fondamentales : « distanciation : œil et sujet hors champ ; représentation : idée de spatialité géométrique, perspective ; artéfaction (artialisation) : voir le paysage comme si c'était une œuvre dont la composition était repérable[8].»

Plus simplement, nous pouvons traiter d'environnement pour décrire l'espace matériel et de paysage lorsque des dimensions esthétiques, engageant l'émotion, se manifestent chez l'observateur. Aussi, la dialectique environnement – paysage permet surtout de soulever une propriété fondamentale du paysage : il ne peut donc se limiter à ses caractéristiques matérielles. Alain Roger traite à ce propos de « métaphysique du paysage » [9]. En effet, environnement ou paysage, l'espace se caractérise d'abord par la manière par laquelle il est perçu. Dans ce sens, Danny Trom propose une analyse du paysage par une entrée pragmatique : « 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. » [10].

1.3 De l'environnement en mouvement au paysage

Il n'y a donc pas d'univocité dans la perception du monde extérieur et chacun peut avoir accès à la dimension paysagère de celui-ci en admettant l'existence d'une « compétence esthétique ordinaire »[11]. Aussi, les productions artistiques montrent que tout objet (et aussi l'architecture ou l'espace urbain, par extension) peut être esthétique. Notre hypothèse est que le potentiel esthétique de l'architecture n'est pas manifeste *a priori* et que le mouvement peut être un moyen de le révéler.

Aussi, la validation ou l'invalidation de cette hypothèse a finalement peu d'intérêt au regard de la caractérisation précise de ce qu'elle met en jeu : Comment la perception en

---

[5] Desportes Marc, *op. cit.*

[6] Lévy Jacques, Lussault Michel, éd., *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

[7] Amphoux Pascal, « *Environnement, Milieu et Paysages sonores* », dans Bassand M., Leresche J-P., éd., *Les faces cachées de l'urbain*, Berne, Peter Lang, 1994, p. 159-176.

[8] Augoyard Jean-François, « *La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ?* », *Le débat*, n°65 (mai-juin 1991), p. 51-59.

[9] Roger Alain, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997.

[10] Trom Danny, « *L'engagement esthétique :: du trouble à l'enquête visuelle. Une pragmatique du regard sur le paysage* », dans CEFAÏ D., Joseph I., éd., *L'Héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme*, La Tour d'Aigues, L'aube, 2002.

[11] Notion développée par Marion Segaud, citée dans Augoyard Jean-François, « *Vers une esthétique des ambiances* », in Amphoux P., Thibaud J-P., Chelkoff G., éd., *Ambiances en débat*, Bernin, À la croisée, 2004, p. 17-30.

mouvement permet d'accéder à une dimension paysagère de l'environnement ? Comment décrire « ce qui est perçu » alors ? Et comment l'interpréter ?

Ce qui est vu en mouvement

La caractérisation de l'environnement perçu

Rechercher en quoi l'architecture ordinaire peut être perçue comme esthétique peut sembler être une aporie. En effet, la référence aux trois principes vitruviens de l'architecture : beauté (*venustas*), solidité (*firmitas*) et utilité (*commoditas*), conduit nécessairement à considérer toute construction comme fruit d'une recherche plastique, pour partie *a minima*. Néanmoins, la double intention, du concepteur et du commanditaire n'est pas nécessairement de produire des monuments en tout lieu et si la perception de chacun est singulière, l'idée d'un universel esthétique est alors une erronée. Notre effort peut porter alors sur la dimension partagée des expériences (esthétiques ou non) *a priori* singulières. Pour cela l'obtention de discours *in situ* sur l'expérience vécue est privilégiée.

Le discours sur l'expérience vécue comme moyen d'accès à la perception sensible

Situés dans le vaste champ contemporain des sciences humaines et sociales admettant l'existence de liens entre ce qui est dit et ce qui est perçu[12], le matériau premier organisant notre réflexion est la parole. Ensuite, comme indiqué dans la première partie, la réalité matérielle ne structure pas à elle seule ce qui est perçu. Rechercher en quoi l'architecture ordinaire combinée au mouvement des individus peut devenir support d'expériences esthétiques, engageant percepts et affects, peut s'exprimer à l'aide de la dialectique environnement – paysage. En effet, le basculement perceptif entre environnement urbain et paysage urbain qualifie précisément ce qui est recherché et le triptyque caractéristique du paysage proposé par Jean-François Augoyard nous est alors de première utilité pour caractériser ce qui, dans le discours, ressort de l'un ou de l'autre.
Aussi, bien que la perception du monde soit propre à chaque individu, le contexte dans lequel l'expérience prend place dispose de caractéristiques physiques et sensibles objectivables. L'analyse de discours ne peut être indépendante du contexte dans lequel celui-ci a été prononcé, et des liens entre des configurations spatiales, construites, de vitesse etc. et la perception de l'expérience peuvent être proposés.

Le recueil du discours

Nos investigations, portées par l'objectif double de recherche de qualifications de type paysagère dans le discours et des éléments contextuels dans lesquels ces dernières apparaissent, ont eu lieu sur le terrain ferroviaire reliant les gares de Lyon Part-Dieu à Lyon Perrache. Le site traversé est intégralement urbain et la grande diversité visuelle, liée à la régularité temporelle des trajets (8 minutes), ont conduit à effectuer ce choix.
La description des sites urbains traversés nous intéressant moins (dans le discours) que la qualification de la manière dont ils étaient perçus, nous avons du ériger la récurrence en principe méthodologique afin d'y accéder. En effet, un tel travail ne pouvant prétendre à l'exhaustivité, l'accent a été mis sur la multiplication des voies d'investigations pour chaque personne enquêtée plus que sur leur nombre. Sept personnes, choisies en fonction de leur

[12] Ce que Jean-Paul Thibaud appelle « les entrelacs du dire et du percevoir ». Plus de compléments dans : Thibaud J-P., « *la méthode des parcours commentés* », in Grosjean M., Thibaud J-P., éd., *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, 2001, p. 79-99.

rapport (connaissance, habitude etc.) au terrain de l'enquête, ont répondu à notre enquête *in situ*.

Tableau 1 : Investigations de terrain

Étape méthodologique	**Étape d'enquête**		**Objectif analytique**
Observation ethnographique *in situ*	1	Prises de notes, relevés architecturaux et urbains photographies, vidéos	Fiche d'identité du trajet : éléments contextuels, construits, séquences etc.
Enquêtes *in situ*	2	Voyages commentés en train[13]	Obtention d'éléments sur la perception (description et interprétation) racontés en acte
	3	Remémoration immédiate du parcours après le voyage	Dépasser la description et parler du regard porté sur l'environnement
	4	Récit différé (1 semaine après le voyage commenté)	Différences entre mots de la perception et ceux de la mémoire
	5	Souvenir par l'écrit (écriture d'un texte sur le voyage)	Réactivation du voyage, différences entre les mots du récit écrit et de la parole
Réalisation et projection d'un film du trajet puis discussion scientifique[14] *in vitro*	6	Visionnage du film sans bande sonore et débat	Discours sur une représentation de la réalité
	7	Visionnage du film avec une bande sonore polyglotte[15] et débat	Comparaison entre paroles usagère et experte

Ce qui naît du mouvement

De la parole à l'organisation d'un corpus

La récurrence, érigée ici en principe méthodologique s'applique à deux niveaux. Premièrement lors des investigations, où il s'agit de faire parler les personnes enquêtées un maximum de fois sur leur expérience afin de pouvoir « épuiser » leur discours et dépasser la simple description de l'environnement extérieur. Secondement, lors l'analyse du corpus obtenu, la récurrence agit pour distinguer dans l'ensemble des discours ce qui ressort d'une perception partagée. Autrement dit, les effets[16] présentés plus loin, mobilisant des phénomènes sensibles et des configurations contextuelles particulières, ont été remarqués par un nombre significatif de personnes (lors des enquêtes *in situ* et lors de la réunion suivant la projection du film).

Seront présentées successivement les caractéristiques contextuelles (à plusieurs niveaux) préalables à la manifestation d'effets, puis ces derniers, engageant une perception esthétique dans le regard.

[13] Il s'agit là d'une adaptation à notre terrain de la méthode des *parcours commentés,* initiée par Jean-Paul Thibaud (THIBAUD, 2001, op. cit.).

[14] Le film a été réalisé par un réalisateur professionnel suivant nos indications. Une réunion scientifique convoquant un architecte, un sociologue et un neurophysiologiste a été mise en place.

[15] Il s'agit d'un mixage des paroles obtenues lors des enquêtes in situ, tous les discours ayant été enregistrés. Comme pour les « traversées polyglottes » (Thibaud, 2001, op. cit.) un « parcours idéal », sonore ici, est reconstitué.

[16] Initiée par P. Amphoux et développée au Cresson, la notion d'effet peut être vue comme une « façon pour le lieu de s'actualiser dans le temps » (Amphoux P. et al., 2004, op. cit.). Ici, privilégiant une approche de l'espace urbain par le mouvement, la notion d'effet désigne les phénomènes visuels manifestes pour le voyageur s'actualisant lors du déplacement.

Eléments contextuels préalables à la manifestation d'effets

Arguments

À l'instar de la musique, qui peut être considérée comme un agencement de fréquences et d'intensités de divers types d'ondes sonores, le mouvement se caractérise par un rapport de positions spatiales. Dans les deux cas, la condition *sine qua non* les rendant possibles est le temps. Une fois le temps et le *tempo* posés, la partition dans un cas, le plan, la morphologie de l'espace construit etc. dans l'autre, apparaissent comme organisateurs de ce qu'il peut advenir durant, le morceau musical ou le trajet. Poser des éléments de contexte, comme conditions de possibilité de certaines expériences, revient à écrire des règles de composition, à poser des règles de grammaire en quelque sorte.

Trois catégories de configurations contextuelles ont été repérées (dans le discours) qui sont préalables à l'organisation perceptive. Aussi, les métaphores musicale puis sémantique ont été abordées pour indiquer la valeur générique de ces éléments de contexte. Il s'agit d'indications indépendantes d'un trajet ou d'un espace urbain particuliers et nous reconnaissons là le trouble que peut provoquer l'utilisation du terme « contexte ». Aussi, ce terme reste privilégié car il est suffisamment clair et flou pour désigner à la fois et *a minima :* l'espace construit, des formes sensibles (lumineuses, sonores, tactiles, olfactives etc.) et des configurations sociales. Aussi, ce travail se limite à expliciter comment la perception visuelle de l'architecture peut être esthétique dans une situation précise. Une sorte d' » épochè » est alors mis en place : la dimension sociale de l'expérience ainsi que les formes sensibles autres que visuelles sont volontairement « mises entre parenthèses ».

Contexte (s) d'expérience (s)

Sont uniquement présentés les éléments paraissant les plus signifiants dans la création d'un certain nombre de phénomènes dynamiques visibles. Ils concernent :

La forme construite : caractérisée par la manière dont les bâtiments se présentent au voyageur (de face, de côté) ; les ouvertures de champ visuel permises par ces formes ; la présence d'éléments verticaux et d'éléments horizontaux dans le champ visuel ; l'étagement de « plans » et le rôle structurant du premier plan dans le paysage.

Le train comme « instrument de vision plutôt que de locomotion » [17] : la vitesse du train, ses accélérations et ses ralentissements, ses vibrations ; la trajectoire empruntée (lignes droites, virages) ; son inclinaison en courbe ; les fenêtres (forme et dimensions des ouvrants).

Le regard de l'observateur : son sens, face à la fenêtre du train ou en biais et la distance entre les yeux et l'ouvrant (ceci impliquant des variations de l'angle solide formé par le cadre de la fenêtre et les yeux du voyageur) ; la position du voyageur dans le train, qui peut être assis dans le sens de la marche ou non, ou quelquefois latéralement (banquettes sur les côtés du wagon).

Deux autres éléments peuvent êtres ajoutés. Premièrement, à la dernière catégorie de la liste précédente pourrait être ajoutée l' « intention du regard » du voyageur. En effet, le « choix » opéré par le voyageur de laisser son regard filer, ou bien de se focaliser sur certains éléments de l'environnement, par exemple, est déterminant. Aussi, les éléments contextuels se placent en amont de l'action de regarder, alors que l' » intention » est au cœur de celle-ci, et pour cette raison, il est préférable de ne pas indiquer cette dimension comme « élément contextuel ». Ensuite, des liens ont pu être établis entre la structure de l'environnement, du mouvement, qualifiant certaines « propositions » de manières de voir, ayant des effets sur l' « intention ». Secondement le rôle de la luminosité extérieure doit être pris en compte. Le contexte lumineux influe sur ce qui peut être vu[18], néanmoins les discours

---

[17] Chéroux Clément, « *Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle* », dans *Études Photographiques*, n°1 (novembre 1996), p. 1.

[18] Voir à ce sujet le répertoire d' » effets visuels et lumineux dans l'environnement urbain », proposé dans le cadre dans le rapport de recherche suivant : Chelkoff Grégoire, Thibaud Jean-Paul, 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble, Cresson, p. 108.

obtenus ne nous permettent pas de caractériser clairement l'influence de la lumière sur ce qui a été perçu et pour cette raison cet élément n'entre pas dans la catégorisation précédente.

Distanciation : l'effet d'isolement en deçà des autres manifestations sensibles

Lors du voyage, les passagers ressentent immédiatement qu'ils ne sont pas complètement dans l'environnement qu'ils traversent mais plutôt qu'ils glissent au-dessus ou à côté. En effet, leur présence physique dans le lieu ne garantit pas pour autant qu'ils aient l'impression de pouvoir y agir : « on a l'impression de traverser la ville sans en faire partie » (sic) disait une personne enquêtée. Plusieurs raisons permettent d'interpréter cette mise à distance.

Une des premières raisons de la manifestation de cet effet est le moyen de transport lui-même, ici : le train. Le mathématicien suisse Ferdinand Gonseth développa la notion de « référentiel » suite… à un voyage en train[19]. En effet, ne comprenant pas pourquoi, lors de la montée d'une côte, il voyait les arbres à l'extérieur se présenter de manière oblique par rapport au cadre de sa fenêtre, Gonseth en vint à conclure ultérieurement que le corps embarqué dans un moyen de transport évaluait sa position par rapport au monde à travers ce même moyen de transport et non directement. Le train compris comme « référentiel » illustre d'une première manière la mise à distance de l'environnement qui peut être perçue par les voyageurs. Wolfgang Schivelbusch soulève une idée analogue lorsqu'il indique que les voyageurs ne voient l'environnement traversé qu'à travers l' « ensemble machinique » [20] que constitue le chemin de fer (le wagon, mais aussi les rails, le type de motorisation etc.). En considérant l' « ensemble machinique » du chemin de fer, il apparaît que le mode de transport opère une médiation entre le voyageur et l'environnement qui se caractérise par l'ensemble des dimensions sensorielles et pratiques de l'expérience. En effet, le mouvement très peu « naturel » (car ne respectant pas les courbes, le relief etc.) que propose le chemin de fer place de fait le voyageur dans une posture de décalage par rapport à l'espace traversé.

Deuxièmement, le train est un mode de transport à « adhérence urbaine » faible, selon la terminologie de Georges Amar. L' « absence de maîtrise sur le mouvement » (sic) repérée lors des enquêtes caractérise clairement cette idée. De fait, les passagers ne peuvent entrer en relation pratique avec le monde que dans les gares. Durant le déplacement, si la communication sensible, voire sociale, avec ce qui se passe hors du train peut avoir lieu, l'action pratique reste impossible. Dans cet ordre d'idées, on remarquera le rôle notoire de la vitesse sur la manifestation de l'effet d'isolement. Plus cette dernière est élevée et moins la possibilité d'action à l'extérieur est importante. À vitesse faible et à l'arrêt néanmoins, même en pleine voie, une possibilité de retour à l'espace physique est envisageable (indépendamment des risques qui l'accompagnent) et par là même la prégnance de l'effet d'isolement diminue. Aussi, des indices de vie à l'extérieur du train (linge aux fenêtres, gens, voitures, etc.) accentuent le sentiment de mise à l'écart en rappelant au voyageur qu'il est privé de contact direct avec cette ville qui vit : « Quand je vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression qu'on est tellement coupés du monde que, à la limite, tu verrais un accident ça ne te ferait rien […] » (sic).

L'effet d'isolement, à condition d'une « adhérence urbaine » suffisamment faible du véhicule utilisé, se manifeste dès la mise en mouvement de ce dernier. Par là est remplie la première caractéristique du paysage selon la définition de Jean-François Augoyard : la distanciation. Une fois embarqué, le voyageur ne peut considérer qu'il fait partie de l'environnement qu'il traverse et sans faire nécessairement face à la fenêtre du wagon, il fait face à l'environnement extérieur ; alors s'ouvre à lui la possibilité de percevoir un paysage, à

[19] Gonseth Ferdinand, *Le référentiel, univers obligé de la médiatisation*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1973.
[20] Schivelbusch Wolfgang, 1991, *op. cit.*

condition toutefois que les deux autres caractéristiques du paysage : représentation et artéfaction, puissent se réaliser.

Représentation, artéfaction : de la perception de l'architecture ordinaire à l'expérience esthétique

Nous allons commenter cinq effets caractérisant une possible bascule environnement – paysage. Les quatre premiers peuvent être qualifiés d' » élémentaires » dans le sens où peu de conditions président à leur manifestation, elle-même facilement caractérisable. Le dernier effet présenté, est un effet de composition et mobilise plusieurs effets pour se réaliser. Suivant notre démarche, ces effets, pour qualifier des éléments de nature paysagère, permettent à l'observateur de voir l'environnement avec ce que Jean-François Augoyard nomme représentation et artéfaction. Aussi, convient-il de préciser que ces deux notions n'adviennent pas de manière binaire ni systématique et qu'il n'est pas possible d'affirmer que ces deux « conditions » se réalisent à chaque fois. Il en va de même pour la perception qui « oscille » entre environnement et paysage, durant le trajet. En aucun cas il n'y a d'univocité. Les effets présentés ci-dessous indiquent simplement dans quels cas les éléments de l'environnement, sous le coup d'un regard en mouvement, peuvent être perçus comme qualifiant un paysage et comment cela se manifeste. Alors, il sera d'abord montré en quoi ces effets instaurent un peu de « poésie » dans le regard, rendant par là l'environnement un peu plus paysage.

Effet de flou directionnel

« Ce qui est proche de nous semble flou, semble s'étirer un peu comme des bandes colorées » (sic). Cet extrait, obtenu lors des enquêtes *in situ* dit d'une autre manière ce que Victor Hugo écrivait à sa femme 170 ans plus tôt. L'effet de flou directionnel est probablement le plus évident quand on pense à l'environnement vu en mouvement, que l'on songe aux photographies dont le flou volontaire illustre le mouvement et la vitesse. Le flou est lié à la distance entre l'environnement et les yeux, et à la vitesse du train.

Les personnes enquêtées ne se rappelaient souvent pas de « points forts », d'éléments marquants, du voyage. Ces dernières se souvenaient davantage de « séquences », le plus souvent caractérisées par des impressions sensibles d'ordre général : couleurs, luminosité, profondeurs visuelles etc. toutes reliées par la présence d'éléments horizontaux (lignes dans le paysage) servant de « fil conducteur ». L'importante proximité du premier plan, engendrant le trouble visuel du flou fut plusieurs fois indiqué comme caractéristique de séquences qui dessinent et organisent la trame perçue d'un environnement simplifié, en bandes colorées, en formes apparaissant puis disparaissant etc.

Les personnes enquêtées n'ont pas manqué de faire référence à la peinture impressionniste et l'on a pu constater, notamment dans la première partie, l'utilisation de la vitesse et du mouvement à travers les productions artistiques, ce que Clément Chéroux caractérise comme « l'émergence d'une vision impressionniste, subreptice et fugace[21] ». D'un point de vue sonore, la vitesse peut être représentée idéalement par un « effet Doppler », d'un point de vue visuel, le flou remplit parfaitement ce rôle. Les chronophotographies de E. J. Marey qui, sous l'effet de durées d'expositions importantes et de dispositifs d'éclairages particuliers illustrent les mouvements par des traînées blanches sur fond noir, participent du même effet.

Effet de trilles

Quand le premier plan de l'image est structuré par des éléments « ponctuels » perpendiculaires au sens de défilement (comme des barreaux par exemple), la perception de ces derniers varie avec la vitesse du train. Ils peuvent être perçus de trois manières, qui évoluent dans le temps, changent en permanence et qui dépendent enfin de l' » intention du

[21] Chéroux Clément, 1996, *op. cit.,* p. 2.

regard » du passager. Premièrement, ils peuvent apparaître distinctement (vitesse du train très lente) : dans ce cas on peut les qualifier de *staccato* (notes piquées). Secondement, ils peuvent apparaître comme une bande floue : dans ce cas, le terme *perdendo* (se perdant, disparaissant progressivement) semble correspondre parfaitement pour les qualifier. Enfin, quand des allers-retours du net au flou, des effets de stroboscopie, d' « animation » de ces éléments verticaux ont lieu, nous sommes en présence d'un effet de trilles (alternance très rapide entre deux notes très proches : séparées d'un demi-ton ou d'un ton, pensons particulièrement aux trilles de la musique romantique jouées *rubato,* dont la vitesse et l'intensité évoluent sans cesse).
Quand une barrière structure le premier plan du paysage et que celle-ci, sous l'effet du mouvement, apparaît modifiée dans le regard, ce que l'on peut caractériser par l'effet de trille, alors cette dernière devient poétique et la qualification de l'environnement situé au-delà s'en voit modifiée. En effet, le mouvement « dansé » des barreaux ou autres éléments verticaux fins et rapprochés peut transformer un élément architectural à vocation sécuritaire en un élément hypnotique et artistique. Ceci ne caractériserait-il pas une certaine idée d' « oxymore paysagère » ? L'effet de trilles est également présent dans l'art. En témoignent les expérimentations de J. R. Soto qui cherchait à provoquer des sensations optiques de mouvement par le déplacement de l'observateur devant ses œuvres (voir notamment *Grille de fer*, 1958). Le même artiste provoqua l'effet quasiment inverse dans le tableau *Physichromie n°317*, où sans déplacement de l'observateur, ni du tableau, les couleurs se transforment par raies verticales par le simple mouvement du foyer lumineux.

Effet de guidage

Cet effet engage une activité motrice suite à la perception de l'espace en mouvement. Lors de la présentation de l'effet de flou directionnel, il a été indiqué que les lignes horizontales de l'environnement font office de fil conducteur dans un environnement volatilisé dans la perception, car le mouvement du train les favorise en les rendant plus longtemps visibles. Ainsi, ces lignes ont un effet de guide du regard. Dans un environnement dissolu par la vitesse, l'œil cherche des repères stables sur lesquels il peut finalement se reposer et se laisser guider.
« 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). L'idée principale caractéristique de cet effet est dans cet extrait de discours. Les yeux naviguent en permanence et la présence d'éléments horizontaux est très bien vécue pour deux raisons *a minima* : le repos qu'ils offrent au regard, qui peut se laisser « glisser » dessus, et pour la poésie qui ressort de ce mouvement continu de variation de ces lignes. La ou les ligne (s) horizontale (s) du paysage jouent le rôle d'une « basse continue ». Leur présence est inévitable et rappelle que le mouvement, et donc le temps se déroulent. En jouant un rôle de structuration du paysage, en permettant d'étager différents plans, elles favorisent la perception paysagère. Nombre de photographies artistiques prises depuis les transports (voir notamment *Errance* de Raymond Depardon ainsi que les photographies de Jean Baudrillard dans son ouvrage *Amérique*) ne cherchent pas à masquer la présence des éléments horizontaux, comme les glissières d'autoroutes, les lignes électriques etc. Leur présence est à la fois métaphore d'un axe temporel et de la ligne d'horizon, cette dernière étant fondamentale à toute perception utopique d'un lieu.

Effet de percée

L'effet de percée apparaît et s'actualise dans l'espace quand une profondeur importante du champ visuel, rendue possible par le mode d'orientation des formes construites, permet au regard du voyageur de pénétrer dans l'épaisseur de la ville (dans le cas d'une rue perpendiculaire au trajet par exemple). Cet effet apparaît furtivement, car l'œil ne peut entrer dans l'épaisseur de la ville que par des percées orientées de manière à former un angle avec

le sens du trajet ferroviaire et se présentant face au regard du voyageur. Une fois le train passé devant l'ouverture, la percée se referme.
Cet effet permet, pendant un temps d'autant plus court que la vitesse est importante, de voir la ville « en coupe », comme si l'on y avait fait une tranche. Par là même, une idée de représentation de l'espace géométrique et de perspective est possible pour les voyageurs, qui se représentent parfaitement l'espace auquel ils font face. Ces brèches dans la ville accentuent la sensation de défilement du paysage.
Par cet effet, une qualification très ordinaire de l'espace est proposée. Elle n'en est pas moins structurante de paysage urbain. Au cinéma, la ville filmée latéralement propose quasiment toujours ce type d'effet, comme dans le superbe *New York N-Y* de Raymond Depardon par exemple. La rapidité de passage face à une « ouverture » dans la ville, conjuguée à la profondeur visuelle peut provoquer une sensation d'ubiquité : on se trouve en plusieurs endroits de l'espace de quelques secondes. Ici, c'est la ville qui vient au voyageur. Les œuvres peintes de Giorgio de Chirico illustrent, par la mise en place de perspectives très particulières, le même genre de dispositif.

Effet paysage

Contrairement aux effets présentés plus haut, l'effet de paysage est un effet de composition, qui se nourrit de plusieurs autres effets pour se qualifier. Aussi, les effets précédents peuvent prendre place dans des conditions contextuelles précises qui ne renvoient pas nécessairement à un lieu en particulier, comme l'effet de trilles qui peut se manifester en présence de toute barrière par exemple. L'effet de paysage nécessite par contre des conditions locales et non plus contextuelles pour s'actualiser. Pour se manifester, il faut « faire face à un paysage », comme dans le cas des panoramas filmés en train par les frères Lumière. Ce qui le rend exceptionnel et remarquable alors dans un trajet motorisé urbain est le fait qu'il advienne, tout simplement, tant les paysages considérés en tant que tels sont rares en ville. Dans le trajet de notre enquête un moment très précis caractérise en tout point le basculement d'une perception environnementale à une perception paysagère : le passage au-dessus du Rhône.
« Au-dessus du Rhône on a la sensation d'observer un paysage et non plus une ville » ; « La ville s'offre vraiment à l'arrivée sur le Rhône, enfin de l'espace pour les yeux, béance qui récompense […] » ; « Le passage au-dessus du Rhône donne à voir un panorama sur Lyon, ça fait carte postale, une impression de train touristique. » (écrits et discours d'enquêtés)
Lors du passage au-dessus du Rhône dans Lyon, la profondeur visuelle s'étend jusqu'à 1700 mètres, la perspective dessinée par les quais, l'alignement des façades, le point de fuite à l'horizon, la présence de l'eau et d'éléments végétaux, qualifient cette vue comme un paysage pictural sans possible équivoque. Comme la profondeur visuelle est très importante, la sensation de vitesse s'amenuise (ce qui est également le cas, par exemple, lors du franchissement d'un viaduc surplombant une vallée) et le paysage vu prend d'autant plus d'importance. Le franchissement du Rhône a été perçu comme une séquence marquante du trajet, la seule se qualifiant en tant que telle et non par des « sensations ». L'alternance entre le gris de l'urbain ordinaire et cette vue offrant un « sentiment de liberté » (sic) la rend caractéristique.

Les travaux d'investigation menés dans ce travail confirment notre hypothèse initiale du mouvement comme révélateur possible d'un potentiel esthétique de l'architecture ordinaire. Cette propriété esthétique de l'environnement en mouvement semble être de plus en plus remarquée et utilisée dans le projet architectural, urbain et d'espaces de transport. En effet, ne voit-on pas émerger des « fresques cinétiques » le long des autoroutes ou dans certaines

stations de métro ? Ces idées ne sont pas neuves, Sylvia Ostrowetsky[22] indiquait en 1983 que le travelling filmé en voiture pourrait devenir une méthode de conception pour les urbanistes des villes nouvelles tant l'appréhension de l'espace urbain en automobile avait de l'importance, et donc du sens, dans la vie de chacun.
Aussi, ces paysages du mouvement sont-ils conçus selon une méthode précise ou suivent-ils davantage quelque instinct ? La mise en place d'une méthode systématique d'interprétation des phénomènes s'actualisant et caractérisables comme effets, classables dans un répertoire nous semble aller dans le sens d'une possible démarche de conception tenant compte des effets du mouvement. Enfin, pourra-t-on surtout mesurer combien l'espace architectural ordinaire regorge de potentialités esthétiques, et que l'intervention d'un concepteur pour magnifier le mouvement n'est en rien systématique.

Bibliographie

Amar Georges, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, 1993, p. 141-151.
Amphoux Pascal, « Environnement, Milieu et Paysages sonores », dans Bassand Michel, Leresche Jean Philippe, éd., *Les faces cachées de l'urbain*, Berne, Peter Lang, 1994, p. 159-176.
Augoyard Jean-François, « La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ? », *Le débat*, n°65, mai-juin 1991, p. 51-59.
Chéroux Clément, « Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle », dans *Études Photographiques*, n°1, novembre 1996.
Desportes Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005.
Masson Damien, *La perception embarquée en train*, DEA Ambiances architecturales et urbaines, Université de Nantes (ISITEM), École d'Architecture de Nantes (CERMA), École d'Architecture de Grenoble (CRESSON).
Roger Alain, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997.
Schivelbusch Wolfgang, *Histoire des voyages en trains*, Paris, Le promeneur, 1990.
Thibaud Jean-Paul, « la méthode des parcours commentés », dans Grosjean Michèle, Thibaud Jean-Paul, éd., *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Parenthèses, 2001, p. 79-99.

[22] Ostrowetsky Sylvia, *L'imaginaire bâtisseur*, Paris, Méridiens-Klincksieck, 1983.