

UNIVERSITE DE NANTES – ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE NANTES

ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NANTES – CERMA
ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE GRENOBLE – CRESSON

Diplôme d'Études Approfondies

Ambiances
Architecturales et Urbaines

Option : Acoustique et éclairagisme

La perception embarquée en train

Approche des ambiances urbaines visuelles par le mouvement



Damien Masson

Soutenu le 30 juin 2004
devant la commission d'examen composée de :

M. Pascal Amphoux
M. Gérard Hégron
M. Nicolas Tixier

Géographe, architecte
D.R. CNRS - Directeur du CERMA
Architecte, maître-assistant de l'EA Grenoble

et sous la direction de
M. Pascal Amphoux
M. Nicolas Tixier

Je tiens à remercier vivement :

Tous ceux qui pour moi ont pris le train,
Nicolas Tixier pour sa disponibilité, ses conseils précieux, son enthousiasme et sa
sympathie,
Pascal Amphoux pour avoir accepté de m'encadrer dans ce travail et pour ses
remarques encourageantes,
L'ensemble des Cressonautes : personnels et étudiants pour m'avoir soutenu,
conseillé et guidé tout au long de cette année
Mes proches, famille et amis pour leur soutien moral et technique,
Mimine, pour tout le reste...

Photo de couverture : Guillaume Gonon, *Mouvement*, extrait de la série : "La voie est libre"

*Un trait : danger,
Deux traits : sécurité !
[...]
Écoutez-le : le monde vous parle.*

Jeanne Cherhal, *Un trait danger*

Résumé

Ce DEA est une approche de la perception visuelle en mouvement, éprouvée lors des voyages en train. En se basant dans un premier temps sur l'évolution de la perception avec le chemin de fer, il s'agit ensuite de repérer et de nommer des phénomènes visibles qui s'actualisent dans le temps et dans l'espace, dont l'existence est supposée par l'hypothèse.

Pour cela deux pistes méthodologiques ont été empruntées. La première se base sur des enquêtes menées sur un même trajet ferroviaire pour saisir la perception en acte par les voyageurs. La seconde consiste à organiser une table ronde scientifique dans laquelle différentes personnalités travaillant sur le mouvement, la perception, l'architecture sont invitées à commenter un film représentant le trajet emprunté durant les enquêtes *in situ*.

De ce corpus empirique, les vocabulaires de la perception *in situ* et représentée sont isolables et la qualification des phénomènes supposés dans l'hypothèse est possible. Ces qualifications au-delà d'être descriptives, prennent la valeur de pivots interdisciplinaires et permettent d'envisager d'approcher la question des ambiances à une échelle urbaine.

Mots-clefs

Ambiances Architecturales et Urbaines

Transport urbain

Perception

Observation *in situ*

Ville

Sommaire

I.	L'URBAIN SOUS LE MOUVEMENT	8
	PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES	
I.1.	<i>La mobilité puis le mouvement</i>	8
I.2.	<i>De la ville perçue en mouvement ...</i>	11
I.3.	<i>... aux phénomènes dynamiques visibles</i>	16
II.	CE QUI EST VU EN MOUVEMENT	26
	METHODE ET ENQUETES	
II.1.	<i>Présentation générale de la méthode employée et des résultats attendus</i>	26
II.2.	<i>Des voyages commentés, re-commentés etc.</i>	32
II.3.	<i>L'observation filtrée et réorganisée</i>	47
II.4.	<i>Retour sur la méthode</i>	57
III.	CE QUE FAIT NAÎTRE LE MOUVEMENT	59
	ANALYSE	
III.1.	<i>Ressaisissement, croisement des vues et choix</i>	59
III.2.	<i>Une typologie ordonnée</i>	64
III.3.	<i>Retour général</i>	85
IV.	DU MOUVEMENT AU VOYAGE ET A L'URBAIN	87
	CONCLUSION ET OUVERTURES	
IV.1.	<i>Quelques conclusions...</i>	87
IV.2.	<i>De la perception en mouvement à la conception architecturale</i>	88
IV.3.	<i>Vers une prise en compte des éléments exogènes influant la perception de l'environnement</i>	89
IV.4.	<i>Résumé du projet de thèse déposé à l'École Doctorale Sciences de l'Homme, du politique et du territoire de l'Université Pierre Mendès-France de Grenoble.</i>	89
V.	BIBLIOGRAPHIE	92

I. L'urbain sous le mouvement

Problématique et hypothèses

I.1. La mobilité puis le mouvement

Introduction

La question de la mobilité est au cœur des problématiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme depuis une trentaine d'années. Elle est essentiellement étudiée en termes d'économie et de politique. Il s'agit de comprendre et de réguler les mouvements urbains en termes de réseaux, de flux, de contraintes et de ressources suivant les principes développés d'abord par des géographes puis par des économistes avec des modèles tels que ceux de l'économie urbaine classique et aujourd'hui de la nouvelle économie urbaine. Les transports en commun sont de la même manière gérés et planifiés en fonction de ces mêmes contraintes techniques, économiques et spatiales. Dans ces logiques sectorielles, l'individu, ou plus précisément le migrant, qui voyage selon des modes motorisés ou non, collectifs ou pas, est considéré comme un élément mobile au sein d'un système "statique" qui le cadre.

Les sciences humaines et sociales se sont emparées de la question de la mobilité plus tardivement, d'abord à propos de la mobilité sociale, puis de la mobilité comme question de migrations, de flux etc. et des influences que cela peut avoir sur la forme de la ville et sur la société elle-même. L'apport de l'ethnométhodologie¹ à ce sujet n'est pas négligeable. Dès les années 1970, ce courant de la sociologie urbaine américaine s'est démarqué d'une sociologie classique qui plaçait les faits sociaux avant ceux qui les produisent. Cette approche a été suivie par la sociologie et la géographie urbaines actuelles. Elles remettent le migrant à sa place, c'est-à-dire celle d'un créateur de mouvement, générateur de la mobilité urbaine, et non acteur soumis à un système social plus vaste.

Dans une société européenne comptant plus de 80% d'urbains, la question de la mobilité est centrale. "Tout le monde" est sujet au mouvement, pour travailler, se scolariser, se ressourcer, s'approvisionner etc. François Ascher, directeur du comité scientifique de l'Institut pour la Ville

¹ Pour plus de précisions sur l'ethnométhodologie, on pourra se référer à : Dosse F., 1997, *L'empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, La découverte ; Coulon A., 2002, *L'ethnométhodologie*, PUF, QSJ, 5^{ème} édition ; ainsi qu'à l'anthologie dirigée par Thibaud J.-P., 2002, *Regards en action*, A la croisée.

en Mouvement parle même de "droit à la mobilité"², c'est-à-dire que dans un monde où nous sommes tous sujets aux déplacements, il faut que tout un chacun puisse avoir accès aux modes de transport afin d'accéder à toutes les activités urbaines et suburbaines localisées. Aussi, les approches classiques traitant des déplacements, raisonnent trop souvent en termes quantitatifs, on parle en termes de réseaux, de flux, d'aménités, de ressources, de contraintes etc. L'Institut pour la Ville en Mouvement, après le droit à la mobilité, propose un "droit au plaisir"³ de voyager, ce qui illustre un glissement progressif d'une approche quantitative de la mobilité vers des préoccupations qualitatives. On s'approche de ce qui est en amont de toute mobilité, de tout déplacement : les voyageurs, les usagers des transports et des infrastructures, du chemin de montagne à l'autoroute jusqu'aux voies aériennes. Commence à se poser la question du vécu du voyage. Il faut encore éviter l'écueil d'une quête obstinée de confort par exemple avant d'avoir défini les qualités propres à un voyage. Qui s'en préoccupe alors ? La poésie, la littérature, le cinéma illustrent le temps du voyage, parlent du vécu, des impressions, des sensations etc. Les travaux de Georges Amar à la direction de la prospective de la RATP se positionnent aussi clairement dans cette définition d'une poétique de la mobilité, et d'une écologie des transports. Ces recherches portent sur les propriétés du déplacement en termes qualitatifs, et sur le rôle des transports, bien au-delà de celui qu'on lui prête, à savoir : relier des points fixes de l'espace. Au contraire, ce dernier confère au voyage, aux migrants, aux moyens de transport une place cruciale dans la définition de l'urbanité et renverse la thèse précédente en écrivant que : "le mouvement des hommes n'est pas la conséquence mais l'essence de l'urbanité et le transport est l'un des principaux "effecteurs" de l'urbain."⁴ Pierre Sansot a aussi décrit cette dimension des transports et de l'urbanité dans sa *Poétique de la ville* autant à propos de l'espace de la gare que du voyage en taxi par exemple, le tout étant assez imprégné de l'ambiance des films des années 1950. Des chercheurs tels que Paul Virilio, Chilpéric de Boiscuillé ou encore Gaëtane Lamarche-Vadel traitent également de cette problématique du mouvement comme essence de l'urbanité.

Nous en arrivons alors à la question des ambiances. Comment le champ de la recherche en ambiances architecturales et urbaines peut-elle poser la question de la mobilité ? Ce champ disciplinaire a traité pour l'instant davantage des perceptions, de qualités sensibles à l'échelle d'un édifice ou de l'espace public. Cependant, comment l'urbain peut-il être questionné en

² Institut pour la ville en mouvement PSA Peugeot Citroën, 2004, *Le journal de l'IVM*, mai. Disponible sur Internet : <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/>

³ Id.

⁴ AMAR G., 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, novembre, p. 142.

termes d'ambiances ? L'entrée par la dimension du déplacement est peut-être une voie d'accès privilégiée. Dans ce cas on ne parlera plus de mobilité, car il s'agit d'isoler des espaces et des temps dans lesquels vont s'actualiser les trajets urbains mais bien de mouvement, et il s'agira de le qualifier. La problématique générale de cette recherche est alors : **comment est perçue la ville en mouvement ?** Plus précisément : **comment est perçue la ville à partir des transports ?**

Il est légitime de se poser cette question, dans une société où nous sommes quasiment tous sujets aux déplacements. De là, nous pensons qu'une étude et une analyse centrée sur cette question apportera de nouveaux éléments de compréhension pour les ambiances urbaines et pour l'espace du voyage lui-même. Le voyage en transport en commun sera particulièrement questionné dans cette étude. Le temps imparti pour un DEA étant assez limité, nous nous centrerons sur la perception visuelle lors d'un trajet en train. Il s'agira d'explicitier le lien écologique existant entre le voyageur se mouvant et l'espace urbain, le construit mais aussi ce qui vit dans la ville : les gens, les voitures etc.

Il s'agit de l'étude d'une activité ordinaire placée dans le champ des ambiances architecturales et urbaines. Nous faisons l'hypothèse générale que l'étude de la perception visuelle et plus globalement de la dimension sensible d'un trajet en transports en communs permet d'approcher la question des ambiances à une échelle urbaine.

Nous recueillerons sur un trajet urbain précis les paroles de voyageurs, durant le voyage dans un premier temps puis à l'aide de leur mémoire ensuite. A ce corpus viendront s'ajouter les paroles de spécialistes disciplinaires commentant leurs perceptions d'un film représentant le trajet des voyages effectués lors des enquêtes *in situ*. L'analyse de ces données empiriques permettra de créer une typologie de phénomènes dynamiques visibles lors des voyages en transport en commun et participant des ambiances du trajet.

I.2. De la ville perçue en mouvement ...

Problématique

Ce travail de DEA est une recherche exploratoire qui se propose d'étudier, dans le cadre d'un trajet urbain en transports en commun, les relations visuelles existant entre l'œil du voyageur se déplaçant et l'environnement extérieur au mode de transport support du parcours, les deux filtrés par le "véhicule" et les possibilités de prises visuelles sur l'environnement traversé qu'il offre.

Pour cela, ce travail s'articule autour de deux questions principales :

- **Qu'est-ce qu'un environnement urbain vu depuis les transports ?**
- **L'explicitation des relations visuelles entre un voyageur et l'environnement qu'il traverse ne permet-elle pas de révéler certaines caractéristiques des ambiances à une échelle urbaine ?**

Nous tenons à indiquer que ce travail ne se situe pas dans une démarche psycho-physique. Des liens entre l'œil du voyageur en mouvement et l'environnement perçu seront établis mais il ne s'agira pas de définir ce qui se passe précisément d'un point de vue physiologique et psychologique. La méthodologie de ce travail est interdisciplinaire, nous emprunterons à diverses sciences pour expliciter ces liens visuels, et l'analyse sera de nature compréhensive plutôt qu'explicative. Nous tenons davantage à donner des éléments de compréhension des phénomènes et de leur efficace sensible sur les ambiances du trajet et sur les voyageurs que d'expliquer les phénomènes par des relations de type cause – effet.

Aussi, cette étude du rapport écologique liant le voyageur et l'environnement qu'il parcourt ne saurait donner lieu à des descriptions monographiques des trajets effectués, qu'il s'agisse par ailleurs de descriptions exhaustives, partielles ou contemplatives.

Nous cherchons uniquement les émergences, les formes dynamiques visibles apparaissant au voyageur durant un trajet, en deçà du lieu traversé. Seules les dimensions contextuelles de ce dernier sont retenues.

I.2.1. Une question légitime : qu'est-ce qu'une ville vue en mouvement ?

Nous avons précisé lors de l'introduction que les déplacements sont quasiment inévitables pour les habitants des villes. La mobilité fait partie du quotidien des urbains, des périurbains encore plus certainement. De nombreux travaux de géographie urbaine questionnent la mobilité, la périurbanisation, la quête hédonique de nature tout en gardant un mode de vie urbain etc. Ces travaux témoignent de l'importance des déplacements comme phénomène de société. De là il est légitime de s'interroger sur la nature de l'espace urbain perçu en mouvement. Cette question a d'autant plus d'importance que l'architecture des édifices, des villes et des supports de communication est le plus souvent pensée de manière "statique". Comment vit-on dans des espaces conçus sur papier alors que l'état qu'ils présentent sur ce format ne correspondra jamais à la réalité vécue ? La recherche en ambiance apporte des éléments de réponse à cette problématique en questionnant l'architecture et l'urbain en termes diachroniques, en travaillant par exemple sur les conditions d'ensoleillement de bâtiments, de flux aéroliques dans les rues d'une ville en fonction de conditions saisonnières ou de la variation des espaces sonores de la ville selon les heures, les jours de la semaine etc. La perception en mouvement est aussi sujette aux conditions d'ensoleillement, aux variations saisonnières etc., cependant qu'en est-il de la ville perçue en mouvement ? Cette question renverse la problématique posée par les ambiances. Les variations de climat, les changements d'espaces sonores ou olfactifs selon les heures de la journée, l'ensoleillement de la ville se modifiant avec les mois de l'année, etc. tous ces facteurs participant aux ambiances architecturales et urbaines et sont en fait ce qu'on pourrait appeler : **"le mouvement de la ville"**. Ce sont ces paramètres qui qualifient les changements de l'urbain dans le temps et dans l'espace vécu. Au contraire, nous ne voulons pas étudier la perception et les représentations que les individus, sujets percevants ont de "la ville en mouvement" ou en mutation, mais **la manière dont ils perçoivent et se représentent la ville tandis qu'ils sont en mouvement.**

Cette problématique confère au mouvement une véritable qualité et à l'instar de Georges Amar, nous rejetons le postulat du mouvement considéré comme déplacement qui se base sur les trois principes suivants :

- l'antériorité des places sur le mouvement

- "la nature purement transitive du mouvement (il n'est pas une activité mais le moyen de "passer à" une activité)⁵"
- Le fait que le mouvement ne soit pas vraiment un lieu

G. Amar remet largement en cause ces présupposés et par là même confirme la nature du mouvement : c'est-à-dire qu'on peut considérer qu'il existe des lieux du mouvement, que le déplacement est une activité et non pas seulement le moyen d'en lier d'autres et pendant lequel rien ne se passerait, et pour finir que "le mouvement n'est plus seulement moyen d'accès mais *occasion* d'accessibilité."⁶

De là, et en lien avec la problématique, il faut essayer de repérer, de décrire et d'apporter des éléments de compréhension à la perception de la ville en mouvement par les usagers des transports. L'intérêt de ce travail est de tenter de comprendre comment la ville est vue à l'intérieur des transports, c'est-à-dire comme la voit quotidiennement une très grande partie de la population urbaine et, comme l'ont montré Grégoire Chelkoff et Jean-Paul Thibaud : "Voir ce n'est pas seulement un enregistrement passif du spectacle présenté à l'œil mais c'est sans cesse créer et recréer un monde à partir d'éléments et d'effets qu'il contient en puissance."⁷ Par là même, savoir comment la ville est vue en mouvement, est une des portes d'accès aux représentations de l'espace urbain par ses habitants et les usagers des transports et un moyen de définition des ambiances urbaines.

I.2.2. Le train comme référentiel de l'étude des perceptions et des ambiances urbaines

Afin de situer précisément le cadre de cette étude, il convient de choisir un mode de transport comme référent pour l'étude des relations visuelles entre le voyageur et l'environnement qu'il parcourt. Le choix de tel ou tel mode de transport urbain ne sera pas sans conséquences sur les résultats obtenus ni sur la mise en place des hypothèses méthodologiques. En effet, si l'on considère l'hypothèse de Gibson de l'espace sensible comme porteur de ressources, d'"affordances", alors la qualité même de l'espace traversé jouera sur les résultats obtenus. Et donc

⁵ AMAR G., 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, novembre, p. 142.

⁶ Ibid.

⁷ Chelkoff G., Thibaud J.-P., 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble : Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (Cresson), recherche Plan Urbain, p. 32.

il est probable qu'avec le type d'espace parcouru : urbain, ferroviaire, périurbain etc. les paroles recueillies diffèrent. Or, comme précisé plus haut, ce travail n'a pas de vocation à produire un recueil de monographies d'espaces de trajet, et nous avons fait le choix d'oublier les lieux pour se focaliser précisément sur ce qui se passe entre l'œil du voyageur et l'environnement. **La question porte sur l'interface.** Seuls subsisteront des éléments de contexte, sans lesquels l'identification des relations visuelles n'aurait plus de sens. Aussi, les "affordances" de Gibson ne sont pas sans lien avec une idée d' "efficace sensori-moteur"⁸ du site. C'est-à-dire qu'un site possède des qualités sensibles propres qui engagent l'action des sujets percevants s'y trouvant. Ainsi la théorie écologique d'une perception au service de l'action ou encore le "sentir " au service d'un "se mouvoir" d'Erwin Straus se justifie.

Le type de transport privilégié est un transport en commun urbain. Ceci facilite d'abord les enquêtes *in situ* car nous pourrions trouver un objet d'étude assez réduit, pour limiter le temps d'investigation, ne pas nous disperser et assurer une régularité de ce qui s'offrira à la vue des voyageurs si le trajet choisi est unique. Ensuite, pour assurer un certain protocole d'expérience, il faudra que d'un trajet à un autre les conditions ne changent pas tellement, que la vitesse de déplacement soit assez constante pour valider ce qui aura été perçu selon un principe de récurrence appliqué à un échantillon représentatif de taille limitée. Ceci donne l'avantage à des transports en commun en site propre, dans lesquels ces conditions sont réunies. Enfin, le trajet sera urbain et ordinaire, il ne s'agit pas de trouver des phénomènes exceptionnels, n'arrivant qu'en un seul endroit au monde. Nous choisirons donc le train comme mode de transport pour mener cette étude de la ville vue en mouvement.

Revenons alors à l'efficace sensori-moteur de l'espace ferroviaire et à la perception visuelle lors des voyages en train. Nous pourrions affirmer de manière lapidaire que durant ce genre de voyages, cet efficace est inexistant puisque le voyageur est embarqué dans un mouvement qui le dépasse. Georges Amar remet par ailleurs en cause le présupposé d'une liberté de trajet des automobilistes en montrant que ces derniers lors de leurs déplacements ordinaires empruntent toujours les mêmes routes, et que le site joue aussi peu sur eux que s'ils étaient sur des rails. Un peu comme le philosophe Husserl qui avait créé l' "*epoché*"⁹ pour mettre entre parenthèses la question de l'existence pour ne se concentrer que sur les phénomènes, nous voudrions mettre en parenthèses la question de l'efficace sensori-moteur de l'espace ferroviaire sur les voyageurs pour

⁸ Cf. les travaux du CRESSON sur ce concept.

⁹ Cf. Barbaras R., 1994, *La perception. Essai sur le sensible*. Hatier, p. 33.

nous concentrer sur les relations visuelles perçues lors du voyage, car cette première question est suffisamment vaste pour faire l'objet d'une recherche à part entière. D'autre part, Georges Amar aborde en d'autres termes cette l'efficace du site sur les déplacements avec l'outil qu'il a créé : "l'échelle d'adhérence urbaine¹⁰". Cette échelle donne une typologie de mouvements en fonction que ceux-ci sont au plus proche du territoire parcouru et pour lesquels l'adhérence est forte (marche à pied, vélo) ou au contraire que ces mouvements ne soient plus en lien étroit avec le territoire mais seulement avec des points qu'il relie et où l'adhérence est très faible (chemin de fer, aéroport). Les transports en communs urbains se situent entre ces deux extrêmes.

Le train est donc choisi pour être le référentiel pour l'étude de l'interface entre environnement et voyageur. La notion de référentiel a été développée par le philosophe suisse Ferdinand Gonseth suite à une expérience vécue en train. Alors que ce dernier effectuait un voyage sur un chemin de fer montagnard, il fut surpris de voir par sa fenêtre des arbres former des lignes obliques, par rapport à sa référence qui était le cadre de la vitre alors qu'ils devaient être parallèles aux bords pour lui. Gonseth s'approcha alors de sa fenêtre pour vérifier si les arbres poussaient penchés et fut surpris de constater que non. Quand il se rassit, il constata à nouveau que les arbres étaient penchés par rapport à sa fenêtre :

"Or, c'est dans ce cadre, dans ce contexte, dans ce référentiel que j'interprétais les impressions venues de l'extérieur. Si l'image de la vitre restait droite, c'est celle des sapins qui devait être penchée. Mais dès que je me rapprochais de la fenêtre, le cadre naturel dans son ensemble reprenait sa fonction de référentiel normal."¹¹

René Thom définit le référentiel comme : "un corps solide (idéal) contenant le corps du sujet et par rapport auquel le sujet évalue ses déplacements¹²" et explique le trouble perceptif ressenti par Gonseth à l'aide de la théorie des catastrophes suivant le schéma de la *fronce*.

C'est-à-dire que Gonseth, enfermé dans

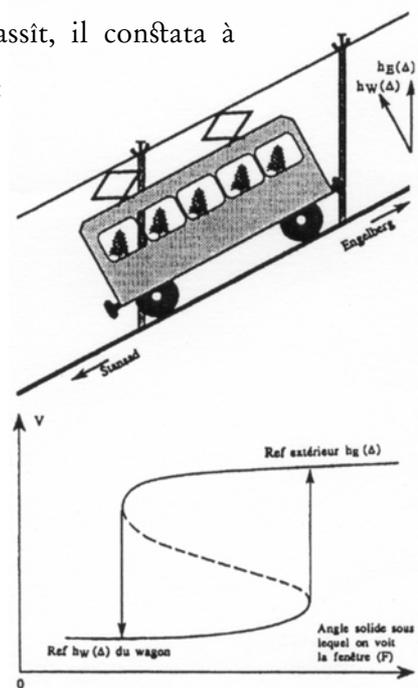


Figure 1 : Le référentiel train expliqué par un schéma catastrophiste

¹⁰ AMAR G., 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, novembre, pp. 144-145.

¹¹ Gonseth F., 1980, *Le référentiel, univers obligé de la médiatisation*, in Thom R., 1994, Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager en train. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°10-11, p. 31.

¹² Thom R., 1994, Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager en train. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°10-11, p. 31.

le référentiel train, faisait physiologiquement une hypothèse de verticalité ($h_W(\Delta)$ sur la figure 1), qui en fait était déplacée par rapport à la verticalité du site ($h_E(\Delta)$). En s'approchant de la fenêtre, la variation de l'angle solide formé entre le cadre de cette dernière connaît un point catastrophique passé lequel le référentiel du train disparaît et où la verticalité du site se substitue à l'hypothèse physiologique de verticalité.

Cette recherche porte sur les liens visuels existant entre l'œil du voyageur et l'environnement traversé. Il convient donc de préciser en quoi le mode de transport emprunté peut influencer sur la perception de l'environnement par ses usagers. C'est le rôle de la notion de référentiel. Dans la même idée, Wolfgang Schivelbusch explique que les voyageurs ne peuvent voir le paysage qu'à travers l' "ensemble machinique"¹³ constitué par le chemin de fer. René Thom illustre la "communication" de l'ego du voyageur ferroviaire avec l'environnement traversé par l'enchevêtrement des référentiels suivants :

" EGO → compartiment → wagon → convoi total → voie → environnement ¹⁴". C'est-à-dire que le voyageur s'identifie successivement à chacun de ces référentiels pour que le voyage lui-même devienne signifiant. Cet emboîtement de référentiels est proposé pour un transfert complet du voyageur, de tous ses sens vers l'environnement et inversement. Dans le cas de cette recherche, nous nous limiterons au référentiel de la vitre du train, et pourrons plus simplement traiter de "cadre". Le chemin du voyageur à l'environnement parcouru sera alors le suivant :

Œil → cadre de la fenêtre → environnement. Cet emboîtement est un sous-système de celui proposé par Thom. Nous reviendrons sur la définition et le rôle du cadre dans la perception visuelle dans la présentation de l'hypothèse.

I.3.... aux phénomènes dynamiques visibles

Hypothèse

Avant de présenter l'hypothèse qui servira de guide à ce travail, il semble intéressant d'indiquer notre positionnement scientifique vis-à-vis de l'objet étudié. Seront présentées ensuite les raisons présidant au choix de l'hypothèse et enfin l'hypothèse.

¹³ Schivelbusch W., 1990, *Histoire des voyages en train*. Le promeneur, p. 31

¹⁴ Ibid. p. 20.

I.3.1. Positionnement du sujet dans la recherche et choix épistémologique

La perception dans les transports n'est pas un domaine d'études oublié par les sciences. Successivement au développement des chemins de fer en Angleterre puis en France, des études médicales tentant de mettre à jour un lien entre santé et chemin de fer ont vu le jour. La première étude sur médicale systématique sur le chemin de fer a été menée par Duchesne en 1857. Il s'agissait d'une étude de médecine industrielle menée auprès des mécaniciens. Ensuite, des interrogations ont porté sur la vision en train. On se demandait alors si le flux trop important d'informations visuelles subi par l'œil du voyageur n'était pas néfaste. Des études plus baroques ont aussi proliféré, comme celle publiée par le Conseil médical supérieur de Bavière datée de 1835 qui prévoyait que les voyageurs souffriraient de troubles mentaux. La revue anglaise *Lancet* a aussi publié un certain nombre de recherches sur la fatigue ressentie lors des voyages en train¹⁵.

Plus près de nous, des recherches en physique, physiologie, etc. jusqu'en sociologie ont vu le jour. L'Institut national sur les transports et leur sécurité (INRETS) mène beaucoup de recherches sur la question de la perception au service de la conduite automobile par exemple¹⁶. Le laboratoire de Psychologie et NeuroCognition de l'Université Pierre Mendès-France étudie par exemple la question de la verticalité ou encore celle des cinétoses dans les trains pendulaires. Plus près encore de notre objet d'étude, Myriam Mzali a mené une thèse de doctorat en contrat CIFRE entre la SCNF et le Laboratoire d'Acoustique Musicale de l'Université Paris VI, sur la question du confort auditif dans les trains de voyageurs. Toutes ces recherches portent sur les perceptions, ou parfois sur les pathologies qui sont liées au mode de transport lui-même. Concernant le rapport écologique entre le voyageur et son environnement, on peut citer l'apport de l'ethnométhodologie qui s'est intéressée à la question des interactions sociales dans les déplacements automobiles, en montrant que les automobilistes ne sont pas soumis à un système de circulation mais qu'ils le génèrent¹⁷. Enfin, une recherche a été menée en 1998 au laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS) par Vaclav Stransky questionnant la possibilité de réguler la vitesse des automobilistes par la forme urbaine. Il s'agit là de l'étude de l'influence d'un environnement urbain sur la conduite d'un acteur-voyageur¹⁸.

¹⁵ Cf. Schivelbusch W., 1990, *Histoire des voyages en train*. op. cit. pour toutes les informations sur les études médicales historiques liées au chemin de fer, dans le chapitre "Pathologie du chemin de fer", p. 119-131.

¹⁶ Cavallo V., 2001, Les facteurs perceptifs dans les activités de transport. *Actes INRETS*, n°82

¹⁷ Cf. Thibaud J.-P. (ed.), 2002, *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, A la croisée, chapitre "Dispositifs de visibilité en mouvement".

¹⁸ Stransky V., 1998, Réguler la vitesse par la forme urbaine ? in *Flux*, n°34, Octobre - Décembre, p. 33-43;

Nous n'avons pas trouvé de travaux s'attachant directement à la question posée par ce travail. Certains présentés plus haut peuvent sous certains aspects s'en approcher, mais aucun ne questionne simplement la perception de la ville par l'utilisateur des transports. Les recherches trouvées sont ciblées soit à une échelle inférieure à celle de notre objet d'étude, comme c'est le cas par exemple pour les études physiologiques, soit à un niveau qui la dépasse car l'objectif pratique qu'elles suscitent passe au-delà de la définition des relations visuelles entre un voyageur et son environnement. Restent alors le cinéma, la photographie, la littérature qui peuvent se situer à un niveau équivalent.

Ce travail de DEA veut se positionner clairement dans le champ des ambiances, et c'est la raison de la deuxième question posée dans sa problématique. Bien qu'un des principes d'enquêtes utilisés nous permettra de faire des "comptes-rendus des comptes-rendus [émis par les gens, "sociologues profanes"]¹⁹" et qu'il s'agit là de l'un des principes fondateurs de l'ethnométhodologie, la posture adoptée ne pourra être qualifiée d'ethnométhodologique car nous avons fait le choix de ne pas questionner l'activité du voyageur durant le trajet, ni l'influence que produit sur lui l'environnement traversé ni sa réciproque. Il s'agit d'un autre "*époque*" de ce travail. Cette étude se concentrera prioritairement sur les relations, sur l'interface visuelle existant entre espace urbain et voyageur. Nous nous situons dans une perspective écologique car il s'agit bien d'interpréter les transactions entre un organisme et son environnement. Aussi, ce travail se propose de tirer parti théoriquement des apports de diverses disciplines, et de construire méthodologiquement des outils empruntant à toutes les sciences qu'il nous sera en mesure d'appréhender, et essayera de traiter sa problématique en se souciant de conserver une approche interdisciplinaire. Nous utiliserons alors méthodologiquement tout ce qui sera envisageable et préhensible pour essayer de répondre aux questions posées par la problématique.

¹⁹ Coulon A., *L'ethnométhodologie*, PUF, QSJ, 5^{ème} édition, 2002.

I.3.2. Aux prémisses de l'hypothèse : "environnement + mouvement = paysage ?"

a/ Le chemin de fer et l'évolution de la représentation picturale

Une des idées sous-jacente à l'hypothèse que nous développerons plus loin est que les transports mécaniques et particulièrement le chemin de fer ont un rôle non négligeable dans l'évolution de la perception de l'environnement. Ce bouleversement a à la fois provoqué engouement et méfiance. Nous avons illustré ce dernier point plus haut en traitant des études médicales portant sur la perception visuelle de l'environnement en mouvement. L'un des témoins de la transformation de la perception de l'environnement avec le mouvement mécanique, au-delà d'une intuition et de l'expérience, est la modification de la représentation picturale qu'a connu le XIX^e siècle. Nous n'allons pas proposer une étude monographique et historique de ce changement, mais juste apporter quelques éléments préliminaires à la mise en place de notre hypothèse.

Franck Popper, dans sa thèse sur l' "art cinétique"²⁰, choisit 1860 comme moment clef pour l'étude du mouvement dans les arts plastiques. Il note en effet que cette année est celle où G.-T. Fechner a publié son traité *Elemente der Psychophysik* et où H. Spencer a écrit *First principles* dans lesquels le "nouvel évolutionnisme est né". Popper note, qu'à partir de ce moment une sorte de synergie provoque une prise d'intérêt pour le mouvement à la fois dans les sciences, dans les disciplines artistiques, notamment en photographie. En histoire de la peinture, le "mouvement objectif" de l'impressionnisme se réalise pleinement vers les années 1870. Ce mouvement est une recherche de représentation du mouvement de manière objective et les sujets de prédilection des peintres impressionnistes sont le cheval, la foule, les drapeaux, la fumée, la danse etc. et le chemin de fer. Nous n'oublierons pas la toile de Turner "Pluie, vapeur, vitesse" représentant un train lancé à vive allure et ce en 1844. Cette perception et représentation du mouvement n'a pas eu lieu qu'en Europe. Le style japonais *Ukiyo-e*, à cheval entre le XVII^e et le XIX^e qui peut se définir par peinture du monde "flottant" ou "changeant" illustre cette vision d'un monde qui évolue en permanence. Il s'agissait d'abord d'une peinture de la grâce, des femmes, du théâtre, de la légèreté. Ensuite, ce domaine s'élargit aux rues, au paysage etc. est pratiqué un véritable art des séries, comme en témoigne par exemple les multitudes d'estampes représentant le Mont Fuji au gré des saisons, de la lumière solaire. Il ne s'agit pas seulement d'une volonté de représentation de ce qui se meut mais d'une philosophie, n'accordant de statisme à rien, une

²⁰ Popper F., 1970, *L'art cinétique*, Gauthier-Villars, 300 p.

véritable manière de penser par le mouvement, aux antipodes du paysage occidental traditionnel.

Ces recherches artistiques offrent un double témoignage : d'abord la recherche de représenter le monde tel qu'il est vu et, en occident surtout, que **le monde vu n'est plus le même**. Il faut néanmoins garder une certaine prudence et nous n'affirmerons pas que le chemin de fer a créé l'impressionnisme, ni que la vision panoramique telle que la définit Schivelbusch, c'est-à-dire que l'observateur voit un environnement à travers l'appareil qui lui sert à se déplacer, a joué un rôle si important qu'on pourrait l'imaginer dans la représentation cinématographique. Marc-Emmanuel Mélon indique que le lien établi entre perception en chemin de fer et représentation cinématographique est très contemporain, et que le cinéma à ses débuts restait essentiellement "statique et illusionniste, et ne sera guère tenté par les représentations des effets de vitesse, y compris dans les nombreuses vues d'un train en marche."²¹ A propos de la photographie, Clément Chéroux appuie également cette thèse en précisant que dès la fin des années 1890 des clubs de photographie se sont intéressés photographier l'environnement en mouvement et que pour cela ils organisaient des expéditions en train. Cependant, les résultats que ces photographes amateurs obtinrent les ont déçus au point que très peu de clichés nous aient parvenus. En effet, ces derniers recherchaient à la fois à illustrer le mouvement du paysage et la performance technique, c'est-à-dire : surtout pas de flou ! Les photographies prises du train en marche présentaient, "quand elles étaient réussies", des paysages parfaitement immobiles : "En cette fin du XIX^e siècle, l'image rêvée est une image ratée."²²

Il est intéressant pour finir de noter, comme l'indique Chéroux, qu'aujourd'hui les vues du train sont considérées comme partie intégrante des représentations que l'on se fait de l'espace, qu'il s'agit même d'un style photographique, en témoignent les cahiers *Paysages-Photographies*²³ de la mission photographique de la DATAR.

b/ Cadre, paysage et mouvement

Il est fréquent, lorsque l'on traite de l'environnement vu par la fenêtre du train de parler de *paysage*. Il convient dès lors de définir ce qui peut être le paysage vu du train.

²¹ Mélon M.-E., Le voyage en train et en images : une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation, in Albera F., Braun M., Gaudreault A., 2002, *Arrêt sur image, fragmentation du temps*, Payot, Lausanne, p. 49.

²² Chéroux Clément, 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, p.6.

²³ Cf. Mission photographique de la DATAR, 1989, *Paysages-Photographies ; en France dans les années quatre-vingt*.

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.²⁴ Cette définition rejoint le concept de "mésologie" d'Augustin Berque. C'est-à-dire qu'elle considère le paysage comme étant une partie du milieu, et qu'il s'agit alors d'un lieu d'échange sensible. Au contraire, Pascal Amphoux propose de prendre le milieu, l'environnement et le paysage comme trois moyens d'interpréter le monde, le paysage étant alors "la façon d'en dire la poésie"²⁵ et l'environnement étant la "façon d'en décrire les lois matérielles"²⁶. Jean-François Augoyard définit les trois caractéristiques suivantes comme étant fondatrices du paysage :

- 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.²⁷

Est paysage alors un espace perçu sous l'effet de deux intentionnalités : celle d'un concepteur, l'ayant créé pour qu'il soit appréhendé et apprécié à partir d'un point précis, et celle d'un observateur qui va tirer de ce qu'il voit de la poésie. Plus simplement, dans ce travail nous parlerons de paysage lorsqu'une dimension esthétique intervient et d'environnement le cas échéant. Nous préférons éviter le concept de milieu, qui selon Pascal Amphoux est pour le monde une "façon de l' "agir" ou d'y interagir."²⁸ puisque nous avons mis cette dimension ci du voyage ferroviaire "entre parenthèses" plus haut (cf. *epoché*).

Aussi, comme Jean-François Augoyard a fait remarquer que le paysage engage premièrement une distanciation entre le sujet et ce qui est appréhendé, il est essentiel de traiter de l'importance du cadre dans la perception du paysage. Georg Simmel à propos de la photographie disait que "tout cadrage est l'effet d'une perception passionnée"²⁹. Ceci explique le lien entre esthétique et paysage, puisque le paysage nécessite un cadre pour exister, ce depuis la renaissance. Dans cette

²⁴ Lévy J., Lussault M., (eds.), 2003, *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, p. 697.

²⁵ Cf. le séminaire de DEA de Pascal Amphoux, *Environnement, Milieu et Paysage*. 2003-2004.

²⁶ Id.

²⁷ Augoyard J.-F., 1991, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère *Le débat*, numéro 65, mai-juin, p. 51-59.

²⁸ Cf. le séminaire de DEA de Pascal Amphoux, *Environnement, Milieu et Paysage*. 2003-2004.

²⁹ Docquier F., Piron F., 1998, Image et politique, colloque sous la présidence de Paul Virilio, Actes Sud / AFAA, Arles, 188 p.

étude, le cadre est double : il est physique et analogique. C'est d'abord de celui de la fenêtre du train, le référentiel, qui contiendra tout l'environnement à l'intérieur de ses limites. Comme l'indique Gilles Deleuze, le cadre "se rapporte à un angle de cadrage³⁰", et c'est par ce dernier que ce que renferme le cadre pourra ou non être appréhendé, et ce dernier définira les rapports entre les objets de la scène. Cet angle de cadrage peut être comparé à l'angle solide défini par Thom dans l'illustration catastrophiste qu'il fait du référentiel (cf. Figure 1). Enfin, si les objets, les personnes etc. de la scène se mettent en mouvement, en action, alors la scène renfermée par le cadre prendra une valeur de séquence, par la distanciation de l'observateur vis-à-vis de ce qu'elle referme et par la dimension narrative de ce qui s'y passe.

Le deuxième cadre est un cadre social, culturel même, c'est celui de la télévision et du cinéma. De la même façon que l'on peut affirmer que quasiment tous les urbains sont sujets aux déplacements et au mouvement, on peut aussi affirmer que l'image télévisuelle et cinématographique imprègne largement les *manières de voir* depuis quelques générations. Si historiquement il est risqué de tenter une analogie entre perception visuelle en train et représentation picturale ou cinématographique, d'un point de vue contemporain cette connexion est presque une évidence. Georges Amar l'illustre avec l'interrogation suivante : "Le cinéma ne serait-il pas au fond le mode de transport collectif urbain le plus spécifique de ce siècle ?³¹". Il est intéressant de noter que dès le début du XX^e siècle, le wagon de train a été comparé à une chambre noire, dans lequel le voyageur est semblable à un photographe, c'est-à-dire que sa vue est essentiellement sollicitée par l'espace qui vient se plaquer sur la fenêtre. Il sera alors nécessaire de conserver à l'esprit lors de la mise en place des hypothèses méthodologiques et pour l'analyse de ce travail l'influence de ce cadre culturel, et la question des "voir comme" devra être posée.

Enfin, sur la nature de l'espace perçu en mouvement : la définition de paysage du *Dictionnaire de Géographie* proposée plus haut indique que le paysage est "appréhendé visuellement." Aussi, R.M. Schafer a montré qu'il existait un paysage sonore³² et alors la définition classique de paysage se trouve dépassée. Et comme Jean-François Augoyard l'indique, si la nature du paysage visuel est spatiale alors celle du paysage sonore est temporelle. Quelle est alors la nature du paysage ou de l'environnement en mouvement ? Il s'agit alors de définir le mouvement. Le

³⁰ Deleuze G., 1997, *Cinéma 1 : l'image-mouvement*. Les éditions de Minit, p. 27.

³¹ Amar G., 1999, Voir du pays. Fragments pour une poétique de la mobilité urbaine. *Les Annales de la recherche urbaine*. n° 85, p. 151.

³² Cf. Augoyard J.-F., 1991, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ?, *Le débat*, numéro 65, mai-juin, p. 51-59.

mouvement est une propriété, et on peut la définir par son opposé : l'immobilité. En latin, cela donne *status* et *motus*. D'un point de vue étymologique, *motus* est issu de *mouere* qui est à la fois transitif (se mouvoir) et absolu (mouvoir, bouger)³³. Le mouvement est un phénomène qui s'actualise en permanence, ce dans l'espace et dans le temps. Le *Petit Robert* le définit ainsi : "Changement de position dans l'espace en fonction du temps"³⁴. Le paysage (ou l'environnement) en mouvement est donc de nature spatio-temporelle. On peut même affirmer qu'il est de nature *diachronique*. L'évolution dans l'espace selon le temps est la donnée primaire de l'espace perçu en mouvement. Ces deux paramètres sont indissociables dans cette étude. Enfin, pour G. Deleuze, au cinéma, mouvement et cadre sont indissociables : "*Le découpage est la détermination du plan, et le plan, la détermination du mouvement qui s'établit dans le système clos, entre éléments ou parties de l'ensemble.*"³⁵ (souligné dans l'original).

I.3.3. De la perception en mouvement à la conception d'un référentiel

a/ L'hypothèse de formes identifiables du monde vu en mouvement

Quelques notions fondamentales pour l'étude de ce qui se passe à l'interface de l'œil du voyageur et de l'espace parcouru lors d'un voyage, telles que l'environnement, le paysage, le mouvement, le cadrage etc. viennent d'être brièvement définies. Aussi, l'évolution de la représentation picturale avec l'avènement du chemin de fer montre que, et cela peut sembler être une évidence, le monde n'est plus perçu de la même manière. La partie précédente est titrée : environnement + mouvement = paysage ? Maintenant que ces trois termes sont définis, nous pouvons revenir sur cette pré-hypothèse. Il semble donc que l'environnement avec le chemin de fer a été perçu différemment, la littérature, les arts graphiques, les études médicales en témoignent. Ce qui est remarquable, c'est que seulement après une quinzaine d'années le monde vu en mouvement ait marqué l'œil des peintres (cf. Turner ou encore Corot). De là il est légitime de se demander si un environnement vu par un observateur en mouvement est perçu par lui comme un paysage. Cette question relève de la fascination, et cette dernière peut aussi être la même qu'un spectateur pourra avoir parfois au cinéma. On se retrouve un peu hébété, comme un enfant ou un animal, en regardant par la fenêtre, ou face à sa télévision, le spectacle du mouvement. Ceci est d'autant plus remarquable que l'environnement traversé par le train n'est pas à proprement parler un

³³ Cf. le *Dictionnaire étymologique de la langue latine. Histoire des mots*. De A. Ernout et A. Meillet.

³⁴ *Le Petit Robert. Dictionnaire de la langue française*, édition de mai 2002.

³⁵ Deleuze G., 1997, *Cinéma 1 : l'image-mouvement*. Les éditions de Minuit, p. 32.

paysage, il n'y a pas eu d'intentionnalité esthétique de la part des concepteurs des chemins de fer, ni de regard intentionnellement esthétisant voire artialisant de la part du voyageur. Les vives critiques portées contre le chemin de fer lors de son déploiement dans la première moitié du XIX^e siècle en témoignent : il va à l'encontre de la nature, il coupe les montagnes et surplombe les vallées etc. tout au contraire des modes de déplacement *éo-techniques*, qui eux permettaient de pouvoir apprécier la nature, car la forme de leurs parcours la respectait et parce que leur vitesse était suffisamment faible pour permettre la contemplation.

De ce témoignage d'une nouvelle expérience visuelle perceptible lors du voyage en train nous pouvons proposer l'hypothèse suivante : **nous supposons l'existence de formes dynamiques visibles de l'environnement en mouvement et ces dernières sont repérables et classifiables.** L'hypothèse subordonnée à celle-ci, et en lien direct avec la problématique est que **l'identification et l'ordonnement de ces phénomènes dynamiques visibles est un moyen de rendre compte des ambiances visuelles à une échelle urbaine.**

b/ Éléments de précision

Quid des *phénomènes dynamiques visibles* ? Le *Petit Robert* définit les phénomènes comme "tout ce qui se manifeste à la conscience par l'intermédiaire des sens ou non"³⁶. En faisant un bref détour par la philosophie, nous pouvons indiquer que pour Husserl la conscience se caractérise par l'*intentionnalité*. C'est donc un acte volontaire qui nous porte aux objets que le monde contient et alors la thèse empiriste des sensations alimentant une conscience subordonnée à la réalité est réfutée. Comme l'indique Renaud Barbaras : " Le vécu ne préexiste donc pas à la relation qui le met en présence de l'objet : cette relation fait son être."³⁷ Ceci alimente la seconde partie de notre hypothèse qui suppose que les *phénomènes dynamiques visibles* sont repérables et identifiables et comme nous faisons un acte pour aller au monde il est certainement possible de pouvoir décrire les phénomènes qui le composent.

La dynamique est certainement l' "état" le plus caractéristique du monde. Elle est une partie de la mécanique qui considère les rapports entre les forces et les mouvements d'unités de masse. Par nature le monde " change tout le temps", la dynamique est alors l'état "normal" du monde, ceci ne signifie par pour autant que le monde ou que la dynamique soient chaotiques. Bien au contraire, et c'est l'objet d'étude de cette branche de la mécanique, les mouvements des masses

³⁶ Le *Petit Robert*. Dictionnaire de la langue française, édition de mai 2002.

³⁷ Barbaras R., 1994, *La perception. Essai sur le sensible*. Hatier, p. 33.

sont prévisibles en connaissance des forces qui les unit. La statique est un moment particulier et exceptionnel de la dynamique. Par analogie avec le temps, la statique est à la dynamique, ce que l'instant est au moment, ce même à une échelle architecturale et urbaine, qui peut sembler assez statique. Pourtant, est-ce que nos villes ont toujours été là, et seront-elles toujours les mêmes demain ? Nous traitons de *phénomènes dynamiques* pour illustrer donc des "choses" qui se passent dans le monde, qui sont perçues, et qui sont en mouvement, qui sont instables, par une coordination de l'espace et du temps.

Enfin, ce DEA s'intéressant à la question de la relation visuelle d'un voyageur à l'espace qu'il traverse, les *phénomènes dynamiques* étudiés seront donc *visibles*. La terminologie "visible" est préférée à celle de "visuel", car est visuel ce qui est relatif à la *vue*, comme les organes de vision par exemple, alors qu'est visible ce qui *peut être vu*, c'est-à-dire ce qui a une potentialité d'être perceptible, et c'est le cas des phénomènes dont nous supposons l'existence.

Nous détaillerons plus amplement ces phénomènes et les méthodes permettant de les approcher dans les deux parties suivantes. Dans un premier temps, la méthodologie proposée pour répondre à l'hypothèse principale sera présentée, puis nous analyserons ensuite les résultats empiriques obtenus pour vérifier la validité de cette hypothèse.

II. Ce qui est vu en mouvement

Méthode et enquêtes

II.1. Présentation générale de la méthode employée et des résultats attendus

II.1.1. Hypothèses méthodologiques

Afin de se rapprocher au plus près de la perception de l'espace en mouvement à l'intérieur du train, une méthode en deux temps principaux sera employée, chacun d'entre eux étant subdivisés en plusieurs étapes.

Ces étapes correspondent au choix méthodologique principal de ce travail qui consiste à utiliser le principe de la récurrence³⁸ comme catalyseur de la parole sur la perception du mouvement. La récurrence fonctionne ici à deux niveaux : il s'agit d'une part de faire vivre la même situation à des personnes de compétences disciplinaires multiples, ou d'habitudes de cette situation différentes. La redondance des discours objective alors l'existence, l'émergence des phénomènes perçus. Aussi, il s'agit de faire revenir les personnes enquêtées sur l'expérience qu'elles ont vécu, leur demander à plusieurs reprises et par différents moyens de décrire ce qu'elles ont perçu. Car au moins deux raisons laissent à penser qu'il est très difficile de parler de la manière dont on perçoit l'environnement en mouvement.

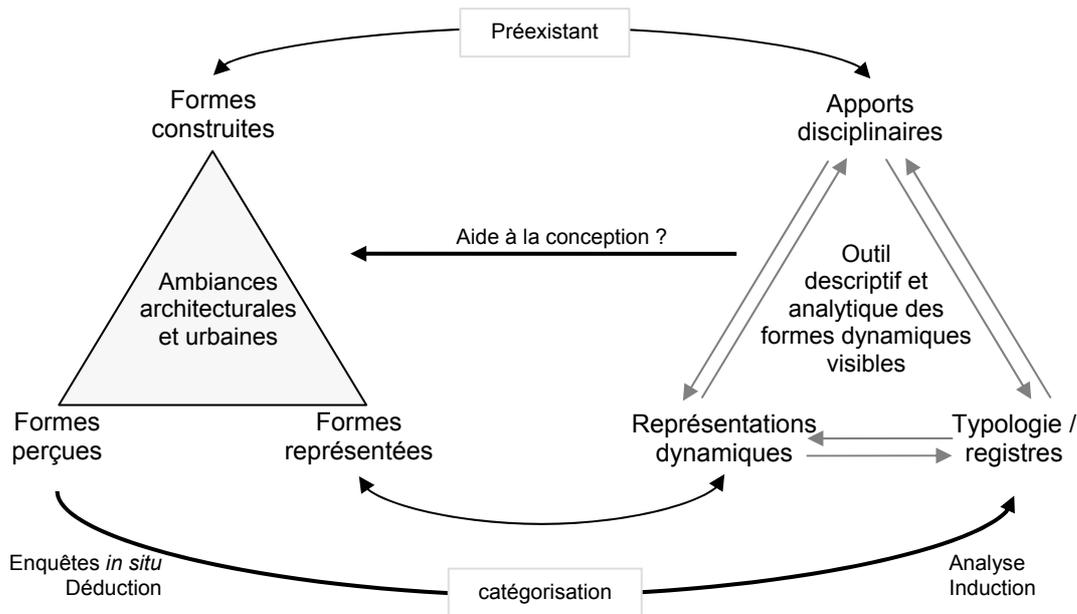
Premièrement, comme l'ont montré de nombreuses de recherches menées au CRESSON³⁹, il n'est évident pour personne, et cela n'a rien d'une activité habituelle de décrire ce qui est ordinaire. Et voir le monde en mouvement est ordinaire aujourd'hui dans notre société, que l'observateur soit lui-même en mouvement ou assis devant une télévision, un écran de cinéma et de plus en plus devant un écran d'ordinateur avec la réalité numérique.

Secondement, passée la difficulté de devoir raconter ce qui paraît évident, il reste que l'objet de ce mémoire porte sur la perception de l'environnement en se déplaçant dans l'espace et non sur la description de l'environnement, ce qui constitue une deuxième barrière à franchir pour les enquêtés. **Il semble alors que le choix de la récurrence pour affiner et vérifier ce qui a été dit et**

³⁸ Amphoux P., L'observation récurrente, in Grosjean M., Thibaud J.-P., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, p. 153-169.

³⁹ Cf. aussi les apports de l'ethnométhodologie à ce sujet, notamment : Sacks H., Faire "être" comme tout le monde, in Thibaud J.-P., 2002, *Regards en action*, A la croisée, p. 201-209. Voir aussi l'œuvre de Perce.

Le sens de lecture de schéma (de haut en bas) indique l'ordre chronologique des étapes méthodologiques. Une fois les phases d'enquêtes (cases grisées sur le schéma) achevées, les étapes d'analyse deviennent autonomes et que la démarche se peut se boucler d'elle-même (existant → formes dynamiques émergentes → typologie → "outil descriptif et explicatif" → existant). Le schéma ci-dessous illustre et simplifie à la fois la démarche globale et la boucle précisée ci-dessus et la relie à la recherche en ambiances architecturales et urbaines :



II.1.2. Deux modes d'enquêtes complémentaires

Le travail de terrain qui a été réalisé afin de tenter de répondre à la question posée dans ce mémoire correspond aux étapes "Enquêtes *in situ*" et "Table ronde" proposées sur la figure 1. Afin de comprendre plus précisément comment ces deux phases de l'enquête de terrain s'imbriquent et comment fonctionne le principe de récurrence, nous allons les détailler plus précisément.

a/ Les enquêtes *in situ*Tableau 1 : Détails de l'étape "Enquêtes *in situ*"

Étape d'enquête de terrain	NR ⁴⁰		"Matériau" attendu	Objectif analytique
	E	M		
1 Voyages commentés en train	0	0	Description de l'environnement parcouru et récit de la manière dont il a été vu	Obtenir des éléments de perception <i>in situ</i> directs, racontés en acte. Récit direct
2 Remémoration immédiate du parcours effectué	1	1	Précisions et compléments sur les perceptions et les impressions qui n'ont pas été détaillées lors du voyage aux yeux de l'enquêté, ou qui ont semblées floues à l'enquêteur	Faire faire à l'enquêté un premier traitement de ce qu'il a dit pour commencer à s'isoler de la perception de l'environnement et approcher celle du mouvement. Récit différé
3 Remémoration "tardive"	2	1	Comparaison entre les points désignés comme marquants lors des deux premières étapes et celle mémorisées. Précision des perceptions du voyage et récit décrivant le souvenir de ces perceptions	Différences entre les mots de la perception en acte et ceux de mémoire de cette perception. Re-précision de ce qui a déjà été dit. Souvenir par l'écrit
4 Entretien portant sur les trois premières étapes	3	2	N'arriver à ne parler plus que des "phénomènes visibles" puisque les descriptions formelles ont été filtrées par les étapes précédentes	Réactivation du voyage, du récit rétroactif et du souvenir. Ecriture de la perception

Comme indiqué ci-dessus, le matériau (récit, impressions, etc.) obtenu nous permet de pouvoir isoler des formes discursives récurrentes désignant des dynamiques de la perception en mouvement. Il devient donc possible de tenter de regrouper ces dernières en vue d'en faire une typologie. Cependant, il est supposé qu'à ce niveau seule une esquisse de typologie est envisageable, que le vocabulaire risquait d'être encore assez imprécis et surtout, que seuls des "phénomènes visibles en mouvement" pourraient apparaître alors que ce travail a pour objectif non pas de donner une liste de ces derniers, mais bien de les regrouper dans des catégories pertinentes.

⁴⁰ NR : Niveau de récurrence obtenu à chaque étape de la méthode. Ce niveau est décliné à deux échelles : il désigne à la fois celui atteint par l'enquêté (E) et celui qu'atteint alors la méthode elle-même (M).

L'enjeu est donc double à ce stade de la méthodologie. Il s'agit d'une part de préciser et d'alimenter les "phénomènes" remarqués par les personnes enquêtées en train, et d'autre part de constituer clairement des registres, des catégories, englobant ces "phénomènes", pour les classer, mais surtout tenter de les autonomiser, de les rapprocher d'un concept, leur conférer une valeur paradigmatique et non plus seulement descriptive ou analytique.

Pour cela l'enquête se poursuit dans un deuxième temps : la réalisation d'un film du trajet, représentation "cassant" la réalité, mais censée catalyser d'autant plus la parole que cette réalité est exagérée. Ceci est l'hypothèse méthodologique présidant au choix de cette deuxième phase.

b/ Digression méthodologique

Sur le schéma donné plus haut, apparaît une case dénommée "apports disciplinaires". Cette dernière désigne la littérature produite par les différentes disciplines s'intéressant à la fois à la pensée architecturale, la psychologie de la perception, la physiologie de l'œil, les sciences physiques etc. jusqu'au cinéma, l'un des arts du mouvement. Ces apports sont nécessaires afin d'alimenter et de complexifier la typologie et les registres attendus dans ce travail, car ils leur donneront à la fois une légitimité plus grande et une valeur interdisciplinaire. Il semblerait étrange en effet, qu'un des registres issu des enquêtes menées dans ce travail n'ai jamais été exploré par une autre discipline. Les "phénomènes" classés dans la typologie seraient alors des pivots interdisciplinaires. La mise en relation de ces disciplines autour de phénomènes observés lors d'enquêtes in situ, est certainement un travail long et ardu. Il convient donc de s'assurer que les "phénomènes" de la typologie ainsi que les registres trouvés seront les "bons". Rien ne garantit qu'à l'issue des enquêtes de terrain les descriptions obtenues seront totalement "essorées", qu'elles seront au plus près de l'essence des phénomènes repérés. Comment être sûr d'autre part que la typologie esquissée à ce moment n'est pas qu'un classement de lieux communs à portée heuristique plutôt limitée ? C'est pour éviter de tomber dans ces deux pièges qu'a été suivi systématiquement un principe de récurrence.

c/ Le film comme la représentation de la réalité

Cette parenthèse terminée, revenons à la deuxième phase de l'enquête. Nous avons émis plus haut l'hypothèse que les types et registres des "phénomènes visibles en mouvement" isolés suite aux "voyages commentés" seraient perfectibles. Une autre hypothèse propose qu'une fois

clairement déterminées, ces catégories serviront d'outil interdisciplinaire de description et d'analyse des "phénomènes visibles en mouvement" et qu'il faut donc tenter de les relier aux concepts définis par les disciplines s'intéressant à la question de mouvement et de sa perception, alors que nous ne sommes pas certains de la validité de la typologie et des registres dégagés. L'étape "Table ronde" de la figure 1 semble pouvoir satisfaire (en partie) à ces deux objectifs à la fois à l'aide d'un dispositif d'enquête plutôt économe en temps et certainement très heuristique. Le tableau suivant donne le déroulement de cette étape et sa connexion avec le reste de la méthodologie.

Tableau 2 : Détails de l'étape "Table ronde"

Étape d'enquête de terrain	NR		"Matériau" attendu	Objectif analytique
	E	M		
1 Premier visionnage du film sans le son	0	3	Discours sur ce qui a été vu avec les mots propres à chaque disciplines pour définir les phénomènes visibles repérés. Indications bibliographiques et/ou conceptuelles complétant ces mots. Interactions, réactions entre les participants.	Comparaison entre la perception en acte et celle "filtrée" par l'écran. Obtention de mots et de comparaisons alimentant directement la typologie. Parole polyglotte interdisciplinaire
2 Deuxième visionnage du film avec une bande son "polyglotte"	1	4	Précisions sur ce qui a été dit avant grâce à la réactivation. Réactions sur le discours de la bande son.	Catalyser le discours scientifique grâce aux évocations sensibles et narratives de la bande son. Se dégager de la perception de "première main" pour : Valider et enrichir les registres

Comme nous pouvons le constater, ici les enquêtes et par là même les phases d'analyse postérieures en sont à un quatrième niveau de récurrence, bien que le type d'enquête ai changé en cours de même que les personnes enquêtées. Ceci indique bien que les deux investigations sont totalement imbriquées dans un même processus et qu'elles ne sont pas exclusives. En effet, il est tout à fait envisageable que les participants de la première expérience commentent le film lors de la deuxième phase du terrain, ce qui constituerait alors pour eux deux niveaux de réactivation supplémentaires. Les deux étapes pourraient aussi être inversées, d'abord le film puis le travail in situ. Les "spécialistes" invités lors de la deuxième étape participeraient au voyage, même ensemble, dans un compartiment et commenteraient ce qu'ils perçoivent en acte.

Cette méthode présente l'avantage d'être ouverte, modifiable et elle pourrait même être "bouclée", la récurrence pouvant s'arrêter une fois les enquêtés "épuisés".

Cette deuxième phase d'enquête devrait permettre à la fois de vérifier la dénomination des "phénomènes observés", de les compléter et de les relier aux autres disciplines s'intéressant au mouvement. Le fait de faire appel à des chercheurs dans ces disciplines soulage également ce travail du point de vue de la recherche bibliographique. En effet, il est attendu que chaque participant justifie et complète ce qu'il indique avec ses références propres. La case "apports disciplinaires" du schéma général de la méthode devrait alors être largement enrichie par cette deuxième et dernière étape du travail de terrain.

Le plan général de la méthodologie donné, nous pouvons passer au terrain et aux résultats d'étape.

II.2. Des voyages commentés, re-commentés etc.

II.2.1. 1^{ère} étape : le voyage

a/ Principes généraux de l'enquête

Revenons-en donc au terrain. Il s'agit dans le premier temps de l'enquête de réaliser des sortes de parcours commentés avec ces passagers. Ici, la forme classique du parcours commenté ne peut être adoptée, car la première étape de la trilogie décrite par Jean-Paul Thibaud : "marcher, percevoir, décrire"⁴¹, n'est pas réalisable à bord d'un train. Pour les enquêtes menées en train, il s'agit plutôt de : s'asseoir, percevoir, décrire. Nous pourrions alors parler de « voyages commentés ». Le regard lui par contre aura une liberté totale de se "promener" et de "choisir" les éléments qui vont l'attirer ou le repousser. Aussi, contrairement aux parcours commentés, durant lesquels la relation de l'enquêté au site est très forte, et où l' "adhérence urbaine"⁴², selon la terminologie de Georges Amar, peut être déterminante dans le choix du parcours, ainsi que les interactions sociales présentes, ici l'influence de ces paramètres sera minime. En effet, on peut considérer que les "offrandes" (cf. Gibson) du site étudié sont mineures par rapport au référentiel du train, qui constitue le contenant de cette enquête. L'espace parcouru est impraticable à pied, et ne peut donc faire partie du quotidien des gens qu'à distance seulement.

⁴¹ Thibaud J.-P., La méthode des parcours commentés, in Grosjean M. et Thibaud J.-P., 2001, op. cit.

⁴² Amar G., 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, novembre, pp. 140-151.

De plus la présence d'autres personnes sur ce lieu est rarissime, ne s'y trouvant que des cheminots, et la communication verbale y est impossible. L'espace parcouru n'est pas à proprement parler un espace public, car selon la définition d'Yves Chalas on n'y trouverait ni son "camarade de vice" ni son "camarade de vertu". Ce trajet est par contre porteur d'espaces publics : ceux existant à l'intérieur des wagons. Là, on peut y trouver son semblable et son dissemblable, on peut y lier la conversation, on peut y pratiquer une activité sociale, on agit sur le lieu autant qu'il agit sur nous. Cependant, l'objet de cette enquête étant l'explicitation des relations visuelles entre l'œil du passager en mouvement et le milieu extérieur "statique", tous les deux filtrés par la vitre du wagon et son cadre, le fait qu'un minimum d'éléments extérieurs à cette problématique ne viennent la perturber facilite grandement le travail d'investigation. L'ambiance propre du wagon, la présence d'autres passagers et leurs attitudes peut certainement influencer sur les commentaires des enquêtés, mais il me semble que le dispositif d'enquête que nous allons préciser sera apte à focaliser l'attention des personnes interrogées, et l'analyse des résultats sur notre problème précis.

b/ Un terrain ferroviaire urbain

☞ Présentation du trajet

Les "voyages commentés" ont été réalisés à Lyon entre les deux gares principales : Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache. Les trains circulant sur cette portion, dans les deux sens, ne font jamais le voyage comme un simple trajet urbain mais toujours comme une étape d'un déplacement plus long. Généralement les trains qui circulent sur ce trajet dans le sens Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache sont des trains qui viennent de l'extérieur de la ville qui ont la deuxième gare comme terminus. Inversement les trains quittant Lyon et desservant toujours ces deux gares, partent de Lyon-Perrache et font une escale à Lyon Part-Dieu. Aussi, la SNCF met à disposition ces trains comme un transport urbain et elle vend des billets "Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache" et inversement pour 1€20 (ce qui est moins cher par ailleurs qu'un ticket de transports en commun lyonnais). Ceci indique qu'il y a deux catégories de voyageurs qui circulent dans ces trains : ceux qui le font comme première ou dernière étape d'un trajet plus long et ceux qui veulent aller d'un endroit à un autre de la ville sans utiliser les transports en commun "conventionnels". On peut présumer sans trop se tromper que cette deuxième catégorie d'usagers (qui m'a paru étonnement importante lors des enquêtes par ailleurs) utilise ce transport en fraudant. L'étonnement des guichetiers lors de l'achat des billets : "Vous voulez des billets pour Lyon-Perrache !" en

témoigne certainement. De plus, quand je remettais leurs billets aux personnes ayant participé aux enquêtes, elles m'ont presque à chaque fois fait remarquer que cela ne servait à rien, qu'il n'y avait jamais de contrôles etc. un enquêté m'a même raconté que son père est rentré pendant plus de dix ans du travail en TGV (de Part-Dieu à Perrache) sans n'avoir jamais pris de billet.

Dans le cadre d'une enquête sur la perception d'un trajet particulier, les points de repères, l'identification des lieux traversés etc., le fait que ces deux catégories d'usagers effectuent le même voyage pourrait apporter certainement des résultats très féconds. Mais dans ce qui concerne ce mémoire, l'objet étudié est la perception en mouvement de la ville, et l'objectif est de tenter de déterminer des formes de cette perception.

Le trajet choisi alors n'est plus qu'un prétexte. Il doit réunir les conditions suivantes : transport en commun pour que l'attention du voyageur puisse se concentrer sur la vue en se dégageant de contraintes fonctionnelles (maîtrise du véhicule, conditions de circulation) et en site propre pour que sa vitesse puisse rester assez soutenue d'une part et assez constante d'un voyage à l'autre ; ensuite le voyage doit être urbain pour rester dans le cadre des ambiances architecturales et urbaines. Cette recherche aurait alors tout à fait pu se dérouler dans le métro aérien parisien ou encore le tram-train de Karlsruhe en Allemagne.

☞ Pourquoi ce parcours ?

Ce terrain a été choisi pour plusieurs raisons. Premièrement le trajet parcouru est totalement urbain, l'alternance visuelle y est très riche, et les profondeurs de champ visuel sont très variées et alternées (cf. figures 1 et 3). La durée est courte, environ huit minutes et ce paramètre a été assez déterminant comme nous le verrons dans la partie suivante. Enfin habitant Lyon le choix de ce trajet présente une grande souplesse pour réaliser les études monographiques, pour mener les enquêtes et pour retourner éventuellement vérifier des éléments. La séquence photographique page suivante illustre bien les alternances visuelles présentes sur le trajet (Part-Dieu : en haut à droite – Perrache : en bas à gauche).

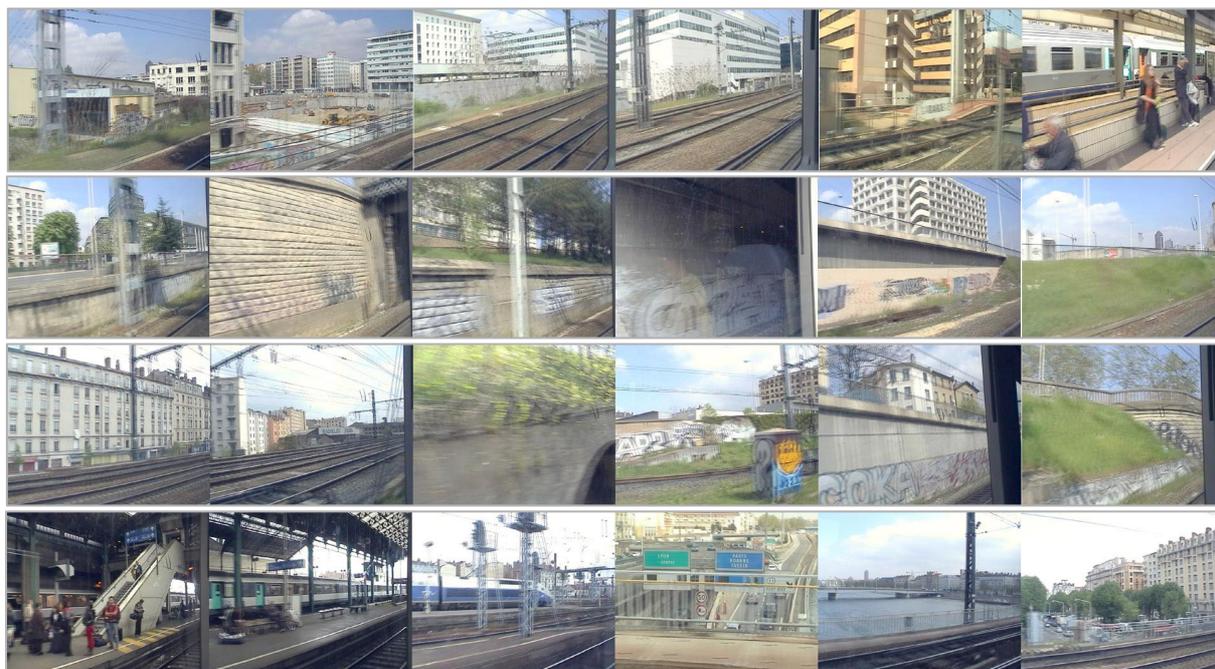


Figure 3 : Séquence photo du trajet Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache

Afin de faciliter les "voyages commentés" j'ai placé des "points de repères" personnels, tels que ceux décrits par Kevin Lynch dans *L'image de la cité* sur le trajet. Ce sont les suivants :

- Ouverture sur Lyon avec vue de la tour EDF
- Rue Paul Bert
- Rue Félix Faure
- Descente dans la partie excavée, passage sous le cours Gambetta
- Suivi du Boulevard des Tchécoslovaques
- Passages sous différents ponts et tunnels
- Amorce du virage sous un tunnel
- Sortie du virage
- Rencontre de l'avenue Berthelot au croisement Berthelot – Garibaldi
- Suivi de l'avenue Berthelot
- Place Jean Macé
- Immeubles haussmanniens / IEP
- Dégagement visuel avant le passage sur le Rhône
- Passage au dessus du Rhône
- Aiguillages avant l'entrée dans la gare
- Arrivée dans la gare de Perrache

Ces "points de repères" sont indiqués en jaune sur la figure 4. Leur intérêt est purement pratique.

En fait, lors de chaque voyage je notais dans un carnet l'instant (en minutes et secondes) où le train passait devant ces points de repères à l'aide du minuteur électronique de l'enregistreur utilisé. Ceci m'a permis par la suite d'identifier de quoi les enquêtés étaient en train de parler lors de la retranscription des discours, pour les vérifier sur la vidéo et faire correspondre toutes les retranscriptions entre elles.

Aussi, ces points de repères ont montré quelque chose d'inattendu, à savoir que

ceux des personnes enquêtées ne sont pas du tout les mêmes. En effet, quand j'ai demandé aux enquêtés de me donner leurs points marquants du voyage ceux-ci m'ont généralement indiqué quatre ou cinq phases très précises du trajet, et pas du tout quelque chose s'apparentant à la liste ci-dessus. Nous reviendrons sur ce point lors de l'analyse.

Aussi comme indiqué plus haut, ce trajet bénéficie aussi d'une alternance visuelle très riche (le train passe "au-dessus", "au-dessous" de la ville, passages "sans paysage" etc.) ainsi que d'une très grande variété de profondeurs de champs, ce qui ne sera pas sans conséquences sur l'émergence

des "phénomènes visibles en mouvement" qui ont été repérés. La figure 5 illustre cette variété des profondeurs de champs disponibles sur le trajet. Sur cette illustration, les traits orangés symbolisent les profondeurs de champ visuel en champ libre, à des positions discrètes du train, qu'un passager orienté à quatre-vingt dix degrés par rapport au sens de la marche (ou faisant face à la vitre, dit autrement) peut théoriquement avoir. Cette alternance visuelle est



Figure 4 : Plan de Lyon avec vue du chemin de fer et des points de repères disposés sur le parcours



Figure 5 : Profondeurs du champ visuel à 90° par rapport à la fenêtre du wagon sur le trajet

également illustrée à l'aide de différentes animations sur le cd-rom joint au mémoire, illustrant les profondeurs visuelles selon une orientation à quatre-vingt dix degrés ou à quarante-cinq degrés du regard (ce qui correspond globalement à l'angle de vue en position assise à côté de la vitre).

c/ Déroulement des "voyages commentés"

L'objectif de ces voyages est similaire à celui attendu lors des "parcours commentés" présentés par Jean-Paul Thibaud. Il s'agit pour une personne enquêtée de raconter ce qu'elle ressent, perçoit aux moments et lieux où cela se passe. La consigne d'entretien alors donnée aux enquêtés était la suivante : "Indiquez-moi tout ce que vous pouvez voir lors du trajet, et surtout la **manière** dont vous le voyez." Cette formulation peut sembler floue de prime abord et je l'ai souvent remise en cause quant à sa pertinence après avoir obtenu les premiers résultats qui me laissaient un peu insatisfaits. Il convient de préciser que comme habituellement pratiqué lors des parcours commentés, j'ai joué le rôle de l' "enquêteur bienveillant" en rencontrant les personnes qui ont accepté de participer à l'expérience environ vingt minutes avant de commencer et que je leur expliquait l'intérêt du travail et surtout ce que je pouvais attendre d'eux, bien au delà de la première consigne quelque peu lapidaire.

La constitution de l'échantillon a été relativement simple, le critère déterminant principal a été la relation des personnes au terrain de l'enquête. La parité des sexes a été respectée, et des personnes d'âges et de milieu social différent, dans la mesure du possible ont été choisies. Cependant, on peut insister sur le fait que des critères de "compétence" professionnelle ou culturelle n'ont pas présidé à la constitution de l'échantillon. Ce dernier est avant tout un "échantillon expressif". Aussi, malgré le jeune âge de la majorité des participants, seulement deux d'entre eux sont étudiants. Pour finir, les personnes qui ont été enquêtées sont des gens de mon entourage, proche ou lointain. J'ai hésité à enquêter des personnes trouvées sur le quai de la gare attendant le train, cependant après avoir réalisé les trois premiers "voyages commentés" qui ont eu lieu le même jour, je me suis aperçu que la consigne de l'exercice était assez difficile à expliquer, et que la parole mettait un certain temps (généralement une à deux minutes) à se mettre en marche, alors que les enquêtés me connaissaient. Il m'a donc semblé plus approprié de réaliser ces entretiens avec des connaissances, dans la mesure où l'on pouvait prendre rendez-vous à l'avance, que la consigne d'enquête ne serait pas expliquée "à l'arrachée" avant de sauter dans le train et que la timidité ne bloquerait pas la parole. Je me suis tout de même attaché à ne

pas enquêter des personnes connaissant les méthodes employées au CRESSON, ni des personnes à qui j'ai trop parlé de mon mémoire.

Tableau 3 : Personnes ayant effectué les "voyages commentés"

Prénom – N° ⁴³	Age / Sexe	Date - Durée ⁴⁴	Habitude du train	Rapport au lieu
Pascale 1	41 – F	15/04/04 – 1h00 21/04/04 – 1h30	Prend le train deux ou trois fois par an pour de grands trajets et une fois par semaine pour un trajet de vingt minutes	Lyonnaise ⁴⁵ ; A pris ce train pour la dernière fois aux alentours du mois de janvier 2004
Sébastien 2	22 – M	15/04/04 – 0h30 19/04/04 – 1h00	Prend le train deux ou trois fois par an pour aller en Belgique	Lyonnais ; A pris ce train pour la dernière fois il y a environ 1 an
Emeline 3	22 – F	15/04/04 – 0h30 25/04/04 – 0h30	Prend le train deux ou trois fois par an pour de grands trajets et environ deux fois par mois pour des trajets allant de 20 minutes à 1h30	Lyonnaise ; N'a pas fait ce trajet depuis plus de deux ans
Patricia 4	44 – F	18/04/04 – 0h30 01/05/04 – 0h30	Prend le TGV tous les deux ou trois ans pour aller à Paris	A déjà fait le trajet (lors de voyages pour Paris) mais ne s'en souvient pas
Georges 5	55 – M	18/04/04 – 0h30 01/05/04 – 0h30	N'a pas pris le train depuis plus de vingt ans	N'a jamais fait ce trajet
Anne 6	20 – F	23/04/04 – 1h00 29/04/04 – 1h00	Prend le train deux fois par mois pour un trajet de 1h30	N'a jamais fait ce trajet
Colas 7	23 – M	23/04/04 – 1h00 29/04/04 – 0h30	Prend le train deux fois par mois pour un trajet de 1h30	A pris ce train pour la dernière fois il y a environ trois ans

Sept personnes ont donc été enquêtées, ce qui peut sembler peu. Cependant ces voyages commentés ne sont qu'une première étape de la méthode d'enquête. Ces sept personnes sont

⁴³ Ces numéros correspondent à l'ordre chronologique de passage des "voyages commentés". Ces derniers sont ensuite réutilisés dans les autres phases de l'analyse.

⁴⁴ La date indiquée dans la partie haute de chaque cellule indique le jour où a eu lieu le voyage commenté, celle indiquée en dessous correspond au jour de l'entretien final (cf. infra : Partie 1.1.4)

⁴⁵ Il est précisé quand un enquêté est lyonnais car cela va au-delà de sa vision propre du lieu sur le trajet. En effet, lors de leurs parcours ces derniers ont pu identifier des lieux par leur nom, par leur expérience de ce dernier, leur histoire propre, leurs représentations, et donc qu'ils ont parfois désigné des éléments qui n'étaient pas visibles lors du trajet.

sollicitées au total quatre fois chacune, puis le deuxième niveau de l'enquête est atteint. Nous sommes loin des vingt personnes préconisées par Jean-Paul Thibaud pour les parcours commentés, et restons conscients que tous les phénomènes de la perception en train ne pourront être abordés ici. Cependant, à l'échelle d'un DEA, le nombre de personnes enquêtées paraît suffisant pour obtenir quelques résultats significatifs.

Une parenthèse s'impose. Le tableau 3 ci-dessus pointe un détail non des moindres : aucun des enquêtés n'est un habitué du trajet. Ceci ne peut être sans effet sur les résultats de cette recherche. Ceci ne pose pas problème concernant la validité statistique de l'enquête étant donné que ce qui est recherché est une approche sensible, qualitative de la réalité. Par contre, toute une série de registres et de phénomènes visuels sous-jacents ne saurait être abordée à cause de cette absence. En effet, tout porte à croire qu'il existe une ou plusieurs catégories de phénomènes repérables par un habitué du trajet qui se situent bien en deçà de ce qui sera repéré par différents enquêtés sans rapport privilégié avec le parcours. Ces phénomènes se situent également en deçà de toute quantification d'ordre physique ou psycho-physique. Il s'agit d'éléments repérables par un travail de l'intellect, un travail de la mémoire, une comparaison entre ce qui est vu et ce qui était attendu, prévu à cause du souvenir. Jean-Paul Thibaud et Nicolas Tixier ont remarqué le fonctionnement de la mémoire sur la perception visuelle puis la retranscription d'une rue par un habitué notoire :

" Le « il y a », fréquemment utilisé par Perec pour consigner ce qu'il voit (23 occurrences dans l'ensemble des textes) n'est pas aussi évident qu'il y paraît au premier abord. Plusieurs indices révèlent en effet l'impossibilité d'une observation distancée, purement factuelle et strictement désengagée. Tout d'abord, le « il y a » devient à de nombreuses reprises un « il y avait » ou un « il n'y a plus ». Ces variations indiquent immédiatement le travail de la mémoire en œuvre dans le regard. **L'œil n'est donc pas seulement le réceptacle passif de ce qui est donné à voir. En permettant de saisir aussi ce qui n'est plus, il opère constamment une réactualisation de ce qui est connu et mémorisé.**⁴⁶ " (C'est nous qui soulignons).

Cet extrait indique la part de la mémoire dans la perception visuelle, alors que Georges Perec s'était fixé pour objectif de rester au niveau le plus simple de ce qu'il voyait, il n'a pu tenir cet objectif. Il devrait certainement en être de même en réalisant le trajet avec des habitués. On peut

⁴⁶ Thibaud J.-P., Tixier N., 1998, L'ordinaire du regard, in *Le cabinet d'amateur*, n°7-8, p. 57.

par ailleurs noter le rôle d'une mémoire courte qui a fonctionné lors des voyages commentés. La tour de la Part-Dieu est visible épisodiquement le long du trajet, et il est arrivé quelques fois que les enquêtés fassent remarquer sa position et leur surprise de la voir à cet endroit. En effet, plusieurs enquêtés ont remarqué qu'ils ne sentaient pas le train tourner et que pour eux, "ça va toujours tout droit". Qu'ils aient fait remarquer que la tour leur apparaissait à un endroit différent de celui qu'ils avaient imaginés indique un mécanisme autre que celui de la simple perception visuelle. Ils ne se contentaient pas de dire qu'ils voyaient la tour, mais qu'elle ne leur semblait pas au bon endroit par rapport à ce qu'ils avaient imaginé. Des processus d'ordre similaire seront probablement à l'œuvre lors de la réalisation de voyages avec des habitués mais sur des durées de mémorisation (d'imprégnation) différentes.

Revenons au déroulement des "voyages commentés". Pour limiter le nombre d'entretiens et augmenter leur pertinence, tous les voyageurs ont effectué un unique voyage toujours dans le sens Part-Dieu – Perrache. Le choix de ce sens est arbitraire. Afin de respecter un certain "mode opératoire" d'enquête, les voyages ont toujours eu lieu dans le même type de train : des TER (plus ou moins restaurés) conservant donc le même type d'ouvertures vitrées, "vibrant" et "sonnant" à peu près de la même façon. Les passagers enquêtés ont ensuite été placés de manière à regarder du "coté ville" du trajet, celui indiqué par les tracés sur la figure 5 plus haut. Ce choix est dû au fait que l'alternance visuelle y est plus riche, l'environnement est beaucoup plus urbain, l'autre coté présentant essentiellement des espaces en friche ou des entrepôts. Enfin, au début des enquêtes je pensais laisser les enquêtés s'asseoir indifféremment dans le sens de la marche ou dans le sens opposé, car il est important de pouvoir comprendre en quoi ce paramètre jouait sur la perception visuelle en mouvement. Cependant, à l'issue du premier "voyage commenté", l'enquêtée m'a expliqué qu'il était très difficile pour elle de pouvoir parler de l'environnement alors qu'il changeait beaucoup trop vite ; elle m'a dit que lors de ses voyages en TGV elle s'asseyait systématiquement dans le sens opposé à celui de la marche car comme ça ses "yeux ont le temps" [sic]. Cette expérience m'a donc amené à demander à chaque enquêté de s'asseoir dans le sens opposé à celui de la marche, afin que le discours ne soit pas "tétanisé" par la vitesse de défilement de l'environnement.

Tous les voyages ont été intégralement enregistrés à l'aide d'un enregistreur MiniDisc et d'un micro-casque. Ils ont été ensuite intégralement retranscrits sous forme de tableaux avec un retour systématique à la ligne suivante toutes les quinze secondes pour deux raisons. Premièrement pour s'assurer, en plus des points de repères définis plus haut, de ce dont les

enquêtés étaient en train de parler à l'aide d'une vidéo du trajet, la durée de ce dernier ayant très peu varié d'un voyage à l'autre. Ensuite, pour retrouver rapidement les phrases prononcées dans les fichiers sonores afin de produire plus efficacement la bande son polyglotte servant de support au film présenté dans la deuxième partie de l'enquête.

Pour finir sur cette première phase de l'enquête, revenons sur le temps du trajet, dont nous indiquions plus haut qu'il était assez court. En effet, quand un parcours commenté classique peut durer vingt minutes, ici la vitesse imposée par le train nécessite un trajet de plus courte durée. Le nombre d'informations visuelles disponibles est très important, et la vitesse du convoi impose un rythme de description soutenu pour l'enquêté, et/ou la nécessité pour cette personne de ne pas parler de tous les éléments qui s'offrent à sa vision sur le trajet. Un trajet court permet donc de proposer aux personnes enquêtées de mobiliser un maximum d'attention pour la restituer au mieux, mais sur une période brève.

Pour s'assurer enfin que toutes les observations des enquêtés ont été restituées nous allons faire intervenir le principe de récurrence, ce que nous avons vu dans le Tableau 1 présenté plus haut. Revenons-y brièvement.

II.2.2. 2^e, 3^e et 4^e étapes : le souvenir immédiat du voyage, le souvenir distant puis le re-commentaire

Juste après avoir effectué le voyage avec les personnes enquêtées nous avons fait un "retour" immédiat sur ce qui venait d'être dit et d'être vécu. J'ai demandé dans un premier temps aux enquêtés s'ils avaient des éléments à rajouter sur leur perception du voyage. A ce stade, en général ils n'ajoutaient rien de précis, ces derniers étant souvent un peu embêtés par l'impression de n'avoir su trop que dire lors du parcours. Dans ce cas je posais des questions sur des points précis de leur discours que j'avais relevés, soit parce qu'ils me semblaient flous, soit parce qu'ils recelaient à mon avis une information précieuse pour alimenter la typologie attendue à l'issue de ce travail. Alors, je leur demandai de préciser ces points et d'essayer de s'approcher d'une définition du phénomène qu'ils avaient décrit dans le train. A ce niveau de récurrence, les "phénomènes" repérés étaient largement précisés, les ambiguïtés du langage soulevées et les temps forts du trajet repérés.

Après avoir terminé les deux premières phases de l'enquête, j'ai demandé à chaque enquêté s'il acceptait de me revoir environ une semaine après pour me le décrire à nouveau seulement de

mémoire. Pour cela je leur ai demandé de bien vouloir rédiger un court texte concernant leurs souvenirs du voyage, en essayant d'insister sur leur vision de l'environnement en mouvement plus que sur le trajet lui-même. Cinq participants m'ont rédigé un texte, ces derniers allant d'une demi page à une feuille. Deux ne sachant vraiment pas quoi écrire ont préféré ne pas rédiger de texte.

Pendant ce temps pour chaque participant une liste de questions portant sur ce qu'ils ont dit lors de leur parcours et lors du retour immédiat sur le voyage a été préparée. Ces questions leur ont été posées le même jour où ils m'ont remis leur texte que je lisais avant de les interroger. Ces derniers ont souvent servi de matière pour d'autres questions, ou directement de réponse aux questions préparées. Les questions suivantes ont été systématiquement posées aux enquêtés :

- Est-ce que vous pourriez me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que vous avez vu, ainsi que sur la façon dont vous l'avez vu ? (est-ce que vous avez l'impression que c'est la ville qui bouge, ou votre corps ? Impressions lumineuses ; Vitesse...)
- Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Ces questions ont à la fois le rôle de base introductive, tout en étant assez simples et n'insistant pas encore sur la description profonde des phénomènes vus en mouvement, elles orientent cependant les enquêtés vers ce domaine. C'est grâce à cette deuxième question qu'il a été possible de se rendre compte que les "points de repères" des participants différaient complètement de ceux qui avaient été mis en place auparavant. Le rôle de cette seconde question est aussi de voir en quoi les transitions perceptives (changement de luminosité, de profondeur de champ, d'ouverture visuelle, changements de vitesse etc.) influent sur la perception du trajet et marquent celui-ci.

II.2.3. Présentation intermédiaire des résultats

Après avoir réalisé les sept "voyages commentés" et les étapes qui en découlent une première esquisse de typologie des résultats est possible. Cette typologie est issue de la lecture des retranscriptions et a été réalisée en deux temps. Il s'agit d'une adaptation de la méthode de "la table et les ciseaux" présentée par Yves Chalas. Toutes les étapes de ce premier temps de

l'enquête ont été systématiquement suivies d'une retranscription informatique intégrale, que ce soient les "voyages commentés", le retour sur ces derniers, les textes qui m'ont été remis ou encore les questions posées dans le dernier temps. Ceci a permis ensuite de faire des recherches par occurrence. Dans un premier temps de la réalisation de cette typologie, tous les mots "comme" puis tous les mots "impression" ont été recherchés dans tous les fichiers créés, puis les phrases contenant ces occurrences ont ensuite été "copiées-collées" dans des tableaux qui ont été classés, comme dans le tableau 4 donné pour exemple. Les "comme" et les "impression" ont été recherchés dans un premier temps car ce travail pose nécessairement par sa problématique la question des "voir comme", et que des analogies peuvent apparaître au cours des voyages. Il en va de même en ce qui concerne les impressions : ce mot a été très souvent utilisé pour décrire ce qui a été ressenti. Cependant la question des registres de discours n'a pas été abordée ici, bien qu'il soit légitime de se la poser. Et comme l'ont fait remarquer Jean-Paul Thibaud et Nicolas Tixier à propos du travail de Georges Perec : "Si l'objectif principal de Perec consistait à décrire cette rue de façon littérale, de la manière la plus neutre possible, sans recherche d'effets de style et en se limitant à de pures données factuelles, nous nous apercevons très vite qu'une telle exigence n'est pas sans poser de problèmes.⁴⁷" Ce travail n'a pas une valeur sémantique bien que langage et perception, et c'est un des piliers de la méthode des "parcours commentés", soient liés. La question de la vocalisation n'a pas été abordée non plus dans le dépouillement de ces entretiens, bien qu'il soit très probable que la façon dont les enquêtés ont parlé a un lien direct avec ce qu'ils ont vu ou ressenti. Pour tous ces cas, il semble que l'utilisation de la récurrence permet de préciser suffisamment les discours pour arriver aux mots de la perception. Pour finir, sur un corpus de plus grande importance, il peut être envisageable d'avoir recours à des logiciels d'analyse textuelle, dédiés à ce type de recherches. Les résultats obtenus en seraient probablement enrichis. Ici la première classification issue des recherches de "comme" et d'"impressions" a déjà donné quelques résultats.

Tableau 4 : recherche des "impression" prononcés lors des "voyages commentés"

N°	Instant	Phrase prononcée	Commentaires
2	2'15	donc, quand je suis près j'aime bien, parce que ça m'donne un peu euh... une impression de vitesse qui m'plait et...	Stroboscopie : impression de vitesse
3	3'15	là on vient de croiser une route qui passe dessus nous, alors ça fait bizarre, on a l'impression qu'on va passer en dessus mais en fait non, euh... j'profite aussi des pubs destinées aux voitures parce qu'il y a une route a coté	Fixer un élément du paysage

⁴⁷ Thibaud J.-P., Tixier N., 1998, L'ordinaire du regard, in *Le cabinet d'amateur*, n°7-8, p. 57.

3	5'15	... on voit les gens d'en haut, alors que tout à l'heure on les voyait d'en bas... là ça devient un peu plus résidentiel, un peu plus sympa, ça donne envie d'y habiter... on a l'impression de visiter un peu la ville	Isolement : contemplation
3	6'15 – 6'30	le train ralentit donc on peut tout voir... au dessus des routes... au dessus du passage pour piéton, au dessus du parking... et maintenant au dessus du Rhône, là on a l'impression d'faire un peu une visite touristique de la ville , de regarder les coins euh... les coins de Lyon importants à voir...	Isolement : contemplation
5	2'45	qui, qui défilent très rapidement par rapport à la vitesse du train, euh qui donne une... c'est vrai qu' avec la vitesse du train on a l'impression de lignes	Etirement du paysage
5	3'30	avec cette sensation de vitesse euh les choses qui s'éloignent très rapidement, euh... là maintenant on vient de croiser un train et cette impression de vitesse est augmentée...	Effet de vitesse
6	0'30	ça commence à vibrer euh... les rails à coté, j'ai l'impression qui bougent avec nous, vaguement... y'a des reflets dans les flaques d'eau (rires)...	Effet de vitesse : Rails qui suivent le train
6	0'45	y'a des, mouais... y'a des voitures qui vont à contresens euh, du coup ça donne l'impression qu'elles sont assez immobiles en fait...	Effet de vitesse : immobilisme des objets se déplaçant à contresens
6	1'15 – 1'30	t'as à peine le temps de lire les écritures qui passent sur les panneaux... les reflets dans les vitres donnent une impression de mouvement encore plus forte... y'a les fils électriques au dessus de nous... qui défilent rapidement, on dirait une deuxième voie ferrée... les rails à coté qui ont vraiment l'impression d'aller très très vite avec la lumière et euh... qui se reflète dessus et... j'ai l'impression qu'elles courent après nous euh...	- Kaléidoscope : déstructuration du paysage → mouvement - Effet de vitesse
6	4'45	... avec tous les rails j'ai vraiment l'impression qu'on va de plus en plus vite parce que j'ai l'impression qu'ils courent après nous, qu'ils se rejoignent avec les embranchements et... et qu'ils repartent un peu dans tous les sens... j'vois un panneau qui s'éloigne de plus en plus et j'arrive plus à lire c'qu'y a dessus... et euh...	Effet de vitesse : Rails qui suivent le train
7	7'15	... quand j'vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression que... on est tellement coupé du monde que... à la limite tu verrais un accident qu'ça te ferait rien parce que... c'est... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression qu'c'est... que c'est des petites voitures... que tu pousses	Rapport au paysage : Isolement

Systématiquement, en face de chaque phrase collée, quelques mots descriptifs du phénomène indiqué ont été attribués dans la colonne "commentaires". Ceci est une première étape vers la création de la typologie attendue. Le fait d'avoir conservé le minutage permet de vérifier sur la vidéo ce qui a été décrit. Aussi, le vocabulaire employé ici reste encore à vérifier. C'est notamment pour cela que la seconde étape de l'enquête doit avoir lieu. On peut noter que dès ce stade, des éléments s'approchant plus des registres que de la typologie apparaissent : c'est le cas de ce qui a été désigné pour l'instant par "effet de vitesse" qui désigne un grand nombre de phénomènes sous-jacents.

Après avoir réalisé cette étape, les "descriptions" de la colonne de droite du tableau ont été regroupées afin de rechercher plus précisément des phénomènes décrits lors des voyages ou des réactivations. Ceci a permis la création de plusieurs tableaux comme le suivant, classés cette fois-ci par catégories de phénomènes. Dans le tableau 5 des occurrences ayant toutes un rapport avec la question de la distance, du rapport du voyageur au paysage sont données. A ce niveau, la recherche des "comme" et des "impression" est finalement largement dépassée, car tous les entretiens ont été totalement vérifiés afin d'alimenter les premières catégories qui sont apparues.

Tableau 5 : phrases mentionnant le rapport au paysage des enquêtés

N°	Instant / Lieu	Phrase prononcée	Commentaires
2	1'00 – 1'15 Après gare	ce qui est proche de nous euh... semble euh... flou... semble s'étirer un peu comme des bandes colorées plutôt tandis que [...] les bâtiments qui sont un peu plus loin eux...	Rails : Près / loin + étirement du paysage
3	1'45	on a l'impression de... de traverser la ville sans en faire partie...	Isolement visuel
2	4'00	ben l'éloignement ouais... du à la vitesse... quand c'est près ça paraît plus lointain parce que j'vois moins de détails...	Près / loin : flou / net
6	4'15 – 4'30	J'vois les choses qui défilent beaucoup moins vite quand j'regarde devant moi que quand j'regarde sur le coté... parce que quand j'regarde sur le coté tout est flou alors que quand j'regarde plus loin ça devient [...] vite net...	Près / loin : vitesse / lenteur flou / net
1	4'30 – 4'45 Jean Macé	on arrive à Jean Macé, ça y est... on est dans la ville, [...] On est dans Lyon... le train ralentit, on a l'temps un peu de choper des images	Près / loin : "effet paysage"
3	5'15 Après Jean Macé	on a l'impression de visiter un peu la ville [...] et d'choisir les quartiers qui nous plaisent... un église... re-des habitations moches, on n'a plus envie d'y habiter, de s'balader,	Près / loin : contemplation, visite

2	5'30 IEP	sinon là le chemin est plutôt libre, par rapport à la voie ferrée... on arrive à voir des rues, on a un effet de perspective assez marqué...	Près / loin : épaisseur de la ville
4	6'45 IEP	je trouve qu'il y a peut-être trop d'immeubles très proches de la voie ferrée qui cachent l'ensemble de la ville	Ville cachée : "absence de paysage" + jugement
1	5'45 Rhône	y'a des péniches et euh, là c'est l'sentiment de liberté quoi... j'aime beaucoup ma ville et... voilà, voilà on a une vue sur Lyon, on voit Fourvière...	Près / loin : "effet paysage"
2	6'00	c'est vrai que pour c'qui est euh... les rails qui sont... qui sont euh... à deux voies de nous, j'les voit très bien, et ceux qui sont près ben... ça reste toujours un flou...	Près / loin : Flou / net
3	6'15 Rhône	et maintenant au dessus du Rhône, là on a l'impression [...] d'faire un peu une visite touristique de la ville	Près / loin : "effet paysage"
2	6'30 Rhône	on voit très très loin, donc c'est vrai que, rien ne bouge dans le lointain... de toute manière y'a une combinaison de mouvements...	- Près / loin : "effet paysage" - Rapport à l'environnement et aux autres : vitesses relatives
6	6'30 - 6'45 Rhône	là on arrive au dessus, au dessus du fleuve, y'a des voitures qui passent perpendiculairement , l'eau elle est complètement immobile... [...] c'est bizarre de voir l'eau immobile comme ça, parce qu'y a aucun courant et nous, on traverse euh...	- Rapport à l'environnement et aux autres : vitesses relatives
5	8'45 Rhône	on voit tous les ponts en enfilade... sur le Rhône là... avec les bâtiments... tous les grands bâtiments au loin	Près / loin : "effet paysage"
7	7'15 - 7'30 - 7'45 Après le Rhône	quand j'vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression [...] que... on est tellement coupé du monde que... à la limite tu verrais un accident qu'ça te ferait rien parce que... c'est... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression qu'c'est... que c'est des petites voitures... que tu pousse [...] t'as, t'as vraiment ce décalage là qu'est marrant, comme quand t'es en avion...	- Rapport à l'environnement et aux autres : isolement visuel

Ce deuxième type de tableau est une étape supplémentaire dans la création de la typologie. Les sept voyages réalisés ont permis la création de cinq tableaux classant les phénomènes suivants :

"effet stroboscopique"⁴⁸, rapport/distance au paysage, éléments fixes qui défilent, étirement du paysage, impressions de vitesse. A l'intérieur de chaque tableau chacun de ces phénomènes se déclinent encore. Aussi nous pouvons noter, qu'à ce niveau du travail ces désignations sont encore assez "brutes" et qu'elles devront être renommées.

C'est donc là qu'intervient la deuxième phase de l'enquête présentée plus haut : la "table ronde", durant laquelle nous pourrions vérifier et préciser les catégories et phénomènes décrits ci-dessus, puis tenter de créer une véritable typologie de phénomènes dynamiques visibles.

II.3. L'observation filtrée et réorganisée

II.3.1. Présentation du dispositif

Comme nous l'avons vu plus haut, le choix de réaliser cette "table ronde" scientifique a été fait afin de satisfaire deux objectifs : compléter et vérifier ce qui avait été dit lors des enquêtes *in situ*, qui restent fondamentales si on cherche à comprendre la perception en acte ; ainsi que connecter les registres et les types émergents de la perception en mouvement, des formes dynamiques apparues avec les connaissances de diverses disciplines liées à la question du mouvement, de la perception et de la forme (architecture, urbanisme). Aussi, nous aurions pu pour satisfaire à ces deux objectifs principaux utiliser d'autres méthodes. Pourquoi ne pas avoir effectué des "voyages commentés" avec les spécialistes disciplinaires ? Pourquoi ne pas avoir utilisé la méthode de "l'observation récurrente" de Pascal Amphoux, en montrant un film du parcours à un échantillon plus vaste, composé à la fois de spécialistes, et aussi de personnes ayant ou non l'habitude du train, du trajet etc. ?

Ici, le cadre de cette recherche est d'essayer de comprendre les formes de la perception en mouvement. Il ne s'agit pas de décrire un trajet, nous l'avons expliqué, mais bien de dire comment il est vu, en quoi des phénomènes visuels singuliers, ou répétitifs apparaissent le long de ce dernier. Aussi, le trajet choisi a une importance secondaire par rapport aux objectifs de l'enquête ne serait-ce qu'il offre une variété suffisamment importante de phénomènes visuels dynamiques. Cependant cet objectif scientifique ne peut-être déconnecté de la réalité, comme toutes les recherches menées au CRESSON, l'importance de la compréhension des phénomènes *in situ* est fondamentale, et en faisant un travail ancré dans les ambiances architecturales et

⁴⁸ Ici l'emploi du terme "effet" n'est que la reprise du vocable utilisé par deux voyageurs sans que j'aie mentionné ce mot. Il reste à montrer si l'on peut véritablement parler d' "effet" ou si les phénomènes désignés n'en sont pas.

urbaines, il semble difficile d'avoir une démarche seulement *in vitro*, ou encore "*in silico*" si l'objectif attendu était la modélisation des phénomènes repérés.

Ceci explique pourquoi les voyages en train ont été réalisés. Aussi, au bout des sept voyages, la redondance des commentaires a commencé à se faire ressentir. On s'approchait alors du "seuil de saturation" de dix personnes enquêtées indiqué par Pascal Amphoux dans *L'espace urbain en méthodes*⁴⁹, bien qu'ici ce n'était pas la méthode de l'observation récurrente qui a été utilisée ; mais la concentration des commentaires des enquêtés sur le visuel uniquement fait que les voyages pratiqués se rapprochent largement de cette méthode.

Dès le début de ce travail, j'avais pour ambition d'utiliser un mode de représentation de la réalité, qui casse cette réalité finalement, afin de mesurer les différences perçues entre cette représentation et le terrain lui-même, afin de faire ressortir les potentialités de l'image et par là même retrouver les phénomènes dynamiques attendus dans ce mémoire. Pressentant aussi un fort intérêt pour la récurrence, il était alors prévu de réaliser un (des ?) vidéogramme du trajet en train et de le présenter aux enquêtés ayant participé aux "voyages commentés". Alors, les différences attendues auraient certainement émergé. Nicolas Tixier m'a suggéré d'utiliser la vidéo, non pas avec les enquêtés mais avec des spécialistes disciplinaire. Ce type de réunion est aussi une méthode employée au CRESSON. Il ne s'agit pas d'affirmer que la parole des enquêtés face au film n'aurait que peu d'importance, mais nous avons remarqué que suite aux quatre étapes des enquêtes qu'ils ont subi, leur discours a été véritablement épuisé et c'est ce qui était attendu. Par contre, il est apparu que la réunion était un bon moyen de conserver la valeur interdisciplinaire de ce travail, et de renforcer la teneur scientifique de ce qui a été repéré *in situ*. Aussi, jusqu'ici ce travail reste très imprégné par la manière de penser et les méthodes du CRESSON, et bien que ces dernières soient ancrées dans une volonté de croisement des regards, il semble nécessaire d'avoir accès aux manières de penser, aux méthodes utilisées par d'autres chercheurs, d'autres laboratoires pour conserver cet objectif d'interdisciplinarité, et surtout pour vérifier la robustesse des résultats que nous aurons obtenus. Pour finir, on peut ajouter que comme indiqué plus haut, le principe méthodologique de récurrence lui n'est pas brisé par le fait de passer par une représentation de la réalité : on continue à parler de la même chose, seul le médium a changé.

⁴⁹ Amphoux P., L'observation récurrente, in Grosjean M., Thibaud J.-P., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, p. 153-169.

II.3.2. La constitution d'un film

a/ le choix de la représentation vidéographique

Dans un travail dont la préoccupation principale est la perception visuelle du mouvement la question de la représentation vidéographique ou cinématographique ne peut pas être oubliée. Ces techniques semblent prédisposées à la représentation mais aussi à l'analyse des phénomènes dynamiques visuels en mouvement. Plus encore, il y a une véritable imbrication entre le cinéma et le train, citons par exemple l'invention du "travelling" ou panoramique, probablement grâce à l'idée d'un opérateur des frères Lumière : "Nous pourrions fixer l'appareil d'un point de vue mobile : bateau ou train et les images seraient ainsi constamment renouvelées⁵⁰." De même, il existe une production cinématographique et vidéographique présentant des images en mouvement, prises à partir de moyens de transport gigantesque, ne serait-ce le cas des road-movies, qui sont devenu un genre à part entière. Pour revenir au sujet, nous pouvons préciser comme l'a remarqué Pascal Amphoux pour la méthode de "l'observation récurrente", que "La réception des films est excellente⁵¹" et alors que l'utilisation de ce médium pour achever les enquêtes devient très encourageant.

Nous indiquions plus haut que le train pouvait être considéré comme un prétexte, et que le terrain a été choisi pour sa richesse mais que les résultats attendus doivent être compatibles avec la perception en mouvement en général, qu'on soit assis en voiture, en train ou face à sa télévision. Se pose alors la question du choix du film qui sera présenté lors de la table ronde. En effet, le cinéma, la télévision, les artistes etc. nous abreuvent déjà d'un grand nombre de films dans lesquels on peut voir le paysage urbain défiler. Nous pourrions alors réaliser quelques vidéogrammes à partir de séquences existantes semblant signifiantes et corroborant bien ce qui a été remarqué sur le terrain. Cependant les écueils d'un tel choix apparaissent immédiatement. Comment vérifier qu'il n'existe pas d'autres phénomènes visuels dynamiques que ceux remarqués si on se contente de présenter un échantillon vidéo ne montrant que ces derniers ? Comment faire le lien avec la parole *in situ* et s'assurer qu'il s'agit bien des mêmes choses qui sont désignées ? Comment être sûr que les dynamiques visuelles apparaissant à l'écran existent bien dans la réalité et qu'il ne s'agit pas d'un effet de réalisation ? Etc.

⁵⁰ Citation issue du court métrage *Les oubliés du Caire* projeté au Musée d'Orsay in Chéroux Clément, 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, p. 8.

⁵¹ Amphoux P., L'observation récurrente, in Grosjean M., Thibaud J.-P., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, p. 159.

En fait, cette question ne s'est quasiment pas posée, il nous a paru évident de présenter un film correspondant à celui du trajet. Les références cinématographiques ne devront pas pour autant être oubliées pour l'analyse.

b/ La réalisation

La question qui s'est posée portait sur la manière dont serait réalisé le film lui-même. S'agissait-il de présenter un voyage intégralement filmé en caméra subjective, sans montage pour donner une représentation s'approchant au plus de la réalité ? Ou bien, pouvait t'on se permettre d'influer par la réalisation et le montage du film, d'exacerber les qualités signifiantes de cette réalité ? Comme le fait remarquer Pascal Amphoux⁵², lorsque qu'une valeur esthétique, des artifices de réalisations sont ajoutés au film, cela a pour effet généralement de générer une parole beaucoup plus riche, que la simple présentation "objective" de la réalité qui entraîne plutôt un discours descriptif. Aussi, le film casse la réalité, aussi proche qu'il voudra en être il ne peut l'atteindre, de par même son essence, mais aussi de par tous les sens dont il est handicapé : il ne restituera jamais plus qu'une image animée accompagnée d'une bande sonore, d'effluves odorantes ou de secousses parfois.

C'est pourquoi nous avons fait le choix d'avoir recours à un film que l'on pourrait qualifier d'expressif. Il présente bel et bien le trajet réalisé lors des enquêtes de terrain, mais sa réalisation (prise de vue, cadrages, choix des scènes etc.) "force" en quelque sorte la réalité, ce qui n'influe pas pour autant la validité de ce travail dans la mesure où à ce niveau c'est bien le film qui sera commenté et non pas une prétendue réalité. C'est seulement lors de l'analyse que les connexions entre le film, les enquêtes *in situ* et les productions scientifiques seront établies.

☞ Les prises de vue

Deux rushs ont été faits avec une personne n'ayant pas participé aux enquêtes. La première bande a été filmée par la personne m'accompagnant, installée en train dans les mêmes conditions que les personnes enquêtées (train TER, assis dos au sens de la marche, filmant le "coté ville" du trajet etc.). Cette bande a un rôle de référent, de témoin "objectif" d'une réalité du trajet telle qu'elle a pu être vécue par les enquêtés, c'est pourquoi j'ai préféré ne pas la filmer. Il peut être intéressant de noter aussi que cette bande à l'intérêt d'avoir été filmée en "grand angle",

⁵² Ibid.

sans focalisation précise sur des éléments de l'environnement. Ni le premier plan, ni le fond n'ont été privilégiés. Ceci permet de se rapprocher quand même de la perception que l'on peut avoir en train, et c'est donc aux yeux de l'observateur du film de "faire le point". J'ai réalisé par contre le deuxième rush, en filmant toujours dans le sens opposé à celui de la marche, et toujours "coté ville", mais en focalisant l'objectif sur des points bien particuliers que j'avais relevé suite à la première analyse des résultats (cf. partie 2.2.3/ Présentation intermédiaire des résultats) et qui m'étaient indiqués lors du trajet par la personne m'accompagnant. Un tableau indiquant à la fois l'élément du paysage ou l' "effet" remarquable qui avait été décrit par les enquêtés ainsi que l'endroit du trajet ou cela devait être pris, avait été préparé à l'avance.

☞ La bande sonore

En gardant toujours à l'esprit la volonté de réaliser un film expressif et "pensant la bouche pleine"⁵³ l'idée de composer une bande son "polyglotte" s'est imposée presque naturellement. J'écris : "en pensant la bouche pleine" car au début de cette année de DEA les ambiances étaient encore "*terra incognita*" et depuis il m'est devenu naturel de penser avec et par ce que le CRESSON a développé, comme indiqué plus haut. L'idée de la bande sonore polyglotte pour le film est directement inspirée d'une méthode d'analyse d'enquêtes et de restitution des résultats déjà utilisée au CRESSON et présentée par Grégoire Chelkoff et Jean Paul Thibaud sous le terme de "traversée polyglotte"⁵⁴. Cette traversée polyglotte consiste à recomposer en quelque sorte le récit idéal d'un parcours à l'aide d'un "agencement hétéroclite de paroles habitantes plurielles"⁵⁵ issues de "parcours commentés" ayant préalablement été réalisés. Ce récit a pour objectif d'être le plus démonstratif possible des ambiances perçues en acte sur le lieu de l'enquête. Tous les "voyages commentés" qui ont été réalisés ont été enregistrés et retranscrits, il s'agissait alors de recréer un récit les utilisant tous et exacerbant le mieux possible les phénomènes visibles en mouvement décrits par les enquêtés.

La contrainte que je me suis imposée pour réaliser ce récit polyglotte était double. Il fallait à la fois respecter le terrain, le déroulement univoque de la traversée du train au milieu de la ville statique, et essayer de regrouper les phénomènes racontés par catégories. Cette deuxième

⁵³ Expression prononcée par Jean-Paul Thibaud lors de la soutenance de son Habilitation à Diriger des Recherches à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble en novembre 2003.

⁵⁴ Thibaud J.-P., 2001, La méthode des parcours commentés, in Grosjean M., Thibaud J.-P., *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, p. 87.

⁵⁵ Ibid. p. 88.

contrainte est un choix de présentation : nous formons l'hypothèse qu'étant donnée la très courte durée du film (imposée par la durée réelle du trajet, c'est-à-dire moins de huit minutes) il faut tenter de rassembler par genres les effets visuels disponibles pour augmenter leur pouvoir expressif. En effet, lors de la lecture d'une "traversée polyglotte" il est possible de s'arrêter sur ce qui est écrit, de le comprendre, de revenir en arrière dans le texte pour saisir l'enchaînement, les transitions perceptives etc. Or, ici, le protocole même de l'expérience : une réunion de plusieurs personnes et la diffusion du film, impose un cadre qui n'offre pas cette souplesse, de pouvoir s'arrêter, de prendre le temps de réfléchir etc. de même qu'entre les "parcours commentés" et les "voyages commentés" durant lesquels l'arrêt, la pause, ne sont pas possibles. C'est pourquoi j'ai préféré rassembler les commentaires allant dans le même sens, soit parlant de phénomènes se passant sur un même lieu, soit expliquant des phénomènes isolables, tout en les redistribuant sur le déroulement logique du trajet. La contrainte de respecter ce déroulement semble évidente, même si le film est une représentation déformant la réalité. Dans un premier temps un texte a été constitué (cf. annexes) en tentant de respecter ces deux contraintes la fabrication de la bande son s'en suivit à l'aide des fichiers sonores existants et d'un logiciel d'édition sonore multipistes.

☞ Le montage

Je pensais premièrement monter le film seul, malgré mes connaissances plus que rudimentaires qui n'auraient certainement permis d'obtenir qu'un film très inégal. C'est à la suite du dernier "voyage commenté" que s'est entrouverte la possibilité de faire appel à un monteur professionnel. En effet, Colas, le dernier enquêté, à qui j'ai expliqué après son voyage comment je comptais poursuivre les enquêtes, avec la table ronde et le film, m'a proposé de le monter. L'occasion était à saisir, car ses compétences m'ont laissé entrevoir un film digne de ce nom à comparer de ce que j'aurais pu faire. Je me suis juste interrogé sur le fait qu'il avait participé à la première enquête et si cela ne serait pas gênant. Pour deux raisons aux moins, cela ne pose pas de problème : premièrement, en raison du déroulement des expériences, il n'aurait pas à commenter le film puisque les invités de la réunion n'étaient pas les voyageurs ; deuxièmement parce que j'ai attendu d'avoir totalement fini les quatre phases de l'enquête avec lui avant de lui donner les rushes, la bande son puis de l'informer sur ce qui était attendu dans le film. Le montage n'a donc pas eu d'effets, a priori, sur les réponses qu'il a données.

En ce qui concerne la consigne de réalisation du film, cela a été très simple. Nous avons vu que le film n'était pas la réalité, donc il n'y avait pas de contraintes de ce point de vue là, j'ai alors remis à Colas les deux rushes et la bande son en lui demandant de me faire le film. Je ne lui ai pas

donné d'autres contraintes que d'essayer de respecter le discours polyglotte. L'image, le choix des séquences, les effets cinématographiques, etc. seraient montés à sa guise. Nous ne nous sommes quasiment pas vus pendant le montage du film. Nous avons pratiqué une fois seulement des modifications sur la bande son, ce qui a un peu cassé le regroupement de phénomènes par catégories prévu au départ mais qui a apporté beaucoup au film, par la conjonction son et image animée. J'ai découvert le film final quelques heures seulement avant la réunion.

II.3.3. Déroulement de l'expérience

a/ Le choix des participants

Comme nous l'avons vu plus haut l'objectif de cette réunion est de faire parler différents spécialistes de disciplines ayant un rapport avec le mouvement, l'image, la perception et l'architecture/l'urbain sur le film décrit plus haut. Les disciplines convoquées sont celles-ci : psychologie de la perception, architecture, physique/physiologie, arts visuels (cinéma, vidéo, photographie), et les ambiances. Maintenant que ces disciplines ont été recensées, il s'agit de trouver des participants. Étant étudiant, évidemment les représentants de ces disciplines que je peux "connaître" sont soit des enseignants ou des chercheurs que j'ai pu côtoyer durant mes études. Il se trouve qu'en ce qui concerne ces domaines précis, et vu mon réseau relationnel, il aurait été à peu près envisageable de faire cette table ronde durant une assemblée générale du laboratoire CRESSON. Cependant, rien n'est moins sûr que la validité scientifique de cette hypothétique réunion. C'est donc Nicolas Tixier qui m'a indiqué les chercheurs que je pourrais contacter de sa part pour participer à l'expérience. J'ai contacté, d'abord par courrier électronique des chercheurs en psychologie, physique, photographie et un maître-assistant en architecture. Il semblait tout de même évident de faire appel à un chercheur du CRESSON étant donné que la préoccupation de ce travail de DEA est ancrée au cœur des problématiques de ce laboratoire : j'ai alors contacté Jean-Paul Thibaud pour participer à l'expérience.

Je dois avouer que j'ai entrepris l'organisation de cette réunion avec peu d'avance et j'ai contacté les participants probables un peu plus de quinze jours avant qu'elle puisse avoir lieu, ce qui a malheureusement conduit à de nombreuses réponses négatives en raisons de problèmes de planning. J'ai par conséquent demandé à Germain Barret étudiant en DEA Information, Cognition et Apprentissage option sciences cognitives à l'Institut National Polytechnique de Grenoble de participer à la réunion en tant que représentant de physiologie/psycho-physique. J'ai aussi contacté un thésard en cinéma à l'Université Lyon 2 qui en raison d'un problème de

courrier n'a été au courant de mon message que trois jours avant la réunion et qui donc n'a pas pu s'y rendre. Les participants de la table ronde du 17 mai 2004 n'ont finalement été que trois (sur quatre prévus), il s'agissait de :

- Germain Barret : étudiant en DEA Information, Cognition et Apprentissage et stagiaire au laboratoire CRESSON
- Marcel Ruchon : architecte maître assistant associé à l'école d'architecture de Grenoble
- Jean-Paul Thibaud : sociologue/urbaniiste, directeur du laboratoire CRESSON.

b/ La "table ronde"

La rencontre de personnes de disciplines différentes a eu lieu au laboratoire CRESSON. Le film a été lancé à l'aide d'un ordinateur portable et projeté sur grand écran à l'aide du projecteur présent dans cette salle. Nous étions cinq au total, car j'avais demandé à Colas le monteur du film de venir pour filmer l'expérience ainsi que pour répondre à d'éventuelles questions concernant la réalisation du film. La "table ronde" a été filmée, en plan fixe, dans son intégralité. Il s'agit d'une aide pour l'analyse, j'ai pu visionner ainsi plusieurs fois ce film afin de noter ce qui a été dit. Un enregistrement sonore aurait pu suffire en fait. L'intérêt de l'utilisation de la vidéo aurait éventuellement pu se faire ressentir dans le cas d'une étude du mouvement des yeux des observateurs durant la projection du film, mais nous n'avons pas poussé ce travail jusqu'à ce point.

Cette réunion s'est déroulée en deux temps distincts (suite à la présentation de ce travail, de ce qui était attendu dans cette expérience etc.) comme nous l'avons déjà vu dans le tableau 2 présenté plus haut. En effet, le film a été projeté deux fois : d'abord avec un son d'ambiance, un bruit caractéristique de train, tournant en boucle sur toute la durée du premier film ; puis avec la bande son polyglotte. Le résultat attendu de ces deux projections était, comme nous l'avons indiqué plus haut, d'obtenir d'abord une parole un peu "brute" sur ce qui a été vu, sans comparaison possible avec le discours *in situ* pour essayer de se rapprocher au plus près des phénomènes visibles en mouvement. Ensuite, en se basant sur l'hypothèse que les effets esthétiques, narratifs ne sont pas du tout indifférents et qu'ils seraient catalyseurs d'une seconde parole, plus riche, plus proche de l'explication de ce qui a été vu que d'une description suite au second visionnage. Enfin, pour des raisons pratiques, des tableaux ont été distribués aux participants, dans lesquels ils pourraient noter les effets visuels dynamiques qu'ils auraient repérés ainsi que l'instant où ils ont eu lieu dans le film (à l'aide d'une minuterie intégrée lors de

la projection du film) ou bien à quel endroit (repère) il se serait passé. La réunion a duré un peu plus d'une heure et vingt minutes.

c/ Compte-rendu de l'expérience

A l'issue du premier visionnage j'ai été très surpris, ce pour trois raisons. La parole est venue très facilement et je n'ai pas eu à relancer les participants, alors que j'avais préparé quelques relances à cause de l'expérience des "voyages commentés" durant lesquels la parole a été un peu longue à se mettre en marche. L'objectif implicite du second film : catalyser la parole "au cas où" elle ne viendrait pas n'a plus eu lieu d'être. Ensuite, toujours sans avoir entendu la bande sonore, les participants ont relevé quasiment tous les mêmes phénomènes que ceux qui ont été remarqués *in situ* et d'autres. Je pensais que le film comme filtre de la réalité permettrait à quelques phénomènes d'être repérés lors du premier visionnage, puis tous les autres ainsi que leurs explications lors du second. C'était aussi là l'intérêt de jouer le film deux fois : mesurer les différences de discours entre la réalité et la représentation. Ce n'a pas été le cas et ce fut là le troisième point de ma surprise, quand suite à ce premier visionnage quasiment tous les phénomènes racontés par les enquêtés lors des "voyages commentés" avaient été décrits, mais en plus furent suivis de tentatives d'explications sur les conditions présidant à leur émergence. Ce premier visionnage a donc engendré une parole très riche, autant en descriptions qu'en éléments de compréhension, le tout enrichi par l'émulation qu'offre la rencontre de diverses personnalités. J'ai dû couper en route la discussion au bout d'une demi heure pour rester dans le temps prévu de l'expérience ce qui est sans doute regrettable. En effet, il fallait encore visionner puis commenter le film avec la bande son et je n'étais pas au bout de mes surprises.

La seconde projection s'est suivie d'un silence d'une quinzaine de secondes jusqu'à que Marcel Ruchon prenne la parole en revenant avec humour sur un détail du film qu'il n'avait pas remarqué la première fois. Ensuite il y a eu quelques commentaires complétant ce qui avait été dit suite au premier visionnage. Germain Barret a réagi plus précisément sur les commentaires de la bande son, ce qui a permis aux participants de revenir sur des phrases prononcées et de donner leurs perceptions sur certains phénomènes qu'ils n'avaient pas perçu de la même façon. J'ai l'impression que cette projection a plus été regardée en vue de préciser ce qui avait été déjà dit, de vérifier, de revoir des passages sur lesquels nous n'avions pas eu le temps de revenir pendant la discussion après le premier visionnage. En témoignent d'ailleurs les toutes premières remarques de Marcel Ruchon suite à la seconde projection qui est revenu sur une impression qu'il avait eu lors du premier visionnage, à savoir que la ville lui semblait morte, puis suite au

deuxième il a indiqué qu'il avait vu du linge à une fenêtre, ce qui était sans lien avec les commentaires de la bande son. Ce commentaire n'est peut être pas aussi anodin qu'il pourrait y paraître. Il pourrait même s'agir d'un effet visuel dynamique, d'une émergence que l'on pourrait mettre en parallèle avec le *punctum* défini par Roland Barthes⁵⁶, le point qui part de l'image pour venir frapper le spectateur.

Suite à cette réunion, j'ai retranscrit (cette fois ci en prise de notes) dans des tableaux similaires à ceux présentés plus haut dans la présentation intermédiaire des résultats (cf. tableaux 4 et 5) les discours qui ont été tenus lors de la table ronde. Ici, l'étape des recherches par occurrence a pu être évitée car ce qui était recherché était davantage connu, de plus les remarques faites lors de la table ronde confirmaient parfaitement ce qui a été remarqué *in situ*. Ces tableaux ne seront pas présentés dans cette partie car ils ressemblent largement à ceux déjà donnés, mais ils seront d'une grande valeur pour analyser les résultats.

Cependant, quelques phénomènes dynamiques nouveaux sont apparus, qui précisent davantage ceux déjà obtenus pendant la première phase de terrain ou qui n'ont été décrits que par les participants de la "table ronde", je les ai dénommé ainsi pour l'instant : **impression d'élasticité du regard/du corps, rôle prépondérant du premier plan dans la structuration de l'image, impression de flottement : rapport kinesthésie/visuel**. Les deux premiers phénomènes indiqués, ne sont pas clairement identifiables en tant que tels, ce ne seront pas des effets ou des motifs (ou autre), par contre il s'agit peut être bien de registres.

Aussi, nous pouvons indiquer un point intéressant qui a été souligné lors de la table ronde. Après avoir vu le premier film, les participants ont fait remarquer que le temps perçu du film leur a paru beaucoup plus court que le temps minuté. Des remarques du même genre avaient été faites lors des "voyages commentés". Elles sont certainement dues au fait que la concentration sur un point précis fait oublier un peu le temps qui passe, mais surtout, et ceci a été indiqué lors de la table ronde, il s'agit certainement d'un effet du à la découverte du film ayant une importante diversité visuelle. Cette variété provoquée par le mouvement et un environnement hétérogène provoque fait en quelque sorte "oublier le temps". Ceci pourrait être une esquisse de premier pas vers une conception intégrant la dynamique : peut-on modifier la perception obtenue sur un trajet par une action sur la forme urbaine l'environnant ? Peut-on modifier ses qualités, donner l'impression qu'il soit plus long, plus rapide etc. ?

Nous n'oublierons pas cependant que les remarques précisant que le trajet semblait court n'ont été émises que pendant ces deux phases d'enquêtes et que je connais un bon nombre de

⁵⁶ Barthes R., 1994 (édition originale 1980), *La chambre claire. Note sur la photographie*, Cahiers du Cinéma Gallimard Seuil, 193 p.

personnes qui m'ont dit que ce trajet leur semblait long, j'ai aussi éprouvé cette impression : quand on revient de Paris en une heure cinquante-cinq et que l'on passe près de huit minutes à traverser Lyon, le trajet semble infiniment long.

II.4. Retour sur la méthode

A ce stade du travail, il semble que nous sommes en possession d'un matériau à analyser assez conséquent. Ceci est certainement le cas chaque fois que l'on cherche à recueillir des données qualitatives. Aussi le principe de récurrence appliqué à chaque phase de l'enquête a permis de préciser ce qui a été décrit et de l'isoler de l'environnement lui-même. De plus, l'utilisation d'une sorte de méthode de "la table et les ciseaux" numérique a permis un triage efficace de ce qui a été obtenu.

En ce qui concerne les "voyages commentés", je me suis souvent demandé si le trajet n'était pas trop court. En effet, pour chaque voyage effectué, la parole s'est mise en marche assez facilement, cependant les récits des enquêtés ne correspondaient pas immédiatement à mes attentes au départ. Je pense qu'il s'agit là à la fois d'un effet de la consigne d'enquête qui ne devait pas être assez précise et aussi à cause du fait qu'il est très difficile pour les enquêtés de parler de ce qui "est évident". J'ai du relancer quasiment tous les enquêtés au bout de deux ou trois minutes après le départ du train pour qu'ils se concentrent sur le mouvement, sur la manière dont ils voyaient les choses et non l'environnement lui-même. C'est pourquoi je me suis interrogé sur la longueur de ce trajet. En fait, après dépouillement des données recueillies, on peut penser que ce qui a déjà été obtenu est important. De plus, même si la parole sur les questions de mouvement mettait un peu de temps à se mettre en marche, elle s'essouffait aussi assez rapidement. Seule la grande diversité du parcours a permis de la maintenir assez longtemps.

Afin de compléter ce qui a été obtenu, nous devons envisager de refaire autant d'entretiens en plaçant les enquêtés dans le sens de la marche : nous pourrions alors vérifier si ce qui est vu correspond aux premières expériences, ou si de nouvelles formes dynamiques émergent. De plus, comme précisé plus haut, il convient d'envisager de réaliser plusieurs voyages avec des habitués du trajet qui poseraient certainement un regard très différent et feraient émerger des catégories de la perception en mouvement probablement inexplorées ici. Il doit aussi être envisagé de faire d'autres parcours, dans lesquels cette fois-ci ce ne serait pas le type de passager qui serait

différents mais les conditions mêmes de l'expérience. Comme la nécessité de refaire d'autres voyages en plaçant les enquêtés dans le sens de la marche, il faudrait également réaliser des voyages dans des conditions atmosphériques différentes, par temps de pluie, la nuit, au soleil couchant etc. Il y a fort à parier que des nouvelles formes dynamiques visibles apparaîtraient.

Concernant la table ronde, le déroulement de l'expérience me laisse encore un peu dubitatif, non pas par ce qui a été obtenu au final mais s'agissant des conditions mêmes de l'expérience. En effet, comme nous l'avons déjà vu, le second visionnage avec la bande sonore fut suivi d'un vide : ce qui s'est passé était en quelque sorte le contraire de ce qui était prévu. Le faible nombre de participants n'a par contre pas posé de problème en raison du court temps de l'expérience. S'il avait été plus important chaque invité n'aurait pas eu le temps de parler suffisamment. Pour compléter les résultats il conviendrait néanmoins d'en organiser au moins une autre, ne serait-ce que pour objectiver les données par d'autres apports disciplinaires. Aussi, il semble légitime de s'interroger sur l'utilité de la bande sonore, car il me semble pour l'instant que sa valeur est plus démonstrative de ce qui a été ressenti *in situ* que celle d'un catalyseur de parole. Il faudrait refaire à nouveau l'expérience de la « table ronde » pour vérifier si le second visionnage avec la bande son est de trop et s'il ne vaudrait pas mieux simplement regarder le film une fois sans le son, puis revenir sur des passages après coup. Nous pouvons néanmoins relativiser ce "demi-échec" en se basant sur d'autres expériences d'enquêtes sociologiques qui montrent que des habitants d'un lieu sont généralement très intéressés de savoir ce que d'autres gens ont dit sur ce qui fait leur ordinaire. Aussi il pourrait être envisageable de réaliser une table ronde avec des habitués du trajet et confronter leur perception marquée par l'habitude avec une autre plus centrée sur les phénomènes. Le rôle de la mémoire sur le regard abordé plus haut pourrait se sentir également. La bande sonore conserve à mon avis un intérêt non négligeable dans ce mémoire en tant qu'annexe. En effet, visionner directement le film avec la bande sonore permet de comprendre l'ensemble de la démarche immédiatement et d'aller directement au chapitre d'analyse des données recueillies sans forcément lire la méthodologie.

III. Ce que fait naître le mouvement

Analyse

III.1. Ressaisissement, croisement des vues et choix

Cette partie est la dernière étape de la Figure 2 présentée au début de la partie précédente. Il s'agit en quelque sorte de la vérification de cette étude, depuis la mise en place de l'hypothèse générale et des hypothèses méthodologiques jusqu'à la transcription des données recueillies. Aussi, dans cette Figure 2, le cœur de cette étape est représentée par la case "Typologie/Registres", qui est alimentée à la fois par les résultats des enquêtes de terrain et les apports de diverses disciplines. A ce niveau du travail, et avant de présenter l'analyse des résultats, il est nécessaire de préciser que cette dénomination "Typologie/Registres" est un peu ambitieuse et que ce travail aboutira certainement plus à l'esquisse ordonnée de quelques phénomènes repérés qu'à un solide répertoire.

Nous allons donc expliquer dans un premier temps les principes généraux d'analyse du corpus obtenu. Ensuite, les phénomènes visuels dynamiques repérés et "rangés" seront présentés. Pour finir, nous reviendrons sur cette phase d'analyse du travail, sur les limites perçues de la démarche et sur les ouvertures qu'elle laisse entrevoir.

III.1.1. Du recueil des données à leur traitement – Principes d'analyse

L'enjeu de ce travail est en lien direct avec son hypothèse : nous avons supposé l'existence de phénomènes dynamiques visibles s'actualisant au cours d'un trajet ferroviaire et qu'il est possible de les identifier puis de les classer. Pour cela, des méthodes de recueil de données empiriques ont été mises en place, avec les "voyages commentés" et la "table ronde", les deux selon le principe de récurrence pour clarifier et vérifier ce qui a été obtenu.

Aussi, comme précisé dans la partie précédente, des données dignes d'intérêt de par leur récurrence dans les discours, ont été recueillies mais ne seront pas analysées ici, car elles n'entrent pas dans le cadre de cette recherche, c'est-à-dire qu'elles ne concernent pas ce qu'on peut appeler "phénomène dynamique visible".

Il s'agit principalement des différences remarquées entre les *repères*, proposés par l'enquêteur avant les "voyages commentés" et les *séquences* perçues lors du voyage par les enquêtés ; des descriptions de l'environnement lui-même ; des jugements portés sur l'environnement traversé ; des perceptions autres que visuelles (bien que dans les ouvertures des connexions seront proposées) : sons, kinesthésie principalement ; etc.

Les discours sur ces éléments ont été surtout obtenus lors des "voyages commentés" et ont été automatiquement filtrés par l'utilisation de la récurrence.

Une fois les données intéressant ce travail isolées, reste à savoir comment les analyser. Il s'agit d'une question épistémologique. Aussi, cette analyse des résultats devra rester en concordance avec la méthodologie employée pour le recueil des données. Ce travail est imbriqué dans la recherche en ambiances et n'est pas soumis à une méthodologie disciplinaire stricte, ce qui n'aurait pas forcément été le cas s'il avait été mené sous un regard disciplinaire unique. Une seule certitude ici, le traitement des résultats sera nécessairement plus d'ordre *compréhensif* qu'*explicatif*. Il ne s'agit pas de démontrer par des schémas de type *stimulus-réponse* ce qui aura été observé. Aussi, comme précisé ci-dessus, le mode même de constitution du corpus nous empêche de nous situer dans une analyse hypothético-déductive. En effet, le recueil de discours sensible, nous place dans une posture à la fois phénoménologique et "reconstructive". Phénoménologique, car il s'agit de repérer des phénomènes "préhensibles" par un voyageur lors du trajet (cf. partie I : le phénomène est ce qui se manifeste à la conscience, et la conscience se caractérise par l'intentionnalité du sujet), de valider leur pertinence par la récurrence puis d'essayer d'extraire ce qui fait les fait apparaître. Cette opération phénoménologique est une décomposition du monde pour se centrer sur un objet, c'est pourquoi nous avons du mettre en place quelques "*epochés*". Cette approche est suivie d'une tentative de reconstruction du monde car ces phénomènes sont des morceaux de la réalité. Alors sur la base de description et de compréhension de quelques uns de ces morceaux, il sera possible d'envisager de les extrapoler afin de recomposer en partie "la réalité".

La démarche adoptée ici pour analyser le corpus obtenu sur une base récurrente de parole polyglotte de phénomènes visibles en mouvement se déroule en trois temps. Il s'agit de :

- **décrire** les phénomènes repérés,
- **illustrer** ces phénomènes (extraits d'entretiens, littérature, cinéma, etc.),
- **connecter** ces derniers avec différentes disciplines du mouvement et de la perception ou avec d'autres phénomènes (ce qui permet par ailleurs un retour sur la méthode).

Cette connexion est l'occasion de faire une synthèse du phénomène pour donner des éléments de compréhension et non plus seulement le décrire.

Tous les phénomènes présentés respecteront cet ordre d'analyse et de présentation.

III.1.2. Méthodologie d'analyse

Comme pour le dépouillement des "voyages commentés", l'ensemble du corpus obtenu a été analysé selon la méthode de "la table et les ciseaux". En lisant chaque retranscription d'entretien puis celles de la table ronde, chaque fois qu'une phrase désigne un phénomène visuel dynamique, elle a été "copiée-collée" dans une cellule d'un tableau à côté de laquelle un petit descriptif a été associé (cf. Tableau 4). Ensuite tous les tableaux ont été réorganisés en fonction des descriptifs obtenus (cf. Tableau 5). Comme dans le Tableau 5, dans chaque tableau créé, les déclinaisons de phénomènes d'une même catégorie étaient assez importantes pour nécessiter d'autres subdivisions. C'est pourquoi nous avons imprimé toutes les colonnes de droite de ces tableaux, avec les descriptifs de phénomènes, que nous avons matériellement découpé descriptif par descriptif. Il s'est agi ensuite de disposer ces découpages sur une table, un par un, en formant des petits tas. Le premier papier donne naturellement un premier tas, si le second semble pouvoir entrer dans la même catégorie, il vient à son tour gonfler le tas créé, sinon, on crée un nouveau tas. Ainsi de suite jusqu'à épuisement. La tâche ne s'est pas avérée évidente car nombre de phénomènes pourraient entrer dans deux catégories à la fois. Nous avons fait le choix de ne pas dupliquer les phénomènes dans plusieurs catégories, bien qu'ils pourraient y appartenir, mais de préciser plutôt les *inputs* les plus significatifs présidant à leur apparition pour justifier leur "classement" dans une catégorie plutôt qu'une autre. En procédant ainsi, il convient de préciser ces *inputs* avant de présenter la typologie sinon nous pourrions facilement tomber dans l'écueil consistant à *expliquer* les phénomènes par des relations de types *cause – effet*.

Les éléments que nous allons présenter ici sont uniquement ceux qui nous ont paru le plus significatifs dans la création d'un certain nombre de phénomènes dynamiques visibles, la liste présentée n'étant pas exhaustive. Certains ont été énoncés directement, soit lors des "voyages commentés", soit durant la "table ronde", d'autres sont issus d'un travail d'observation *in situ* et sur les vidéos. Ils concernent :

- **la forme construite :**
 - la manière dont les bâtiments se présentent au voyageur (de face, de côté)
 - les ouvertures de champ visuel que permettent les formes construites
 - les éléments verticaux et les éléments horizontaux
 - le rôle structurant du premier plan dans le paysage

- **le train comme "instrument de vision plutôt que de locomotion"⁵⁷ :**
 - la vitesse même du train, ses accélérations et ralentissements
 - la trajectoire empruntée

- **le regard de l'observateur :**
 - le sens : face à la fenêtre du train ou en biais (variation de l'angle solide formé par le cadre de la fenêtre et les yeux du voyageur)
 - focalisation sur des éléments précis versus vision en "grand angle" (il s'agit du grand angle photographique, nous ne traitons pas de vision panoramique car ce qui est désigné ici ne correspond pas à cette terminologie que nous avons décrite dans la première partie de ce DEA).

On peut ajouter à cette liste le rôle très important de la **luminosité** ambiante, qui est certainement aussi à l'origine d'un certain nombre de phénomènes repérés. Dans cette recherche, les mesures de luminosité n'ont pas été réalisées sur le trajet, car nous n'avions pas émis d'hypothèse quand au référent du train et à la nature du type de transport sur les phénomènes dynamiques observables. De plus, certains phénomènes présentés ci-dessous illustrent bien le rôle de la lumière dans leur perception mais la mesure de cette dernière aurait été quasiment impossible. Reste la vidéo du trajet pour illustrer et montrer l'importance de la luminosité.

Ces "conditions" présentées sont directement liées entre elles et peuvent parfois expliquer totalement certains phénomènes observés. Aussi, elles ne sont pas suffisantes pour comprendre d'autres perceptions qui sont plus attachées à l'évocation, à la mémoire etc.

Enfin, avant de présenter notre typologie, convient-il de faire un pont entre cette dernière et ce qui a déjà été élaboré au CRESSON : "Le répertoire des effets visuels et lumineux dans

⁵⁷ Chéroux Clément, 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, p.1.

l'environnement urbain⁵⁸ de Grégoire Chelkoff et Jean-Paul Thibaud. Les quatre catégories d'effets définies dans *Les mises en vue de l'espace public* à savoir : les "effets élémentaires", suivis des "effets à dominante spatiale", puis à "dominante psycho-motrice", et enfin à "dominante sémantique" sont intimement liés à l'esquisse de répertoire des phénomènes visibles en mouvement que nous voulons apporter ici. Il semble même que les effets issus de ces catégories soient en quelque sorte le "degré élémentaire" des phénomènes visibles en mouvement, ils leur sont un peu ce que la statique est à la dynamique. On peut considérer que ces derniers réunissent des conditions préalables aux phénomènes que l'on essaie de classer, surtout pour les deux premières catégories, reste plus qu'à intégrer la composante temporelle. Aussi, les quatre catégories proposées par ce répertoire semblent très utiles pour la typologie que nous tentons d'établir en raison d'une part de leur valeur explicite et surtout parce qu'elles correspondent quasiment aux tas que nous avons réalisés. Seuls les "effets à dominante sémantique" ne semblent pas avoir de rapport direct avec notre catégorisation. En effet, les tas que nous avons réalisés indiquent clairement des phénomènes que l'on pourrait qualifier d'élémentaires car ils sont quasiment le résultat de combinaisons des *inputs* proposés plus haut. Ensuite, un deuxième type de phénomènes pourrait entrer sous l'étiquette "effets à dominante spatiale" car ils sont en rapport direct avec la structure spatiale de l'environnement (cf. notamment le Tableau 5 plus haut). Enfin, une dernière catégorie de phénomènes repérés indiquent clairement un rapport entre perception et action et ils pourraient tout à fait être désignés comme des "effets à dominante psycho-motrice".

Ceci confirme le rapport étroit que nous avons supposé entre le répertoire de G. Chelkoff et de J.-P. Thibaud et la typologie que nous mettons en place dans ce travail, d'autant plus que ce lien a bien été remarqué non sans surprise après avoir constitué les tas selon la méthode de "la table et les ciseaux" et non par volonté de "remplissage" de catégories existantes suite à la lecture du rapport de recherche : *Les mises en vues de l'espace public*.

Cependant, les catégories proposées dans "Le répertoire des effets visuels et lumineux dans l'environnement urbain" pointent des effets remarquables en situation de piéton dans l'espace public. Ceci ne correspond pas à notre terrain d'étude, ni à la problématique de cette recherche. Il convient donc de donner des noms propres aux catégories que nous allons proposer pour désigner bien précisément des phénomènes dynamiques visibles et pas autre chose, ne serait-ce que pour réintroduire la dimension temporelle qui n'apparaît pas dans les quatre catégories ci-dessus.

⁵⁸ Chelkoff G., Thibaud J.-P., 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble : CRESSON, recherche Plan Urbain, p. 108.

III.2. Une typologie ordonnée

Il s'agit de nommer maintenant les catégories dans lesquelles les phénomènes dynamiques visibles remarquables vont s'insérer. Comme indiqué plus haut, nous avons dégagé trois catégories principales de phénomènes. Ces catégories ne sont pas étanches entre elles et des recouvrements par phénomènes seront établis à l'intérieur de chacune. Par ailleurs, deux d'entre-elles étant étroitement liées, elles seront donc présentées comme deux sous ensembles d'une seule catégorie. La distinction sera faite dans la catégorie elle-même. Comme indiqué plus haut, il convient d'introduire dans la dénomination de ces catégories la dimension temporelle. En effet, les phénomènes décrits ici ne peuvent exister sans le mouvement et le mouvement ne peut exister sans le temps. Nous n'oublierons pas cependant, comme l'a montré Mach dans ses recherches portant "*Sur la sensation de mouvement*⁵⁹", que cette dernière concerne "le statut de l'espace et du temps et de leur imbrication relationnelle⁶⁰". Le son ne peut non plus exister sans le temps. Nous sommes donc très tentés d'oser une analogie sonore ou musicale avec les phénomènes présentés ici. L'analogie au son semble risquée, d'une part car ce n'est pas un nouveau "répertoire des effets sonores" qui est en création, et parce que cette analogie sera peut-être moins parlante qu'une autre basée sur l'œil. Le vocabulaire de la musique sera néanmoins utilisé pour décrire ou nommer certains phénomènes s'il semble le plus approprié ; dans ce cas, l'utilisation de cette terminologie aura avant tout une valeur métaphorique.

En ce qui concerne les noms des deux catégories principales, il semble que l'analogie au cinéma puisse convenir. En effet, cet art stimule l'œil, est dépendant du temps, regorge lui-même de nombreux phénomènes dynamiques visibles et la vidéo s'est trouvée au centre de notre méthode. Les deux catégories principales seront donc désignées par des titres de films : "La grande illusion", par référence au film de Jean Renoir, et "Si loin, si proche" en allusion au film de Wim Wenders. Les phénomènes seront quant à eux désignés par un vocabulaire plus technique, afin de les définir précisément. Voici un rapide descriptif de cette typologie :

⁵⁹ Recherche citée par Monnoyer J.-M., Introduction, in Mach E. 1996, *L'analyse des sensations. Le rapport du physique au psychique*, Jacqueline Chambon, p. X.

⁶⁰ Monnoyer J.-M., loc. cit.

"LA GRANDE ILLUSION"

→ Dynamique de transformation du paysage

- Motif des trilles
- Effet de flou directionnel
- Effet de synthèse visuelle / Travail de synthèse mémorielle

"SI LOIN, SI PROCHE"

→ Dynamique de mise à distance : si loin

- Effet d'isolement dynamique et social
- Motif du faux décor versus Motif de la percée
- Motif du paysage

→ $E=mc^2$: si loin, si proche

- Effet de mouvements relatifs

→ Dynamique d'accroche au paysage : si proche

- Effet d'accompagnement cinétique du regard
- Effet de va-et-vient du regard
- Effet de défilement

III.2.1. "LA GRANDE ILLUSION"

Il s'agit des phénomènes dynamiques les plus élémentaires, qui semblent les plus "évidents". Quand on voyage en train, on parle du paysage, comme ce qui a pu être décrit par des sensations de défilement par exemple. Ils peuvent sous certains aspects être comparés à des illusions d'optique.

Dynamique de transformation du paysage

Motif des trilles

Décrire

Quand le premier plan de l'image est structuré par éléments "ponctuels" perpendiculaires à son sens de défilement, la perception de ces derniers varie avec la vitesse du train. Ils peuvent être perçus :

- distinctement (vitesse du train très lente) : *staccato* (notes piquées)
- comme une bande floue : *perdendo* (se perdant, disparaissant progressivement)
- allers-retours du net au flou, effets de stroboscopie, d'animation : *trilles* (alternance très rapide entre deux notes ; cf. particulièrement les trilles de la musique romantique joués *rubato*)

Deux exemples génériques de cet effet en fonction du sens et de la focalisation du regard :

- les barrières : le paysage est vu à travers elles et selon leurs modalités de *phrasé*
- les traverses : en mouvement *staccato* on voit le ballaste à travers elles, dans les deux autres cas il se fond avec elles



(z' : dessins de l'enquêté)

Illustrer

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

"Tout c'qui est, tout ce qui est euh... vertical, ça s'fond, ça devient une espèce de flou euh gris qui laisse voir c'qui y'a derrière ..." (z)

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

Le ballaste a un côté très hypnotique, il est impossible d'accommoder le regard (TR⁶¹)

Une enquêtée n'arrive pas à voir les barrières nettes, elle les voit comme un dessin animé, comme si chaque barreau de barrière correspondait à une image et qu'on les faisait défiler dans un livret (flip book). ça lui fait penser aussi à une station de métro à Stockholm où des dessins très rapprochés donnaient une impression d'image animée avec le mouvement.

Une animation de ce motif est jointe sur le cd-rom accompagnant ce mémoire.

Voir aussi cet effet dans le film du trajet (notamment en position : 3'50 - 4'00).

⁶¹ Les numéros entre parenthèses correspondent aux voyages commentés. Quand un extrait d'entretien post-voyage est mentionné, le numéro est suivi d'un : '. L'indication TR indique une idée issue de la "table ronde".

<i>Connecter</i>	<p>Le motif des trilles participe à l'impression de mouvement et de vitesse car il donne à l'œil des références qui vont se déplacer puis se déformer, tout en modifiant l'apparence de ce qui se trouve derrière.</p> <p>Ce motif a été exploité par des artistes du mouvement cinétique et du "mouvement virtuel". On notera les recherches picturales de J.-R. Soto pour créer des sensations optiques de mouvement par le déplacement de l'observateur devant ses œuvres (cf. Grille de fer, 1958). Un effet quasiment inverse existe dans Physichromie n°317 de C. Cruz-Diez, où sans déplacement de l'observateur, ni du tableau, les couleurs se transforment suivant des raies verticales, par simple déplacement du foyer lumineux.</p> <p>Il s'agit d'un motif d'échelle micro. Il peut exister à plus grande échelle et dans ce cas alimenter l'effet de flou directionnel.</p>
------------------	--

Dynamique de transformation du paysage	
<p>Il s'agit probablement de l'impression la plus connue et la plus décrite de la perception de l'espace en train. Elle vient après l'effet de trille car elle se situe à une échelle supérieure, bien que dans certaines conditions elle engage les mêmes modalités. Nous allons présenter les deux déclinaisons les plus remarquées lors des "voyages commentés".</p>	
<p>Effet de flou directionnel Effet de synthèse visuelle / Travail synthèse mémorielle</p>	
<i>Décrire</i>	<p>Quand le regard est face à la vitre l'environnement est perçu de manière floue, ou bien de manière "impressionniste" ou plutôt comme un "pointillisme-bougé" où tous les éléments de l'image s'atomisent pour n'être vus que comme des points filants. Seules des variations globales de forme, de couleur ou de luminosité sont perçues.</p> <p>Lié directement à l'effet de flou directionnel, quand l'environnement est perçu comme un flou général, les éléments horizontaux de l'image sont alors perçus non plus en ce qu'ils sont mais en tant que lignes. Les éléments verticaux subissent l'effet de trille. Les formes bâties de grande ampleur sont perçues comme des formes simples en trois dimensions.</p> <p>Le travail de synthèse mémorielle a lieu après le voyage car le souvenir de celui-ci est simplifié.</p>

"J'sais pas si t'as déjà essayé de prendre une photo quand t'es en train... t'as une espèce de tableau impressionniste avec plein de petits traits comme ça, et si tu te fixes comme ça, en regardant le paysage c'est euh... c'est plein de petits traits comme ça !" (7)

"J'vois les choses qui défilent beaucoup moins vite quand j'regarde devant moi que quand j'regarde sur le coté... parce que quand j'regarde sur le coté tout est flou alors que quand j'regarde plus loin ça devient [...] vite net..." (6)

"Ce qui est proche de nous semble euh... flou... semble s'étirer un peu comme des bandes colorées" (2)



Vue du trajet retouchée

"Les fleurs du bord du champ ne sont plus des fleurs, ce sont des tâches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes ; les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps, une ombre, une forme, un spectre paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. " (Extrait d'une lettre de Victor Hugo datée du 22 août 1837).

"Le paysage se déforme, s'étire dans le mouvement" (7 : texte de l'enquêté)

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

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

"Les lignes électriques, j'trouve que ça fait des courbes dans l'ciel, enfin des traits dans l'ciel qui sont assez intéressants..." (6)

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

La répétition des paysages entraîne une "compression de l'espace dans la tête" [sic] (7)

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

Le flou est lié à la fois à la distance entre l'environnement et la vitesse du train. Plus la distance qui sépare le voyageur du paysage est faible plus celui-ci sera vu de manière floue ; plus la vitesse du train est importante et plus le paysage sera vu de manière floue, et inversement. Comme indiqué plus haut, ces deux effets sont liés. Lors du voyage, l'effet de synthèse visuelle peut être une conséquence de l'effet de flou directionnel. Après le voyage le travail, de synthèse mémorielle agit encore en marquant le souvenir qu'on en a.

Ceci renvoie à la théorie de la *GestaltPsychologie* qui indique que nous percevons des formes. Ici le paysage est synthétisé en un agencement de formes qui sont elles mêmes composées plus ou moins de la somme des éléments qu'elles englobent⁶². Cette perception d'un agencement de formes est facilitée par l'effet de flou directionnel qui empêche de se souvenir précisément de tout ce qui a été vu. A ce sujet, Wolfgang Schivelbusch parle de "volatilisation" et de "dissolution" de la réalité. Cet historien souligne par ailleurs le rôle structurant du premier plan dans le paysage, et que sa "volatilisation" sous l'effet de la vitesse a provoquée d'une part la "résurrection" de la réalité "comme panorama" et d'autre part la substitution du paysage réel par un paysage imaginaire : celui de la lecture⁶³ (sans compter le désagrément subis par les bourgeois dans les compartiments).

Aussi, il avait été indiqué plus haut que lors des entretiens suivant les "voyages commentés" les enquêtés avaient quasiment tous déclaré se souvenir du voyage en séquences, et non selon les "points de repères" mis en place par l'enquêteur. Ceci témoigne également d'un procès de simplification de ce qui a été traversé : les enquêtés parlent de séquences, de temps successifs (généralement quatre), qu'ils décrivent selon leurs modalités d'ambiance (luminosité, ouverture ou enfermement, accélérations et ralentissements, couleurs etc.).

Par nature, le chemin de fer a une "adhérence au paysage" faible, comme il relie des points discrets de l'espace sans s'arrêter entre, et il va à l'encontre de la nature puisque sa technique lui impose d'évoluer selon les lignes les plus droites possibles et de ne plus suivre courbes et reliefs, contraintes caractéristiques des transports éco-techniques. Erwin Strauss indique que ce passage des transports non mécaniques au chemin de fer est fondamental dans la relation du voyageur à l'espace, ce dernier n'étant plus celui du paysage mais celui de la géographie⁶⁴. L'espace géographique est d'échelle macro et on peut considérer qu'il est perçu ainsi par les voyageurs non seulement par la nature même du chemin de fer : "destruction" du temps et de l'espace, faible "adhérence au paysage", mais aussi par le procès de simplification de l'espace traversé.

Comme précisé dans la description de l'effet de flou directionnel, ce dernier n'est pas sans laisser penser à la peinture impressionniste, mouvement aux prémises de l'art cinétique. Clément Chéroux évoque l'influence de la vision en train sur la peinture de J.-B. Jongkind ainsi que dans "l'émergence d'une vision impressionniste, subreptice et fugace"⁶⁵. 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.

⁶² Cf. Renaud Barbaras qui traite de la théorie de la forme en prenant l'exemple de la *mélodie* : Barbaras R., 1994, *La perception. Essai sur le sensible*, Hatier, p. 14.

⁶³ Schivelbusch W., 1990, *Histoire des voyages en train*, Le promeneur, 255 p.

⁶⁴ Ibid. p. 58.

⁶⁵ Chéroux Clément, 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, p.2.

Incise à la dynamique de transformation paysage : le paradoxe d'un espace dilaté-contraint.

Ces deux effets soulèvent un des paradoxes de la perception du voyage en train : durant le trajet, l'effet de flou directionnel donne une impression de dilatation du paysage par la diffusion, les "traînées" provoquées par les éléments qui défilent. De même les horizontales, perçues telles des lignes avec l'effet de synthèse visuelle accentuent ce côté allongé, dilaté de l'espace perçu durant le voyage. Aussi, comme le montrent les entretiens effectués, le souvenir du voyage a subi le travail de synthèse mémorielle qui le comprime en quelques séquences significatives. Cet effet de compression de l'espace-souvenir du voyage ne s'arrête pas ici. Comme l'a écrit Victor Hugo à l'issue de sa lettre dérivant ses perceptions lors d'un voyage en train citée plus haut : "C'est là, à trois lieues, nous y serons dans deux minutes"⁶⁶ le voyage en train par la vitesse "comprime le temps" et par conséquent la perception que l'on a de l'espace parcouru.

W. Schivelbusch résume ainsi cette impression : "Une des nouvelles excitations essentielles apportées par le chemin de fer, c'est sa vitesse, qui aboutit à une perception qui volatilise les objets proches et à un sentiment de destruction de l'espace et du temps". Les cartes en anamorphose, telle que celle présentée sur la figure 6, de territoires selon le chemin de fer illustrent spatialement la compression temporelle de l'espace. P. Langlois et J.-C. Denain parlent d' "effet tunnel" du TGV pour qualifier le "saut" de la Bretagne vers Paris.

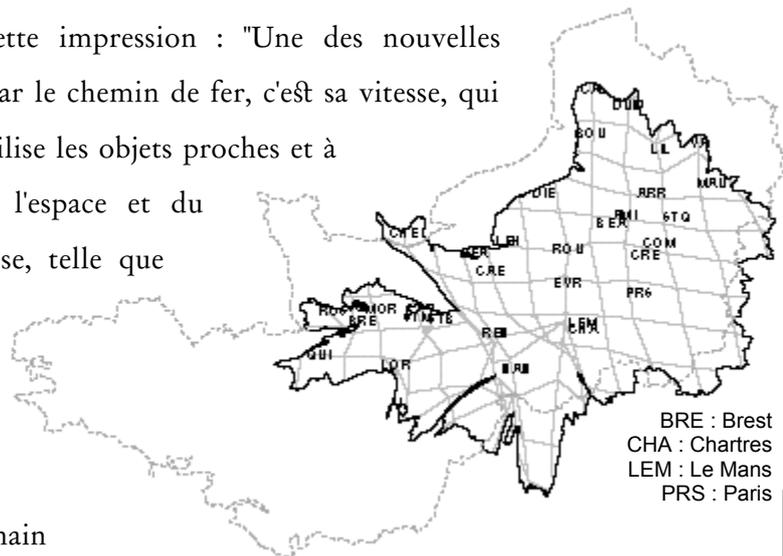


Figure 6 : Déformation du nord-ouest de la France à partir de Paris en temps d'accès ferroviaire

III.2.2. "SI LOIN, SI PROCHE"

Ce film de Wenders raconte l'histoire d'un ange qui a "coupé ses ailes" pour rejoindre le monde des vivants mais qui va rapidement déchanter en raison de ses difficultés d'adaptation à celui-ci. Ces phénomènes mettent en jeu une idée de relation entre le voyageur et l'environnement traversé. Ce dernier peut être perçu comme proche, ou comme mis à distance. Un état

⁶⁶ Victor Hugo, lettre datée du 22 août 1837 citée par Mélon M.-E., Le voyage en train et en images : une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation, in Albera F., Braun M., Gaudreault A., 2002, *Arrêt sur image, fragmentation du temps*, Payot, Lausanne, p. 49.

intermédiaire a aussi fait son apparition. Ces phénomènes font intervenir plus de composantes que ceux décrits plus haut. Ils peuvent également se nourrir des effets ou des motifs décrits précédemment pour émerger.

Dynamique de mise à distance : <i>si loin</i>	
Effet d'isolement dynamique et social	
<i>Décrire</i>	<p>Lors du voyage des <i>signes</i> indiquent bien au voyageur qu'il n'est pas dans l'environnement mais qu'il traverse, même plus : qu'il <i>surfe</i> dessus ou a coté. Cet effet est véhiculé autant par le référentiel du train, qui indique bien au passager la relation particulière qu'il entretient avec l'environnement traversé que par la manière dont les images de l'environnement sont perçues : en défilement, coupées par le cadre de la fenêtre etc. qui provoquent une prise de conscience de la distance que le voyageur a pris par rapport à la ville. Cet effet est aussi très accentué quand des indices de vie à l'extérieur du train (linge aux fenêtres, gens, voitures, etc.) sont visibles et rappellent au voyageur qu'il est privé de contact avec cette ville qui vit.</p> <p>Cet effet n'est pas en relation avec la distance physique entre le premier plan ou le paysage et l'œil du passager. Il peut être perçu quand deux trains se frôlent quelques temps, à vitesse quasiment constante, où parfois les passagers peuvent se voir, mais ne pourront résolument pas entrer en contact. Cet effet est dépendant dans une certaine mesure de la vitesse du train, et s'arrête de fonctionner si le train s'arrête, même en pleine voie, car une <i>possibilité</i> de retour à l'espace physique est envisageable.</p>
<i>Illustrer</i>	<p><i>Isolement</i></p> <p>"Quand j'vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression qu' on est tellement coupé du monde que... à la limite tu verrais un accident qu'ça te ferait rien parce que... c'est... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression qu'c'est... des petites voitures... que tu pousses" (7)</p> <p>"On a l'impression de... de traverser la ville sans en faire partie..." (3)</p> <p>"Les bâtiments sont encore taggués, je pense que c'est la seule chose qui attire le regard qui donne vraiment envie de regarder... mes yeux s'attardent là-dessus" (4)</p> <p>"Là, re-mur, donc on se sent encore enfermés, et puis y'a des tags" (3)</p> <p>Il y a un coté cinéma très fort dans le film à cause d'une "absence de maîtrise sur le mouvement" [sic], on est obligé de suivre la vitesse proposée et par rapport à l'extérieur, on n'a pas de perception sonore, on est coupé de ce qu'on traverse car tout passe par la vision. (TR)</p> <p><i>Reprise de contact</i></p> <p>"C'est marrant parce qu'y a des immeubles euh, qui ont été euh, repeints et euh, au fur et à mesure qu'on avance on dirait qu'ils ont été repeints pour les gens qui sont dans l'train" (1)</p> <p>"Ça commence à être joli, on arrive vers une place où y'a des arbres, et puis des habitations, on a l'impression qu'y a des gens qui vivent là, on arrive à Jean Macé, ça est... on est dans la ville" (1)</p> <p>"L'arrivée, qui est assez déplaisante, à cause du freinage mais aussi de la vue de la gare qui est laide, et le fait de devoir sortir de sa contemplation pour redevenir acteur de sa propre vie." (2)</p>

	<p>"Les graffitis sont le seul témoin que la ville est habitée, car les seuls gens qu'on voit sont des usagers de la SNCF, des voitures qui bougent. Les graffitis correspondent à un côté de "signature du paysage" d'un paysage en vue d'une multitude de gens" (TR)</p>
<p>Connecter</p>	<p>L'imaginaire culturel ferroviaire de destruction du temps et de l'espace contribue à cet effet de mise à distance. Ceci indique, qu'il n'y a pas que la vitesse ou l'environnement traversé qui joue sur cette sensation d'isolement. Wolfgang Schivelbusch illustre cette idée en citant Ruskin ainsi que les premiers opposants au voyage en train pour qui la relation au paysage était détruite. Par le tracé des lignes ferroviaires, le trop grand défilement par les fenêtres imposant de ne pas regarder et donc de ne pas rester en contact avec le monde, mais surtout par cette sensation pour les voyageurs d'être "des paquets humains qui s'envoient eux-mêmes en train au lieu de destination, où ils arrivent tels qu'ils ont quitté Paris, laissés intacts par l'espace qu'ils ont traversé."⁶⁷</p> <p>A ce niveau, l'imaginaire se connecte avec ce qui a été désigné plus haut comme un travail de synthèse mémorielle, dans le sens où l'espace perçu durant le voyage est aussi l'espace géographique et le voyageur a plus de relations avec le trait représentant le trajet dessiné sur la carte SNCF schématisée placée en tête de wagon qu'avec l'espace traversé.</p> <p>La notion de référentiel développée par Ferdinand Gonseth⁶⁸ est liée à l'effet d'isolement. En effet, le référentiel du train prend le dessus sur l'espace traversé durant le voyage, car le corps est abondé d'informations sensorielles propres au train : chaleur, bruit, éclairage etc. et ne reste en relation avec l'extérieur que par la vue. L'effet d'isolement n'en est qu'accentué.</p> <p>L'effet d'isolement est lié pour finir à un effet de "patin à glace" que nous ne développerons pas faute de manque de récurrence à ce sujet. Ce dernier illustre plus simplement la sensation de glissement, de flottement du regard, mais aussi du corps éprouvé durant le voyage et qui indique que la relation à l'environnement est toujours filtrée.</p> <p>Cet effet n'est pas seulement le résultat de ce qui est vu. Il s'agit d'un travail de l'intellect, de la conscience qui indique au voyageur qu'il existe une distance entre lui et ce qu'il voit .</p> <p>Cet effet ne fonctionne pas en gare d'arrivée (au départ, l'évasion du voyageur peut être préalable à toute mise à distance) par exemple car même si le train roule et l'environnement défile, la relation visuelle à un environnement de <i>possibilités</i>, qui fait transition entre le monde du voyage et celui "de la vie" plus ordinaire favorise un contact, une <i>adhérence</i> du passager à l'espace, et il s'y sent toujours appartenir.</p> <p>Tout les discours recueillis soulignent l'importance des graffitis le long du trajet. Ne s'agit-il pas la d'une reconquête d'un lien vers la ville, vers ce qui vit ?</p>

⁶⁷ Schivelbusch W., 1990, *Histoire des voyages en train*, Le promeneur, p. 45.

⁶⁸ Cf. Thom R., 1994, Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager en train, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 10-11, p.19-33.

*Incise à l'effet d'isolement : la paradoxe du **défileur-défilé***

La perception du voyage en train soulève un second paradoxe, mis en évidence par l'effet d'isolement dynamique et social. Il s'agit d'un paradoxe analogue à celui soulevé par Husserl en 1934⁶⁹ parlant de la rotation de la terre qui écrivait : " La Terre ne se meut pas" (car le soleil ne pourrait plus se lever à l'horizon chaque matin).

On pourrait écrire alors qu'en train le passager ne se meut pas, puisque c'est le paysage qui défile par la fenêtre. Il ne s'agit pas d'un mauvais jeu de sens, mais bien d'une des modalités mêmes de la perception du voyage en train. Lors de tous les entretiens réalisés, encore plus durant la "table ronde", il est apparu que c'est toujours le "paysage qui défile". Le choix des mots n'est pas anodin, bien qu'il s'agisse d'une expression et qu'après vérification, certaines personnes ont davantage l'impression que c'est leur corps qui se déplace dans l'espace alors que d'autres ressentent plutôt l'espace bouger autour d'eux, cette terminologie illustre une nouvelle fois l'effet d'isolement ressenti durant le voyage en train. Le train et le paysage ne sont pas imbriqués, l'un ne bouge pas sur l'autre ou dans l'autre, mais **devant** l'autre.

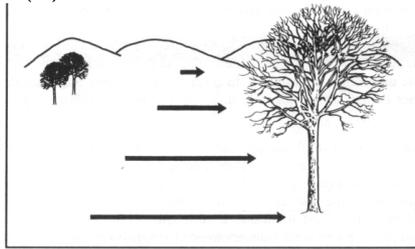
Dynamique de mise à distance : <i>si loin</i>			
	Motif du faux décor	versus	Motif de la percée
<i>Décrire</i>	<p>Quand l'environnement ferroviaire assure au voyageur une certaine ouverture et profondeur de champ visuel, ce dernier peut le voir évoluer selon des plans distincts, à des vitesses différentes. Le plan le plus éloigné semblera se déplacer le moins rapidement possible tandis qu'en se rapprochant les plans sembleront filer avec plus de vitesse, jusqu'au premier plan qui lui pourra subir l'effet de flou directionnel ou "jouer" le motif des trilles.</p> <p>Tout ce passe comme si l'environnement n'était qu'une succession de façades, ou de fresques défilant. Des couches successives, comme des calques défilant les uns devant les autres se substituent à la profondeur, l'épaisseur de l'espace.</p>		<p>Contrepoint du motif du faux décor, celui de la percée apparaît et s'actualise dans l'espace quand la profondeur de champ visuel est suffisamment importante et selon un mode d'orientation des formes construites rendant possible pour le voyageur la pénétration visuelle de l'épaisseur de la ville.</p> <p>Ce motif 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, le motif se referme.</p>

⁶⁹ Cité par Berque A., 1991, De paysage en outre-pays, *Le débat*, mai-juin, n° 65, Gallimard, p. 4-13.

Avec la vitesse, plus le plan regardé est éloigné, plus il paraît clair. (z')

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

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



Le champ de flux optique pour une personne assise dans un train et regardant par la fenêtre alors que celui-ci traverse le paysage de droite à gauche.

70

Illustrer

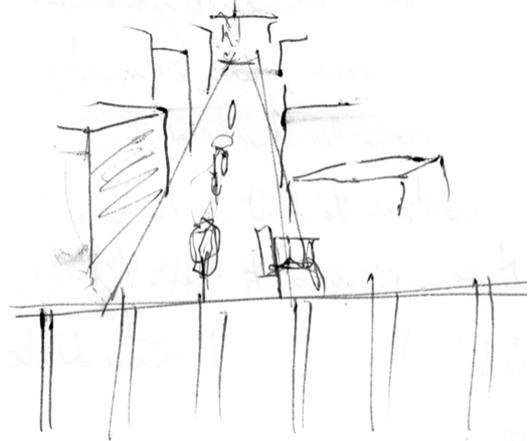
Quand c'est loin, ça défile très doucement "comme si il y avait plusieurs plans qui avaient chacun leur vitesse." [sic] (6')

Cf. l'évolution dans les "mondes" des jeux vidéo de plateforme, en deux dimensions.

Cf. les défilements de paysages dans les dessins animés. Voir notamment le début d'*Akira* de Katsuhiro Otomo où dans les scènes nocturnes le défilement de plans successifs se remarquent particulièrement.

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

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



(z' : dessin de l'enquête)

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

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

Voir la figure 4 : des traits longs et ponctuels illustrent le motif de la percée.

Voir également le magnifique début de *New-York, N.Y.* de Raymond Depardon.

⁷⁰ Extrait de Bruce V., Green P., 1993, *La perception visuelle. Physiologie, psychologie et écologie*. PUG, p. 282.

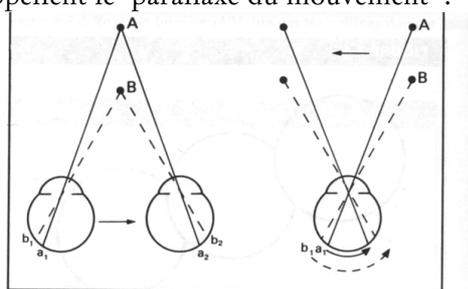
"La marche rapide du train entraîne une nouvelle appréhension de la profondeur du champ visuel. Un étagement hiérarchisé des plans s'instaure en fonction de la vitesse de défilement. À 80 km/h, soit l'allure moyenne d'un train à la fin du XIX^{ème} siècle, le premier plan est flou, le second plan demande un sensible effort d'accommodation, le plan moyen constitue l'essentiel du champ de regard, et l'arrière plan se meut lentement."⁷¹

En dessin, ce motif se représente par la perspective conique. Voir tous les travaux sur la perspective et l'illusion de profondeur.

Ce motif n'est pas "remarquable", à proprement parler et a été mentionné lors des enquêtes souvent par des phrases du genre : "je vois une rue". La dualité entre ce motif et celui des faux décors a été soulevée lors de la table ronde.

Cet effet s'explique par ce que Bruce et Green appellent le "parallaxe du mouvement" :

Connecter



La parallaxe de mouvement. L'observateur regarde deux objets (A et B) situés à des distances différentes. Si l'observateur se déplace (comme dans le diagramme de gauche), ou si les objets se déplacent à la même vitesse (comme dans le diagramme de droite), le déplacement sur la rétine de l'image de l'objet B (b_1-b_2), plus proche, sera supérieur à celui de l'image de A (a_1-a_2).

72

Aussi, bien que ce motif donne au regard l'impression de rentrer dans l'épaisseur de la ville, ce dernier reste contraint de glisser le long des façades, et le voyageur ne pénètre la ville qu'en surface.

Ce motif est lié à l'effet de défilement, car les percées qui se présentent au regard passent furtivement. Ces brèches dans la ville participent alors à une sensation de vitesse et rythment le voyage comme le font des poteaux par exemple.

Ces deux motifs sont complémentaires et/ou contradictoires car ils procèdent de configurations spatiales comparables. Qu'il s'agisse du motif du faux décor ou de celui de la percée, le regard est contraint à rester en surface de la ville. Ce n'est alors que l'inclinaison des plans par rapport au sens du trajet qui change. Si ces plans sont parallèles au sens du trajet alors on a le motif du faux décor, si par contre ils se présentent en formant un angle significatif avec le sens du trajet et de manière à se présenter face au regard du voyageur, le motif de la percée apparaît.

⁷¹ Chéroux Clément, 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, p.3.

⁷² Extrait de Bruce V., Green P., 1993, *La perception visuelle. Physiologie, psychologie et écologie*. PUG, p. 198.

Motif du paysage

<i>Décrire</i>	<p>Ce motif, comme son nom l'indique, nécessite de "faire face à un paysage" pour s'actualiser. Il s'agit d'avoir une ouverture et une profondeur de champ aussi grande que possible, et que le voyageur s'installe face à la fenêtre. Dans ces conditions, le voyageur ne perçoit plus un environnement mais bien un paysage.</p> <p>En musique, ce motif devrait se jouer : <i>Maeſtoso. Con grandezza.</i></p>
<i>Illustrer</i>	<p>"On arrive à Jean Macé, ça y est... on est dans la ville, on est dans Lyon... le train ralentit, on a l'temps un peu de choper des images" (1)</p> <p>"Là on arrive sur le... sur le Rhône, y'a des péniches et là c'est le sentiment de liberté quoi..." (1)</p> <p>"La ville s'offre vraiment à l'arrivée sur le Rhône, enfin de l'espace pour les yeux, béance qui récompense..."(r' : texte de l'enquête)</p> <p>"La traversé de... du Rhône si je me trompe pas... c'est assez agréable... là on a une vue très dégagée, on voit très très loin, donc c'est vrai que, rien ne bouge dans le lointain..." (2)</p> <p>"Au dessus du Rhône, là on a l'impression d'faire un peu une visite touristique de la ville" (3)</p> <p>"Le passage au dessus du Rhône donne à voir un panorama sur Lyon, "ça fait carte postale, une impression de train touristique"" [sic] (3)</p> <p>"Le train va quand même assez doucement, donc on a quand même le temps de pouvoir observer, on aperçoit de la ville, avec la tour de la Part-Dieu au fond..."(4)</p> <p>Au dessus du Rhône on a la "sensation d'observer un paysage et non plus une ville" [sic] (TR)</p> <p>Sur le Rhône, "perception en face à face" [sic] car il n'y a plus rien qui vient rythmer le paysage, ni de fils électriques : le paysage reste à l'identique pendant plusieurs secondes et "rien ne bouge vraiment, le train bouge mais le paysage lui-même à tendance à se stabiliser" [sic] (TR)</p> <p>"Si t'as un premier plan qui défile très vite forcément t'as une idée de vitesse, si le plan de référence est à l'infini t'as l'impression que tu fais du deux à l'heure, c'est comme en vélo, quand t'attaques une ligne droite t'es désespéré parce que ça avance pas..." [sic] (TR)</p> <p>Côté cinéma, on pourra se référer aux paysages urbains vus du train de banlieue dans <i>Central do Brasil</i> de Walter Salles.</p>
<i>Connecter</i>	<p>Pendant que le motif du paysage a lieu, la sensation de déplacement s'estompe, comme si l'utilisateur du transport sortait de sa situation de voyageur pour devenir spectateur. Ceci s'explique par la même relation que celle expliquée pour le motif du faux décor. Vu que l'arrière plan est très éloigné et qu'il devient le plan de référence, la sensation de vitesse est très faible, l'œil remarque très peu les déplacements à cette distance. Les éléments-défilant-résiduels du premier plan sont oubliés, écrasés par la dimension de l'espace qui s'offre à la vue.</p> <p>Sur le parcours de l'enquête, au dessus du Rhône les profondeurs visuelles sont au maximum de plus de 1700 mètres. On notera que le passage au dessus du Rhône a été désigné par tous les enquêtés comme étant l'une des séquences marquantes du voyage. Ceci est une traduction du motif du paysage, qui donne à voir, à contempler et donc à raconter, mais aussi très certainement un effet propre au trajet lui-même, qui donne parfois peu de profondeur de champ, où tout est assez gris et finalement le passage au dessus du Rhône devient remarquable car il contraste totalement avec ce qui a été vu auparavant (les enquêtés ont aussi souvent mentionné le changement de luminosité sur le Rhône).</p>

Le paysage peut être cadré ou non : une vue englobée par du bâti, des arbres etc. donnera une vision d'un paysage à l'occidentale, selon les principes de sa création mis en place à la renaissance. Mais si l'environnement est très large et très "lâche" le motif du paysage peut aussi s'actualiser, cette fois-ci, il s'agira d'un paysage de type extrême oriental⁷³, qui n'est pas fermé, qui change selon toutes les positions du sujet, tels que ceux présentés dans les estampes de l'Ère Edo par exemple (cf. les œuvres d'Hiroshige). Ce motif fait aussi appel à la mémoire, à un champ culturel, le paysage est aussi perçu parce que la vue rappelle des "images d'Épinal du paysage", du genre aquarelles pour touristes ou autres cartes postales.

Dans ce cas, on passe bien de l'environnement au paysage. L'espace matériel, la terre se substitue à celui de la poésie. Ce motif souligne l'un des "principes essentiels" du chemin de fer : l'espace dans lequel le train se déplace est soit un environnement, soit un paysage mais jamais un milieu. L'effet d'isolement illustre déjà cette idée, il est impossible pour le voyageur d'agir sur, ou d'interagir avec, l'espace traversé par le train.

Ce motif est lié à l'effet de défilement défini ci-dessous. Comme en témoignent les paroles obtenues *in situ*, chaque fois que, dans le trajet, nous avons fait face au motif du paysage, les enquêtés exprimaient une sensation de ralentissement du train alors que ce n'était pas le cas (voir le film : place Jean Macé – 4'12 ; passage sur le Rhône – 4'51-5'17).

⁷³ A ce sujet, voir l'article de Nakamura Y., 1991, Tradition paysagère et poe-modernité au Japon, *Le débat*, mai-juin, n° 65, Gallimard, p. 75-87.

Effet de mouvements relatifs

Décrire

Quand le train en croise un autre ou roule à côté, ou quand il longe une route, quand l'extérieur, les objets et personnes extérieures au train sont aussi en mouvement apparaît un effet de mouvements relatifs. On pourrait aussi parler d'effet de conjonction de mouvements, mais l'idée est bien que des objets indifférents les uns aux autres se déplacent avec leur logique propre. La perception des personnes en mouvement peut alors être troublée, on ne sait pas qui se déplace, on a l'impression que les objets se déplacent très vite ou au contraire sont quasiment arrêtés. La perception peut aussi être abusée, on peut avoir l'impression d'une synergie entre les différents objets en mouvement, comme quand deux trains roulent cote à cote dans le même sens par exemple : "lequel tire l'autre ?"

Illustrer

"De toute manière y'a une combinaison de mouvements... y'a nous plus euh... d'autres choses qui sont en mouvement, des voitures..." (2)

"Là on va p't'être doubler le tramway avec un peu de chance..." (3)

"En fin de compte on voit déjà le Rhône, qui fait partie des... des deux, d'un des deux fleuves de Lyon avec ces grandes artères et toutes ces voitures en mouvement qui démontrent la grande activité de Lyon..." (5)

"J'vois l'autre bout du train, ça j'aime bien, qui avance en même temps que nous..." (6)

"Y'a l'autoroute en contresens... c'est bizarre de voir l'eau immobile comme ça, parce qu'y a aucun courant et nous, on traverse euh... voilà, moi j'sais plus... plus trop où me mettre... perdu un peu le sens de l'orientation et euh... les rails continuent un peu à se rejoindre... les voitures qui passent sous nous, y'a des hommes qui s'en vont sur les rails..." (6)

Double mouvement quand on voit les voitures sur le périphérique, deux mouvements conjoints : celui du train qui continue d'avancer et celui des voitures ... "comme si il y avait la conjonction à un moment donné de deux mouvements qui sont différents et qui s'imbriquent." [sic] (TR)

Des mouvements relatifs sont repérés avec le démarrage d'un autre train quand on entre dans la gare de Perrache, d'un seul coup "la ville bouge aussi [...] des éléments du paysage urbain sont eux-mêmes en mouvement" [sic] (TR)

"Là maintenant on vient de croiser un train et cette impression de vitesse est augmentée ..." (5)

"Là y'a un mur avec des... avec des débris... on se sent un peu enfermés, mais comme il diminue ça va mieux, là on est à coté des voitures... qu'on croise, on a l'impression qu'elles vont vite vite vite" (3)

"Y'a des voitures qui vont à contresens euh, du coup ça donne l'impression qu'elles sont asses immobiles en fait" (6)

"Une accélération a été sentie dans l'image, peut-être que le train avait démarré avant qu'on ne l'aperçoive" (TR)

Dans la cellule ci-dessus, le deuxième groupe de remarques illustre davantage des effets de vitesses contradictoires, explicables par la position des enquêtés dans le train, le cadrage de la vitre et les sens de trajets du train ou des voitures qui font que les enquêtés ont pu avoir l'impression que ces dernières allaient très vite car elles avaient parcouru la surface vitre à toute allure, ou bien qu'elles restaient au contraire toujours dans le champ de vision des voyageurs. Les illustrations de mouvements relatifs correspondent donc davantage au premier groupe de citations.

Durant les enquêtes menées, il n'y a pas eu d'occasion où notre train s'est trouvé juste à côté d'un autre avant de démarrer, de sorte que l'on ne sache lequel avance. Il n'y a pas eu par conséquent de relations de vis-à-vis avec des passagers d'autres trains, qui sont assis de la même manière que nous, le bras contre la vitre, et où il est possible de se trouver accidentellement coude à coude.

L'effet de mouvement relatif se joue à deux niveaux, entre le mouvement du voyageur, lui-même imbriqué dans le mouvement du train et le mouvement des objets de l'environnement. Mais la perception visuelle des mouvements relatifs entre les objets extérieurs et son mouvement propre se fait surtout à l'aide du cadre de la fenêtre du train. Cette utilisation du cadre de la fenêtre comme référence est un *indice monoculaire pictural*⁷⁴ essentiel pour se représenter la scène en trois dimensions et comprendre toutes dynamiques qui s'y actualisent. Bruce et Green notent le rôle de ce cadre dans l'effet de mouvements qu'il peut induire. Aussi le seuil de mouvement des objets pour qu'il soit perçu est très faible car l'œil dispose d'un très grand nombre de références qu'il sait fixe (la terre, les bâtiments etc.). De plus, l'environnement ferroviaire regorge d'éléments construits selon le motif des trilles ce qui facilite encore la perception du mouvement des objets extérieurs, car le seuil de perception de mouvement diminue de dix fois si l'objet qui se déplace est devant un fond de lignes par rapport à une surface uniforme⁷⁵.

Cet effet est une charnière entre le "si loin" et le "si proche" car il s'agit d'un effet à dominante spatiale, et il ne peut entrer dans la catégorie de "La grande illusion" car il n'engage pas qu'une illusion d'optique mais bien des processus de représentation de l'espace global, du lien écologique entre le "moi" dans le train et le "monde" qui vit à l'extérieur. C'est aussi en ce sens qu'il articule le "si loin" et le "si proche".

☞ Glissement

Les phénomènes présentés ci-dessous sont toujours dans la catégorie "Si loin, si proche". Ils illustrent cette fois-ci plutôt une dynamique d'accroche du regard à l'espace : le "si proche". Cela ne signifie pas que la perception des phénomènes précédents soit totalement extérieure à l'espace traversé, comme si le regard du voyageur était celui d'un scientifique placé derrière son microscope. Tous les phénomènes détaillés ci-dessous engagent une réelle participation du voyageur. En comparaison avec la théorie des quatre écoutes de Pierre Schaeffer, les dynamiques d'accroche du regard à l'espace correspondraient à "Écouter" et à "Entendre". La remarque précédente sur le fait que le chemin de fer soit perçu comme un milieu ou un paysage participe

⁷⁴ Droulez et al. In Cavallo V., 2001, Les faceurs perceptifs dans les activités de transport. *Actes INRETS*, n°82.

⁷⁵ Bruce V., Green P., 1993, *La perception visuelle. Physiologie, psychologie et écologie*. PUG, p. 378.

de la même idée⁷⁶. Ici l'espace traversé agit sur le voyageur et les phénomènes perçus procèdent des mêmes mécanismes que ceux décrits par J.-F. Augoyard et H. Torgue pour les *effets sonores* psychomoteurs⁷⁷ ou encore par G. Chelkoff et J.-P. Thibaud pour les *effets visuels et lumineux* à dominante psycho-motrice⁷⁸.

Dynamique d'accroche à l'espace : <i>si proche</i>	
Effet d'accompagnement cinétique du regard	
<i>Décrire</i>	<p>Il s'agit du premier effet qui engage une activité motrice suite à la perception de l'espace en mouvement. Lors de la présentation de l'effet de synthèse visuelle, il a été indiqué que les lignes horizontales de "l'image" prédominent dans la perception, car le mouvement du train les favorise et elles restent plus longtemps à l'image. Aussi, 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.</p>
<i>Illustrer</i>	<p>"Avec tous les rails j'ai vraiment l'impression qu'on va de plus en plus vite parce que j'ai l'impression qu'ils courent après nous, qu'ils se rejoignent avec les embranchements et... et qu'ils repartent un peu dans tous les sens..." (6)</p> <p>"Tout ce qui est horizontal reste une espèce de ligne qui... qui semble sauter un peu, enfin les rails en tout cas..." (2)</p> <p>" y'a un truc que j'aime bien regarder aussi... c'est euh, regarder juste le rail qu'est juste en dessous... et de l'suivre et de... de voir qu'il est pas tout l'temps parallèle au train, qui bouge un peu..." (7)</p> <p>Importance des murets du premier sur la structuration de l'image : division de l'image en deux qui peut donner cette impression de monter ou de descendre (TR)</p> <p>"Il y a des guides qui orientent ou pas"[sic] : comme le ballast, les fils électriques "il y a des lignes de fuite qui sont données, qu'on a tendance à suivre"[sic] (TR)</p> <p>"Notre regard navigue dans le rapport entre le particulier et le général, dans les rythmes présentés et dans des propositions faites, d'accompagnement du regard" [sic] (TR)</p>
<i>Connecter</i>	<p>Cet effet n'est pas ressorti aussi explicitement lors des voyages commentés que durant la table ronde. Cependant tous les enquêtés qui ont parlé des rails, ou des lignes électriques, l'ont fait généralement durant un temps significatif ce qui traduit que leur regard s'était posé dessus.</p> <p>Lors de la conduite automobile, et particulièrement de nuit, l'effet psychomoteur d'accompagnement cinétique se fait particulièrement ressentir, car dans le noir, où les indices visuels deviennent très limités, le regard est alors accompagné, guidé, par les lignes blanches tracées au sol. Cet effet fonctionne également avec les glissières de sécurité, de nuit comme de jour.</p> <p>Cet effet d'accompagnement cinétique est détaillé par Bruce et Green qui traitent de "lignes de flux locomoteur" dans le cadre de la conduite automobile. Ces lignes sont virtuelles et permettent au conducteur de savoir si sa trajectoire est la bonne sur une route et d'anticiper les courbes.</p>

⁷⁶ Cf. le séminaire de DEA de Pascal Amphoux, *Environnement, milieu et paysage*. 2003-2004.

⁷⁷ Augoyard J.-F., Torgue H., et al., 1995, *A l'écoute de l'environnement - Répertoire des effets sonores*, Parenthèses, Marseille, p. 16.

⁷⁸ Chelkoff G., Thibaud J.-P., 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble : Cresson, recherche Plan Urbain, p. 108.

Dynamique d'accroche à l'espace : *si proche*

Effet de va-et-vient du regard

Décrire

Il s'agit d'un effet psychomoteur presque élémentaire dans le cadre de la perception de l'espace en mouvement. Ces va-et-vient du regard permettent au voyageur d'accommoder le regard sur une multitude d'éléments distincts de l'espace qui défile et de prendre des séries d' "instantanés" de l'environnement qu'il reconstitue mentalement par la suite. Ces mouvements oculaires sont parfaitement perceptibles et ne sont pas sans rapport avec la structure de l'environnement, comme en témoigne par exemple l'effet d'accompagnement cinétique.

Si le voyageur fixe son regard sur un élément de l'environnement et continue de le fixer alors qu'il a disparu de l'image, on parlera d'**effet de magnétisme du paysage**. Il ne sera pas davantage détaillé car il ne s'agit que d'une modalité particulière de l'effet de va-et-vient du regard.

Musicalement, cet effet trouve sa traduction à travers la *valse*. Ce genre musical se caractérise par son rythme fait d'allers-retours permanents entre des suites d'accords disposées sur trois ou quatre temps.

Illustrer

"Un immeuble qui va être certainement bientôt détruit avec plein de tags, qui est en train d'être détruit, chantier toujours... grillages... ciel bleu, bâtiments plus anciens, ça fait un peu dépotoir là... verdure... les bâtiments sont tous différents" (1)

"On prend l'temps d'regarder des choses un peu insignifiantes, comme euh... c'qu'y a écrit sur les murs, sur les fenêtres... des immeubles, tous les toits, les cheminées" (6)

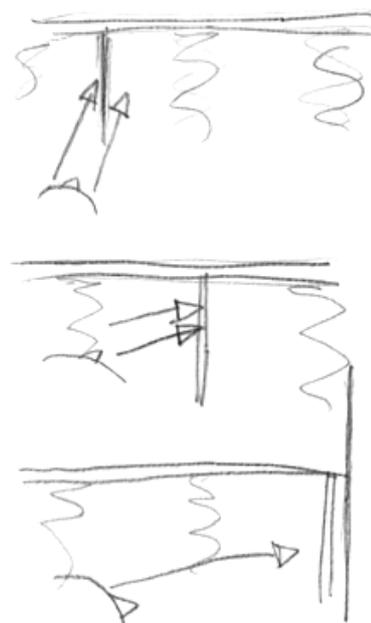
"On voit la... la tour de la Part-Dieu, on a aperçu la tour de la Part-Dieu, qui s'est vite éloignée... euh... devant nous, nous avons maintenant les... des...immeubles euh... vitrés, qui sont assez lumineux... et maintenant nous sommes sur une partie avec de plus en plus de voie ferrée... avec euh l'immeuble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

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

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

A la sortie de la gare : "impression de fuite, même si les quais disparaissent, on continue à les fixer, on essaie de garder un contact avec eux." [sic] (TR : effet de magnétisme du paysage)

Cf. le dessin de l'enquêté (2) ci-contre.



Cet effet n'a pas souvent été indiqué en tant que tel par les enquêtés, mais la description successive de tout ce que l'environnement offre est un témoin de son fonctionnement. Ces va-et-vient du regard ont également été illustrés dans un autre contexte par Nicolas Tixier à propos de la recherche d'écrits dans la ville. Les extraits d'entretiens proposés plus haut illustrent certaines "orientations visuelles"⁷⁹ présentées par N. Tixier. Les propos de l'enquêtée (1) ci-dessus indiquent qu'elle effectue des va-et-vient du regard selon une modalité de "balayage de type circulaire ou surfacique". Le regard de l'enquêtée (6) fait par contre un "balayage de type linéaire" suivant une progression verticale. Enfin, le parcours des yeux de l'enquêté (4) fait un "balayage de type sphérique"⁸⁰.

Sur les images fixes, le regard passe son temps à aller et venir sur l'image pour la détailler plus. C'est ce que R. W. Rodieck appelle l' "instantané neural"⁸¹. Les mouvements oculaires se font en une série de petites saccades (en général trois à quatre par seconde) qui constituent cet instantané : l'image perçue. A l'échelle macro, les yeux procèdent de mécanismes similaires. Sauf qu'avec le mouvement, et la difficulté à tout voir dans l'image, le mouvement de va-et-vient du regard est bien ressenti, et s'il n'était pas pratiqué par le voyageur alors l'environnement serait perçu comme un vaste flou (cf. effet de flou directionnel). La reconstruction de l'espace perçu ne peut se faire ensuite que parce que le cerveau complète ce qui est vu en faisant des hypothèses, de régularité, d'uniformité, de rigidité etc. car comme l'indique Jacques Droulez : "la plupart des indices visuels ne donnent que des informations de distance ou de position relatives"⁸². Le regard explore donc tout le champ visuel en quête de ces indices, le cerveau ensuite assemble ces images et complète les "blancs" avec des hypothèses morphologiques.

⁷⁹ Tixier N., 1998, Parcours de lecture de la place Sainte-Claire. in *Des écrits dans la ville. Sociolinguistique d'écrits urbains : l'exemple de Grenoble*. L'Harmattan, p. 289.

⁸⁰ Ibid. pour toutes les indications entre parenthèses de ce paragraphe.

⁸¹ Rodieck R. W., 2003, *La vision*. de boeck, p. 356.

⁸² Droulez et al. in Cavallo V., 2001, Les facteurs perceptifs dans les activités de transport. *Actes INRETS*, n°82.

Effet de défilement

Décrire

Il s'agit d'un effet à la fois simple et complexe. Il est peut-être le plus évident lors du voyage en train : l'environnement "défile" par la fenêtre ! Aussi, ce qui le fait exister ne peut être appréhendé qu'après avoir vu les effets et motifs précédents. Le motif des trilles peut, une fois perçu en mouvement caractériser un aspect du défilement. Le motif du faux décor aussi. Il en va de même pour l'effet de flou directionnel. Et comment avoir une impression de défilement sans dissocier mentalement le paysage (contenant) et l'œil qui le traverse (contenu) sans nier le rapport écologique qui les maintient en tension ?

Cet effet ne correspond ni à un des effets ou motifs présentés plus haut, ni la somme d'eux tous. Il est l'un ou l'autre d'entre eux doublé d'une forte intentionnalité du regard du passager-observateur. Cet effet est aussi associé à une idée de vitesse et peut par exemple difficilement se combiner avec le motif du paysage.

La métaphore cinématographique est certainement le meilleur moyen de décrire cet effet. L'effet de défilement caractérise le rapport entre une image animée, un environnement qui défile et l'œil de l'observateur, du voyageur, qui reste en contact avec, qui recompose ce qui est vu partiellement, qui anticipe ce qui va arriver tout en se laissant surprendre. Contrairement à l'effet de flou directionnel qui intervient quand l'œil est plus paresseux, le défilement pour être perçu voire *entendu* doit faire l'objet d'une activité. Ceci ne signifie pas que ce qui est vu est intégré et mémorisé et que tout environnement perçu sous l'effet de défilement peut être recomposé, mais que l'observateur prend conscience des modalités de fuite, d'irruption, de flou, etc. donné par le mélange de l'espace hétérogène et de la vitesse. Par cet effet, une poétique peut émerger de l'image, l'environnement peut devenir paysage (il suffit pour s'en convaincre de penser aux enfants le nez collé contre la vitre du train ou de la voiture, pouvant fixer le paysage en mouvement sans lassitude plusieurs minutes durant).

Musicalement, la *fugue* est certainement le genre qui caractérise le mieux l'effet de défilement.

Illustrer

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

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

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

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

Quand on se focalise sur les rails : changement de rythme évident, l'œil est moins stimulé si on regarde à l'horizon par contre (TR)

<i>Illustrer</i>	<p>Un enquêté a l'impression que si l'on regarde par les fenêtres opposées aux siennes dans le wagon alors on a une perception de l'environnement qui est comparable à celle du cinéma, "tout défile comme dans un film" [sic], à cause du fait que l'on peut voir le cadre de la fenêtre. Peut-être que l'espace est vu comme au cinéma à cause de l'interruption de l'image séquentiellement par les poteaux, et assez rapidement que cela reproduit en nous le même effet que les bandes noires entre chaque image sur les pellicules. "Il faut que ces éléments qui découpent l'espace soient assez proches, car ce qui est lointain ne découpe pas, on peut le voir passer." [sic] (7)</p> <p>Le rythme donné par les poteaux qui défilent et ponctuent le voyage. Une "prise de repères donnée par les poteaux qui défilent avec le rythme qui est donné par la vitesse de déplacement" [sic] (TR)</p> <p>Au dessus du Rhône le rythme change car l'angle de la caméra change. Le mouvement de la caméra influe autant sur le changement de rythme que la réalité elle-même. (TR)</p> <p>"Tous les objets passent devant vos yeux avec une rapidité inouïe, maisons, arbres, barrières, tout disparaît avant qu'on ait pu les fixer."⁸³</p> <p>Voir le film du trajet en entier pour ressentir cet effet.</p>
<i>Connecter</i>	<p>Physiologiquement, on pourra essentiellement se référer aux explications fournies dans les deux effets précisés plus haut. Le regard se laisse guider, accroche au paysage, va-et-vient, "rippe", est perturbé par des irrptions, des émergences, mais l'esprit recompose les images perçues comme "Le" paysage de ce lieu traversé, qui s'actualise en permanence, et qui donc défile.</p> <p>Dans le défilement, contrairement à l'effet de synthèse visuelle, ce sont les formes assez ponctuelles, verticales, qui viennent rythmer l'image et créer la sensation de défilement. Le défilement se remarque aussi en fixant des éléments horizontaux, tels que les rails ou les lignes électriques, ce sont alors des indices de luminosité, de tonalité de l'environnement général qui indiquent le défilement.</p> <p>Georges Amar, sans utiliser cette terminologie donne une description écologique et poétique de l'effet de défilement :</p> <p>"Tant que l'on marche, tant que l'on se meut doucement, le paysage se déforme continûment. Dès que le déplacement est motorisé, rapide, collectif et surtout souterrain (ou aérien : cela revient presque au même) le paysage n'est plus perceptible que par tableaux disjoints, aux stases du mouvement. Invention de la photographie. C'est le mouvement qui commande l'arrêt, la pose. A chaque "station" une image, comme une coupe transversale de la ville sur l'axe du mouvement de chacun. Mais le mouvement qui hache le paysage est aussi la cinématique qui le recompose, sur un autre plan. À chacun son film, à chacun sa ville, selon sa vitesse et sa manière de bouger. Le cinéma est l'inverse optique du mouvement urbain. Reconstitution imaginaire de la continuité."⁸⁴</p> <p>L'effet de défilement, qui consacre un peu toutes les dynamiques émergentes et motifs consacrés précédemment et caractérise finalement le mieux la problématique de ce travail (qu'est-ce qu'un paysage vu en mouvement ?) est le plus à même de devenir un pivot entre analyse des perceptions et conception. Gaëtane Lamarche-Vadel résume cette idée ainsi :</p> <p>"La traversée rapide qui offre au spectateur mobile un enchaînement d'instantanés aussi divers que possibles de la ville, s'est imposée comme paradigme du paysage urbain au point de devenir le modèle de référence des promenades aménagées pour les marcheurs."⁸⁵</p>

⁸³ Lettre de L. Napoléon Bonaparte, de mars 1833 citée par Chéroux C., 1996, op. cit. p.1.

⁸⁴ Amar G., 1999, Voir du pays. Fragments pour une poétique de la mobilité urbaine. *Les Annales de la recherche urbaine*. n° 85, p. 150-151.

⁸⁵ Lamarche-Vadel G., 1999, Le paysage en mouvement. *Les Annales de la recherche urbaine*. n° 85, p.156.

Tableau 6 : récapitulatif des phénomènes dynamiques visibles

LA GRANDE ILLUSION		SI	LOIN, SI PROCHE
Dynamique de transformation du paysage		Dynamique de mise à distance : si loin	Dynamique d'accroche au paysage : si proche
Motif des trilles	Effet de flou directionnel	Effet d'isolement dynamique et social	Effet d'accompagnement cinétique du regard
	Effet de synthèse visuelle / travail de synthèse mémorielle	Motif du faux décor vs Motif de la percée	Effet de va-et-vient du regard
		Motif du paysage	Effet de défilement

III.3. Retour général

A ce niveau, l'hypothèse générale de cette étude est vérifiée. L'existence de phénomènes dynamiques visibles qualifiables était supposée. Suite aux enquêtes *in situ* et à la projection d'un film commenté, des paroles ont été recueillies et la récurrence des phénomènes qu'elles qualifiaient ont justifié cette existence. Nous avons pu présenter une esquisse de typologie ordonnée de ces phénomènes et mis en évidence deux registres.

La typologie et les deux registres principaux qui ont été proposés sont loin d'être un solide répertoire. Les effets et motifs trouvés nécessitent d'autres retours sur le terrain, d'autres enquêtes pour être précisés. Aussi, il faudrait tester ce qui a été remarqué sur d'autres terrains, dans des trains allant à des vitesses différentes. Enfin, comme précisé plus haut il faudra naturellement refaire des enquêtes avec des voyageurs placés dans le sens de la marche du train.

La seconde hypothèse, qui était plus ambitieuse en supposant que le voyage en transport en commun, et l'explicitation des relations écologiques entre l'œil du voyageur et l'environnement parcouru est un moyen d'approcher les ambiances à une échelle urbaine est partiellement vérifiée. En effet, la mise en place de la typologie de phénomènes visuels dynamiques donne déjà

quelques éléments de description et de compréhension de phénomènes d'ambiance à l'échelle de la ville. Néanmoins, pour appréhender les ambiances à une échelle urbaine, il conviendra de consolider cette typologie et ces registres mis en place d'une part et il ne sera d'autre part pas possible de se limiter à une approche strictement visuelle.

La méthode d'analyse et de description des phénomènes repérés a une valeur interdisciplinaire, ne serait-ce que par l'approche du terrain par deux modalités différentes : les enquêtes *in situ* et le film. À ce sujet, nous tenons à préciser que ces deux corpus ont été considérés pour ce qu'ils valent respectivement, c'est-à-dire qu'ils permettent chacun d'approcher des phénomènes comparables par des voies d'accès différentes. C'est pourquoi lors de l'analyse il a toujours été précisé de quel corpus provenaient les commentaires illustrant les phénomènes dynamiques visibles, et c'est pourquoi ils n'ont jamais intervenu directement dans la phase de compréhension des phénomènes. Ces corpus sont différents, et ont permis chacun à leur façon de pointer des phénomènes visibles disponibles sur un trajet ferroviaire urbain. L'interprétation de ces derniers était le fruit d'un travail d'analyse, de mise en relation de ce qui a été pointé avec leurs "conditions d'émergence", à l'aide à la fois des éléments de contexte et des apports ciblés d'autres disciplines, et ils ont pu être définis dans leurs composantes qualitatives.

De là nous pouvons émettre quelques conclusions et proposer des ouvertures que ce travail laisse entrevoir.

IV. Du mouvement au voyage et à l'urbain

Conclusions et ouvertures

IV.1. Quelques conclusions...

Ce travail de DEA a été abordé comme une étude de faisabilité pour une thèse et pour cette raison les résultats auxquels il parvient ne peuvent être considérés comme définitifs. Cependant, l'objectif de ce travail était volontairement limité en taille et l'hypothèse a pu être vérifiée. Des ouvertures multiples se profilent alors à l'horizon. D'abord, comme indiqué plus haut, il convient certainement d'alimenter encore la typologie des phénomènes dynamiques visibles repérés, avec de nouveaux phénomènes et en en redéfinissant peut-être certains. Ensuite il faudrait généraliser la recherche de ces phénomènes à l'ensemble des sens, car tous sont sollicités lors d'un voyage. La question de l'inter-sensorialité pourrait peut-être être abordée, puis celle de "l'emboîtement des ambiances". Comme nous l'avons vu au cours de cette étude, le wagon constitue une barrière entre le voyageur et l'espace qu'il parcourt. Ce dernier est en contact visuel avec cet espace, et la définition des phénomènes dynamiques visibles dans ce cas apporte quelques éléments de compréhension et de description des ambiances à une échelle urbaine ; mais il est aussi en contact avec l'ambiance de son wagon, et la superposition des ambiances définit certainement **l'ambiance du voyage**.

Aussi, comme nous l'avons déjà précisé, cette étude est très imprégnée des travaux du CRESSON, que ce soit d'un point de vue théorique, méthodologique ou analytique. Dans une éventuelle recherche prolongeant ce qui a été esquissé par celle-ci, il conviendra d'une part d'étudier les pistes que nous avons proposées plus haut et que nous détaillerons ensuite dans les ouvertures, mais il sera également nécessaire d'ouvrir les champs de références théoriques, méthodologiques et analytiques. Pour cela une collaboration avec un autre laboratoire pourrait par exemple être envisagée. Aussi, de nouvelles "tables rondes" telles que celle menée dans cette étude pourraient être menées, toujours avec des chercheurs provenant de divers horizons, mais elles pourraient avoir un objectif étant davantage analytique que descriptif. Il pourrait également s'agir de tables rondes méthodologiques, durant lesquelles il serait par exemple premièrement projeté un film représentant un trajet étudié, puis ensuite il serait question des méthodes envisageables pour

approcher ce terrain, l'enquêter puis analyser le corpus obtenu. Tout ceci, n'entre pas en contradiction avec ce que nous avons esquissé jusqu'à présent.

IV.2. De la perception en mouvement à la conception architecturale

Une première ouverture très claire se profile quant à l'utilisation de ces phénomènes dans une démarche de conception. Il s'agit en fait d'un des "objectifs cachés" de ce travail. La figure 2 placée en tête de la deuxième partie de ce mémoire indique après l'étape "Typologie / Registres" une prolongation de la démarche vers un "outil interdisciplinaire de description et d'analyse des phénomènes dynamiques". À ce stade, nous pouvons penser que l'ébauche de cet outil est en fait la typologie qui a été créée. Cet outil hypothétique est en quelque sorte la charnière entre analyse et conception architecturale et urbaine, et bien sûr des moyens et espaces de transport. Cette charnière est envisageable car le fait d'avoir vérifié l'existence de phénomènes dynamiques visibles et de les avoir nommé, définis et classés se justifie pour au moins deux raisons : premièrement pour approcher les ambiances à une échelle urbaine, et ensuite dans une optique pragmatique, celle d'avoir un outil permettant d'envisager une conception en fonction de la dynamique. Il était nécessaire déjà de mettre un vocabulaire, une grammaire presque, en place pour savoir de quoi on parle. Ensuite, la mise en forme de l'espace pensée avec le mouvement, toujours en quête de qualité devrait pouvoir s'imaginer. Nous avons pour notre part déjà testé sur le papier l'utilisation de la métaphore musicale pour redéfinir les usages puis la forme d'un bâtiment en tenant compte des transitions perceptives multi sensorielles dans l'activité de la marche⁸⁶.

Dans un objectif de passer de l'analyse des ambiances en fonction du lieu et du temps à une conception pensée par les ambiances pour l'espace et pour le temps, il sera nécessaire d'élargir nos interrogations. Premièrement, il s'agira de tenir compte d'un maximum de paramètres sensoriels intervenant dans ces dynamiques. Ensuite il sera question de tenir compte de l'activité des individus, usagers, habitants, dans les espaces étudiés et donc de soulever l'"*époque*" de notre travail. Aussi, il conviendra nécessairement poser la question de la représentation : comment concevoir et représenter des phénomènes dynamiques qui s'actualisent dans l'espace et dans le temps ? Cependant, avant tout il faudra se poser une question quasiment d'ordre éthique : *est-ce*

⁸⁶ Masson D., Reymond A., Roose D., 2004, *Du sensible à la conception : L'Institut Grégorien Alpin*. Travail de DEA dans le cadre du cours de Qualification du Projet encadré par Olivier Balaÿ et Nicolas Rémy.

que la prise en compte des dynamiques dans la conception architecturale et urbaine est nécessaire, alors que l'humaine société a depuis le début de son existence construit et vécu dans des espaces l'ayant négligée ?

IV.3. Vers une prise en compte des éléments exogènes influant la perception de l'environnement

Cette recherche de DEA, par le fait d'avoir posé dès le départ des limites d'investigation théorique, en choisissant de se concentrer sur la question des phénomènes visibles, en oubliant l'activité du voyageur pour se concentrer simplement sur ce qu'il voit, en ne posant pas la question des "affordances" portées par le site traversé et de l'influence sur la perception et l'action de l'utilisateur des transports, laisse donc autant de pistes à approfondir. Comme indiqué plus haut, c'est probablement en explorant toutes ces dimensions de la perception embarquée dans les transports urbains qu'il sera possible d'appréhender les ambiances à une échelle urbaine. Aussi, la conceptualisation d'un "outil *pluri-sensoriel* de description et d'analyse des phénomènes dynamiques" en vue de faciliter une conception fondée sur la perception en mouvement, devra nécessairement tenir compte de ces externalités. Une fois de plus le schéma *stimulus-réponse* est mis à mal, il s'agira de penser dans un système où le vécu d'un lieu, d'un trajet, d'une ville sera fonction de : espace, temps, mouvement, activité, efficace sensori-moteur, multi-sensorialité, etc. Tout ce programme est extrêmement ambitieux et ne peut probablement pas faire être pleinement appréhendé dans le cadre d'une thèse. Nous entrevoyons néanmoins quelques possibilités de poser quelques unes de ces questions dans un travail de thèse, afin d'alimenter plus globalement une théorie des ambiances à l'échelle urbaine, mais aussi pour envisager le passage de l'analyse des phénomènes dynamiques perçus et plus globalement des ambiances vécues lors d'un voyage vers la conception des espaces et des moyens de transport en quête "multilatérale" de qualité et non plus seulement en fonction de contraintes sectorielles.

IV.4. Résumé du projet de thèse déposé à l'École Doctorale Sciences de l'Homme, du politique et du territoire de l'Université Pierre Mendès-France de Grenoble.

Située dans le champ des ambiances architecturales et urbaines, cette recherche propose d'étudier la perception de la ville en mouvement, dans les transports en commun. Dans une

Europe à 80% urbaine et où les déplacements prennent de plus en plus d'importance il est légitime de se demander : "**Qu'est-ce qui fait trajet pour les usagers des transports en commun ?**". L'hypothèse guidant ce travail est que nous supposons l'existence de phénomènes visibles, sonores, kinesthésiques etc. qui sont ressentis par les voyageurs le long d'un voyage et qu'ils sont identifiables et nommables. L'identification de ces phénomènes, mise en relation avec la question de l'habitude, de l'activité des voyageurs permettra de répondre à la question posée par la problématique.

Les principes méthodologiques de cette recherche sont de partir d'enquêtes *in situ* menées sur un échantillon représentatif pour repérer les émergences sonores, visuelles, etc. ressenties lors des voyages. Ensuite, la démarche proposée se situe dans un contexte interdisciplinaire où interviendront à la fois les sciences cognitives, les sciences humaines et les sciences pour l'ingénieur pour évaluer les dimensions qualitatives et quantitatives de ce qui aura été perçu. Ce travail aura aussi une valeur comparative, des investigations seront menées sur des terrains différents afin de valider et de préciser les dynamiques émergentes durant les voyages en transport en commun. Enfin, nous aurons recours à divers support d'investigation : parole, séquences filmées, recueil de textes, pour enrichir le corpus à analyser.

Les résultats attendus sont de trois natures : théoriques, méthodologiques et pratiques. D'un point de vue théorique, l'analyse du corpus obtenu lors des différentes investigations permettra l'ébauche d'un **outil interdisciplinaire de description et d'analyse des phénomènes pluri-sensoriels perçus lors des voyages urbains**. La méthode proposée n'est pas fermée et peut s'adapter à divers types de transport en commun et à d'autres situations d'études ou d'analyse. Enfin, l'objectif pratique de ce travail est de relier l'analyse des perceptions, et de ce qui fait trajet pour les voyageurs, avec la conception à la fois architecturale et paysagère des espaces de transport, et celle des véhicules de transport en commun, dans une recherche de qualité, au-delà de questions de confort ou d'esthétique.

V. Bibliographie

Ouvrages et rapports de recherche

AMPHOUX Pascal, JACCOUD Christophe, GEHRING Marco, BUSSET T., STREBEL I., *Le petit véhicule à l'épreuve de la ville*. Rapport de recherche IREC – EPFL, 219 p.

AUGOYARD J.-F., Torgue H., et alii, 1995, *A l'écoute de l'environnement - Répertoire des effets sonores*, Parenthèses, 174 p.

BARBARAS R., 1994, *La perception. Essai sur le sensible*. Hatier, 79 p.

BARTHES R., 1994 (édition originale 1980), *La chambre claire. Note sur la photographie*, Cahiers du Cinéma Gallimard Seuil, 193 p.

BAXANDALL Michael, 1985 (ré éd 1999), *L'œil du Quattrocento*, Gallimard, traduit de l'anglais par Y. Delsaut, 251 p.

BERTHOZ A., 1998, *Le sens du mouvement*, Odile Jacob, 370 p.

BON F., 2000, *Paysage fer*, Verdier, 89 p.

BOWIE K. (ed.), 1994, *Revue d'histoire des chemins de fer. Arts et chemins de fer*. Actes du troisième colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer, n°10-11, novembre, 368 p.

BRUCE V., GREEN P., 1993, *La perception visuelle. Physiologie, psychologie et écologie*. PUG, 511 p.

CHELKOFF G., THIBAUD J.-P., 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble : Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain (CRESSON), recherche Plan Urbain, 231 p.

COULON A., 2002, *L'ethnométhodologie*, PUF, QSJ, 5^{ème} édition, 128 p.

DELEUZE G., 1997, *Cinéma 1 : l'image-mouvement*. Éd. de Minuit, 297 p.

DOCQUIERT F., Piron F., 1998, *Image et politique*, colloque sous la présidence de Paul Virilio, Actes Sud / AFAA, Arles, 188 p.

DOSSE F., 1997, *L'empire du sens. L'humanisation des sciences humaines*, La découverte, 432 p.

GROSJEAN M., THIBAUD J.-P., 2001, *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, 214 p.

LEOTHAUD I., 2001, *Une approche des ambiances architecturales à travers une pathologie mentale*, mémoire de DEA, EA Grenoble, CRESSON, 153 p.

MACH E. 1996, *L'analyse des sensations. Le rapport du physique au psychique*, Jacqueline Chambon, 323 p.

MAREY E.-J., 2002 (réimpression) *Le mouvement*, Jacqueline Chambon.

MISSION PHOTOGRAPHIQUE DE LA DATAR, 1989, *Paysages-Photographies ; en France dans les années quatre-vingt*.

POPPER F., 1970, *L'art cinétique*, Gauthier-Villars, 2^e édition, 302 p.

RODIECK R. W., 2003, *La vision*. de boeck, p. 356.

SCHIVELBUSCH W., 1990, *Histoire des voyages en train*. Le promeneur, 253 p.

THIBAUD J.-P. (ed.), 2002, *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, A la croisée, 262 p.

TIXIER N., 1997, *Apports de théories morphogénétiques à l'approche des ambiances construites. Recherche exploratoire*. Mémoire de DEA, EA Grenoble, CRESSON, 172 p.

TIXIER N., 2001, *Morphodynamique des ambiances construites*, thèse de doctorat sous la direction de J.-F. Augoyard, École polytechnique de l'Université de Nantes, CRESSON/ACROE, 391 p.

Articles et dossiers de revues

AMAR G., 1993, Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, novembre, p. 140-151 .

AMAR G., 1999, Voir du pays. Fragments pour une poétique de la mobilité urbaine. *Les Annales de la recherche urbaine*. n° 85, p. 149-151.

AUGOYARD J.-F., 1991, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère *Le débat*, numéro 65, mai-juin, p. 51-59.

BERQUE A., 1991, De paysage en outre-pays, *Le débat*, mai-juin, n° 65, Gallimard, p. 4-13.

CHEROUX C., 1996, Vues du train. Vision et mobilité au XIX^e siècle, in *Études Photographiques*, n°1, novembre, 10 p.

COLLEGE DE FRANCE, chaire de physiologie de la perception et de l'action dirigée par Alain BERTHOZ, articles disponibles sur Internet. Source : http://www.college-de-france.fr/chaire3/page_accueil.html

CORIN F., 2001, Le sens du mouvement. Interview d'Alain Berthoz, in *Nouvelles de Danse*. n°48-49, p. 80-93.

DROULEZ J., CORNILLEAU-PERES V., PANERAI F., WEXLER M., Rôle du mouvement propre dans la perception de l'environnement visuel, in CAVALLO V., 2001, Les facteurs perceptifs dans les activités de transport. *Actes INRETS*, n°82.

GIBSON J.-J. Le système haptique (issu de : The senses considered as perceptual systems, 1966), in *Nouvelles de Danse*. n°48-49, p. 94-120.

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT PSA PEUGEOT CITROËN, 2004, *Le journal de l'IVM*, mai. Disponible sur Internet : <http://perso.wanadoo.fr/ville-en-mouvement/>

LAMARCHE-VADEL G., 1999, Le paysage en mouvement. *Les Annales de la recherche urbaine*. n° 85, p.153-160.

LANGLOIS P, 2003, *Anamorphoses par transformations pseudo-équivalentes. Application à la cartographie thématique*. 6^e rencontres de Théo Quant, 17 p.

LANGLOIS P., , DENAIN J.C., 1998 Cartographie en anamorphose, *Mappe-monde*, n°49, février, vol 1, p. 16-19,

MELON M.-E., 2002, Le voyage en train et en images : une expérience photographique de la discontinuité et de la fragmentation in ALBERA F., BRAUN M., GAUDREAU A., *Arrêt sur image, fragmentation du temps*, Payot, Lausanne, p. 47-68.

MZALI M., DUBOIS D., POLACK J.-D., LETOURNEAUX F., POISSON F., 2000, *Étude de la qualité du confort acoustique dans les transports ferroviaires : analyse sémantique de questionnaires ouverts*. Congrès CFA, 4 p.

MZALI M., DUBOIS D., POLACK J.-D., LETOURNEAUX F., POISSON F., 2000, *Auditory confort on board of trains : passengers' point of view*. Actes du colloque Internoise de la Société Française d'Acoustique, 7 p.

NAKAMURA Y., 1990, Les réseaux de transport en tant que système cognitif du territoire, *Acta geographica*, II, n°82, p; 42-48.

NAKAMURA Y., 1991, Tradition paysagère et post-modernité au Japon, *Le débat*, mai-juin, n° 65, Gallimard, p. 75-87.

Revue *Sciences Humaines*, 2004, dossier Voyages, migration, mobilité, n° 145 janvier, p. 20-35.

STRANSKY V., 1998, Réguler la vitesse par la forme urbaine ? in *Flux*, n°34, Octobre - Décembre, p. 33-43;

THIBAUD J.-P., Tixier N., 1998, L'ordinaire du regard, in *Le cabinet d'amateur*, n°7-8, p. 51-67.

TIXIER N., 1998, Parcours de lecture de la place Sainte-Claire. in Billiez J., Lucci V., Millet A., Sautot J.-P., Tixier N. *Des écrits dans la ville. Sociolinguistique d'écrits urbains : l'exemple de Grenoble*. L'Harmattan, 320 p.

WEXLER M., 2001, *Comment l'action détermine notre perception visuelle de l'espace*. Communiqué de presse CNRS, disponible sur Internet : <http://www.cnrs.fr/cw/fr/pres/compress/perceptvisu.html>

Dictionnaires

BRUNET R., 2001, *Les mots de la géographie. Dictionnaire Critique*. Reclus, La documentation française, 518 p.

ERNONT A., Meillet A., *Dictionnaire étymologique de la langue latine. Histoire des mots*.

LEVY J., LUSSAULT M., (eds.), 2003, *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, 1034 p.

REY A., REY-DEBOVE J., 2002, *Le nouveau Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, 2841 p.

Autres

AMPHOUX P., *Environnement, Milieu et Paysage*, séminaire de DEA de. 2003-2004.

DEPARDON R., *New York, N.Y.*

MASSON D., REYMOND A., ROOSE D., 2004, *L'Institut de Géographie Alpine de Grenoble : du sensible à la conception*. Travail de DEA dans le cadre de l'atelier de Qualification du Projet encadré par Olivier Balaÿ et Nicolas Rémy.

OTOMO K., *Akira*.

SALLES W., *Central do Brasil*.

Table des figures

Figure 1 : Le référentiel train expliqué par un schéma catastrophiste

Source : Thom R., 1994, Par les fenêtres du train. La notion de référentiel appliquée à l'art de voyager en train. *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°10-11, p. 31.

Figure 2 : Schéma méthodologique général

Figure 3 : Séquence photo du trajet Lyon Part-Dieu – Lyon Perrache

Source : photographies extraites du film du trajet

Figure 4 : Plan de Lyon avec vue du chemin de fer et des points de repères disposés sur le trajet

Source : - fond de carte : IGN BDCARTO
- cartographie et infographie : D. Masson

Figure 5 : Profondeurs du champ visuel à 90° par rapport à la fenêtre du wagon sur le trajet

Source : - fond de carte : IGN BDCARTO
- cartographie et infographie : D. Masson

Figure 6 : Déformation du nord-ouest de la France à partir des temps d'accès ferroviaires

Source : LANGLOIS P., DENAIN J.C., 1998 Cartographie en anamorphose, *Mappe-monde*, n°49, février, vol 1, p. 16-19.

Table des matières

I.	L'URBAIN SOUS LE MOUVEMENT	8
I.1.	<i>La mobilité puis le mouvement</i>	8
I.2.	<i>De la ville perçue en mouvement ...</i>	11
I.2.1.	Une question légitime : qu'est-ce qu'une ville vue en mouvement ?	12
I.2.2.	Le train comme référentiel de l'étude des perceptions et des ambiances urbaines	13
I.3.	<i>... aux phénomènes dynamiques visibles</i>	16
I.3.1.	Positionnement du sujet dans la recherche et choix épistémologique	17
I.3.2.	Aux prémisses de l'hypothèse : "environnement + mouvement = paysage ?"	19
a/	Le chemin de fer et l'évolution de la représentation picturale	19
b/	Cadre, paysage et mouvement	20
I.3.3.	De la perception en mouvement à la conception d'un référentiel	23
a/	L'hypothèse de formes identifiables du monde vu en mouvement	23
b/	Éléments de précision	24
II.	CE QUI EST VU EN MOUVEMENT	26
II.1.	<i>Présentation générale de la méthode employée et des résultats attendus</i>	26
II.1.1.	Hypothèses méthodologiques	26
II.1.2.	Deux modes d'enquêtes complémentaires	28
a/	Les enquêtes <i>in situ</i>	29
b/	Digression méthodologique	30
c/	Le film comme la représentation de la réalité	30
II.2.	<i>Des voyages commentés, re-commentés etc.</i>	32
II.2.1.	1 ^{ère} étape : le voyage	32
a/	Principes généraux de l'enquête	32
b/	Un terrain ferroviaire urbain	33
☞	Présentation du trajet	33
☞	Pourquoi ce parcours ?	34
c/	Déroulement des "voyages commentés"	37
II.2.2.	2 ^e , 3 ^e et 4 ^e étapes : le souvenir immédiat du voyage, le souvenir distant puis le re-commentaire	41
II.2.3.	Présentation intermédiaire des résultats	42
II.3.	<i>L'observation filtrée et réorganisée</i>	47
II.3.1.	Présentation du dispositif	47
II.3.2.	La constitution d'un film	49
a/	le choix de la représentation vidéographique	49
b/	La réalisation	50
☞	Les prises de vue	50
☞	La bande sonore	51
☞	Le montage	52
II.3.3.	Déroulement de l'expérience	53
a/	Le choix des participants	53
b/	La "table ronde"	54
c/	Compte-rendu de l'expérience	55
II.4.	<i>Retour sur la méthode</i>	57

III.	CE QUE FAIT NAITRE LE MOUVEMENT	59
III.1.	<i>Ressaisissement, croisement des vues et choix</i>	59
III.1.1.	Du recueil des données à leur traitement – Principes d'analyse	59
III.1.2.	Méthodologie d'analyse	61
III.2.	<i>Une typologie ordonnée</i>	64
III.2.1.	"LA GRANDE ILLUSION"	65
III.2.2.	"SI LOIN, SI PROCHE"	70
	☞ Glissement	79
III.3.	<i>Retour général</i>	85
IV.	DU MOUVEMENT AU VOYAGE ET A L'URBAIN	87
IV.1.	<i>Quelques conclusions...</i>	87
IV.2.	<i>De la perception en mouvement à la conception architecturale</i>	88
IV.3.	<i>Vers une prise en compte des éléments exogènes influant la perception de l'environnement</i>	89
IV.4.	<i>Résumé du projet de thèse déposé à l'École Doctorale Sciences de l'Homme, du politique et du territoire de l'Université Pierre Mendès-France de Grenoble.</i>	89
V.	BIBLIOGRAPHIE	92

ANNEXES

<i>ANNEXE 1 : RETRANSCRIPTION DES "VOYAGES COMMENTES" ET DES RE-COMMENTAIRES</i>	II
<i>ANNEXE 2 : TEXTE DE LA BANDE SON POLYGLOTTE</i>	XXVIII
<i>ANNEXE 3 : RETRANSCRIPTION DE LA "TABLE RONDE"</i>	XXXI

Annexes

<i>ANNEXE 1 : RETRANSCRIPTION DES "VOYAGES COMMENTES" ET DES RE-COMMENTAIRES</i>	II
<i>ANNEXE 2 : TEXTE DE LA BANDE SON POLYGLOTTE</i>	XXVIII
<i>ANNEXE 3 : RETRANSCRIPTION DE LA "TABLE RONDE"</i>	XXXI

Annexe 1 : Retranscription des "voyages commentés" et des re-commentaires

Pascale

Donc, je vois des chariots, quai est totalement vide... j'vois pas grand-chose parce que en fait euh, j'vois que l'quai... j'vois qu'une partie des bâtiments...

Là j'vois plein de bâtiments, c'est la Part-Dieu... une grande tour... une rue qu'est vide... un immeuble avec des gens derrière, les vitres sont sales, très sales...

Là c'est une ouverture sur Lyon, y'a encore des bâtiments... enfin le ciel, bâtiments vitrés avec le soleil qui se reflète dedans...

Et l'train prend de la vitesse, et puis y'a des rails, bâtiments, le soleil qui se reflète dedans... des bâtiments qu'ont l'air neuf, que j'avais jamais vus...

... encore des bâtiments, ciel bleu... les arbres sont en feuilles... j'vois un chantier...

Un immeuble qui va être certainement bientôt détruit avec plein de tags, qui est en train d'être détruit, chantier toujours... grillages... ciel bleu

Bâtiments plus anciens, ça fait un peu dépotoir là... verdure... les bâtiments sont tous différents (ton étonné)... y'a des tags, là on passe

Sous le tunnel... on sort du tunnel, y'a des tags... on voit un bâtiment, en hauteur, des arbres...

y'a pas grand monde dans l'train là (rires), on est dans un tunnel – *je l'interrompt : « est-ce que je pourrais te demander de parler un petit peu du défilement... de nommer les éléments du mouvement... ? En plus de faire la description de ce que tu vois. »*

Donc euh, ouais ce que j'vois c'est des barrières qui défilent, avec euh, un mur, des arbres... là c'est... c'est vrai que si je me met à regarder le défilement j'ai pas envie de parler (rires)

Parce que ça me, c'est pour ça que j'aime le train, parce que ça me... ça m'transporte un peu, ça me pose... mais euh, j'sais pas si ça te dit que je suis en train de te dire, mais...

La vitesse est bonne euh... pour moi... parce que euh, ça défile à une allure où j'ai le temps de voir les choses... (longue pause) Alors là, y'a... ces murs de pierre

Bon je sais que je suis toujours à Lyon, que j'vais pas voir grand-chose d'autre, avant d'arriver sur Perrache... et puis y'a l'bruit, ça bouge, ça défile toujours doucement...

Y'a les lignes... électriques... là y'a un peu ... d'espaces euh... à l'abandon...

... (longue pause) là on vient de passer des voûtes euh...

... (pause de 15 secondes~) c'est marrant parce qu'y a des immeubles euh, qui ont été euh, repeints et euh, au fur et à mesure

qu'on avance on dirait qu'ils ont été repeints pour les gens qui sont dans l'train... (pause) défilement... (pause)

... Là c'est... ça commence à être joli, on arrive vers une place... où y'a des arbres, et puis des habitations, on a l'impression qu'y a des gens qui vivent là, on arrive à Jean Macé, ça y est... on est dans la ville,

On est dans Lyon... le train ralentit, on a l'temps un peu de choper des images... des gens..., comment y vivent, en voyant comment... leurs balcons sont habités ou pas...

(longue pause > 15 secondes) ...

- *Relance : « si tu veux, tu peux utiliser des métaphores, je ne sais pas, des comparaisons avec d'autres choses que tu aurais déjà vu, au cinéma, à la télévision sur euh, sur le paysage qui défile, sur le mouvement des bâtiments, je ne sais pas.. »* -

Moi je, ça m'fait toujours penser quand j'étais petite, quand on est proches comme ça des, des habitations, des bâtiments, des euh, des références de vacances quand j'étais chez une tante et on vivait à côté de... du train, et...

J'ai pas de références particulières par rapport à des films, là on arrive sur le... sur le Rhône... y'a des péniches et euh, là c'est l'sentiment de liberté quoi... j'aime beaucoup ma ville et... voilà, voilà on a une vue sur Lyon, on voit Fourvière...

Et ces ponts euh... le lien quoi, le lien euh.... d'un côté à l'autre... puis j'me sent très euh, très protégée...

... c'est ça, c'est ce contraste euh, entre ce qu'on vient d'traverser qu'était beau, puis là on arrive en gare et ... c'est moins chouette quoi...

... là on voit pas très loin de chez moi... (pause) et on arrive dans une vrai gare

comme je l'entends, traditionnelle, Perrache (rires)... avec son... avec son toit que j'me demande toujours si il peut être transpercé ou pas mais bon...

pause jusqu'à la fin : 7'09

Beau temps

Connaît le trajet : oui.

A pris ce train pour la dernière fois : il y a 2 ou 3 mois.

Prend le train 2 ou 3 fois par an pour de grands trajets, et une fois par semaine entre Vienne et Lyon depuis 4 mois.

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'00	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
1'15	Immeubles neufs avant la CAF
1'26	Délaissé urbain au croisement Vivier Merle – Félix Faure
3'18	« on sent qu'on est toujours à Lyon » → pourquoi ? (A)
4'41	Passage à hauteur de Jean Macé, la ville est en contrebas
4'52	« Le train ralentit, on a le temps de choper des images »
5'30	Passage au niveau de l'IEP
5'50	Arrivée au dessus du Rhône : « sentiment de liberté » → pourquoi ?
6'04	Au dessus du Rhône : « lien d'un coté à l'autre, on se sent très protégé » → pourquoi ? (B) Aiguillage du train avant l'arrivée à Perrache
6'35	Arrivée en gare de Lyon Perrache
6'50	

Retour immédiat sur le trajet :

Ce trajet est proche, on a peu de recul par rapport au paysage ce qui fait qu'on oublie que l'on est à bord d'un train, car la vue est tout de suite limitée, arrêtée.

- (A) Cette idée du fait qu'on se sente toujours à Lyon n'est pas due au construit, à une reconnaissance visuelle de l'environnement extérieur mais parce que Pascale sait qu'elle n'est pas en partance pour un voyage.
- (B) Ce sentiment de protection vient du fait qu'elle sait qu'elle est dans sa ville, et qu'elle est dans un train. Ce sentiment aurait été vécu différemment si elle avait vu le trajet en vidéo bien que sa mémoire aurait pu aussi lui permettre de ressentir la même chose en voyant un film du trajet.

Résumé du trajet :

- Pascale a eu l'impression de passer « à côté d'énormes legos », à cause de la variété des immeubles qui ont été vus.
- **L'arrivée au dessus du Rhône est le temps fort du voyage, car « ça correspond à une ouverture, tu respires, ça s'offre à nous, c'est le cadeau, ça vaut le coup par rapport à tout ce qui est avant et qui n'est pas forcément beau » (sic).**

Quelques remarques en plus :

« La gare c'est le voyage, je suis dans mon élément »

Dans le TGV Pascale préfère s'asseoir en arrière car « ses yeux ont le temps »

Pour Pascale le train correspond à un moment « intemporel » même si après le voyage « tu es plus vieux ». Pour elle, comme le train est habituellement vécu comme un moment « intemporel » et un moment d'évasion, où les yeux accommodent à l'infini, où on ne pense plus à rien, il est alors difficile de parler de ce qu'on voit.

2^{ème} entretien le 21/04/04 :

Pascale m'a remis un texte qu'elle a tapé concernant son souvenir du voyage :

Part-Dieu / Perrache, jeudi 14 avril :

Trajet d'une gare à l'autre sans réelle prise de vitesse où les bâtiments se succèdent dans un emboîtement irrégulier mais pas monotone. Incontestablement, les constructions n'ont pas été faites pour le plaisir des yeux du voyageur. Un bâtiment a retenu mon attention après avoir quitté la gare, je l'ai bien aimé, il est légèrement en diagonale et ses vitres font effet de miroir. Très ponctuellement, nous avons dépassé des arbres, j'en ai gardé un souvenir d'arbres chétifs par rapport aux immeubles, hangars. Je n'ai pas le souvenir de grisaille comme c'est le cas dans certaines approches de gares dans d'autres villes françaises. A un moment, le train longe un terrain vague, on ne voit qu'un entrepôt à 100 mètres environ, je ne reconnais rien. L'apparition de 2 ou 3 places (surtout celle de Jean Macé) font office de bouffée d'oxygène. La ville s'offre vraiment à l'arrivée sur le Rhône, enfin de l'espace pour les yeux, béance qui récompense... furtivement car nous entrons en gare de Perrache, l'horizon se rétrécit.

**

Questions :

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (est-ce que tu as l'impression que c'est la ville qui bouge, ou ton corps ? comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

La réponse à cette question se trouve essentiellement dans le texte ci-dessus.

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

- le départ du train : quai vide, peu de ciel, souvenir du bleu, de ce qui est ensoleillé (A)
- les bâtiments de bureaux après la gare, l'immeuble « en diagonale » (B)
- le « terrain vague » avec des tags (certainement vers la gare de la Guillotière)
- la place Jean Macé (C)
- l'arrivée sur le Rhône (D)

En terme d'ambiance, les souvenirs de Pascale sont les suivants :

A : « couleur orangée », depuis la gare jusqu'aux immeubles de bureaux

B : immeubles de bureaux avec un souvenir « blanc / bleu »

C : impression de clarté, de précision dans la vision : « comme quand tu met des lunettes » (sic)

D : bleu pâle, pastel, autant pour le ciel que pour l'eau. Ce qui l'avait frappé, c'étaient les immeubles avant le Rhône, qui étaient tellement proches et repeints qu'ils semblaient avoir été peints pour les passagers.

A un moment tu as dit que les immeubles le long de la voie ferrée semblaient avoir été repeints pour les gens dans le train. Qu'est-ce qui te fait dire cela ? Penses-tu que l'environnement que le train traverse doit être agréable, ou que cela n'a pas beaucoup d'importance puisqu'il s'agit d'un espace traversé et non habité ?

Pascale a eu cette impression à cause du manque de recul entre les immeubles et les voies ferrées, qui lui laissent penser qu'ils ne peuvent être peints que pour les yeux des passagers du train. Ce sont aussi ces immeubles qui lui ont donné une impression de lego (souvenir d'un bâtiment jaune/orangé et d'un autre bleu). Aussi, ces bâtiments semblaient être les seuls tournés vers la voie ferrée.

Pascale que les paysages, l'environnement ferroviaire sont importants, surtout dans les arrivées de ville : « on a souvent l'impression d'être dans la zone, c'est aussi une image de marque pour les gens qui connaissent pas et qui arrivent dans la ville. »

« Parce que l'arrivée dans une gare fait aussi partie du voyage » (sic)

Quand tu parles de la vitesse du train, qu'est-ce qui te permet de savoir que le train change d'allure ? Est-ce une information donnée par les yeux ou bien est-ce que c'est ton corps qui te la donne ?

Pour Pascale, c'est son corps qui lui indique les changements de vitesse. Dans le voyage que nous avons fait, c'étaient les bruits et les sensations, qui lui donnaient les changements de vitesse et dans ce cas elle se rendait compte quand ça accélérerait car ça allait trop vite pour son regard (à cause du fait aussi qu'elle était assise dans le sens de la marche).

Tu m'as dit que lorsque tu regarde le défilement tu n'as plus envie de parler, est-ce que maintenant tu pourrais préciser ce qui te mobilise dans le défilement du paysage, ce qui retient autant ton attention ? Est-ce que cette sensation est dépendante de l'environnement traversé ? Est-ce que tu vois le paysage comme s'il se déplaçait et que toi tu étais fixe, ou bien est-ce que c'est l'inverse ?

Ce qui défile a un côté hypnotique, elle a une grande difficulté à toujours devoir « faire le net » (encore à cause de la position dans le train) par rapport à ce qui passe → grande difficulté à parler de ce qui a déjà disparu. Cette sensation n'est pas spécialement en rapport avec l'environnement, Pascale ressentirait ce flou quel qu'il soit, bien que si il s'agit d'un paysage assez rythmé, avec par exemple des alternances ombre / lumière, ou des grandes étendues (lac, mer...) où elle remarque que cette sensation serait moins forte.

Pour elle il est plus reposant de regarder au loin, elle aime quand ça ralentit et quand on voit les habitations, les jardins, les balcons. Sa relation à l'environnement est liée à l'allure du train même si généralement elle a tendance à laisser aller le paysage. Si le train longe une autoroute elle pourra fixer les voitures, comme des éléments individuels, sinon elle ne fixe pas d'objets de l'environnement parcouru. « Quand on voyage ce qui est intéressant pour te repérer, c'est la position du soleil à cause des arbres [...] car dans le train on a l'impression qu'on va tout droit. »

Est-ce que tu as des souvenirs précis d'éléments qui défilent que tu aurais remarqué pendant le voyage ? Lesquels ?

« le défilement ça correspond au côté répétitif d'espaces réguliers ». Pascale se souvient de cette sensation de défilement avec des arbres chétifs et des piliers : éléments réguliers, induisant un rythme.

Tu m'as parlé du défilement des barrières. Quels sont les éléments du paysage qui semblent défilier pour toi ? (premier plan, ...)

« La notion de défilement dans l'observation est venue assez tard, quand tu m'en a parlé ». Dans le trajet, tout semblait défilier sauf quand il y a eu des interruptions : 2 ou 3 places avant Jean Macé, puis la place Jean Macé, puis au dessus du Rhône.

Quand on est arrivés à la hauteur de la place Jean Macé, tu as dit qu'on « a le temps de choper des images » (sic), est-ce que tu t'en souviens ? Quelles sont les caractéristiques des vues que l'on avait à cet endroit ?

« Ce qui change, c'est la profondeur, la clarté, la vie, ce côté bien rangé des places, t'es à un angle, c'est une ouverture pour toi ». Pascale a eu une impression de ralentissement, ce qui donne l'impression de mieux voir et de mieux apprécier l'environnement.

Au dessus du Rhône, l'impression est totalement différente car il n'y a plus de rangement : « la ville s'offre », « il n'y a plus de courbes [...] ce n'est plus rangé par rapport aux arbres ou par rapport à des rectangles mais par formes arrondies, c'est le contraste [...] c'est beaucoup plus doux, tu vois loin, sinon tout est très saccadé, et là du coup t'es dans la ville, t'es plus autour de c'mur d'enceinte »

Tu m'as dit avant que le train passe au dessus du Rhône que ce voyage te rappelait des souvenirs de vacances chez une tante qui habitait à proximité d'une voie ferrée. Est-ce que tu vivait/voyait l'environnement ferré de la même façon qu'on a pu le voir dans le train ? Si non, en quoi cela est différent ? (en quoi le mouvement, le cadrage du paysage change ta perception de ce genre d'espaces ?)

« Ma perception du train s'est affirmée/exacerbée car elle était proche d'une ligne de train [à Lunéville] [...] c'est devenu familier, c'est ça qui m'a familiarisé avec le train, et ça reste en moi c'est » pas horrible d'habitude près du train.

« Là [...] les rails et le train font partie de la vie, c'est familier... ça me ferait envie » d'habiter près d'une voie ferrée.

Le lien entre les habitations et les voies ferrées, ... c'est pas l'impression qu'elle a eu pendant le voyage sauf à Jean Macé où « c'est pris en compte », « ça fait partie du paysage ».

Sébastien

Départ du train - pour l'instant y'a pas d'effet notable, l'effet qu'on peut voir c'est surtout euh, au niveau du ballast, ou j'sais pas comme on appelle ça, les ...

...les morceaux de bois qui sont utilisés pour les traverses, c'est là, la première chose qui commence à apparaître en mouvement à nos yeux... euh... euh, ainsi que... le toit des abris pour, en cas de pluie, pour les voyageurs... Donc pour l'instant c'est encore une vitesse assez réduite, toutes les inscriptions qui sont sur le sol, sur le quai de la gare, apparaissent aussi euh... en stroboscopique ou je sais pas quoi... et évidemment... ce qui est proche de nous euh... semble euh... flou... semble s'étirer un peu comme des bandes colorées plutôt tandis que les bâtiments qui sont un peu plus loin eux, c'est... comment définir... donc là on a pris pas mal de vitesse euh... c'est qui est marrant, c'est les rails du train qui eux ... apparaissent très très lisses et très brillants à comparer du reste... là on passe devant euh, des travaux, des graffitis, divers...

je le coupe : "n'hésites pas à parler de ta relation au paysage aussi, de tout ce qui se passe près mais aussi loin" ; d'accord... c'est-à-dire : ce que ça m'évoque ou ...? J'sais pas là, c'est que des coins que j'connais j'habite vraiment pas loin (pause) ; "tu peux parler des effets de vitesses, des choses comme ça, de ce que ça t'évoques, quand on est près, quand on est loin..." ; donc, quand je suis près j'aime bien, parce que ça m'donne un peu euh... une impression de vitesse qui m'plait et... de loin c'est... je sais pas, ouais c'est... qu'est-ce que ça peut évoquer... (longue pause de 15 secondes)

"est-ce que par exemple ça t'évoques quelque chose les barrières qui défilent euh..." ; ben non... en fait ouais, tout c'est qui est, tout ce qui est euh... vertical, ça s'fond, ça devient une espèce de flou euh gris qui laisse voir c'est qui y'a derrière quoi... et euh, tout ce qui est horizontal reste une espèce de ligne qui... qui semble sauter un peu, enfin les rails en tout cas... là c'est vrai qu'on a pris... un peu plus de vitesse encore et euh tout est beaucoup moins distinct... on ralentit... y'a énormément de graffitis... ... ouais, c'est assez sombre quand même euh... y'a euh... de l'urbain crado... voilà c'est que ça m'évoque... (pause) ; "qu'est-ce que ça évoque pour toi de s'approcher ou de s'éloigner du premier plan..." euh... ben l'éloignement ouais... du à la vitesse... quand c'est près ça paraît plus lointain parce que j'vois moins de détails... ... bon là, la vitre est assez crado donc on voit... on voit un espèce de reflet du à la lumière... là ça m'évoque des souvenirs pas très agréables en fait... parce que euh... Perrache, c'est pas un endroit que j'apprécie énormément... mais bon... là c'est vrai que ... en fait euh... le regard il se fixe parfois sur euh, quelque chose de précis même un élément de barrière... en fait quand le regard s'arrête... j'sais pas comment expliquer ça, quand le regard fait des va et vient... t'as plus cet effet stroboscopique sur les barrières qui longent les voies ferrées ; *annonce vocale dans le train* : "Mesdames et Messieurs, dans quelques minutes ce train entre en gare de Perrache, Perrache : terminus de ce train. Correspondance pour St André le Gaz : départ 11h35, correspondance pour Ambérieux départ 11h42, correspondance pour St-Etienne Chateaucieux : départ 11h45, correspondance pour Valence ville : départ ..."; Sébastien essaie de parler en même temps : donc là on croise un train et euh... c'est vrai qu'on peut ... là vu qu'on va sensiblement à la même vitesse, c'est vrai qu'on peut voir des choses... à l'intérieur... des détails, des sièges... sinon là le chemin est plutôt libre, par rapport à la voie ferrée... on arrive à voir des rues, on a un effet de perspective assez marqué... (pause de 10 secondes) je relance : "là le train ralentit euh..." ; là le train ralentit donc c'est vrai que pour c'est qui est euh... les rails qui sont... qui sont euh... à deux voies de nous, j'les voit très bien, et ceux qui sont près ben... ça reste toujours un flou... là, si j'garde un regard fixe ... ça défile, ça défile... la traversé de... du Rhône si je me trompe pas... c'est assez agréable... là on a une vue très dégagée on voit très très loin, donc c'est vrai que, rien ne bouge dans le lointain... de toute manière y'a une combinaison de mouvements... y'a nous plus euh... d'autres choses qui sont en mouvement, des voitures euh (pause) ... là on est bien balottés... là c'est confortable malgré tout, malgré les soubressauts, on se sent à l'abri euh... (pause de dix secondes) ; "donc là on entre en gare..." ; on entre en gare, tout s'assombrit... l'effet stroboscopique sur la voie qui est voisine de la nôtre s'arrête... mais c'est fort désagréable la descélération...

Beau temps

Connaît le trajet : oui.

A pris ce train pour la dernière fois : il y a environ 1 an.

Prend le train 2 ou 3 fois par an pour de grands trajets (Belgique)

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'00	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
1'10	Ce qui est proche paraît flou → ? (A)
2'10	Impression de vitesse quand on est près
3'06	
3'19	Avec la vitesse tout est moins distant
4'32	Ville en contrebas : « le regard s'arrête » Sébastien parle d'un « effet stroboscopique » (B)
5'20	On croise un autre train (E)
5'30	Passage vers l'IEP : « perspective conique » (C)
6'00	Ralentissement ; ce qui est près semble flou
6'30	Traversée du Rhône : « c'est agréable, la vue est dégagée, rien ne bouge » ; « il y a une combinaison de mouvements (voitures en bas...) » (D)
7'00	Arrivée dans la gare : « on se sent à l'abri » (F)

Retour immédiat sur le trajet :

- (A) **Quand le regard reste fixe**, ce que l'on voit de près est flou. C'est le cas de « l'effet de vitesse sur le ballast », on a l'impression que d'un défilement blanc – noir.
- (B) Il y a un « effet stroboscopique » avec les barrières (petites barrières métalliques, avec barreaux verticaux espacés d'environ 1à cm et haute d'environ 1m10, comme au bord du boulevard Vivier-Merle et du boulevard des Tchécoslovaques), quand on va moyennement vite. Alors, **tout ce qui est vertical se fond dans le paysage quand on garde le regard fixe**.
Tout ce qui est loin et donc qui pourrait paraître flou se voit facilement et ce qui est proche est flou. Cette sensation est l'inverse de ce que l'on voit d'habitude, car en général on peut se fixer sur ce qui est proche et pas l'inverse. Avec la vitesse, plus le plan regardé est éloigné, plus il paraît clair.
- (C) A ce niveau comme la rue croisée est perpendiculaire à notre voie une « perspective conique » apparaît bien, de même ici, ce qui est près paraît flou alors que ce qui est plus lointain est facile à voir.
- (D) Le décor de loin ne semble pas bouger sur le pont, l'« effet stroboscopique disparaît mais pas le reste ». Cependant, avec les voitures en bas, le tram, ceci donne une impression d'instabilité : « le décor est stable, pesant, imposant », par contre les voitures, les éléments en mouvement, qui semblent petits semblent instables.
- (E) D'habitude quand on croise un autre train c'est désagréable. Cela fait comme une dépression, on croit qu'il va nous foncer dans la gueule. Sébastien croyait que le train que nous avons rencontré (qui roulait dans la même direction que le notre) allait à la même vitesse, alors qu'en fait il ralentissait. L'« effet flou » des éléments proches a disparu d'un coup. Sébastien a « fixé le cul du train jusqu'à qu'il disparaisse de son champ de vision ». Dans le train en ville on regarde autant le proche que le lointain, le regard fait des allers-retours, par contre quand le train circule en campagne on est obligé de fixer le lointain sinon cela provoque une sensation de malaise.
- (F) **A l'entrée dans la gare tout le paysage disparaît sous le hall**, toute la lumière disparaît, on se sent arriver.

Résumé du trajet :

Le trajet se résume en trois / quatre étapes :

- quand on est parti, ça se met à défiler très vite, le passage de la situation à l'arrêt à la vitesse de croisière se fait rapidement → il faut un petit moment pour s'habituer (visuellement ?)
- le trajet proprement dit : lui-même en plusieurs étapes à cause des ralentissements puis accélérations :

- ralentissement avant Jean Macé : on regarde le paysage en faisant des « va-et-vient » entre ce qui est près et ce qui est loin.
- Reprise de vitesse après ce passage.
- quand on a croisé l'autre train, ce qui était flou devient réel et tu passes au dessus, ça te ramène à la réalité
- l'arrivée en gare de Lyon Perrache brutale à cause du changement de lumière, la transition est forte : la lumière disparaît, le paysage aussi, il est remplacé par un hangar. L'arrêt du train est moins brutal que les sensations visuelles de l'arrivée en gare bien que le ralentissement du train soit désagréable.

2^{ème} entretien le 19/04/04 :

Sébastien a fait un résumé du voyage, il est retranscrit ici :

- (1) Départ : passage brutal environnement figé → mouvement visible sur les éléments proches du spectateur, ballast et traverses de la voie parallèle à la nôtre. Début effets stroboscopiques, sur les barrières devient



- (2) on quitte la Part-Dieu, en voyant le quartier de la Vilette, ce qui m'inspire un certain plaisir, quartier dynamique, immeubles propres, « high-tech » (certaine froideur aussi). Autre effet notable, assis de dos, les lampadaires apparaissent brutalement, et disparaissent en douceur, ce qui contribue à donner un rythme. Alternance entre passages proches de murs taggués et immeubles « anciens » le long de l'avenue Berthelot, donne une image de la ville urbaine sombre, qui m'inspire plutôt de la mélancolie. Image sombre et un peu négative renforcée par les éléments de voie ferrée, lignes et supports crasseux, usés... le seul élément brillant étant la voie parallèle à la notre, polie par le passage des trains, éclatante.
- (3) Impression d'ancien, de ce qui a servi et qui continue à servir. Arrivée à proximité de Jean Macé, rupture dans la suite des événements visuels : grande rue qui remonte vers la Part-Dieu, donne une profondeur soudaine (Voir le dessin de Sébastien). Trajet devient moins oppressant.
- (4) Arrivée brutale d'un second train, qui va dans la même direction, mais plus doucement. Le passage proche de deux trains crée immédiatement une forte impression : surpression d'air, soubresaut. Néanmoins, après quelques secondes, on aperçoit des détails à l'intérieur de l'autre train, fauteuils, passagers.
- (5) La voie ferrée passe par-dessus le Rhône, c'est la plus belle vue du trajet, qui provoque un certain plaisir : bâtiments classiques écoles, universités, académies, ponts anciens, charme des quais et surtout l'horizon dégagé par le Rhône. Beauté, aspect que l'on voudrait retrouver dans toute la ville. Le regard, bien que détaillant cherche à aller le plus loin possible.
- (6) Nouvelle rupture : arrivée aux abords de la gare de Perrache. Crasse et impression chaotique, lourde, des bâtiments, des voitures sur les différentes bretelles, mélange entre désert et saturation d'actions (voitures et piétons qui vont sur leur propre chemin). Le train commence à ralentir, disparition de certains effets visuels, moins de va-et-vient des yeux, plus de temps pour enregistrer les détails de l'environnement. Multiplication des voies, des éléments d'aiguillage, de signalisation et d'installations pour les cheminots.
- (7) Coupure brutale lorsque le train passe sous le toit de la gare : plus de lumière, long et pénible ralentissement avant l'arrêt général, poids de la force centrifuge (cinétique, plutôt ?) qui sort immédiatement le voyageur de la contemplation.

*
**

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (est-ce que tu as l'impression que c'est la ville qui bouge, ou ton corps ? comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

Sébastien a plutôt cette impression que c'est la ville qui bouge, que son corps est immobile et que c'est l'environnement qui se déplace. Ceci à cause qu'il sait que le chemin est imposé, on peut être dans n'importe quel état, faire n'importe quoi, le train continue sa route, comme si le passager n'était pas là. Le seul rempart est une vitre et un bout de table, mais cela paraît assez distant, et finalement on devient vite spectateur. Pour lui l'arrivée sur Perrache avec le freinage et la disparition de la lumière lui a indiqué qu'il pouvait partir, changer de statut (passer de spectateur à citadin).

Cet effet de cône inversé : quand le train est en marche, quand on passe au dessus de l'avenue Berthelot par exemple, pour ce qui est des détails visibles, plus on s'éloigne et plus on les voit car on a plus le temps de les regarder et de les fixer. Il y a vraiment une distinction entre 2 groupes entre les voies ferrées et la barrière puis le bloc assez compact de la ville qui souvent se constitue d'un seul morceau, d'un seul plan. Quand on a croisé un deuxième train, cela est resté dans le même plan que celui de la voie ferrée, il n'y a pas eu de création de nouveau plan, ça a fait un bloc. C'est l'éloignement qui crée les différents plans...

D'un point de vue lumineux le plus marquant est la traversée du Rhône avec les reflets du soleil. En fait le trajet est lumineux quand il y a de l'espace entre le train et le premier plan, et c'est là qu'il est le plus agréable à l'œil. Souvenirs du trajet en terme de vitesse : au départ il fixait les rails et passage d'immobilité à vitesse réduite, effet stroboscopiques, cailloux qui se fondent en des bandes de couleurs, et plus on va vite et plus le flou est important, et vers l'arrivée à Perrache, il y avait des barrières verticales qui faisaient un effet stroboscopique plus désagréable à l'œil comme un ventilateur devant la télé, à cause des différentes fréquences. Quand on a croisé le train aussi, comme il était assis de dos, l'autre train est apparu très brutalement, même s'il roulait doucement car il était en train de ralentir et ça donne aussi une sensation de vitesse. Les pylônes apparaissent très brutalement et disparaissent plus lentement, et cela donne un rythme qui fait penser à de la vitesse, quand ces éléments sont rythmés, et apparaissent à différente période cela est un bon indicateur de vitesse.

Est-ce que tu pourrais distinguer différentes étapes de ce parcours en fonction des ambiances rencontrées lors du voyage ? En fonction des différentes vitesses ressenties du train ?

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Départ pas trop marquant, c'est toujours agréable de partir quelque part.

1^{er} point : les graffitis car on essaie de les détailler, ça évoque qqch d'urbain et de crado qu'il aime pas.

2^{ème} point : av Berthelot, qqch d'assez urbain et qui rappelle le passé, qqch de désuet et sale

3^{ème} point : quand on a doublé le train

4^{ème} point : traversée du Rhône, seul moment agréable, à cause du changement de luminosité, et aussi de la vue

5^{ème} point : l'arrivée, qui est assez déplaisante, à cause du freinage mais aussi de la vue, de la gare qui est laide, et le fait de devoir sortir de sa contemplation pour redevenir acteur de sa propre vie.

Lors du voyage tu as souvent utilisé l'expression : « effet stroboscopique » en parlant des rails et du ballast. Est-ce que tu pourrais préciser ce que tu as vu, et ce qui t'as fait utiliser cette terminologie.

Ce qui est hztl reste net, ce qui est vtcl devient flou avec la vitesse, phénomène qui est dépendant de la vitesse : plus la vitesse augmente, plus le flou est important.

Au dessus du Rhône, tu as parlé de « combinaison de mouvements » concernant les voitures, le tram etc., et tu m'as indiqué que cela te donnait une impression d'instabilité. Peux-tu préciser les modalités de cette impression. Est-ce que tu ressens la même impression sur l'autoroute par exemple, où quand tu roules sensiblement à la même vitesse qu'un train voisin du tien ... ?

Sur l'autoroute non, car roulent dans la même direction, sens peut être différent mais ça reste stable, alors que les routes qu'ont a vues étaient perpendiculaires à la voie ferrée → chaos dans un joli tableau, les voitures qui roulent sur le pont parallèlement le dérangent, mais moins, ils font aussi le chaos mais moins fort. Ce sont aussi les bretelles, qui tournent qui créent cet effet déplaisant.

Remarques :

L'aspect gal des struc de la voie ferres laisse croire à seb qu'il faisait mauvais temps. Le train lui inspire qqch d'assez ancien, même dans le TGV car il regarde tjs dehors et pas dedans, et il trouve que tout est tjs crado, qqch de pas agréable. Pour la traversée du Rhône, par contre seb se souvient qu'il faisait beau.

Emeline*Le train démarre (0'20)*

... alors euh, nous prenons de la vitesse... voilà euh, sinon... je sais pas quoi dire
 ... on voit les gens qui courent pour attraper leur train ... on voit des gens qui s'retrouvent... d'autres qui se disent au-revoir ... très très poétique ; *je la coupe : "sur l'environnement..."* ;
 l'environnement... alors euh... comme on va pas très vite, on a le temps de lire les titres de panneaux publicitaires... c'est sûrement fait exprès... là, on vient de sortir de...
 de la gare, donc d'un seul coup y'a plein de lumière... ouf! Secousse dans la vitesse... ça va vite, faut que j'trouve quelque chose à dire mais je trouve pas (rires) ; *"dis ce que tu ressents..."* ; qu'est-ce que je ressens ? Rien...
 je vois des pot... , je vois, je vois... je vois la ville qui défile de plus en plus vite... j'trouve pas de métaphore (rires)...
 j'sais pas, on a l'impression de... de traverser la ville sans en faire partie... c'est bien ça! Alors d'un côté on a l'impression d'avoir un centre euh...
 un centre très moderne et de l'autre côté quelque chose d'un peu triste (je lui fait signe de regarder d'un seul côté)
 ... oui, j'ai pas le droit de regarder de l'autre côté... alors un truc en ruine avec des trucs, ça fait un peu moche, ça fait un peu quartier de banlieue, après y'a des voitures... des voitures arrêtées, on va beaucoup plus vite qu'eux, on est, on est contents, là y'a un peu de végétation... euh... on vient de passer sous un tunnel, on... là on est sortis du tunnel, je crois qu'il va falloir le refaire! Là on vient de croiser une église, elle s'éloigne, elle devient petite, un train qu'on croise... il va vite, il va plus vite que nous, ça donne le tournis un peu... re-tunnel, sortie du tunnel...
 là y'a un mur avec des... avec des débris... on se sent un peu enfermés, mais comme il diminue ça va mieux, là on est à côté des voitures... qu'on croise, on a l'impression qu'elles vont vite vite vite mais en fait, pas tant que ça... euh... là, re-mur, donc on se sent encore enfermés, et puis y'a des tags... comme ça on sait quoi regarder, et puis...
 il y a un tag de chat violet et, là on vient de croiser une route qui passe dessus nous, alors ça fait bizarre, on a l'impression qu'on va passer en dessus mais en fait non, euh... j'profite aussi des pubs destinées aux voitures parce qu'il y a une route à côté
 ... un parking, y'a plein de bruits... par intermittence, on sait pas trop ce que c'est... on espère que c'est normal et que le train va pas sauter (rires), là on est enfermés encore plus haut
 ... un peu comme un tunnel, sauf qu'y a pas de toit euh... là on dirait des entrepôts... on a l'impression d'avoir changé de quartier un peu... là des habitations... on est encore enfermés
 là ça diminue, le train va pas très vite alors on peut voir bien tout c'qu'on, tout c'qu'on croise... on a l'impression de...
 de traverser un petit peu par son milieu euh, la ville, là tunnel... et euh de voir euh, de traverser tous les différents quartiers, en passant euh, par le noyau puis en effeuillant les différentes couches...
 c'est bien c'que j'dis? Là y'a de l'herbe, des entrepôts, c'est tout pas beau, c'est tout désaffecté, ça donne une impression tristounette un peu... on a l'impression de faire partie d'un film triste...
 après euh... j'essaie de trouver une métaphore ; *"parles du paysage, parles de l'environnement..."* ; euh oui... l'environnement ben... il est triste, il est un peu vide, il est... pas drôle... là on dirait un quartier, un peu pauvre on a pas envie d'y habiter et puis euh... puis ça fait du bien d'y passer en coup de vent, et d'pas y... de pas y rester... et euh... là on est surélevés par rapport à la ville, c'est marrant
 ... on voit les gens d'en haut, alors que tout à l'heure on les voyait d'en bas... là ça devient un peu plus résidentiel, un peu plus sympa, ça donne envie d'y habiter... on a l'impression de visiter un peu la ville et d'choisir les quartiers qui nous plaisent... un église... re-des habitations moches, on n'a plus envie d'y habiter, de s'balader,
 là on est sur une portion où y'a des... y'a plein de voies ferrées à côté de nous euh... le chemin de fer devient très large, on est toujours surélevés par rapport aux maisons, y'a des ouvriers qui travaillent sur la voie... qui déblaient les branches...
 et euh... et... et encore plus de voies, on est encore plus loin du bord que tout à l'heure, on voit loin, y'a des... le train ralentit donc on peut tout voir... au dessus des routes... au dessus du passage pour piéton, au dessus du parking... et maintenant au dessus du Rhône, là on a l'impression
 d'faire un peu une visite touristique de la ville, de regarder les coins euh... les coins de Lyon importants à voir... là on va p't'être doubler le tramway avec un peu de chance... là on voit toutes les...
 y'a toujours beaucoup de voies, ça se rapetissait, on commence à revenir près du bord, euh... y'a des grosses secousses dans le train, régulièrement... et l'train
 fait des mouvements brusques... de côté, on est un peu secoués... là on arrive à la gare... de Perrache... et voilà... c'est un quartier moche...

et... en face de nous y'a les abris sur les autres quais mais pas encore au dessus de notre tête... là on sent qu'on va arriver, le train ralentit tout doucement... on vient d'passer sous l'abris des... des voies.. et puis on profite du même spectacle qu'au départ... le contrôleur, les trains tous vides, ou tous pleins... voilà! (arrivée du train : 7'49)

Emeline Fabre – 22 ans - Étudiante en droit
15/04/2004 – 15h00
Beau temps

Connaît le trajet : oui.

A pris ce train pour la dernière fois :

Prend le train 2 ou 3 fois par an pour de grands trajets, et environ deux fois par mois pour des trajets allant de vingt minutes à 1h30.

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'12	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
0'44	Le train prend de la vitesse
1'14	On sort de la gare
1'37	On voit la ville qui défile
2'41	La vitesse du train donne le tournis
3'00	Au niveau du boulevard des Tchécoslovaques, on roule parallèlement à des voitures et on a l'impression qu'elles vont très vite
3'48	On a l'impression d'être un peu comme dans un tunnel sauf qu'il n'y a pas de toit (A) A la sortie du grand tournant, quand l'espace se dégage : « le train ne va pas très vite » (B)
4'06	Passage à hauteur de l'IEP
5'50	

Retour immédiat sur le trajet :

- (A) On a une impression d'enfermement à cause des murs verticaux et du sol qui renferment l'espace. On n'a pas trop l'impression de vitesse.
- (B) Emeline pense que ce sont ses yeux qui lui ont dit que le train allait moins vite et non son corps par le biais d'impression kinesthésiques. Le défilement des objets donne l'impression de vitesse.

Résumé du trajet / points marquants :

- la gare
- des endroits ouverts mais pas gais, le quartier d'affaires, il y a beaucoup de voitures mais peu de piétons, l'endroit est lumineux, neuf
- on est encerclé par les murs qui cadrent le train, qui l'enferment comme dans un tunnel. On a l'impression d'être enterré dans la ville, de la traverser sans la voir. Par endroits ça s'en va, on voit la route, on a l'impression d'aller plus vite au moment où on a croisé un autre train.
- gros tournant
- grande parcelle lumineuse car large, avec plein de voies
- passage devant des quartiers tristes (8^{ème}, Rte de Vienne, Berthelot...), qui donne un peu l'impression d'être dans un film, d'être un personnage de film mélancolique, c'est un peu glauque.
- alternance ensuite avec le passage devant des quartiers plus agréables (Jean Macé...) jusqu'au Rhône
- le passage au dessus du Rhône donne à voir un panorama sur Lyon, « **ça fait carte postale, une impression de train touristique** »
- l'arrivée à Perrache est plus triste, plus glauque, plus sombre, plus mélancolique.

2^{ème} entretien le 25/04/04 :

Emeline m'a fait un texte résumant le voyage et ses ambiances :

Le train démarre, prend un peu de vitesse. Les bâtiments défilent de plus en plus vite, mais rapidement le train stabilise sa vitesse. Il gardera cette vitesse lente pendant presque tout le trajet.

Paysage en gare de départ et aux environs du début du trajet :

Les bâtiments sont roses, mais très sales. Ce quartier est un quartier d'affaires, le traverser semble insolite et impertinent.

La vitesse très réduite du train nous permet de voir chaque bâtiment, et non comme c'est souvent le cas en train une traînée de béton, constituée des bâtiments que l'on ne peut distinguer quand on traverse une ville en train à vive allure.

La vitesse réduite rappelle les trains touristiques.

Passage entre Part-Dieu et Jean Macé :

Par intermittence nous sommes « enterrés » : le train coupe la ville en deux, de nombreux ponts enjambent le chemin de fer et lorsque nous passons sous l'un d'eux, nous sommes dans la pénombre. De façon générale, nous sommes entourés de deux murs de briques, qui « encadrent » le chemin de fer. Comme l'espace est restreint à cause de ces « murs », les briques défilent devant nous assez vite. On ne voit rien dans la ville. L'ambiance visuelle est sombre, du fait de l'enterrement du train.

Quartier de Jean Macé :

Le train semble s'élever : les murs s'abaissent. Au lieu d'être enterrés dans la ville et de la couper en deux, nous la surplombons, nous sommes sur une espèce d'esplanade. L'ambiance visuelle est plus lumineuse, l'espace est dégagé et vaste, la lumière pénètre à l'intérieur du train. On a à nouveau l'impression de visiter la ville sans vraiment en faire partie.

Au niveau de la place Jean Macé, le regard est attiré par la verdure et par l'espace dégagé entre les immeubles. On a l'impression 'assister à une scène de vie ordinaire, comme si des enfants jouaient aux petites voitures.

Passage sur le Rhône et arrivée à Perrache :

L'espace devient plus restreint : nous passons sur un pont au dessus du Rhône. Comme nous sommes en hauteur et qu'il n'y a plus d'immeuble, l'espace est lumineux. On a l'impression de voir de Fourvière jusqu'à la tour de la Part-Dieu. Cette vue est poétique.

Nous arrivons à Perrache, l'espace devient plus terne et s'assombrit, nous passons entre des bâtiments et sous le « porche de la gare ». Le train ralentit puis s'arrête.

*
**

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

La réponse est dans le résumé ci-dessus

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Ce sont les points indiqués ci-dessus :

- le paysage en gare
- entre Part-Dieu et Jean Macé
- à hauteur de Jean Macé
- du Rhône à l'arrivée en gare de Perrache

Tu as dit avant que l'on sorte de la gare que tu avais le temps de lire les titres des panneaux publicitaires. Te rappelles tu de ceci, de pourquoi ce sont ces éléments du paysage qui ont accroché ton regard ? Est-ce que tu te souviens du reste de l'environnement parcouru dans la gare ? Pourrais tu décrire ton souvenir de l'environnement perçu autour, devant, derrière ces panneaux qui attireraient ton attention.

Ces panneaux étaient ce qu'il y avait le plus près d'elle, parce qu'il y avait des couleurs vives, parce qu'elle connaît la gare et qu'il n'y a que ça qui change d'une fois sur l'autre. L'environnement autour n'était pas

vraiment perçu comme flou mais comme un « arrière plan » (sic), elle voyait les panneaux d'abord. Les panneaux devenaient petits en s'éloignant.

Juste après la sortie de la gare de Part-Dieu tu as dit que le train prenait de la vitesse et que tu voyais la ville défiler. Pourrais tu préciser le choix de ce mot. Est-ce que tu perçois le voyage comme si ton corps était fixe et que la ville se déplaçait autour ou non (explicitations) ? De plus tu as dit juste après que tu avait « l'impression de traverser la ville sans en faire partie » (sic), est-ce que le paysage que tu observe à travers la fenêtre du train est pour toi comparable à celui que tu pourrais voir à la télévision ou au cinéma ?

« J'avais bien l'impression que c'était moi qui bougeait, mais la ville défilait sous mes yeux. C'est une expression ! ». Pour Emeline le paysage qui défile à travers la fenêtre est comparable à celui qu'on peut voir à la télévision ou au cinéma, par contre dans le train on n'est pas assis dans son fauteuil comme devant la télé, on sent que c'est nous qui sommes en train de bouger, c'est une information procurée par tous les sens.

Après le passage sous le cours Albert Thomas tu as précisé que tu voyais une église, et qu'elle devenait toute petite au fur et à mesure qu'on s'éloignait ? Est-ce que tu as ressenti cette impression pour d'autres éléments du trajet (elle a parlé d'un tag de chat violet) ? Est-ce que tu vois le reste de l'environnement quand tu fixes un élément de l'espace ? Si oui, pourrais tu le décrire ?

Cela dépend de son état d'esprit, elle ne fixe pas tous les éléments du paysage comme ça. Elle se concentre avant tout sur ce qu'elle fixe et « le reste c'est un décor » (sic). Elle voit tout bouger, l'environnement bouge, l'élément fixé aussi puisqu'il devient tout petit.

Quand on a longé le Bd des Tchécoslovaques tu as dit que tu avais l'impression que les voitures (qui étaient parallèles à nous et en sens inverse) roulaient très vite. Peux tu détailler cette impression, est-ce que tu as eu la même impression à d'autres endroits. Pense tu que tu aurais eu la même sensation si tu avais été placée dans le sens de la marche du train, ou en marchant à l'extérieur ?

Elle voyait une route avec plusieurs voies, avec des voitures en sens inverse, ni nous ni elles ne devaient aller très vite mais comme elles roulaient en sens inverse on avait l'impression qu'elles « allaient plus vite que la normale » (sic). Comme les deux personnes vont dans deux sens différents on a l'impression que ça va très vite, mais en fait on sait qu'elles ne vont pas vite car on peut les suivre des yeux. Elle ne pense pas qu'elle aurait eu la même impression si elle avait été assise dans le sens de la marche du train car au moment de croiser les voitures elle les aurait vu très vite mais après elle n'aurait plus pu suivre leur trajet des yeux et donc là, c'est seulement son expérience, son habitude du train qui lui auraient indiqué que les voitures ne roulaient pas si vite que ça. Quand on marche à pied, on est quasiment comme à l'arrêt, on ne perçoit que la vitesse des voitures, ce qui n'est pas le cas en train, elle n'aurait pas eu l'impression que les voitures roulaient vite.

Tu as beaucoup mentionné la présence des passages fermés, sous les ponts et les tunnels et dans les parties excavées, en indiquant que ce n'était pas très agréable (à cause d'un sentiment d'enfermement je crois) et tu m'as aussi dit après que tu n'avais pas l'impression que l'on roulait très vite. Est-ce que tu ressens la même chose dans le métro ?

Impression due à l'enfermement, les murs sont à coté des yeux, donc on a l'impression de rouler très vite, s'ils étaient à 100 mètres on aurait pas eu cette impression. Elle a les mêmes impressions dans le métro. Elle pense que la texture des murs (briques) ne l'informait pas visuellement sur cette sensation de vitesse.

Quand tu as parlé d'un sentiment de traverser la ville en partant du noyau puis en « effeuillant les différentes couches » (sic) qu'est-ce qui te donnait cette impression. Était-ce du au mouvement dans lequel tu te trouvais, qui te donnait l'impression d'une force centrifuge par rapport à la ville... ? Est-ce en relation avec ta connaissance géographique de Lyon ? Était-ce en rapport direct avec le site traversé ?

Même si on ne connaît pas la ville, on se rend compte qu'on traverse des quartiers qui ne sont pas pareils. On est parti d'un quartier d'affaires, au centre de la ville en général, puis après des quartiers d'habitations, crades, qui ne sont pas au milieu de la ville.

Juste avant la traversée du Rhône, vers l'IEP, tu as indiqué que comme le train ralentissait tu pouvait voir les routes, les habitations, le tout par-dessus (ce qui a été mentionné dès Berthelot par ailleurs). Est-ce que tu te souviens de ce passage ? Et est-ce que tu pourrais me dire si pour toi le fait que le train ait ralenti était la seule raison du fait que l'on pouvait voir le paysage (ou est-ce que la position de surplomb n'y participait pas) ?

Non, comme l'espace est plus grand, qu'on surplombe la ville, on a l'impression de grandeur, d'être sur un espace vaste, on profite du spectacle de la ville et tout ça donne l'impression qu'on va tout doucement. Ce qui rappelle qu'on est en mouvement ce sont les bâtiments qui s'en vont quand même, tout ce qu'est autour de la voie s'en va, si y'a un arbre qu'est planté il s'en va, de même que les poteaux... puis on le sent.

Patricia

Le train part tout doucement en direction de Perrache... ça y est : il y a une toute petite accélération, nous sommes toujours en gare; à gauche il y a des bâtiments vitrés, ces bâtiments sont vides les gens attendent sur le quai d'autres trains... les bâtiments sont gris, vitrés, ils sont... je pense que ce sont des bureaux... ces bâtiments n'ont aucun attrait en tout cas pour la personne qui prend le train, nous quittons ces bâtiments, il y a sur la gauche des petits immeubles, des habitations, je pense avec des arbres en avant plan, ces bâtiments sont un peu proches de la gare me semble t'il le train accélère légèrement, il y a des bureaux tout au fond avec des appartements encore... quelques arbres longent la voie ferrée, de l'autre coté très peu d'arbres en fait euh... c'est pas très très très beau comme euh... voilà, le train accélère un petit peu, nous avons toujours ces bâtiments vitrés qui gachent un petit peu la vue de Lyon là nous commençons à apercevoir... et bien, rien du tout car il y a toujours ces bâtiments vitrés, donc je n'ai pas pu voir, apercevoir la ville de Lyon... toujours des appartements, toujours des appartements, toujours des bureaux vitrés, avec des petits espaces verts toujours... pour l'instant on n'a pas d'aperçu, vraiment, de la ville, on a toujours ces immeubles vitrés, qui sont peut être là aussi pour faire écran sur le bruit du train... par rapport aux gens de la ville, j'aperçois des travaux en bas à gauche, un bâtiment ancien avec des tags, là c'est toujours taggué, je pense que c'est un quartier abandonné... oui, c'est un, des entrepôts abandonnés, là il y a des immeubles assez anciens qui semblent habités qui ne sont pas très beaux, je m'attarde dessus car ces appartements je pense sont habités, mais ne sont pas très bien situés, et pas rénovés du tout... là nous avons des bureaux, là nous passons... sous un tunnel... taggué également... là il y a des appartements sur la gauche, là nous croisons un train, la voie ferrée est tagguée tout le long, là nous avons encore des appartements... les immeubles d'habitation sont quand même assez proches euh... des trains, mais bon le train ne va pas très vite il, il ralentit légèrement ; *je la coupe : " est-ce que tu pourrais parler un peu de ta perception des choses plutôt que des choses elles-mêmes; des éléments de vitesse, de couleur, de forme, si c'est pas trop difficile"* ; ben... au niveau des couleurs, je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de gaieté dans les couleurs que l'on voit, tout est... enfin, les bâtiments sont vitrés marrons... les, les habitations sont plus claires... enfin, c'est pas très joli la ville elle-même... en tout cas ce que j'aperçois, j'aperçois pas beaucoup d'espaces verts là où je suis euh... ; *je la recoupe : " comment toi tu perçois les choses ? Excuse-moi, mais comment toi tu perçois ce que tu vois ? Est-ce que tu pourrais parler du mouvement des choses, du paysage qui défile..."* ; Le paysage qui défile euh... oui c'est un peu... ; *Est-ce que tu pourrais parler par exemple des barrières, euh ? Je sais pas de l'herbe, des poteaux...* ; le, le paysage défile assez vite, à la limite, moi ce qui peut attirer mon regard le plus, c'est peut-être les tags, je trouve que c'est... en tout cas ce qui attire mon regard... quand on regarde l'extérieur, parce que au niveau... le paysage n'est pas très très agréable là on est encore sous un tunnel, euh.. Les bâtiments n'ont pas, ne sont pas très attrayants, y'a pas... les bâtiments sont encore taggués, je pense que c'est la seule chose qui attire le regard qui donne vraiment envie de regarder... mes yeux s'attardent là dessus heureusement qu'y a ça d'ailleurs, ça met un petit peu de euh... je dirais... ça fait un petit peu passer le temps dans le train... là les maisons, enfin les immeubles son toujours euh... marrons, uniformes, c'est... y'a rien de, exceptionnel ... là, ben non, j'vois pas bien ... c'est pas un circuit très très ludique, si ce n'est effectivement tous ces murs que l'on voit, avec ces tags... qu'on essaie de déchiffrer euh... là y'a encore un tunnel... décidément y'a beaucoup de tunnels sur ton trajet Damien... euh non, je ne vois rien qui puisse euh, vraiment parler... ; *Si tu pouvais parler simplement des éléments qui défilent. Dire comment tu vois un petit peu ce défilement, qu'est-ce que tu pourrais donner comme mots pour parler je sais pas des voies qui filent... de l'herbe... des bâtiments qui avancent... des choses comme ça...? De tout, de l'environnement...*; L'environnement lui-même, je le trouve très laid (rires), c'est euh... non, j'arrive pas bien à voir

euh... non. Ces bâtiments qui défilent, on aurait peut-être envie déjà de les repeindre parce qu'ils sont pas... là si, y'en a qui sont pas trop mal... moi, j'les trouve un petit peu trop proches de la voie ferrée, pour l'habitation elle-même

pour les gens, je pense que c'est quand même assez bruyant... le train va quand même assez doucement, donc on a quand même le temps de pouvoir observer, on aperçoit de la ville, avec la tour de la Part-Dieu au fond... ça tu t'en fiches ! (rires)

... on s'attarde euh sur les... bâtiments, toujours le même style de bâtiments de toute façon...

qu'est-ce qu'il faut dire d'autre ? ; *la manière dont tu vois les choses, pas si c'est beau, c'est pas beau, mais comment tu le vois... qu'est-ce que ça te donne un petit peu comme impression, dire ce que tu vois, parler des choses un petit peu comme elles viennent...* ;

ben, justement, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, je trouve que les, les habitations sont déjà trop proches de euh, des voies ferrées euh...

(quelques remarques sur la difficulté de l'enquête)

le train, je pense doit rentrer en gare de Perrache parce que, il commence vraiment à ralentir... euh, je trouve qu'il y a peut-être trop d'immeubles très proches de la voie ferrée qui cachent l'ensemble de la ville elle-même... ce qui fait qu'on n'a pas d'approche de la ville quand on est, quand on arrive sur Perrache... pour les personnes qui arrivent sur Perrache qui ne connaissent pas du tout Lyon... on n'a pas vraiment un idée, là on passe au dessus du Rhône... ce doit être assez intéressant de voir le Rhône de l'autre côté du train mais bon pour l'instant y'a un train qui cache la vue (rires)...

; *et par rapport à l'autre train, ça te donne quelle impression, de voir les gens qui défilent à une autre vitesse que toi ?* ; je trouve ça intéressant de regarder les autres gens... ah ça y est on s'éloigne ; *Pourquoi ?* ; parce que j'aime bien regarder la tête que font les gens, parce que j'aime bien... observer...

on observe, les gens sont comme nous, ils sont là, ils s'ennuient, dans le train, parce que y'a rien de très attrayant, donc chacun est là, assis, attend que son trajet se passe... ça y est, nous rentrons en gare de Lyon Perrache ; *tes impressions à l'entrée de la gare...* ;

mes impressions dans l'entrée de la gare ? Ben on rentre dans une gare, j'ai pas d'impressions spéciales (rires)

Patricia Fromentin – 44 ans – employée

18/04/2004 – 17h30

Temps couvert

Connaît le trajet : l'a déjà pris mais s'en souvient très peu

A pris ce train pour la dernière fois : il y a environ 1 an.

Prend le train peut souvent, et il s'agit surtout du TGV entre Lyon et Paris.

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'00	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
0'51	Vue de la tour EDF au loin
1'11	Vue sur la rue Paul Bert
3'45	Passage sous le 2 ^{ème} tunnel
4'13	Passage sous le 3 ^{ème} tunnel
4'20	Début du grand virage
4'30	Passage sous le 4 ^{ème} tunnel
5'00	Train au niveau du croisement Berthelot – Garibaldi
5'40	Passage au dessus de Jean Macé
6'25	Vue sur l'IEP
6'35	Vue sur la rue Raulin
7'44	Entrée en gare de Perrache

2^{ème} entretien le : 01/05/04

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (est-ce que tu as

l'impression que c'est la ville qui bouge, ou ton corps ? comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

Départ, train qui quitte la gare à faible allure, gare qui s'éloigne, luminosité plus claire, accélération du train, bât qui longent la voie ferrée, murs taggués, entrepôts, plusieurs voies ferrées, accélération du train avec tous ces bât qui bouchent la vue sur la ville qu'elle aurait aimé apercevoir, aperçu de la ville au loin, le Rhône, ralentissement, entrée en gare, on se retrouve à coté d'un autre train.

L'environnement se déplace autour d'elle dans sa perception, et elle pense que c'est du à sa position assise dans le train, car comme elle tourne le dos au mouvement, elle voit le paysage s'éloigner alors que dans l'autre sens elle aurait eu l'impression de foncer dans le paysage.

Dans un train panoramique elle pense qu'elle aurait eu l'impression de bouger dans le paysage, car le bruit du train, le mouvement nous ramène à la réalité et donc elle n'est pas comme devant un écran.

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Départ du train de la gare ; tags sur les murs ; entrepôts ; bâtiments tout près de la voie ; vile au fond ; le Rhône ; descélération ; gare et changement de luminosité dans la gare, on sait qu'on y entre car la lumière change.

Tout au long du trajet tu as été perturbée par les immeubles « trop près des voies » et qui te « gâchaient la vue de Lyon » (sic). Est-ce que tu pourrais me parler de ces bâtiments. Qu'est-ce que tu as vu (points fixés avec va-et-vient de la vue, bandes de fenêtres, bandes de couleurs...).

Des bâtiments différents car le train n'allait pas assez vite, beaucoup de fenêtres, elle se rappelle des couleurs, et elle ne les voyait pas flous.

Est-ce que tu te souviens d'avoir vu d'autres choses pendant que tu regardais ces bâtiments, est-ce que tu pourrais les décrire ?

Elle se rappelle des fils électriques devant les bâtiments, ces fils défilaient, elle avait l'impression qu'ils partaient comme le paysage.

Généralement elle laisse filer le paysage sans s'accrocher aux détails pour en voir le maximum.

De même, quand je t'ai demandé de me parler plus de l'environnement, tu m'as indiqué que c'étaient les tags qui attireraient ton attention. Pourrais tu me préciser comment tu les voyait. Quel est ton souvenir de l'environnement autour de ces graffitis pendant que tu les fixait ? Pourquoi à ton avis, tu fixais des éléments précis du paysage ? (n'aime pas regarder le défilement, le flou... pourquoi ...)

Elle se rappelle de l'environnement net avec les tags, il y avait beaucoup de couleurs dans les tags, ils attiraient son regard mais elle se rappelle de l'environnement autour. Elle ne se rappelle à aucun moment d'avoir vu un paysage flou car elle n'a pas fixé vraiment de point.

Tu as à plusieurs reprises indiqué en parlant des couleurs des bâtiments qu'ils étaient marrons, uniformes... Te rappelles tu de cette impression ? Est-ce que tu regardait les bâtiments avec précision, en remarquant des petits détails, où est-ce une impression d'ensemble ? Est-ce que cette couleur marron, est claire dans ton souvenir où s'agit t'il plutôt d'un flou de couleurs générales ?

Impression claire, elle n'était pas issu d'un flou général.

En voyant les passagers dans le train que nous avons frôlé, tu as dit qu'ils « étaient comme nous ... ils s'ennuient dans le train... il n'y a rien d'attrayant ». Cette sensation d'ennui est-elle due à ce trajet ou est elle générale ? D'habitude quand tu prend le train, si tu trouves que l'environnement n'a pas d'intérêt, tu essaie quand même de fixer des éléments du paysage ou tu le laisse filer, tu ne regarde qu'au loin, ou que le flou ?

Sentiment d'ensemble, le train ne l'intéresse pas spécialement, et elle ne regarde que rarement le paysage quand elle est en train, ce qui l'intéresse c'est surtout le début et la fin comme en avion, autrement elle lit ou elle discute « moi ce que j'aimerais c'est qu'on mette des télévisions dans le train. »

Tu as beaucoup mentionné la présence des passages fermés, sous les ponts et les tunnels et dans les parties excavées. Pourrais tu me décrire ces passages, car tu n'as pas beaucoup insisté dessus (certainement parce que tu

considères qu'il n'y a pas de paysage à ce niveau). Est-ce que les impressions que tu as ressenties ici correspondent à celles que tu as déjà eu dans le métro ?

Elle n'aime pas les tunnels donc elle n'aime pas cette sensation, elle a peur que le train s'arrête dessous. Elle a une sensation d'enfermement, « il n'y a pas de paysage ». Dans le métro elle n'a pas la même impression, elle ne trouve pas le métro plus agréable, mais en métro elle sait que c'est un moyen de déplacement entre deux points dans une ville, alors que le train c'est à l'extérieur.

Georges

*Départ : 0'13 ; Là je vois les quais s'éloigner, avec les passagers sur les...
quais euh... et puis y'a un TGV qui est dans le sens inverse euh... et qui... ; je l'aide : "est-ce que tu peux donner tes impressions de vitesse..."
d'accord... bon, là on commence à quitter la gare... ça commence à être un petit peu plus lumineux euh... les quais sont... sont déserts...
et on voit la... la tour de la Part-Dieu, on a aperçu la tour de la Part-Dieu, qui s'est vite éloignée... euh... devant nous, nous avons maintenant les... des...
immeubles euh... vitrés, qui sont assez lumineux... et avec euh... et maintenant nous sommes sur une partie avec de plus en plus de voie ferrée... avec euh
l'immeuble devant nous euh... blanc, avec euh... des toits au loin, euh les... tous les immeubles sont assez, cubiques et... et vitrés,
là on passe devant une façade avec des lignes euh... euh... un peu design, toujours euh... avec toujours ces immeubles un peu vitrés qui reviennent, là on passe devant un chantier avec des... avec des engins, et là on passe devant aussi
un... des ruines d'un bâtiment... qui devrait être détruit. Bien, là maintenant on passe dans une zone assez... euh, assez...
là devant nous on a une partie avec une butte... on a une partie devant nous avec du gazon et...
euh... là maintenant on commence, je pense qu'on doit rentrer dans la ville de Lyon parce qu'on voit des immeubles avec un peu plus de style... ; "est-ce que tu peux parler aussi de tout ce qui fait le mouvement... la manière dont tu vois le paysage filer"; euh... (pause), on voit des artères, je vois des artères...
qui, qui défilent très rapidement par rapport à la vitesse du train, euh qui donne une... c'est vrai qu'avec la vitesse du train on a l'impression de lignes
qui sont... et... (pause), on voit également... des ... panneaux publicitaires
et là on rentre dans une partie un peu sombre parce qu'on passe sous un pont ... qui est pas très agréable... et c'est vrai qu'on a toujours ce, ce... avec la vitesse euh...
avec cette sensation de vitesse euh les choses qui s'éloignent très rapidement, euh... là maintenant on vient de croiser un train et cette impression de vitesse est
augmentée ... (pause longue) et... ; "tu peux parler aussi de la profondeur du paysage...";
on voit des, on voit des toits, avec une grue tout au loin... là c'est vrai que le bruit augmente par rapport à ce petit passage sous un tunnel et...
(pause) ... là on vient de passer devant l'hotel des ventes... et là on passe devant une zone artisanale euh... qui est assez grise... avec au loin des bâtiments... qui sont assez anciens (pause)
et là on commence à voir le centre... une partie de la ville de Lyon, avec des... des panneaux publicitaires, des grandes artères... et des grandes enseignes...
voilà je... j'ai l'impression qu'on est en train de ralentir, c'est sûrement parce qu'on est en train de rentrer dans la gare ... dans la gare de Perrache (bruit de crissement de freins) avec ce, ce bruit caractéristique des freins... (pause) ; "tu peux parler du paysage aussi..."; ben là on passe devant une... on est sur une grande place où il y a des arbres, qui...
(pause de 10 secondes)... là on passe devant des immeubles un peu plus cossus...
qui contrastent avec les autres immeubles qui sont un peu plus... un peu plus délabrés dirons nous... qu'est-ce que j'ai à te dire d'autre...?
c'est vrai qu'on a... la façon de décrire les choses est... furtive, car avec la vitesse on passe très rapidement de toutes façons... vu le grand nombre d'immeubles et tout ça, on a vraiment l'impression qu'on rentre dans une grande ville...
(pause de 15 secondes)... et là, en ce moment on voit des immeubles, qui ont quand même une architecture, une architecture assez, assez régionale euh... qui correspond bien à la ville de Lyon euh, voilà quoi...
; "c'est vrai que là ça va très doucement donc c'est un petit peu difficile de parler du mouvement" le train était quasiment à l'arrêt puis s'est arrêté au dessus du Rhône ;*

XVIII

... (longue pause), c'est vrai que la sensation de mouvement dans le TGV, à grande vitesse, doit être tout à fait différente... mais le décrire c'est quand même pas évident... on fait pas attention à tout ça ; *au dessus du Rhône* : "est-ce que ça te donne envie de parler..." ; là... on entre en plein cœur de Lyoneuh... en fin de compte on voit déjà le Rhône, qui fait partie des... des deux, d'un des deux fleuves de Lyon avec ces grandes artères et toutes ces voitures en mouvement qui démontrent la grande activité de Lyon... avec des péniches qui sont... qui sont parquées sur le Rhône... et là, plus on avance sur le fleuve et plus on a l'impression... on voit la dimension du Rhône (longue pause) on voit tous les ponts en enfilade... sur le Rhône là... avec les bâtiments... tous les grands bâtiments au loin ... c'est vrai que toutes euh... ces voitures, ces trams... donnent une euh... donnent l'impression d'une grande activité sur Lyon, et d'une grande... ; "là on arrive dans la gare donc euh..." ; bon là on arrive dans la gare et... et on sent les mêmes impressions qu'au départ euh... les quais... un peu déserts... et puis... au fur et à mesure qu'on avance on voit un peu plus de monde sur les quais euh... de panneaux publicitaires... et des indications... et...

Georges Ibanez – 54 ans – VRP
18/04/2004 – 18h00
Temps couvert

Connaît le trajet : non, mais connaît Lyon.
N'a jamais pris ce train.
A du prendre le train pour la dernière fois il y a une vingtaine d'années

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'07	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
0'55	Fin des quais de la gare de la Part-Dieu
1'07	Vue sur la rue Paul Bert
1'50	Vue sur la rue Félix Faure
2'03	Passage sous le 1 ^{er} tunnel
2'20	Passage sous le 2 ^{ème} tunnel
2'58	Passage sous un pont dans le début du virage
3'24	Passage sous un deuxième pont
4'03	Tunnel dans le virage
4'10	Sortie complète du virage
4'46	Ralentissement, vue sur l'avenue Berthelot
6'37	Passage au niveau de l'IEP
7'53	Arrêt au dessus du Rhône
9'00	Fin de la traversée du Rhône
9'33	Entrée en gare
10'00	Arrêt du train

2^{ème} entretien le : 01/05/04

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

Panneaux publicitaires, passagers sur le quai au départ, les quais qui deviennent déserts avant de les quitter complètement ; après des quartiers plus denses en sortant de la gare, des buttes avec de l'herbe, bâtiments industriels, hangars, Lyon à l'horizon avec la tour, le crayon, après les boulevards et les avenues, les traversées des avenues sur les ponts, la traversée du Rhône, des habitations que l'on longe à un moment, on longe aussi une place, après on rentre dans Perrache en longeant toutes les voies de garage, les bruits de gares, les quais avec les passagers.

Le contrastes entre le départ de la gare et la sortie : contraste.

Se rappelle du défilement des buttes et en haut on aperçoit le toit des hangars. Impression d'avoir souvent été entouré de buttes.

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Sortie de la gare et aussi l'arrivée, au ralenti. Parce que ça change de vitesse, parce qu'on passe d'une zone un peu industrielle hangar, à une zone beaucoup plus habitées, puis le passage au dessus du Rhône.

4 zones : industrielle, ville, Rhône, arrivée sur Perrache.

Avant de sortir de la Part-Dieu, tu as remarqué la tour de la Part-Dieu et tu as indiqué qu'elle s'était « vite éloignée » (sic). Est-ce que dans le train tu as l'impression que c'est la ville, l'environnement qui se déplace autour de toi, ou bien est-ce que tu vois l'environnement comme si c'était ton corps qui se déplace à travers ?

Ce sont les objets qui s'éloignent, c'est une impression visuelle. Parce que j'étais assis dos au sens de la marche. En voiture il n'a pas l'impression que le paysage bouge autour de lui, même si il les voit venir sur lui.

Quand on a longé le Bd des Tchécoslovaques, tu as indiqué que tu avais l'impression que les « artères » (préciser le mot : voitures ou route ?) défilaient très vite... que ça te donnait l'impression de « lignes ». Peux tu détailler ces impressions, est-ce que tu as eu la même impression à d'autres endroits ? Pense tu que tu aurais eu la même sensation si tu avais été placée dans le sens de la marche du train ?

Car elles sont assez longues et ça fait comme des traits qui partent d'un point, c'est la perspective qui donnait cette impression de lignes.

Tu as indiqué plusieurs fois que tu as vu des panneaux publicitaires, des enseignes. Comment ça s'est passé ? Est-ce que ton regard les a fixé puis laissé repartir au loin ou est-ce que ton regard « zappait » de point en point ? Dans le premier cas, quel est ton souvenir de l'environnement autour du panneau ?

Des points qui défilaient mais sans les lire, sans rien. Il laisse errer son regard et de temps en temps il attrape des éléments.

Quand nous sommes passés dans des passages fermés, sous les ponts et les tunnels et dans les parties excavées, tu as indiqué que ce n'était pas très agréable. Pourquoi ? Quelle est ton souvenir de l'environnement dans ces parties ? Est-ce que tu ressens la même chose dans le métro ?

Parce qu'on a plus d'horizon, il ressent la même chose dans le métro.

Tu as parlé plusieurs fois d'une « impression de vitesse ». Pourrais tu m'expliquer ce que c'est (pourquoi une impression) ? Comment cette sensation a-t-elle modifié ta perception de l'environnement parcouru ?

L'impression de vitesse a été progressive, départ on démarre doucement, puis le bruit donne cette impression vitesse. C'est plus le bruit que le regard qui lui indique qu'on va vite. Les objets qui défilent change cette impression du point de vue visuelle : panneaux, poteaux, les bâtiments, les rues... Quand on avait une vue beaucoup plus vaste, les objets se déplacent moins vite : rapport à la distance et la vitesse.

Anne

départ : 0'23 ; Donc voilà, alors je sent le train qui démarre, j'vois les gens qui deviennent de plus en plus petits, comme y'a un autre train à droite j'ai l'impression d'aller encore plus vite, ça commence à vibrer euh... les rails à coté, j'ai l'impression qui bougent avec nous, vaguement... y'a des reflets dans les flaques d'eau (rires)...

y'a des, mouais... y'a des voitures qui vont à contresens euh, du coup ça donne l'impression qu'elles sont assez immobiles en fait... y'a une personne qui passe, qui s'éloigne de plus en plus et qui devient de plus en plus petite euh; le train fait beaucoup plus de bruit, qui fait comme une espèce de courant d'air à coté, qui va en contresens également... y'a toujours des grincements euh... le train qui devient encore de plus en plus petit, les réverbères qui défilent assez rapidement, on dirait des bonhommes...

t'as à peine le temps de lire les écritures qui passent sur les panneaux... les reflets dans les vitres donnent une impression de mouvement encore plus forte... y'a les fils électriques au dessus de nous... qui défilent rapidement, on dirait une deuxième voie ferrée... les rails à coté qui ont vraiment l'impression d'aller très très vite avec la lumière et euh... qui se reflète dessus et... j'ai l'impression qu'elles courent après nous euh... qu'est-ce que j'vois d'autre ...? ... toujours le bruit du train... on a l'impression de bouger un peu... de vibrer de l'intérieur ; *je la coupe : "tu pourrais parler de l'environnement en mouvement..."* ; ouais, alors l'environnement... y'a énormément de... graffitis

des immeubles, y'a des grues tout au fond... des ouais... d'la verdure en pagaille... beaucoup de... la tour de la Part-Dieu qui semble déjà super loin par rapport au temps que j'ai l'impression qu'on a passé dans le train donc euh... en fait, on sent pas vraiment la vitesse... à laquelle on va... y'a des oiseaux, des réverbères, et des murs, en fait les briques je les voie floues

parce que ça passe trop vite et j'arrive pas à les voir nettes, d'ailleurs... on vient d'passer dans un tunnel donc ça fait plus sombre, la lumière elle est pas très forte euh... toujours un peu la même... et les barrières, les barreaux des barrières, j'les voit pas euh défiler...

j'vois juste une espèce... comme un dessin animé en fait euh... sinon, j'vois tout à peu près net sauf ces barrières... y'a des grands immeubles avec euh, des arbres, y'a des voitures qui vont toujours à contresens... ça fait une impression assez étrange... euh...

ouais, ben toujours des barrières que j'arrive pas à voir nettes... toujours les mêmes rails... là on vient de passer dans un tunnel, ça fait une vibration bizarre, le train il fait plus de bruit, j'ai l'impression d'être un peu secouée... des panneaux publicitaires qui bougent aussi, de haut en bas... encore sous un tunnel... ça m'appelle tous les voyages en train que j'ai déjà fait...

y'a ... ben l'ciel qu'est tout blanc, y'a pas d'nuages, toujours des arbres... on est balottés [voix chevrotante] ... de gauche à droite, c'est...

ouais, c'est une bonne occasion de regarder tout c'qu'y a autour... ça... y'a un vélo qui s'éloigne euh... qui devient minuscule très rapidement, ah! J'vois l'autre bout du train,

ça j'aime bien, qui avance en même temps que nous, y'a des espèces de morceaux de rails qui sont posés par terre, on s'retrouve dans l'noir, y'a de plus en plus de bruit, on sort du tunnel et y'a des espèces d'arches étranges, on arrive dans un endroit qui ressemble plus à la

campagne parce qu'on voit que de l'herbe... euh... J'vois les choses qui défilent beaucoup moins vite quand j'regarde devant moi que quand j'regarde sur le coté... parce que quand j'regarde sur le coté tout est flou alors que quand j'regarde plus loin ça de vient

vite net... on passe devant les "chaudières électriques"... les rails euh... ils sont plus... enfin, les rails que j'vois ils sont plus hauts que nous, donc euh j'ai un peu l'impression qu'on est un peu enfoncés dans la terre, mais ça y est on est au même niveau... ben là, avec tous les rails j'ai

vraiment l'impression qu'on va de plus en plus vite parce que j'ai l'impression qu'ils courent après nous, qu'ils se rejoignent avec les embranchements et... et qu'ils repartent un peu dans tous les sens... j'vois un panneau qui s'éloigne de plus en plus et j'arrive plus à lire c'qu'y a dessus... et euh...

... j'vois plus grand-chose (rires) ; *"parle de ta relation au paysage, tout simplement, c'est-à-dire de la manière dont tu vois comment ça change avec la profondeur, par rapport au recul* ; là ben moi j'aime... ouais...

j'aime beaucoup voir les choses en mouvement comme ça parce que j'ai l'impression... j'trouve que ça décale totalement la perception qu'on a des choses euh, parce qu'on a pas du tout l'habitude de voir les choses qui bougent comme ça et... et comme ça tourne sans qu'en s'en rende vraiment compte, apparemment la tour de la Part-Dieu elle était en face alors que moi je l'aurais vue totalement

là-bas (cf. ci-contre) ... et euh, voilà elle est juste là-bas, j'trouve qu'on a plus du tout la même perception euh... de ... enfin le même sens de l'orientation, ça décale... enfin pour moi j'sais qu'ça décale un peu tout et que j'trouve ça très agréable de voir les choses en mouvement parce qu'on voit plein de

choses euh... qu'on voit pas forcément d'habitude, surtout le train on prend... on prend l'temps d'regarder des choses un peu insignifiantes, comme euh... c'qu'y a écrit sur les murs, sur les fenêtres... des immeubles, tous les toits, les cheminées et euh... et tout c'qui peut être...

dans l' paysage qui paraît assez insignifiant... et j'aime bien regarder les lignes électriques, j'trouve que ça fait des courbes dans l'ciel, enfin des traits dans l'ciel qui sont assez intéressants... moi, qui m'plaisent au niveau de l'image... alors que d'habitude ils polluent plutôt le paysage et euh... et donc c'est quelque chose que j'aime ... j'aime bien prendre le train et regarder, là l'train il ralentit, y'a quand même des secousses.. On a l'impression qu'on va s'arrêter... et euh... j'vois au loin d'autres trains... d'autres trains qui s'en vont et tout... là on arrive au dessus, au dessus du fleuve, y'a des voitures qui passent perpendiculairement, l'eau elle est complètement immobile... voilà donc on va, on va bien arriver... y'a l'autoroute en contresens... c'est bizarre de voir l'eau immobile comme ça, parce qu'y a aucun courant et nous, on traverse euh... voilà, moi j'sais plus... plus trop où me mettre... perdu un peu le sens de l'orientation et euh... les rails continuent un peu à se rejoindre... les voitures qui passent sous nous, y'a des hommes qui s'en vont sur les rails... et qui d'viennent, assez minuscules avec leur croix jaune dans le dos... et puis... on est de plus en plus secoués... et voilà, on arrive dans la nouvelle gare, on sent bien qu'le train il va s'arrêter (pause) ; *"est-ce que tu peux parler des transitions perceptives, du changement de couleur..."* ; ben, la lumière là, elle devient de plus en plus sombre... par contre y'a des couleurs plus vives, comme y'a l'distributeur de boissons, les trains, les TGV bleus et tout et euh... ça devient vraiment de plus en plus sombre et on sent qu'on arrive dans, dans un truc plus euh... où y'a plus de vie, que sur les rails qu'étaient un peu déserts, voilà.

Anne Charvin ~ 20 ans – étudiante en lettres option arts du spectacle
23/04/04 – 11h20
Temps couvert mais très clair

Connaît le trajet : non.
Prend le train 2 fois par mois (AR).

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'20	Départ de la gare de Lyon Part-Dieu
0'40	Les rails semblent bouger avec nous (A)
1'12	Fin des quais de la gare
1'22	Rue Paul Bert
1'44	Rue Félix Faure
2'15	Passage sous le cours Albert Thomas
2'30	Passage sous la rue de la Guillotière
2'48	Anne parle d'un effet de dessin animé (B)
2'50	Avec les voitures en contresens cela fait à Anne un effet « étrange » (C)
3'12	Début du virage
3'50	Passage sous le 3 ^{ème} tunnel
4'05	Passage sous le 4 ^{ème} tunnel
4'24	Quand elle regarde de côté cela paraît flou, et ce qui est vu de loin est net (D)
4'37	Croisement Garibaldi - Berthelot
5'15	Jean Macé
5'36	Anne est désorientée (E)
6'03	IEP
6'09	Les lignes électriques font des traits dans le ciel / ralentissement du train (F)
6'36	Passage au dessus du Rhône
7'08	Aiguillages avant Perrache
7'25	Entrée en Gare
7'42	Espace assombri
8'00	Arrêt du train

Retour immédiat sur le trajet :

Anne a l'impression que c'est elle qui se déplace dans le monde et non le monde qui bouge autour du train.

(A) Rails bougent avec nous : quand elle regarde les rails, elle n'a pas l'impression que c'est immobile mais qu'ils filent pour nous rattraper. N'arrive pas à fixer le rail car œil pas immobile donc ne peut pas fixer un seul endroit, l'œil suit le rail, fait des va-et-vient.

(B) Dessin animé : effet flip book, on ne voit plus les barres des barrières mais une image uniforme. Tout est assez clair sauf les barrières qui font vraiment comme un écran.

(C) Voitures effet bizarre : au début elles allaient assez vite et on n'avait l'impression que ni nous ni elles semblaient aller vite. Quand les voitures sont arrêtées, Anne a l'impression de les voir plus vite que quand elles bougent, impression qu'on les double très rapidement, plus d'impression de vitesse quand elles sont arrêtées.

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

(E) Elle ne sent pas du tout les virages, elle s'est rendu compte qu'elle tournait quand on voyait la queue du train. Elle s'en rend compte si elle a des points de repères, si 1^{er} plan est // dans ce cas elle a l'impression d'aller tout droit.

(F) Comme les lignes électriques suivent les rails ça fait comme des bandes dans le ciel. Elle ne les voit pas bouger / contre les poteaux qui les tiennent oui. Ça fait comme les rails.

2^{ème} entretien le : 29/04/04

Anne m'a remis un texte concernant ses souvenirs sur le voyage et sur sa perception du mouvement :

Trajet Lyon Part-Dieu / Lyon Perrache

→ Chronologiquement, je ne me rappelle de rien, mon attention ne se focalise pas sur des lieux précis, sur des points de repère mais sur un paysage global que je vois défiler et que je suis bien incapable de restituer par la suite.

→ Au niveau de mes impressions, ce qui m'a marquée en repensant au trajet c'est le fait que je n'ai rien entendu de ce qui se passait à l'intérieur du train comme si il n'y avait que l'extérieur qui existait.

Les sons sont très peu présents dans mes souvenirs et je me souviens de certaines images (comme la chaufferie) mais immobiles. Aucun mouvement n'est présent quand j'essaie de me remémorer ce que j'ai vu sauf ce qui bouge dans l'environnement comme les voitures ou les oiseaux.

Ce qui m'a marqué aussi, c'est que je ne ressens absolument pas le mouvement du train, ni sa vitesse, ni ses virages etc...

- Quand on est arrivé à Perrache ça m'a étonné de voir à quel point il y avait des couleurs vives alors que quand je pense aux gares, mes souvenirs sont plutôt gris.

*

**

Est-ce que tu pourrais me faire un résumé de l'ensemble du voyage, en étant le plus précis possible sur l'environnement traversé, sur ce que tu as vu, ainsi que sur la façon dont tu l'as vu ? (est-ce que tu as l'impression que c'est la ville qui bouge, ou ton corps ? comment se chevauchent les différents plans ? ; impressions lumineuses ; vitesse...)

Anne a un problème pour se souvenir de l'ordre des événements. Le Paysage lui semble assez homogène, il y a peu de « transitions perceptives » sauf quand on passe des **tunnels** et quand on entre à **Perrache** « ça change totalement ».

Le paysage est toujours pareil : immeubles, mottes d'herbe devant, lignes électriques.

Dans le train Anne n'a pas l'impression de bouger → elle a toujours l'impression de se déplacer en ligne droite, de voir des grandes bandes de paysage toujours pareil. Son souvenir du voyage lui donne comme plusieurs photos très nettes, endroit par endroit [bien au format 4/3, peut-être à cause de la vitre et de son cadre] et non de grandes bandes de paysage, ni nettes ni floues par ailleurs.

Par contre, à l'intérieur, durant le voyage, elle n'avait pas cette perception de l'environnement car elle n'était pas arrêtée. Cette vision sous formes de plusieurs photos précises ne correspond qu'à son souvenir, ce qui est le cas pour tous les voyages en train qu'elle effectue.

Quels sont les points marquants de ce voyage ?

Ces points lui semblent désordonnés, elle me les a donné comme ceci : mottes d'herbes, immeubles avec route devant, Rhône, la chaufferie, départ de la gare de la Part-Dieu, les lignes électriques dans le ciel. En terme d'ambiances lumineuses et de couleurs le souvenir du voyage de Anne est : une couleur grise dominante pour l'ensemble du trajet ; sauf pour Perrache où des taches de couleur très lumineuse l'ont étonnée ; sauf au dessus du Rhône à cause de la taille de l'espace où elle se souvient d'une couleur bleu/vert, de quelque chose de plus aéré, d'une ambiance plus agréable : « tout le long était lumineux mais le reste était terne » ; quand elle regardait le ciel avec les lignes électriques, la lumière était plus intense, c'était moins gris, moins terne, il y avait plus de relief.

Pourrais tu revenir sur ton souvenir du mouvement des lignes électriques ?

Anne à l'impression qu'elles nous suivaient, qu'elles défilaient à coté de nous comme les rails en bas.

Pourrais tu parler des réverbères que tu avais mentionné (1'00) ?

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

Pourrais tu me parler de ton souvenir des rails.

Ce qui a marqué Anne, c'est la lumière qui tape dessus les rails, qui fait comme un reflet, une tâche ponctuelle et comme on va vite, le reste est flou, alors que ce reflet se déplace à coté de nous, ce qui donne l'impression que les rails suivent le train, qu'ils défilent aussi. Tout le reste défile vite mais les lignes restent toujours nettes « comme si quelqu'un courait après le train ».

A un moment tu as parlé des « briques » qui te semblaient floues dans la partie en excavation, est-ce que tu pourrais préciser comment tu les vois.

C'est comme pour les barrières, elle n'arrive pas à les voir nettes, elle les voit comme un **dessin animé**, comme si chaque barreau de barrière correspondait à une image et soit tu les fait défiler dans un livret [flip book] ou ça lui fait penser aussi à une station de métro à Stockholm où ils avaient fait des dessins très rapprochés donnaient une impression d'image animée avec le mouvement. Anne m'a dit que cette expérience ne semblait pas très concluante car la vitesse du métro était trop faible.

Tu as dit que quand tu regardais de face tout te semblait défiler vite alors que quand tu regardais au loin, de coté, ça allait plus doucement. Tu pourrais expliquer cette sensation.

Quand c'est loin, ça défile très doucement « comme si ils avaient plusieurs plans qui avaient chacun leur vitesse ».

Tu as dit que tu aimais regarder les choses en mouvement parce que tu as l'impression que « ça décale totalement la perception qu'on a des choses » (sic), peux tu expliquer...

Le mouvement permet de voir des choses auxquelles on ne fait pas attention (comme le défilement des rails par exemple). Anne sent que sa perception est différente car elle ne sent pas quand le train tourne, ni les mouvements dans le wagon. Les rails qui bougent, les lignes électriques, qu'on ne pourrait pas voir si on était à pied (en ce qui concerne le mouvement), de plus elle n'y prêterai pas attention car elle ne fait attention à rien sauf à ce qu'elle voit, surtout si elle ne connaît pas le trajet, c'est comme en voiture, même si en voiture c'est différent car ça accélère, ça ralentit, ça s'arrête, ça tourne alors que dans le train le trajet c'est une ligne droite, sans arrêt. Dans le train, le paysage change tout le temps.

A Perrache tu as parlé de couleurs vives ...

Le distributeur de boissons, les TGV, les gens habillés avec des couleurs vives, cela tranchait avec l'environnement, ça faisait des tâches de couleur. Tout au début je me suis focalisée sur le distributeur de boissons puis après j'ai vu un environnement assez gris avec des tâches de couleur un peu de partout.

Quand tu défiles dans le paysage en train, qu'est-ce qui retient principalement ton attention ? Est-ce indépendant de l'environnement traversé ?

Ce sont les rails, à cause de cette impression de « tapis roulant ». De plus, avec cette lumière, le mieux, c'est quand il y a des aiguillages, que les rails se rejoignent, puis qu'ils se séparent, qu'ils font des courbes, des **combinaisons de mouvement**.

Quand elle longe un train qui roule sensiblement à la même vitesse, cela fait à Anne une impression similaire. Par contre ce n'est pas le cas quand elle longe une autoroute.

Colas

Colas commence à parler à 0'08 ; voilà... alors, à chaq' fois qu'un train démarre, c'que j'aime bien, y'a toujours une petite secousse qui t'emmène comme ça, et pareil quand il, quand il freine il s'arrête tout doucement, "tac" t'as la p'tite secousse, et euh... ça c'est euh, j'le remarque à chaque fois quoi, euh... un truc qu'est assez récurrent quand t'es en train c'est... que tout est gris, même les... mêmes les trains sont gris, mêmes les... les nouvelles couleurs des TGV sont gris, avant ils étaient oranges, maintenant ils sont gris... ils sont gris parce qu'ils sont crades... mes les... les paysages euh... en général tu

*traverses des... des friches... des endroits où tu vas pas, où t'as pas l'habitude d'aller, c'est, c'est... on traverse des paysages qui euh... qu'on n'a pas forcément envie que tu voies... euh, tu vois beaucoup de graffittis donc euh... beaucoup de choses sales (*je lui demande de parler de l'environnement et du mouvement*) euh... donc ça y est maintenant on est en plein mouvement, alors quelles sont mes impressions...*

euh... alors c'qui est assez amusant... c'est donc qu'on a une sorte d'image animée devant soi... moi j'ai l'impression... j'sais pas si t'as déjà essayé de prendre une photo quand t'es en train... t'as une espèce de, de... tableau impressionniste avec plein de petits traits comme ça, et si tu te fixes comme ça, en regardant le paysage c'est euh... c'est plein de petits trais comme ça

euh... voilà pour le ressenti euh... pour le... alors c'qui est... ouais... en train... ... pour c'qui est du ressenti auditif t'as pas mal de vibrations, de... de... t'as une soufflerie tout le temps et euh...

... j'ai l'impression que ça... que ça... me coupe du monde... ; "est-ce que tu pourrais parler précisément de ce que tu vois, de l'environnement et..." ; l'environnement...

euh... ; "les barrières, les voitures..." ; euh... ben on est aussi tout l'temps entourés de murs, comme si on était dans un fossé...

ça c'est souvent et... et du coup... t'as pas un champ de vision très large, du coup t'es, t'es... t'es obligé de focaliser sur des petits détails euh... genre graffittis ou euh...

ou... des rails qui traînent au sol des... ouais des petits détails... tu... remarque aussi des... câbles... des... moi j'regarde souvent, souvent des graffittis... d'ailleurs t'as un graffiti qui ressort beaucoup à Lyon c'est "COKA", y'en a de partout et euh... on l'voit même loin... vers Valence il y est encore...

euh... moi c'que j'aime bien regarder aussi en train... c'est les... les p'tites pousses d'herbe, qui essaient de pousser entre les...

les cailloux... et euh... ça c'est assez marrant aussi, les p'tites fleurs, les... on a l'impression qu'elles luttent, parce que tout est gris tout est sale, et c'est assez marrant...

alors là on arrive... ; "est-ce que tu pourrais parler aussi du défilement... de ta relation au paysage, du près, du loin..." ; ... bon alors là, le champ s'élargit un peu

on sort du p'tit fossé dont j'te parlais tout à l'heure... euh...donc là j'ai l'impression... on est plus euh... la vision, on est p't'être plus dans la ville euh... la vision qu'on voit

maintenant c'est... une vision qu'on peut voir en bus ou en tram... (pause longue)

... je vois plus une vision commune euh... (j'essaie de le relancer ; inaudible sur l'enregistrement)

moi y'a un truc que j'aime bien regarder aussi... c'est euh, regarder juste le rail qu'est juste en dessous... et de l'suivre et de... de voir qu'il est pas tout l'temps parallèle au train

qui bouge un peu... avec le mouvement ça fait... c'est assez amusant à regarder et euh... que le haut du rail est tout le temps bien poli par euh... par les roues du train

et ça fait un... un espèce de trait de lumière (pause longue) ; " *sur la ville aussi, t'as quelque chose à dire... ?* " ; euh... ; " *sur d'autres choses, des éléments de l'environnement : les grillages, les poteaux, les barrières...* " ; ouais t'as... t'as tout le temps énormément de grillage et...

ils en mettent... tout le long des voies, pour éviter qu'y ait des animaux... qui, j'pense, viennent sur les voies... c'est vrai, t'as toujours beaucoup de grillage euh... sur l'environnement...

alors... souvent c'qu'on ressent aussi c'est les... quand le train ralentit et qu'il repart, on sait pas bien pourquoi parce que... en général... le principe

du train, c'est qu'justement il ralentisse pas et souvent quand... quand on rentre dans une ville, il ralentit, il redémarre... j'me pose souvent la question, pourquoi? Pourquoi il fait ça? ... euh...

t'as aussi un... dans... toujours dans les sons qu'on... entend, en train, uin espèce de son qui berce un peu, c'est le "tchouc-tchouc, tchouc-tchouc, tchouc-tchouc..." comme-ça, et euh...

quand on passe des aiguillages... j'ai l'impression... moi j'me concentre vraiment sur les sons parce que euh... ; " *est-ce que tu pourrais revenir sur le visuel ?* " ; plus sur le visuel, ouais... euh...

; " *me parler du mouvement ...* " ; euh... ouais... quand j'vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression

que... on est tellement coupé du monde que... à la limite tu verrais un accident qu'ça te ferait rien parce que... c'est... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression qu'est... que c'est des petites voitures... que tu pousses

t'as, t'as vraiment ce décalage là qu'est marrant, comme quand t'es en avion... et que tu vois des... Alors à l'entrée en gare... souvent on voit des ... des conducteurs des trains

qui, qui reviennent comme ça sur les quais et qui marchent, avec leurs ptites valises et c'est assez marrant euh... t'as tout l'temps des contrôleurs avec leurs casquettes blanches euh... quand t'arrive en gare et t'as souvent des graffitis sur les trains... et là on va s'arrêter et on va avoir la p'tite secousse, ouais...

Colas Reydellet ~ 23 ans – cinéaste/monteur – régisseur d'une compagnie de théâtre

23/04/04 – 12h00

Temps couvert mais très clair

Connaît le trajet : oui.

A pris ce train pour la dernière fois il y a environ 3 ans.

Prend le train 2 fois par mois (AR).

Transcription du voyage : [ici](#)

Journal du voyage :

Heure	Remarques
0'09	Départ du train
0'45	Paysage gris (A)
1'06	Rue Paul Bert
1'30	Rue Félix Faure / Colas parle d'impression d'images animées (B)
1'40	Impression de tableau impressionniste (C)
2'00	Passage sous le cours Albert Thomas
2'17	Passage sous la rue de la Guillotière
2'49	Passage sous le 3 ^{ème} pont
3'02	Colas explique qu'il se focalise sur des détails (D)
3'35	Début du virage
3'45	Tunnel dans le virage
3'50	Ralentissement du train
4'20	Passage au niveau des « CHAUDIERES ELECTRIQUES »
4'46	Croisement Garibaldi – Berthelot
5'25	Jean Macé
6'19	Accélération du train
6'30	IEP
7'05	Passage au dessus du Rhône
7'37	Entrée dans la gare
8'22	Arrêt du train

Retour immédiat sur le trajet :

(A) Même à l'arrêt Colas a une sensation de crade, car c'est dans des endroits que la ville en veut pas forcément montrer, souvent ces environnements ne sont pas très beaux à voir.

(B) Dessin animé, tableaux impressionnistes dans la partie encaissée car tu as un écran devant toi à cause d'un mur tu vois l'image défiler, par contre tu n'as plus du tout cet effet au dessus du Rhône car le plan est très, très large.

(C) Tableaux impressionnistes quand il imagine arrêter son regard net à un moment comme quand on voit passer une voiture devant soi et qu'on arrête le regard dessus.

(D) Focalise sur des détails car sinon il lui semblait voir que des banalités. Quand on traverse le Rhône il lui semble que c'est tout et rien à la fois et donc qu'il n'y a rien à en dire, alors que dans la partie encaissée il y a pleins de choses à attraper. Il s'arrête sur les détails car dans ce genre d'espace où il n'y a pas grand-chose à voir, tout est un peu gris il bloque sur un détail et ne voit plus le reste et il s'amuse à chercher ce qui se répète comme les graffitis « COKA ».

Pousses d'herbes qui essaient de passer entre les cailloux, la mousse : c'est très net.

2^{ème} entretien le 29/04/04 :

Colas m'a fait un texte résumant ses sensations sur le voyage :

Démarrage

- Idée que c'est plus le paysage qui démarre que le train (1)
- Le paysage se déforme, s'étire dans le mouvement (2)

Impressions

- Idée d'une sorte d'accélération du temps (raccourcissement des distances) (3)
(vitesse...)
- Idée d'une réelle séparation du monde. On est derrière une vitre et tout semble si loin. Tout défile comme dans un film. On pourrait assister à un accident (voiture ou autre), on n'y prêterai pas attention (accident fictif, irréel) (4)
- Notion de rythme (répétition avec les piliers des grillages)
 - idée de dessin animé
 - effet de stroboscopie (lumière qui passe à travers les piliers qui se répètent)
- A cause de la vitesse on n'a pas le temps d'avoir une vision d'ensemble des choses. On n'a pas le temps de tout voir.
 - on s'accroche donc à des petites choses, détails
- Jeu de suivre les rails (ou les fils électriques) qui à vive allure, nous apparaissent pas tout le temps nettement parallèles.

Souvenirs trajet

- Peu de souvenirs du trajet dans le domaine temporel (impossibilité de se souvenir quel événement était avant tel autre)
 - mais plein d'images précises et nettes
- (Graffitis → « COKA ». Détritus qui traînent, course avec voiture, tuyau le long des rails, succession de lieux encaissés (ici focalisation sur des détails) et de lieux avec des vues plus larges ; couleurs grises (façade d'immeuble, gris du train, des rails...) rails polis qui font de la lumière avec la vitesse.)

*

**

Comme ce que Colas m'avait dit dans le train me laissait assez perplexe et comme nous avions bien pris le temps lors de la première remise d'entretien de préciser ce dont il avait parlé lors de ce voyage, je suis allé le voir la deuxième fois sans préparer de questions, comptant plutôt l'interroger sur son texte. Il m'a facilité la tâche en me livrant le texte ci-dessus qui est riche et à la fois à expliciter. C'est ce que je fais ici : les n° entre parenthèses sont expliqués ci-dessous, les détails qui sont précisés par moi sont écrits en noir :

- (1) Colas a cette impression notamment en TGV, car [dans le train, surtout le TGV] « c'est tout fluide, t'as aucune vibration, t'as l'impression de flotter et donc pas de bouger » cependant de l'autre côté de la vitre ça bouge ce qui donne l'impression qu'il y a deux mondes [séparés] ».

Au démarrage, il a plus l'impression que c'est la ville qui bouge autour du train, de la même façon que quand deux trains à l'arrêt sont côte à côte et qu'on ne sait pas lequel bouge.

- (2) Cette idée du paysage qui se déforme, qui s'étire, revient à ce qu'il avait dit en parlant d'une impression de tableaux impressionnistes, ou comme quand on prend une photo dans le train : le paysage fait des « traînées de lumière ».
- (3) Comme dans le train « tout va trop vite donc on ne peut pas tout voir [...], on loupe des informations et t'as l'impression d'arriver plus vite à destination. On n'a moins cette impression quand on connaît le paysage ».

De plus, la répétition des paysages entraîne une « compression de l'espace dans la tête ». **Je demande alors à Colas de me dire s'il a un souvenir de quelques séquences du paysage dans ce cas (alors qu'il m'avait indiqué qu'il ne se souvenait de rien, car la banalité l'avait fait focaliser sur des détails et aussi qu'il ne se rappelait pas de l'ordre des événements). Les séquences qu'il m'a donné sont les suivantes (dans l'ordre) :**

- le caniveau
- la sortie avec les façades d'immeubles
- le pont (au dessus du Rhône]
- l'entrée en gare

- (4) Colas a l'impression que si l'on regarde par les fenêtres opposées aux siennes dans le wagon alors on a une perception de l'environnement qui est comparable à celle du cinéma, « tout défile comme dans un film » à cause du fait que l'on peut voir le cadre, alors que de son côté on ne le voit pas, mais on n'est cependant séparé de l'environnement par la vitre.
- (5) Souvent en train, ou sur l'autoroute, avec les piliers, avec la lumière, comme ça défile, on voit ce qui défile au ralenti, ou ça part dans l'autre sens (comme les enjoliveurs d'une voiture) avec tout ce qui se répète.
En TGV, tout va tellement vite que ça le fait aussi avec les gros poteaux qui soutiennent les câbles.
→ Peut-être que l'espace paysage est vu comme au cinéma à cause de l'interruption de l'image par les poteaux séquentiellement et assez rapidement que cela reproduit en nous le même effet que les bandes noires entre chaque image sur les pellicules.
Il faut que ces éléments qui découpent l'espace soient assez proches, car ce qui est lointain ne découpe pas, on peut le voir passer.
- (6) Le souvenir du voyage pour Colas est comparable à des photos, prises par endroits avec des détails précis, mais pas une grande photo de tout le trajet. Colas voit quatre photos, pour les quatre séquences qu'il a décrites, et non pas quatre panoramas mais quatre photos normales car dans chaque séquence il se passe toujours la même chose (ce qui ramène encore au raccourcissement des distances).

Annexe 2 : Texte de la bande son polyglotte

N°	Heure	Récit	"Effet"	Élément / lieu
5	0'00	Là je vois les quais s'éloigner, avec les passagers sur les.. Quais		Part-Dieu
2	0'15 – 0'30	l'effet qu'on peut voir c'est surtout euh, au niveau du ballast, ou j'sais pas comme on appelle ça, les ... [...]les morceaux de bois qui sont utilisés pour les traverses, c'est la, la première chose qui commence à apparaître en mouvement à nos yeux... euh... euh,	<i>Stroboscopie</i>	ballast / Part-Dieu
3	1'00	comme on va pas très vite, on a le temps de lire les titres de panneaux publicitaires... c'est sûrement fait exprès... là, on vient de sortir de...		Pub / Part-Dieu
2	1'00 – 1'15	ce qui est proche de nous euh... semble euh... flou... semble s'étirer un peu comme des bandes colorées plutôt tandis que [...] les bâtiments qui sont un peu plus loin eux	<i>Etirement / isolement</i>	Rails / Part- Dieu
6	4'15 – 4'30	J'vois les choses qui défilent beaucoup moins vite quand j'regarde devant moi que quand j'regarde sur le coté... parce que quand j'regarde sur le coté tout est flou alors que quand j'regarde plus loin ça devient [...] vite net...	<i>isolement</i>	
1	2'30 – 2'45	c'est vrai que si je me met à regarder le défilement j'ai pas envie de parler (rires) [...]Parce que ça me, c'est pour ça que j'aime le train, parce que ça me... ça m'transporte un peu, ça me pose...	<i>Stroboscopie</i>	Barrières, briques
6	2'30 – 2'45	y'a des oiseaux, des réverbères, et des murs, en fait les briques je les voie floues [...] parce que ça passe trop vite et j'arrive pas à les voir nettes, d'ailleurs...	<i>Stroboscopie</i>	Barrières, briques / après la gare
6	2'45 – 3'00 – 3'15	et les barrières, les barreaux des barrières, j'les voit pas euh défiler... [...] j'vois juste une espèce... comme un dessin animé en fait euh... sinon, j'vois tout à peu près net sauf ces barrières... y'a des grands immeubles avec euh, des arbres, y'a des voitures qui vont toujours à contresens... ça fait une impresion assez étrange...	<i>Stroboscopie</i>	barrières / après la gare
2	2'45	tout c'qui est, tout ce qui est euh... vertical, ça s'fond, ça devient une espèce de flou euh gris qui laisse voir c'qui y'a derrière quoi... [...]Jet euh, tout ce qui est horizontal reste une espèce de ligne qui... qui semble sauter un peu, enfin les rails en tout cas... là c'est vrai qu'on a pris... un peu plus de vitesse encore[...]Jet euh tout est beaucoup moins distinct	<i>Stroboscopie</i>	barrières / après la gare
5	2'30 – 2'45	on voit des artères, je vois des artères... [...]qui, qui défilent très rapidement par rapport à la vitesse du train, euh qui donne une... c'est vrai qu'avec la vitesse du train on a l'impression de lignes	<i>Vitesse</i>	Tchécoslovaques
3	2'45	là on est à coté des voitures... qu'on croise, on a l'impression qu'elles vont vite vite vite, mais en fait pas tant que ça!	<i>Vitesse</i>	Tchécoslovaques
7	1'15 – 1'30	alors c'qui est assez amusant... c'est donc qu'on a une sorte d'image animée devant soi... moi j'ai l'impression... j'sais pas si t'as déjà essayé [...]de prendre une photo quand t'es en train... t'as une espèce de, de... tableau impressionniste avec plein de petits traits comme ça, et si tu te fixes comme ça, en regardant le paysage c'est euh... c'est plein de petits trais comme ça	<i>Fixer un élément de l'environnement : impressionnisme</i>	briques / partie excavée

3	3'00 – 3'15	re-mur, donc on se sent encore enfermés, et puis y'a des tags... comme ça on sait quoi regarder, et puis... [...] il y a un tag de chat violet et	<i>Fixer un élément de l'environnement</i>	Graffitis / partie excavée
4	3'45	les bâtiments sont encore taggués, je pense que c'est la seule chose qui attire le regard qui donne vraiment envie de regarder... mes yeux s'attardent là-dessus	<i>Fixer un élément de l'environnement</i>	Graffitis / partie excavée
2	3'15	on ralentit... y'a énormément de graffitis...	<i>Fixer un élément de l'environnement</i>	Graffitis / partie excavée
2	6'00	là le train ralentit donc c'est vrai que pour c'est vrai que pour c'est vrai que pour euh... les rails qui sont... qui sont euh... à deux voies de nous, j'les voit très bien, et ceux qui sont près ben... ça reste toujours un flou... et si j'garde un regard fixe, ça défile, ça défile	<i>Fixer un élément de l'environnement</i>	Rails : Près / loin
7	5'15 – 5'30	c'est assez amusant à regarder et euh... que le haut du rail est tout le temps bien poli par euh... par les roues du train [...] et ça fait un... un espèce de trait de lumière	<i>Etirement</i>	Rails
6	1'15	y'a les fils électriques au dessus de nous... qui défilent rapidement, on dirait une deuxième voie ferrée... les rails à coté qui ont vraiment l'impression [...] d'aller très très vite avec la lumière et euh... qui se reflète dessus et... j'ai l'impression qu'elles courent après nous euh...	<i>Etirement / vitesse</i>	Rails + vitesse
2	1'30	c'est qui est marrant, c'est les rails du train qui eux ... apparaissent très très lisses et très brillants à comparer du reste...	<i>Etirement</i>	Rails
2	5'30	sinon là le chemin est plutôt libre, par rapport à la voie ferrée... on arrive à voir des rues, on a un effet de perspective assez marqué...	<i>Vue profonde</i>	IEP : Près / loin
1	4'30 – 4'45	on arrive à Jean Macé, ça y est... on est dans la ville, [...] On est dans Lyon... le train ralentit, on a l'temps un peu de choper des images	<i>Vue profonde</i>	Jean Macé: Près / loin
3	5'15	on a l'impression de visiter un peu la ville et d'choisir les quartier qui nous plaisent	<i>Vue profonde</i>	Jean Macé: Près / loin
4	6'45	je trouve qu'il y a peut-être trop d'immeubles très proches de la voie ferrée qui cachent l'ensemble de la ville	<i>Isolement</i>	Avant le Rhône, haussmann
4	7'15	on passe au dessus du Rhône...	<i>Isolement</i>	Rhône
1	5'45	y'a des péniches et euh, là c'est l'sentiment de liberté quoi...	<i>Isolement</i>	Rhône: Près / loin
3	6'15	on a l'impression [...] d'faire un peu une visite touristique de la ville	<i>Isolement</i>	Rhône : Près / loin
2	6'30	on voit très très loin, donc c'est vrai que, rien ne bouge dans le lointain...	<i>Isolement</i>	Rhône : Près / loin
6	6'30 - 6'45	y'a des voitures qui passent perpendiculairement, l'eau elle est complètement immobile... [...] c'est bizarre de voir l'eau immobile comme ça, parce qu'y a aucun courant et nous, on traverse euh...	<i>dualisme immobilité de l'eau – mouvement du train</i>	Rhône :
7	7'15 – 7'30 – 7'45	quand j'vois des bagnoles de loin, c'est comme quand t'es en avion, j'ai l'impression [...] que... on est tellement coupé du monde que... à la limite tu verrais un accident qu'ça te ferait rien parce que... c'est... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression qu'c'est... [...] comme quand t'es en avion...	<i>Isolement</i>	Rhône : isolement visuel
3	1'45	on a l'impression de... de traverser la ville sans en faire partie...	<i>Isolement</i>	Rhône : isolement visuel
7	7'45 –	Alors à l'entrée en gare... souvent on voit des ... des	<i>Fixer un</i>	Perrache : couleurs

	8'00	conducteurs des trains [...]t'as tout l'temps des contrôleurs avec leurs casquettes blanches	<i>élément de l'environnement</i>	
6	7'30 – 7'45	ben, la lumière là, elle devient de plus en plus sombre... [...] par contre y'a des couleurs plus vives, comme y'a l'distributeur de boissons, les trains, les TGV bleus et tout et euh...	<i>Fixer un élément de l'environnement</i>	Perrache : couleurs qui attirent l'attention

Annexe 3 : Retranscription de la "table ronde"

La retranscription suivante correspond à la prise de notes qui a eu lieu le jour de la table ronde, complétée par une seconde prise de notes lors d'un visionnage du film réalisé le 17 mai et d'une vérification lors de la transcription à l'aide de la bande son du film.

Etaient présents le 17 mai pour participer à la table ronde :

- Barret Germain (GB) : étudiant en DEA à l'INPG ; représentant "sciences dures", neurophysiologie.
- Ruchon Marcel (MR) : architecte, professeur à l'école d'architecture de Grenoble.
- Thibaud Jean-Paul (JPT) : sociologue, urbaniste ; directeur du laboratoire Cresson.

Suite à la projection du film, Jean-Paul Thibaud et Marcel Ruchon ont fait remarquer, avant d'entamer la discussion que la manière dont était filmé la séquence leur faisait penser à *Carnets intimes* de Nanni Moretti.

Initiales	Discours tenu	Commentaires personnels
GB	Accélération sentie dans l'image, qui avait peut-être démarré avant qu'il ne l'aperçoive	Accélération
	Impression d'être accroché à quelque chose quand le train sort de la gare à un bâtiment, comme si "un bout de mon esprit était encore collé là-bas"	Elasticité du corps, du regard
	Impression d'être étiré vers l'arrière, comme si un bout de son corps restait dans la gare tandis qu'il était étiré le long des rails	Elasticité du corps, du regard
	quand le train passe dans la partie en excavation, la seule chose qui le raccroche à l'extérieur c'est les poteaux électriques (et ne ressent plus rien quand le train longe le mur)	Fixer un élément du paysage
	Quand le train sort de la partie sans vue, au niveau de l'usine RADIELEC il a l'impression de voir la ville par au dessus	Distance
	Passage au dessus du Rhône : "sensation d'observer un paysage et non plus une ville", il ne voit plus que l'eau et le ciel, il en oublie le pont, la ville...	Effet de paysage
JPT	"Impression que le regard est guidé", quelque soit l'angle de vue il se passe quelque chose qui fait le que le regard est obligé de suivre un certain nombre de choses. Le regard n'est pas positionné sur le centre de l'écran, mais au contraire il y a des mouvements de la tête ou des yeux qui font qu'on est amené à suivre un certain nombre de choses dans l'image. En ce qui concerne les conditions mêmes de l'expérience, il y a trois choses qui interviennent dans ce phénomène : <ul style="list-style-type: none"> - la trajectoire du train - la prise de vue : on se focalise sur quelque chose ou au contraire on a un plan très ouvert - l'architecture elle-même, le cadre bâti : les bâtiments peuvent être vus de face, de biais etc. Ces trois conditions pourraient être à l'origine de la création d'un certain nombre d'effets.	Le regard est guidé Va et vient du regard
	Quand on quitte la gare : impression de fuite, même si les quais disparaissaient, on continue à les fixer, on essaie de garder un contact avec eux	Elasticité du corps, du regard
	Quand on se focalise sur les rails : changement de rythme évident, l'œil est moins stimulé si on voit l'horizon	Près/loin changement de rythme
	Changement de luminosité très fort quand on sort des tunnels	Luminosité
	Impression de descente ressentie (en 2'55)	Rôle du premier plan sur l'impression d'inclinaison du train

	Question de la distance : rapport proche/lointain et Sentiment d'élévation ou de plongée	
	Disparition de certains bâtiments avec les parapets	Repères
	Le rythme donné par les poteaux qui défilent : ponctuation du voyage, "prise de repères donnée par les poteaux qui défilent avec le rythme qui est donné par la vitesse de déplacement"	Rythme
	Effet stroboscopique	Stroboscopie
	Tendance à vouloir suivre du regard les fils électriques	Regard guidé
	Sur le Rhône, "perception en face à face" car il n'y a plus rien qui vient rythmer le paysage, ni de fils électriques : vision en face à face ou le paysage reste à l'identique pendant plusieurs secondes et "rien ne bouge vraiment, le train bouge mais le paysage lui-même a tendance à se stabiliser"	Effet paysage
	Double mouvement quand on voit les voitures sur le périphérique, deux mouvements conjoints : celui du train qui continue d'avancer et celui des voitures ... "comme si il y avait la conjonction à un moment donné de deux mouvements qui sont différents et qui s'imbriquent".	Conjonction de mouvements
MR	Durée ressentie paraît beaucoup plus courte que la durée minutée	Vers conception : intérêt de la diversité
	En termes de cinéma le voyage en train offre une très grande diversité de points de vue, qui offrent donc une très grande variété de points de vue sur un trajet aussi court	Vers conception : intérêt de la diversité
	Au dessus du Rhône le rythme change car l'angle de la caméra change. Le mouvement de la caméra influe autant sur le changement de rythme que la réalité elle-même.	Effet paysage ; changement de rythme
	Ballast est très hypnotique, impossible d'accommoder le regard	Stroboscopie
	Distance du premier plan est très déterminante. Quand le premier plan est très près : "sentiment visuel et de rapport à l'espace d'être contenu dans quelque chose" ; par contre quand le premier plan est plus bas, cela offre des profondeurs des champs de visions très contrastés et "c'est bien le premier plan qui fait ça" ; parce que quand on n'a plus de premier plan, comme sur le Rhône, on accède directement à l'horizon	Près/loin : rôle du premier plan
	Diversité des vues sur la ville : vue soit des façades soit de l'épaisseur de la ville (cf. Giorgio de Chirico), juste après Jean Macé on est dans l'intériorité de la ville (bâtiment en U) "on est dans le plan masse" mais "à l'échelle méga", on n'est pas chez les gens mais dans l'épaisseur de la ville à l'échelle du plan masse	Contre la thèse unique de différents plans successifs évoluant à des vitesses distinctes
	Mouvements relatifs repéré avec le démarrage d'un autre train quand on entre dans la gare de Perrache, d'un seul coup "la ville bouge aussi [...] des éléments du paysage urbain sont eux-mêmes en mouvement (mouvement croisés, additionnés)	Conjonction de mouvements
JPT	Trois types de phénomènes : <ul style="list-style-type: none"> - le rythme même (accélération, ralentissement) : la dynamique du train mais aussi des effets du paysage urbain (démarrage, freinage etc.) qui donne des impressions de ralentissement ou d'accélération - le regard peut naviguer entre une focalisation sur des éléments précis ou sur un objet précis ou sur quelque chose de beaucoup plus global comme sur le pont (cf. Barthes, <i>La chambre claire</i>, les punctum) - "Il y a des guides qui orientent (ou pas)" : comme le ballast, les fils électriques "il y a des lignes de fuite qui sont données, qu'on a tendance à suivre" <p>"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". D'où le fait qu'on a l'impression que le film</p>	Classification de 3 types de phénomènes : rythme → vitesse focalisation → près/loin guides → ?

	est beaucoup plus court que sa durée réelle car il se passe tellement de choses	
MR	Graffitis sont le seul témoin que la ville est habitée, car les seuls gens qu'on voit sont des usagers de la SNCF, des voitures qui bougent. Graffitis correspond à un côté de "signature du paysage" d'un paysage en vue d'une multitude de gens	Fixer un élément du paysage. Vers conception : signature du paysage
	Indice qu'on est en train à cause du cadre de la fenêtre qu'on voit ou qu'on ne voit pas	
	Lien entre l'ouverture du plan de vision et la sensation de vitesse. "Si t'as un premier plan qui défile très vite forcément t'as une idée de vitesse, si le plan de référence est à l'infini t'as l'impression que tu fais du deux à l'heure, c'est comme en vélo, quand t'attaques une ligne droite t'es désespéré parce que ça avance pas..."	Impression de vitesse
	Impression d'accélération en sortie de gare serait peut être due à la bande blanche au sol qui ne serait pas un effet qui donnerait une impression d'une plus grande vitesse perçue que la vitesse réelle.	Impression de vitesse
	Revisionnage du film avec la bande son	
MR	Dans l'arrivée en gare de Perrache : impression d'immobilité des gens qui attendent	Fixer un élément
	"La ville tourne vachement souvent le dos à la voie ferrée" comme si la composition de la ville avait été faite en fonction de la voie ferrée.	Vers la conception
	Ne "comprend pas", n'a pas les mêmes sensations que les gens, ne modifie pas sa perception de la première fois	
JPT	Côté cinéma très fort dans le film à cause d'une "absence de maîtrise sur le mouvement", on est obligé de suivre la vitesse proposée et par rapport à l'extérieur on n'a pas de perception sonore, on est coupé de ce qu'on traverse car tout passe par la vision	
	Importance des murets du premier sur la structuration de l'image → division de l'image en deux qui peut donner cette impression de monter ou de descendre	Structuration de l'image par le 1 ^{er} plan
MR	Impression d'horizontalité a posteriori même si beaucoup d'éléments verticaux, impression d'une beaucoup plus grande force des éléments horizontaux : la voie ferrée, les lignes de marquage, les lignes électriques, le travelling concorde avec ces lignes et finalement tous les éléments verticaux ne sont vus plus qu'au service des horizontales. Comme l'œil est obligé d'accommoder il suit les horizontales.	Horizontalité vs verticalité
GB	Transformation en horizontales de choses qui ne le sont pas forcément, comme quand quelqu'un parle de tableau impressionniste	Horizontalité vs verticalité
MR	Sur des images fixes, peut être que les verticales apparaîtraient dans la structuration de l'image et "reprendraient leur puissance".	Horizontalité vs verticalité
JPT	Sentiment de flottement, quand les murs montent, redescendent comme sur on était "sur coussin d'air"	Flottement : rapport kinesthésie/visuel
MR	Comme le rail est extrêmement continu, plus du tout de rugosité (et pas en voiture) donne peut être plus l'impression de glissement/flottement que de roulement → jusqu'aux trains à sustentation, sans contact → modification de la perception ?	Flottement : rapport kinesthésie/visuel
	Différence entre perception du paysage en voiture et en train : "en voiture on rentre dans le paysage alors qu'en train il défile"	

JPT	N'a pas eu la sensation que c'est l'environnement qui bouge mais lui qui se déplace dedans	Paysage ou observateur qui bouge?
GB	Il faut avoir des vitesses bien supérieures pour avoir l'impression que c'est le paysage qui bouge et pas nous (cf. Berthoz, 2001 <i>L'odyssée de l'espace</i>)	Paysage ou observateur qui bouge ?
	Ce qui est étonnant, c'est ceux qui parlent de lignes quand ils voient les rails, comme s'ils ne voyaient plus l'objet mais la ligne elle-même, comme s'ils oubliaient la texture etc. "et en parallèle ils parlent de flou, donc tout ce qui n'a pas de structure matérielle droite devient du flou et tout ce qui a une structure matérielle droite devient une ligne, c'est plus qu'un tableau avec des traits et du flou entre les deux"	Simplification du paysage
JPT	Disparition de la tour de la Part-Dieu qui disparaît derrière l'écran fait par le premier plan	1 ^{er} plan
GB	On ne perçoit plus que la forme et non plus la chose elle-même, "comme si le sol était un matériau souple dans lequel avaient été formés des immeubles...."	Simplification du paysage
JPT	Différentes choses concernant une analyse de ce qui est vu en mouvement, il y a des choses différentes : <ul style="list-style-type: none"> - "tout ce qui touche au point de vue : perspectives qui s'ouvrent, des lignes, des rues [...] comment la structure même du bâti, du cadre va structurer des points de vue sur le paysage" - lumière : quand on passe sous les tunnels, la lumière elle-même qui structure le paysage - expérience kinesthésique, "à un moment donné on voit le bout du train et on a l'impression de pencher" - continuité et variation de la ligne d'horizon, quand on voit monter les murs du premier plan qui deviennent des écrans, "comme si la ligne de partage entre le ciel et en bas fluctue, il y a à la fois une impression de continuité et une variation de hauteur" ce qui donne le sentiment de flotter, "c'est pas des ruptures radicales" 	
GB	"perception de la caméra est en dessous de la perception de la rétine"	
JPT	Se demande s'il n'y aurait pas une typologie par rapport à la position des bâtiments, si on les voit de côté, de face...	Rôle du cadre bâti, de la manière dont il se présente à notre regard
	Concernant les références : cf. Virilio, sur la question des transports d'aujourd'hui où tout est "anesthésié"	