



HAL
open science

Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue

Jean-Christophe Gay

► **To cite this version:**

Jean-Christophe Gay. Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue. Géographie et cultures, 1993, 8, pp.33-49. halshs-03583448

HAL Id: halshs-03583448

<https://shs.hal.science/halshs-03583448>

Submitted on 21 Feb 2022

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.

***Géographie et Cultures*, 1993, n° 8**

VITESSE ET REGARD. LE NOUVEAU RAPPORT DE L'HOMME À L'ÉTENDUE

Jean-Christophe GAY
Equipe MIT, université Paris-VII

L'organisation spatiale classique donne la primauté aux surfaces, synonymes de force et de richesse, objet de toutes les convoitises, de la part des États notamment. Aujourd'hui cette logique de la puissance territorialisée¹ commence à s'estomper au profit d'un monde composé de réseaux, c'est-à-dire de points et de lignes. L'ordre topique tend à l'emporter sur l'ordre chorétique². Cette mutation fondamentale de l'espace géographique, due d'abord à l'évolution des moyens de communication, exerce aussi un effet puissant sur le regard que nous portons sur notre environnement. Le gain de temps, lié à l'augmentation des vitesses, a fondamentalement transformé les déplacements. Dans nos consciences l'étendue est devenue un obstacle, un vide embarrassant entre un point de départ et un point d'arrivée. Nous empruntons des corridors, des couloirs autoroutiers, ferroviaires ou aériens qui relie des "agglomérations" d'hommes et d'activités séparées par le vide rural.

Les objets techniques qui sont apparus et se sont multipliés ont donc introduit un nouveau rapport au monde, tels les trains ou les automobiles qui, à leurs débuts, se sont révélés être des sources de surprises et de modification de la perception de l'étendue. Ces artefacts médiatisent nos relations à l'environnement, alors que les techniques de représentations, de la perspective aux mondes virtuels issus des ordinateurs, imitent de plus en plus fidèlement la réalité. Il en découle une mise en décor de l'étendue lors des déplacements qui est fonction de notre vitesse. Nous nous intéresserons donc à l'évolution diachronique de cette variable que nous considérons comme essentielle pour comprendre cette nouvelle représentation de la surface terrestre. Dans ce processus, les gares et les aéroports apparaissent comme des lieux singuliers, à la fois ici et ailleurs, et que nous étudierons dans une seconde partie. Ils prennent une place de plus en plus considérable dans l'organisation spatiale en raison de leur raréfaction, ce qui limite l'accessibilité aux axes modernes de transport et donc augmente l'importance de ces lieux, dont certains deviennent des plates-formes multimodales, vitales pour le développement économique.

A. LES PROGRÈS DES TRANSPORTS : UNE MISE EN DÉCOR DE L'ÉTENDUE

L'évolution des transports (voir tableau I) apparaît d'abord comme une simple augmentation de la vitesse des déplacements, qui s'est accélérée, comme à nulle autre période de l'histoire de l'humanité, ces cent dernières années. C'est aussi un des

révélateurs du passage entre la nature et la culture³ tel que le montre l'évolution de l'origine de la puissance énergétique disponible pour le mouvement. Ainsi la force musculaire du corps humain a été complétée, à partir du VIII^e millénaire avant J. C., par celle de l'animal. Puis des outils, tels que les bateaux, ont permis d'utiliser les énergies de l'eau et de l'air. L'apparition du moteur "artificiel" de la machine à vapeur, à la fin du XXVIII^e siècle, et son utilisation pour les transports au début du XIX^e siècle marquent le début de la révolution industrielle, suivis des moteurs électriques, à explosion et à réaction. Mais tout ceci n'aurait eu aucun effet sans l'invention d'un objet artificiel : la roue. Cette évolution correspond donc à une distanciation progressive avec la nature⁴, eu égard à la mécanisation de la force motrice et aussi aux conditions du déplacement. En effet, au fur et à mesure que les vitesses augmentaient les habitacles se sont fermés et coupés du monde extérieur, telles que les cabines climatisées et pressurisées des avions de ligne.

La distance au paysage, que nous avons à travers la vitre, le pare-brise ou le hublot, tient aussi dans le fait que les nouveaux axes de communication sont des structures qui, au-delà du milieu qui les accueille, ouvrent d'autres horizons et font du paysage admiré un ailleurs par l'anticipation du but au cours du déplacement. La progression inexorable des véhicules qui les empruntent ne font que renforcer cette tension pour le terme du déplacement.

1. Le muscle et les forces naturelles captées ou le triomphe des premiers plans

L'usage unique du muscle pour le déplacement, qu'il soit humain ou animal, imposait des vitesses faibles, inférieures à dix mètres par seconde. Le voyageur, en contact direct avec le monde minéral, végétal ou animal, était pleinement conscient de la réalité de l'étendue dont il n'était qu'un des éléments. L'attention qu'il portait au chemin emprunté, s'il était seul, l'immergeait dans le premier plan de son champ de vision. Quant aux transports collectifs, leur inconfort et leurs arrêts fréquents rappelaient sans cesse aux passagers sa sujétion au domaine traversé, qui tenait aussi dans la conception des voies de communication. En effet, hormis la parenthèse romaine, elles étaient pensées telle une série de constructions ponctuelles - les ponts notamment - sans liens entre elles. Ce n'est qu'au XXVIII^e siècle que l'axe routier est abordé dans sa totalité, constituant une étape essentielle dans la révolution des transports. La chaussée change d'acception, elle devient le lien entre les ouvrages d'art, on les terrasse de manière à les exonder, alors qu'auparavant seules des pistes serpentaient entre eux. Le voyageur, soumis aux caprices d'une nature proche, choisissait son chemin, traçait sa route, d'ailleurs le sens ancien de "route" ne renvoie pas à une infrastructure mais à une direction. Le rêve des ingénieurs français des Ponts et Chaussées d'un grand réseau, prolongement de la ville, fut mal reçu par les paysans. Ils considérèrent ces premières grandes routes comme étrangères à leur territoire et revendiquèrent, dans les cahiers de doléances, le désenclavement des économies locales par le développement des chemins vicinaux.

L'utilisation de la force naturelle du vent et des courants marins pour la navigation maritime soumet aussi l'homme à son environnement et l'inscrit à l'intérieur du domaine

traversé. La vue n'est qu'un des sens le percevant ce qui explique, en partie, la pauvreté des descriptions paysagères au Moyen Âge.

2. Train et automobile : un nouveau regard du voyageur

L'apparition et le développement du chemin de fer et de l'automobile, dans les premières moitiés du XIX^e et du XX^e siècle, sont une révolution non seulement dans le domaine des transports mais aussi dans le rapport au monde qu'entretiennent les individus. Les esprits en furent très marqués⁵. Paradoxalement, alors que les temps de parcours diminuaient, l'étendue devint sensible à ceux qui se déplaçaient. C'est avec le chemin de fer que le voyage devint un spectacle et l'étendue un décor géographique. Certains nostalgiques critiquèrent cette nouvelle forme de locomotion. Ils venaient de perdre les sensations qu'ils éprouvaient avec la traction hippomobile : *“Quand on était assis dans la vieille diligence, on n'avait besoin d'aucune preuve extérieure à soi-même pour constater la vitesse. Nous entendions la vitesse, nous la voyions, nous la sentions à notre degré d'excitation ; cette vitesse n'était pas le produit de forces aveugles et insensibles qui n'étaient aucunement en accord avec nous, mais elle vivait dans les yeux ardents du noble animal, dans ses nasaux dilatés, dans le jeu de ses muscles, dans ses sabots fracassants”*⁶. Cette kinesthésopénie (affaiblissement des sensations du mouvement) ne se fit pas au détriment de tous les sens. Si l'odorat, le toucher, l'ouïe furent affectés il n'en alla pas de même pour la vue, mais les hommes durent adapter leur manière de voir à la vitesse plus grande du déplacement qui fit disparaître le premier plan⁷ rendu inobservable. Le regard se porta alors sur le lointain et le voyage devint panoramique.

Dans le voyage ferroviaire production et consommation sont simultanées. La bourgeoisie, enthousiaste à l'égard de cette industrie particulière, chercha cependant à s'éloigner et à oublier la proximité de la machine à vapeur. Ceci explique la permanence et l'importance des efforts dans le domaine du capitonnage des compartiments de première et deuxième classes et l'accentuation de la kinesthésopénie. En même temps, le chemin de fer provoqua l'homogénéisation de l'heure dans les divers États. Auparavant, chaque contrée avait son heure réglée sur le soleil. Certains États pouvaient avoir jusqu'à une centaine d'heures locales différentes⁸. Cette situation devint inconciliable avec des déplacements plus rapides. Il fallait que toutes les villes et les villages soient à la même heure. Ceci fut fait dès 1847 en Grande-Bretagne, un peu plus tard en France. Les lieux, traversés rapidement et observés fugitivement de la fenêtre du compartiment, perdaient ainsi une partie d'eux-mêmes, celle qui les liait au cosmos, un élément fondamental de leur individualité : leur heure. Les conservateurs britanniques ne s'y trompèrent pas. Ils luttèrent pour le maintien de l'heure solaire, en dénonçant *“l'agression de l'heure ferroviaire”* et en se plaignant de ce que l'homme *“usurpait le pouvoir du Tout-Puissant”*⁹.

L'uniformité de l'heure à l'intérieur des États, qui ôta aux lieux habités une partie de leurs propriétés, fut perçue par les voyageurs comme une uniformisation de l'étendue, renforcée par la platitude et la rectitude du tracé de la voie ferrée. En effet la nécessité de rectifier les inégalités du sol, afin de réduire les efforts de la machine, imposa de niveler le terrain et de construire des lignes les plus droites possibles. La succession de

remblais et de tranchées rectilignes, en effaçant la rugosité de la surface terrestre, provoqua une autre distanciation avec l'environnement par l'impression d'une absence de contraintes physiques.

Le tracé des nouvelles lignes à grande vitesse renforce ce sentiment. Si sur les lignes étudiées et construites au XIX^e siècle la rectitude n'était qu'une impression, elle est presque une réalité sur ces nouveaux axes. Les locomotives à traction électrique ne sont pas allergiques aux rampes, contrairement à leurs ancêtres à vapeur qui ne supportaient pas non plus les forts vents contraires. Plus besoin de suivre les courbes de niveau ou de parfaire le profil en long des lignes. Ainsi sur la ligne Paris/Sud-Est on atteint des valeurs de l'ordre de 35‰, ce qui rend possible sa rectitude imposée par les grandes vitesses (voir doc. 1). Le rayon minimal des courbes sur la ligne du T.G.V. Atlantique est de 4 000 mètres, de 3 000 mètres sur la Direttissima entre Rome et Florence et de 7 000 mètres sur les Neubaustrecken allemandes. La clôture des lignes, l'absence de passages à niveau, accentuent le sentiment de déterritorialisation.

Les analogies sont frappantes avec les tracés autoroutiers. La conception des remblais et des ouvrages d'art distingue encore un peu plus ces axes de communication de leur support terrestre. En effet, lorsqu'une autoroute est à l'étude et qu'elle doit longer une rivière ou un fleuve, on prend en compte les crues décennales pour calculer le tracé. Pour une voie ferrée à grande vitesse, on se base sur des faits centennaux car, si une autoroute peut supporter d'être inondée et son trafic détourné sur les routes classiques, le chemin de fer ne dispose pas de cette souplesse, en raison du faible maillage de son réseau. Cette relative indifférence face aux phénomènes paroxystiques ne fait que dissocier un peu plus ces infrastructures des territoires traversés.

Si l'on analyse maintenant l'évolution des réseaux, l'augmentation de la vitesse a provoqué une diminution de l'accessibilité aux voies modernes de communication terrestres. Celle-ci est devenue discontinue avec la mise en place de gares ou de diffuseurs autoroutiers très espacés, alors qu'auparavant, le long des rivières et des routes, l'accessibilité était plus continue. Le vide entre des points forts est d'ailleurs une nécessité dans la conception du TGV français, car s'il lui faut d'importants courants de trafic, ceux-ci doivent être engendrés par des concentrations polarisées et relativement distantes¹⁰. L'effet des voies ne se fait plus sentir qu'autour des rares points d'embarquement, de débarquement ou de connexion avec la voirie classique (voir doc.2). La mise en péage des autoroutes de liaison en France a limité le nombre d'entrées et de sorties, eu égard au coût de fonctionnement d'une barrière. Certaines de ces structures traversent en étrangères de grandes portions de territoire, l'espacement moyen entre deux diffuseurs étant parfois supérieur à 20 km.

Ainsi se pose aujourd'hui le problème de l'intégration de ces réseaux aux surfaces. Les étendues interstitielles, considérées comme un décor par le passager, pâtissent des inconvénients de ces nouveaux axes sans bénéficier de leurs avantages. L'opposition, dans le sud-est de la France, au tracé de la ligne à grande vitesse Valence/Marseille, est révélatrice de ce phénomène. La non prise en compte initiale des riverains ruraux par la S.N.C.F., montre que ces infrastructures marquent aujourd'hui la victoire des grandes villes sur le monde des campagnes. La métropolisation des pays développés

promeut les points au détriment des surfaces, de plus en plus considérées par celui qui se déplace comme des vides décoratifs. Le voyageur, calé dans son fauteuil, dans une rame confortable, insonorisée et climatisée, voit défiler sous ses yeux des paysages qu'il est difficile de localiser. Cet homme moderne, qui pratique ces couloirs de circulation, n'a plus qu'un rapport ténu avec les territoires. C'est peut être un des plaisirs permis par les voyages actuels que de rendre, comme le disait Marcel Proust, *"...la différence entre le départ et l'arrivée non pas aussi insensible, mais aussi profonde qu'on peut, de la ressentir dans sa totalité, intacte, telle qu'elle était dans notre pensée quand notre imagination nous portait du lieu où nous vivions jusqu'au cœur d'un lieu désiré, en un bond qui nous semblait moins miraculeux parce qu'il franchissait une distance que parce qu'il unissait deux individualités distinctes de la terre..."* 11.

On peut préférer la communion avec la nature de celui qui se déplace tout en se promenant, telle que nous la révèle Jacques Réda, écrivain des intervalles et de la lenteur : *"On connaît l'agrément de marcher sous une pèlerine imperméable, tandis qu'une bruine arachnéenne chuchote, ou qu'une averse drue bavarde au bord du capuchon. C'est à vrai dire alors l'espace entier qui se confie avec abandon et tendresse, parfois avec ardeur. À travers les inflexions subtiles de la monotonie, les figures rythmiques en perpétuel changement, on entend se fondre les soliloques divers de l'herbe, des champs, des forêts, des villages dont les toits luisent, et de l'horizon lointain où soupire la mer. Trop de vitesse abolit cette intimité amoureuse. Entre la pluie et les voitures, par exemple, il n'y a plus rien qu'un brutal affrontement. Bien à l'abri dans sa cabine, et de surcroît enfermé par le ronronnement du moteur, le conducteur violente ce grand corps qu'on voit traîner sa jupe translucide sur la plaine... Rapide avec modération, dépourvu de carapace, le cyclomotoriste se montre beaucoup plus loyal."*12.

Les transports en commun terrestres modernes font correspondre des points à des heures. Peu importe le tracé exact, comme le montre la représentation cartographique des lignes de bus, de métro ou de train (voir doc.3). Devenus rectilignes, celles-ci ne sont plus que des segments reliant des points quasi-équidistants. Avec un tel dessin, le trajet est coupé de son support physique. Ce qui compte c'est la succession des stations : la victoire du trajet sur la position.

À ses débuts, l'automobile est plus proche des hommes et des terroirs. Ennemi du train elle allait à l'encontre des tendances collectivisatrices du chemin de fer, en favorisant l'individualisme. Plus libre à l'égard de sa route, l'automobiliste pouvait à sa guise s'arrêter dans les villages et donc rentrer en contact avec le pays traversé, ce qui dévoilait les illusions de la vision ferroviaire des paysages. Mais rapidement la canalisation des principaux flux routiers va restreindre la marge de liberté des automobilistes contraints, pour aller rapidement d'un point à un autre, d'emprunter de grandes routes et aujourd'hui des autoroutes. Progressivement sur ces axes va se mettre en place des équipements adaptés à des véhicules roulant de plus en plus vite et de plus en plus loin. La signalisation directionnelle par exemple qui, installée perpendiculairement au déplacement dès 1946 en France, consacre l'aspect scénique du voyage routier, alors que l'indication de localités éloignées, par l'étendue contenue, détache un peu plus l'observateur en mouvement du domaine traversé. Tout comme

pour les lignes ferroviaires à grande vitesse la clôture de ces axes, à l'aide de grillages, augmente la rupture.

Dans de nombreux pays des efforts ont été accomplis afin de modifier le temps du déplacement et de dépasser sa simple nécessité fonctionnelle. Si aux États-Unis certains types d'autoroutes sont de véritables supports publicitaires, des actions culturelles et des équipements spectaculaires s'égrènent le long de celles de certains pays d'Europe. En France, depuis 1974, une signalisation verticale d'"animation" ponctue les voyages autoroutiers et promeut les monuments historiques et les éléments folkloriques au détriment de l'activité contemporaine des hommes (voir doc. 4). Cette déterritorialisation n'est que le prolongement de celle qui s'est opérée au XIX^e siècle avec le chemin de fer.

3. L'avion, une vision cartographique et dématérialisée

L'avion offre des similitudes avec le train. Tous deux assurent un déplacement d'un point à un autre et sont relativement indifférents à l'égard des étendues interstitielles. Mais le vol semble être l'accomplissement de la vitesse tant il permet de s'extraire totalement de notre environnement, alors que tous les autres moyens de transport, mêmes les plus rapides, nous rappelle notre condition. Le vol ajoute une distance vis-à-vis du paysage terrestre. Du hublot ce que le regard perçoit est déroutant. Cette vision cartographique de la surface terrestre, si elle est familière des géographes, reste étrangère à la plus grande partie de la population¹³. On peut regretter avec M. Le Lannou, lorsqu'il raconte son voyage en Caravelle Paris-Beyrouth via Athènes¹⁴, que beaucoup de gens y soient indifférents. C'est oublier la grande abstraction d'une telle représentation qui embrasse des surfaces démesurées. Il nous manque une pratique familière de l'avion pour regarder et comprendre le spectacle offert, comme à l'homme du XIX^e prenant pour la première fois le train et incapable d'apprécier le panorama.

Il est vrai que l'aménagement des avions ne favorise pas ce genre de regard. L'avion est devenu une salle d'attente parmi toutes celles qui ponctuent le voyage aérien. Le déplacement est à peine perceptible, les hublots sont bien petits et plus le vol est long, plus est faible la proportion de passagers qui en disposent, eu égard à l'élargissement des carlingues des avions long-courriers. L'organisation de la vie à bord a tendance à orienter l'attention vers l'intérieur, notamment vers l'écran de cinéma ou de télévision. La dernière évolution réside dans la transcription cinématographique du vol. De nombreuses compagnies proposent en permanence sur l'écran la trajectoire et la position de l'appareil, sa vitesse, son altitude, la distance parcourue et le temps de vol écoulé. La preuve du déplacement est sur l'écran alors que les hublots sont fermés. Cette dématérialisation va-t-elle se généraliser ? Les futurs appareils de transport supersoniques ou hypersoniques auront-ils encore des hublots ?

Notre société est paradoxale. Alors que la vitesse est partout, nous sommes en état de frustration sensorielle. Une campagne publicitaire pour le T.G.V. Atlantique évoquait une "croisière à 300 km/h", de grandes firmes automobiles vantent la climatisation des véhicules qui abolit les saisons. Ceci ne va pas sans réactions et de nouvelles

demandes sont apparues. L'engouement récent pour les cabriolets nous semble en être un exemple frappant, tout comme celui pour la voile, où le déplacement est tributaire des éléments naturels. Sur le pont, à la barre, on sent à la fois le vent et la vitesse, la pluie et les embruns, c'est-à-dire ce qui est lié au milieu et ce qui est lié au déplacement.

Néanmoins la vitesse telle qu'elle est majoritairement vécue actuellement, ne fait pas disparaître toutes les références territoriales, elle en efface certaines et en promeut d'autres tels que les lieux de rupture de charge, opérant de la sorte un travail de sélection.

B. DES LIEUX QUI CONCENTRENT DE L'ÉTENDUE

Gares et aéroports sont des lieux fonctionnels et fictionnels qui permettent les longs déplacements. Si c'est par le train que l'industrie entra dans le monde rural, les gares introduisirent l'étendue des campagnes au cœur des villes, alors que pour les aéroports, c'est le monde, dans sa totalité, qui est aujourd'hui aux portes des plus grandes concentrations urbaines. Ces unités symboliques, en accueillant des appareils de locomotion parcourant des distances de plus en plus grandes, concentrent de plus en plus d'étendue. Son évocation est inscrite dans les bâtiments, dans tous les signes et symboles du monde qui y sont regroupés, dans les personnes de toutes origines qui les animent, dans les activités qui les jouxtent. Marcel Proust notait ce privilège d'exterritorialité à propos des gares *"lesquelles ne font pas partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom"*¹⁵.

1. L'étendue monumentalisée

L'assimilation des gares au paysage urbain est trompeuse. Derrière les façades classiques, qui révèlent une volonté de s'introduire et de se confondre à la ville, les halles, bâties en fer et en verre, sont des éléments d'une modernité évoquant la vitesse bouillonnante et pesante de la locomotive à vapeur. Signe de l'opulence de la bourgeoisie locale et porte d'accès à l'extérieur, ce monument est à la fois ici et ailleurs. Cette ambivalence se retrouve lorsqu'on envisage ses liens avec le tissu urbain. La voirie fut fréquemment réorganisée à partir des gares, notamment à Paris où le boulevard de Strasbourg est le prolongement exact de la voie ferrée arrivant en Gare de l'Est. Haussmann aborda en effet la ville avec comme modèle technologique le chemin de fer, commençant par faire un relèvement général puis nivelant le terrain. De la sorte, il créa des tentacules à vocation circulatoire et non plus déambulatoire, comme l'était la voirie de l'ancien Paris. Les gares étendirent donc à l'intérieur des villes leur fonction de contact en se digitant en axes transitoires. Par elles le *"temps des machines"*, comme le dit Jacques Attali, pénétra dans la ville et la gare devint *"le nouveau lieu du contrôle du temps"*¹⁶.

L'aéroport entretient avec la ville des relations plus complexes. Il n'est pas dans la ville et parfois même il est en dehors de l'agglomération, en raison de l'importance et de la nature des terrains nécessaires, car cette concentration toujours plus grande d'étendue demande une place sans cesse croissante. Pourtant il garde le nom de la ville qui l'a engendré, accompagné parfois du nom de la commune, du district ou de la région qui l'accueille. L'association de ces deux termes s'appuie sur un usage à deux niveaux. Le nom de la ville-métropole est utilisé sur une vaste surface alors que le nom de la commune d'accueil ne sert que sur des aires restreintes. Cette dialectique des lieux et de l'étendue qui apparaît à travers cette double nomination est plus sensible dans les pays neufs, là où les noms de lieux sont moins chargés de sens. Aux États-Unis notamment, l'ailleurs est clairement nommé, le nom de la plupart des aéroports étant constitué de la juxtaposition du toponyme métropolitain et des termes "International" ou "Intercontinental". En Europe la tendance va dans le même sens, puisque de nombreux aéroports français ont été rebaptisés récemment : par exemple Marseille-Marignane et Montpellier-Fréjorgues sont devenus Marseille-Provence ou Montpellier-Méditerranée et se veulent être les portes d'accès à de vastes ensembles qui restent cependant circonscrits.

Les trains et les avions qui les occupent sont remplis de signes évocateurs : les destinations sont indiquées sur les trains, dans les anciennes voitures on trouve des photographies en noir et blanc des principales curiosités nationales, les noms des compagnies sont inscrits sur les carlingues. Sur les panneaux indicateurs se côtoient des destinations lointaines. Les publicitaires l'ont bien compris lorsqu'ils ont lancé en 1990 le slogan : *"L'aéroport, c'est déjà ailleurs"*, afin de promouvoir l'aéroport de Marseille, alors qu'une campagne promotionnelle pour la compagnie aérienne Thai nous affirme que *"La Thaïlande commence à Roissy"*.

Les gares de tête de ligne, que l'on rencontre dans les très grandes villes, sont les formes exemplaires de cette concentration car, en ne desservant qu'un secteur d'étendue, elles sont les porte-parole et les représentantes de ces aires typées. C'est le point de référence du parcours, le point kilométrique 0. Les architectes l'ont bien compris lorsqu'ils ont placé sur la façade de la Gare du Nord par exemple, des statues en robe et couronnées évoquant les cités de son réseau : Bruxelles, Amsterdam, Londres et des villes françaises. Dans la salle des pas perdus de la Gare de Lyon une fresque d'une centaine de mètres de long représente les principaux sites et monuments sur la ligne magistrale Paris-Lyon-Méditerranée, de la capitale à Menton. Une représentation au 1/10 000 agrandissant à l'extrême quelques curiosités accessibles de cette gare.

2. L'étendue incorporée

Si l'étendue se perçoit sur ces édifices, les personnes qui les peuplent l'ont incorporée et la dévoile par leur aspect et leurs attitudes avant de se diluer dans la ville. Certains sont hésitants et cherchent leur chemin. Des étrangers, encombrés de bagages volumineux, tentent de comprendre les panneaux indicateurs. Quelques-uns, peu familiers des voyages aériens, anticipent les émotions qu'ils vont ressentir au cours du vol, d'où l'augmentation des pathologies psychiatriques de l'enregistrement à

l'embarquement. À l'opposé, les habitués et le personnel navigant ont des démarches plus fermes. Ils logent dans des hôtels appartenant à des chaînes internationales dont la conception standardisée cherche à ne pas dépayser. La plupart des navigants des compagnies aériennes, eu égard à la réduction de la durée des escales, continuent de vivre à l'heure de leur provenance, sans tenir compte de l'heure locale. Ainsi une population noctambule se concentre autour des grands aéroports.

Ces lieux sont scéniques, un spectacle répétitif mais très chargé d'émotions s'y déroule. Les arrivées et les départs rythment la représentation. Ceux sur un quai de gares en sont d'ailleurs devenus la forme archétypale. Mais la plupart des aéroports construits ces vingt dernières années ne nous permettent plus de ressentir pleinement les émotions du départ et de l'arrivée. Des sas, des couloirs, des contrôles multiples, des périodes sans que l'on voit l'avion ou les personnes qui vous attendent, ralentissent et affadissent ces instants. Des passerelles se sont substituées aux escaliers mobiles qui venaient se ranger contre l'appareil¹⁷. Cependant l'architecture actuelle de certains aéroports veut retrouver l'émotion que provoque la simplicité de la figure idéale du hangar et de la piste. Stansted, troisième aéroport londonien, rappelle un hangar de fer et de verre, alors que Roissy I, conçu à une période où le voyage aérien n'était pas encore banalisé, est une tentative de mise en scène de celui-ci. Les tubes centraux préfigurent le vol, avec leur grand axe orienté vers le ciel, leur diamètre rappelant la carlingue des premiers avions à réaction long-courriers et leur transparence qui permet de voir à la fois le ciel et l'eau des fontaines.

3. L'étendue indiquée

Italo Calvino dit que *“Le monde est couvert d'une unique (ville) qui ne commence ni ne finit : seul change le nom de l'aéroport”*¹⁸. Il nous rappelle que la nomination des lieux est un acte les extrayant de l'étendue indifférenciée. Les écriteaux, sur les quais des gares ou dans les halls d'accueil des aéroports, et sur lesquels sont inscrits des noms de localités, sont plus que de simples signes. Ils jouent d'abord un rôle de reconnaissance. Rares sont en effet ceux qui attendent de voir le panneau pour savoir s'ils sont bien arrivés ou non. La succession des haltes les a mieux renseignés. C'est donc d'abord par rapport au précédent qu'ils prennent tout leur sens. Tout écriteau a en filigrane le nom de la gare suivante. Il est, de la sorte, une représentation de l'ailleurs mais il contient aussi, dans la succession de ses lettres, l'essence de la ville.

CONCLUSION

Au vu de cette mutation du regard, il apparaît que les descriptions du monde dépendent de leur époque. La manière dont les groupes sociaux expliquent ce qui les environne oriente leur perception, ce qu'a bien montré Robert Lenoble¹⁹. Il n'était pas possible lorsque la nature était considérée comme une Mère providentielle de ne voir les paysages que comme des décors. Inversement aujourd'hui, il n'est pas étonnant que ce que l'on aperçoit du train ou de l'automobile soit considéré comme une forme, parmi tant d'autres, de figuration et qu'on puisse donc la manipuler de la même manière qu'on agit

sur les gènes. Ceci est facilité par ce qu'Yves Lacoste appelle "le glissement d'échelles du regard"²⁰. Cette distanciation vis-à-vis du premier plan, qui a permis une esthétisation du paysage, nous rappelle que le regard qu'une société porte sur son environnement résulte notamment des objets techniques dont elle dispose et qu'elle utilise.

NOTES

1. Le lecteur trouvera un développement sur ce point dans Durand M.-F., Lévy J. et Retaillé D., 1992.
2. Voir sur ce point A. Berque, 1986.
3. Voir à ce sujet J. Poirier, 1990, p. 901-960.
4. Ce n'est pas un hasard si c'est à la fin du XVIII^e siècle qu'apparaît le système métrique qui remet en question les mesures anthropométriques (pied, coudée, empan...) ou liées aux actions humaines, tels la marche ou le travail agricole. Cette véritable révolution participe du même phénomène.
5. Sigmund Freud a d'ailleurs abondamment utilisé la métaphore ferroviaire pour expliquer l'auto-analyse : « *Comportez-vous à la manière d'un voyageur qui, assis près de la fenêtre de son compartiment, décrirait le paysage tel qu'il se déroule à une personne placée derrière elle* ». Cité par L. Flem, 1991, *L'Homme Freud*, Paris, Le Seuil, p. 29.
6. Quincey T. de, 1897, *The Collected Writings*, Londres, Masson, cité par W. Schivelbusch, 1990, p. 19.
7. Quand fut ouvert, en 1981, le premier tronçon de la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est, les ingénieurs français craignirent une fatigue visuelle des passagers. Lors de la mise en service, en 1992, de l'AVE (TGV espagnol), un journaliste d'*El Pais* nota qu'à 250 km/h « *la flore et la faune perdent tout signe d'identité* ». Propos cités par *La Vie du rail*, n° 2345, 1992.
8. Attali J., 1982, p. 223.
9. Cité par D. S. Landes, 1987, p. 404.
10. Voir sur ce sujet la thèse d'E. Auphan, 1989, notamment les pages 863, 1385 et 1387.
11. *A l'Ombre des jeunes filles en fleurs*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1988, tome II, p. 5. Sur le rapport de Proust à l'espace, voir notre article : « L'espace discontinu de Marcel Proust », *Géographie et Cultures*, n° 6, 1993.
12. Réda J., 1988, *Recommandations aux promeneurs*, Paris, Gallimard, p. 47-48. Voir également *L'Herbe des talus*, Gallimard, 1984 et *Le Sens de la marche*, Gallimard, 1990.
13. Cependant aujourd'hui le grand public commence à s'habituer aux images satellitaires. Nous regardons l'évolution du temps comme si nous étions dans l'espace.
14. Le Lannou M., 1967, p. 11-14.
15. *A l'Ombre des jeunes filles en fleurs*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1988, tome II, p. 5.
16. Attali J., 1982, p. 226.

17. On peut noter que lorsqu'on veut orchestrer la visite d'une personnalité, on vient l'accueillir sur la piste.
18. *Les Villes invisibles*, cité par R. Brunet, 1992, *Les Mots de la géographie*, Montpellier-Paris, Reclus-La Documentation française, p. 19.
19. Lenoble R., 1969, p. 31.
20. Lacoste Y., 1977, p. 37.

BIBLIOGRAPHIE

- ADLER, J., 1989, Origins of Sightseeing, *Annals of Tourism Research*, n° 1, pp. 7-29.
- APPLEYARD, D., LYNCH, K. et MEYER, J., 1964, *The view from the road*, Cambridge (Mass.), M.I.T. Press.
- ATTALI, J., 1982, *Histoire du temps*, Paris, Fayard.
- AUGÉ, M., 1992, *Non-lieux. Pour une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.
- AUPHAN, E., 1989, *Obsolescence ou renaissance des réseaux ferrés pour le transport de voyageurs en Europe occidentale ?*, Aix-en-Provence, Thèse d'État.
- BACHELARD, G., 1957, *La poétique de l'espace*, Paris, P.U.F.
- BAILLY, A., 1977, *La perception de l'espace urbain*, Paris, Centre de recherche urbain.
- BAROLI, M., 1963, *Le train dans la littérature française*, Paris, Thèse de doctorat ès lettres.
- BARTHES, R., 1957, *Mythologies*, Paris, Seuil.
- BAUDRILLARD, J., 1986, *Amérique*, Paris, Grasset.
- BERQUE, A., 1986, *Le sauvage et l'artifice*, Paris, Gallimard.
- BERQUE, A., 1990, *Médiance de milieux en paysages*, Montpellier, Reclus.
- BUTOR, M., 1981, *Répertoire II*, Paris, Minuit.
- COLLECTIF, 1992, *Signalisation touristique. Guide*, Paris, Direction des Journaux Officiels.
- CORTAZAR, J. et DUNLOP, C., 1983, *Les autonautes de la cosmoroute*, Paris, Gallimard.
- DEBARBIEUX, B., 1992, Produire, Comprendre, Ressentir : pour une approche globale du paysage, Université de Lausanne, *Actes du colloque international de Lausanne (30 sept.-2 oct. 1991)*, pp. 275-282.
- DURAND, M.-F., LÉVY, J. et RETAILLÉ, D., 1992, *Le monde : espaces et systèmes*, Paris, Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques et Dalloz.
- ENTRIKIN, J., 1991, *The Betweenness of Place*, Baltimore, John Hopkins University Press.
- FISCHER, G.-N., 1981, *La psychosociologie de l'espace*, Paris, P.U.F.
- GAY, J.-Ch., 1992, *L'étendue, les lieux et l'espace géographique. Pour une approche du discontinu*, Aix-en-Provence, Thèse de doctorat nouveau régime.
- GAY, J.-Ch., 1993, La mise en décor d'un paysage : la signalisation autoroutière d'animation de la société ESCOTA en Provence-Alpes-Côte d'Azur, *L'Espace géographique*, à paraître.
- HALL, E. T., 1966, *The Hidden Dimension*, trad. fse, *La dimension cachée*, Paris, Seuil, 1971.

- JACKSON, J. B., 1979, Landscape as Theater, *Landscape*, n° 1, pp. 3-7.
- JÜNGER, E., 1954, *Das Sanduhrbuch*, trad. fse, *Le traité du sablier*, Paris, C. Bourgois, 1970.
- LACOSTE, Y., 1977, À quoi sert un beau paysage ? Qu'est-ce un beau paysage ?, *Hérodote*, n° 7, pp. 3-41.
- LANDES, D. S., 1984, *Revolution in Time. Clocks and the Making of the Modern World*, trad. fse, *L'heure qu'il est. Les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987.
- LÉGER, P., 1990, La signalisation d'animation des autoroutes, *Travaux*, décembre, pp.66-67.
- LE LANNOU, M., 1967, *Le déménagement du territoire*, Paris, Seuil.
- LENOBLE, R., 1969, *Histoire de l'idée de nature*, Paris, Albin Michel.
- LÉVY, F. et SEGAUD, M., 1983, *Anthropologie de l'espace*, Paris, Centre Georges Pompidou.
- MEINIG, D. W. et al., 1979, *The Interpretation of Ordinary Landscapes*, New York-Oxford, Oxford University Press.
- MOLES, A. et ROHMER, E., 1978, *Psychologie de l'espace*, Tournai, Casterman.
- POIRIER, J. et al., 1990, *Histoire des mœurs*, tome I, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade.
- PORTEOUS, J. D., 1990, *Landscapes of the Mind*, Toronto, University of Toronto Press.
- Techniques et Architecture*, 1989, n° 382.
- RÉDA, J. et RIBOUD, M., 1983, *Gares et trains*, Paris, A.C.E. Éditions.
- SACK, R. D., 1986, *Human territoriality*, Londres, Cambridge University Press.
- SANSOT, P., 1971, *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck.
- SCHIVELBUSCH, W., 1977, *Geschichte der Eisenbahnreise*, trad. fse, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990.
- SNOW, J. T., 1967, The New Road in the United States, *Landscape*, n° 1, pp. 13-16.
- URBAIN, J.-D., 1991, *L'idiot du voyage*, Paris, Plon.
- VIRILIO, P., 1984, *L'espace critique*, Paris, C. Bourgeois.
- VIRILIO, P., 1984, *L'horizon négatif*, Paris, Galilée.
- ZELINSKY, W., 1988, Where every Town is above Average. Welcoming Signs along America's Highways, *Landscape*, n° 1, pp. 1-10.