

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>



Mohsen Ben Hadj Salem est Architecte/ Doctorant Centre de Recherche sur l'Espace Sonore (URA CNRS 1268) à l'Ecole Supérieure d'Architecture de Grenoble /
www.cresson.archi.fr



UMR CNRS 1563 CENTRE
DE RECHERCHE SUR
L'ESPACE SONORE ET
L'ENVIRONNEMENT
URBAIN

ESSAI DE QUALIFICATION
D'AMBIANCES
ARCHITECTURALES
DANS UN CORPUS AUDIOVISUEL

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances
architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Auteur : Mohsen BEN HADJ SALEM
Architecte/ Doctorant au CRESSON
Chercheur associé au FORUM DES IMAGES
2007

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

AVERTISSEMENT

Ce rapport est extrait d'une recherche (thèse en urbanisme et aménagement) menée depuis 2003 sur l'évolution historique des ambiances architecturales. Certains films du *Forum des images* nous ont aidé à saisir, à situer et qualifier des phénomènes d'ambiances, dans une approche historique et temporelle. Pour accéder à la totalité de la recherche, veuillez contacter l'auteur (mohsenbhs@gmail.com), ou le laboratoire d'accueil : CRESSON, Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances
architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

SOMMAIRE

1. QU'EST-CE QU'UNE AMBIANCE ?
2. UNE THÈSE SUR LES GARES DU XIX^e : objectifs et méthodologie
3. DE LA MISE EN SCÈNE DE LA GARE AUX AMBIANCES FERROVAIRES
4. CONCLUSION ET OUVERTURES
5. LISTE DES FILMS CONSULTÉS

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

1. QU'EST-CE QU'UNE AMBIANCE ?

Une ambiance architecturale ou urbaine est la synthèse, pour un individu et à un moment donné, des perceptions multiples que lui suggère le lieu qui l'entoure. Mais comment rendre compte des cadres sensibles de l'espace architectural et urbain ?

D'une part, si l'on parle d'ambiance sonore, lumineuse, thermique, ou même olfactive ou tactile, il ne faut pas oublier que toute ambiance compose simultanément avec l'ensemble des modalités sensorielles. D'autre part, l'approche in situ des ambiances convoque divers registres d'analyse, signaux physiques, architecture des lieux, activité perceptive, conduite sociale, qu'il s'agit non seulement de juxtaposer mais d'articuler. Ainsi, l'intersensorialité et l'interdisciplinarité constituent deux versants de la complexité des ambiances.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Prise sous un autre angle, celui que nous traitons dans cette recherche, une ambiance architecturale est inscrite dans un cadre spatial, mais témoigne aussi du passage de temporalités successives. Dans certains espaces publics, il existe des traces sensibles des ambiances du passé secrétées continuellement. Pour l'architecte, la notion d'ambiance est alors une occasion de renouer avec une prise en compte simultanée des données techniques, sociologiques et esthétiques. Nous ne tenterons pas ici saisir exhaustivement toutes ces approches fondamentales. Plus modestement, nous dressons un cadre général de réflexion sur les ambiances, qui éclaire le lecteur sur l'essence de cette notion au carrefour des sciences physiques et des sciences sociales, du temps et de l'espace.

2. UNE THÈSE SUR LES GARES DU XIX^e : objectifs et enjeux

Cette thèse propose une modalité particulière d'approche qui s'appuie sur une évaluation d'un potentiel ambiantal hérité. Nous ambitionnons d'introduire dans le processus de conception, le caractère rémanent des phénomènes d'ambiances. En ce sens, nous voudrions les décrire et pour ce faire, inventer un système de représentation qui met en exergue ces traces des ambiances du passé, ceci pour dynamiser la pensée projetante qui les réinjecte dans le processus de conception. Ce système de description va émerger d'une stratégie performante de description historico-sensible, pour établir une sorte de « monographie ambiante » démontrant qu'il y a du mémoriel dans ce ressenti présent.

Actuellement, il est évident que la formule « construire dans l'existant » est à la mode, mais imprécise. En réalité, et c'est notre position, il faudrait dire « construire dans l'ambiance

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

de l'existant ». Ainsi l'énorme production architecturale du passé nous confronte à une circulation des flux sensibles dont le potentiel est en grande partie méconnu par les aménageurs. A notre connaissance, l'ambiance comme patrimoine sensible n'est jamais prise en compte. Les aménageurs retiennent les critères constructifs et esthétiques mais jamais les critères d'ambiances. Notre objectif, se résume donc à vouloir incorporer les arguments d'ambiances interpellant l'histoire (du construit et des usages), dans une dynamique de conception contemporaine de type reconversion, réhabilitation, réaménagement, etc.

Aujourd'hui, quand les aménageurs travaillent sur la transformation d'un espace existant, ils sont à court de discours sur le contexte sensible porté par un édifice ou un tissu urbain. Les historiens savent dater la construction initiale, puis celle des extensions. Ils peuvent parler du concepteur, de ses choix, de ses références esthétiques. Pour cela, ils puisent dans les archives. Au final, l'existant est présenté comme une structure bâtie au mieux comme une ambiance programmée et imaginée à une époque. L'enjeu de cette recherche, est d'évaluer la pertinence de l'ambiance comme notion opératoire pour la transformation de l'existant. Qu'attend-t-on de la reconstruction d'un édifice si ce n'est qu'elle renouvelle, en l'actualisant, le potentiel d'expériences sensibles initiales ?

Quelles sont les voies possibles pour mieux asseoir son activité dans ce secteur ? Y a-t-il des pistes, à travers le champ des ambiances, capables de sensibiliser les architectes à une approche qualitative et non normative dans le secteur de réhabilitation ou de reconversion ? En phase amont de son processus créatif, l'architecte ne dispose pas de données suffisantes permettant de répondre à ces exigences. Mais à travers un processus de création dans l'existant, les architectes montrent qu'ils manquent d'informations, d'outils, et attendent des préconisations plutôt techniques et normatives.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Si nous raisonnons en terme d'ambiance, il est nécessaire de questionner un existant selon ce qu'il nous propose comme traces des ambiances passées. Comprendre cette complexité nécessite aussi de recomposer les mécanismes qui ont conduit à générer cette diversité d'ambiances superposées dans le temps. Il paraît d'abord nécessaire d'élaborer des outils permettant de retrouver et de représenter les sensibilités relatives aux dispositifs d'aménagement de l'époque.

Par ailleurs, le thème « histoire des ambiances » désigne bien la question, qui unit l'espace et le temps, et à laquelle toute conception architecturale se confronte sans forcément y donner de réponse : Quelles traces référentielles seront présentes dans le nouveau bâtiment ? Et au-delà de cette question comment réaménager, reconstruire avec des critères de sédimentation sensible à l'esprit ?

Il nous a semblé qu'un angle fécond d'approche pouvait donc être ainsi défini et méritait l'investigation, mais que signifie la démarche strictement historiciste en terme d'ambiance ? De quelle manière, des transformations architecturales et urbaines, peuvent intégrer des aspects historiques et qualitatifs d'ambiance, et même plus que cela : comment peut-on mettre en place un outil à partir de ces données ? Ce travail questionne donc **la renaissance des ambiances** dans le **projet architectural**, et plus fondamentalement, **les outils pour les décrire et les maîtriser**. Ces considérations résument la problématique qui sous tend ce travail.

A partir du moment où nous partons des ambiances du passé, nous sommes dans un système ambiant dans lequel nous ne sommes pas observateurs. Il semble alors difficile de dégager des catégories qualitatives générales à partir d'une approche historique des ambiances, par essence toujours réactualisées. Nous entamons une *relecture*, au cours de laquelle nous tentons de révéler des strates qui, de

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

prime abord, demeuraient cachées ou voilées. Nous soulignons la nécessité de comprendre l'œuvre dans son environnement social et urbain, à travers le dépouillement des archives sous différentes formes : romans, récits de voyage, archives d'architectes, films, affiches ferroviaires, photographies, et bandes sons.

La restitution, par ses dimensions, génétique et didactique, est un élément essentiel pour la compréhension et l'intelligibilité d'une ambiance. C'est précisément le fait de mettre à jour des invariants, à partir de ces hiérarchies sensibles héritées, qui se trouve au bout de cette démarche. C'est la dimension réursive¹ des ambiances architecturales que nous souhaitons mettre à jour et analyser.

Dans cette recherche, le statut de l'objet gare de chemin de fer repose sur deux présupposés tenus pour acquis. D'une part, la gare ne se réduit pas à un point de départ ou d'arrivée d'un voyage, faciles à oublier, mais au contraire, constitue un lieu qui mobilise une forte dimension mémorielle. D'autre part, elle propose des qualités spatiales qui tendent à devenir patrimoine, et des ambiances dont la lecture se modifie au fil du temps. L'histoire des ambiances ferroviaires se situe au carrefour de plusieurs histoires, elle ne peut échapper aux grandes fluctuations de l'histoire de l'architecture des gares, et des modifications qu'elles ont subi, de l'histoire des réseaux et des trafics, de l'histoire technique des matériels et des équipements, de l'histoire socio-culturelle des déplacements. Chacune de ses histoires suit ses rythmes propres, avec ses inerties et ses ruptures, les chronologies se chevauchent, mêlant points de rencontre ou, au contraire, des divergences.

¹ Dès la mise en place de notre dispositif méthodologique, nous nous sommes penchés sur la récurrence et l'homogénéité des émotions ressenties et exprimées, relatives à une ambiance particulière, ceci malgré la variabilité dans le temps des signaux physiques ou des formes construites.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Nous avons commencé par une phase exploratoire qui consiste à analyser des documents graphiques de la gare, permettant de comprendre ses premières phases. Nous avons rassemblé une grande quantité de témoignages graphiques : des dessins relatifs aux différentes phases du projet (esquisses et plans détaillés), jusqu'aux photographies. Dans ce cas, la matérialité physique et spatiale de l'objet est considérée comme le fondement de l'étude.. L'exploration bibliographique ne se limitera pas à notre seul champ disciplinaire : écrits littéraires divers, traités théoriques, artistiques, techniques, nourrissent la densité de la mémoire sensible de cette gare monumentale. Le recours aux descriptions littéraires et poétiques permet de cerner des ambiances, en prenant en compte leurs dimensions physiques, sensibles et sociales d'une époque à travers le dépouillement des archives sous différentes formes : romans, récits de voyage, archives d'architectes, photographies, bandes sons et **archives filmiques**. Nous avons eu recours à un ensemble de films consultés au Forum des images, afin de qualifier les ambiances d'une gare ferroviaire : la gare Saint-Lazare

3. DE LA MISE EN SCENE DE LA GARE AUX AMBIANCES FERROVAIRES

D'une manière générale, les médias ont depuis longtemps contribué à véhiculer et amplifier une vision du merveilleux et du Tragique de la gare. Dès ses origines, avec « L'entrée en gare du train à la Ciotat » de Louis Lumière en 1895, jusqu'aux films les plus récents, le cinéma est profondément marqué par ce lieu de théâtralité : l'évidente vocation cinématographique de la gare va susciter une nouvelle fantasmagorie, une nouvelle dimension du récit moderne. Dès le début du XX^e siècle, le cinéma ne tardera pas à s'en emparer. Hitchcock érige en convention la gare comme lieu de « suspense » pour les films policiers. Dans les Westerns

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

et les films de guerre, elle est le lieu dangereux, le point de passage obligé. Elle est utilisée par tous les cinéastes solitaires que sont les auteurs de bandes dessinées.

Depuis la fin du XIX^e siècle, l'appréhension sensible de la gare Saint-Lazare s'est exprimé à travers plusieurs modes de communications. Allant de l'image fixe à l'image mobile, de l'image matérielle à l'image mentale, parfois de la description littéraire au téléfilm (comme pour l'exemple de la Bête Humaine), l'objectif est celui de développer une pratique d'histoire visuelle et d'élargir les possibilités de l'histoire écrite. Ces préoccupations s'inscrivent au cœur d'une série de débats actuels² qui concernent la légitimité intellectuelle de l'histoire écrite sur pellicule et sa vertu de représentativité ou de réalité. Le mélange d'une large diffusion de l'appareil photographique portable, du goût de l'actualité, du reportage et de l'instantané ainsi que le plaisir de la vitesse du chemin de fer amènent à la mise en scène progressive du travelling. De nombreux chercheurs ont déjà maintes fois montré le lien intime qui relie gare, train et cinéma, ne serait-ce que dans l'invention du travelling³.

Dès l'arrivée du chemin de fer, et par conséquent, l'apparition dans le paysage des embarcadères, les films prenant pour sujet les gares oscillent entre fiction et documentaire, à l'instar du tout premier film de cinéma par les frères Lumières en 1895⁴. Sans vouloir refaire le débat concernant les différences entre le film documentaire et le film de fiction, notre objectif n'est pas de discerner une esthétique propre au cinéma documentaire par rapport à

² Voir à ce propos les travaux de Claudine de France.

³ CORINAUD. D, VIRY-BABEL. R, *Travelling du rail*, Paris, Denoël, 1989, 263 p.

⁴ Quelques-uns des spectateurs du salon Indien, qui avaient payé un franc pour un spectacle de 25 minutes dans le sous-sol du *Grand-Café* du boulevard des Capucines, se levèrent, effrayés, persuadés que le train allait effectivement les percuter.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

celle du cinéma de fiction, mais de décrypter les intentions de mises en scène dans l'utilisation de la gare comme décor pour des productions cinématographiques ou de documentaires télévisuels.

Nous considérons que ce qui différencie le cinéma documentaire du cinéma de fiction, n'est pas tant une esthétique, mais bien une technique : le film de fiction est le résultat de l'utilisation d'une technique différente.

Dans une volonté de s'appuyer sur l'acte cinématographique, seule la liaison indéfectible technique-esthétique peut donner un sens à l'intérêt que nous portons aux supports filmiques de Saint-Lazare et nous détecterons l'existence des formes esthétiques à l'intérieur des supports techniques eux-mêmes. De notre point de vue la technique cinématographique n'est pas réductible à l'objet technique, ce qui caractérise la technique cinématographique, c'est d'abord qu'il s'agit d'une technique qui vient témoigner d'un rapport poétique, celui qui s'instaure entre filmant et filmé.

Quelques films d'actualité prirent les gares parisiennes pour sujet principal. Citons par exemple *Paris, grève des cheminots, Gare Saint-Lazare*, 1910, (Gaumont, film d'actualité, 15 mètres, 32 sec); *Arrivée du Prince héritier de Turquie à la gare de l'Est*, 1911, (Gaumont, actualités, 10 mètres, 21 sec) ; *Garros, à la gare de Lyon après la traversée de la Méditerranée*, 1913, (Gaumont, actualités, 12 mètres, 25 sec) Ou bien *Paris, horloge à transformation de la Gare Saint-Lazare*, 1913, Gaumont, 5 mètres⁵. Pour la gare Saint-lazare, nous allons identifier ses esthétiques intrinsèques à travers l'exploration de onze supports filmiques.

⁵ Catalogue en ligne de la cinémathèque Gaumont: <http://newsreels.gaumont.com/>.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Méliès fut lui aussi très intéressé par les gares. Il réalisa d'abord plusieurs documentaires les ayant pour thème⁶. Citons par exemple *l'Arrivée d'un train en gare de Vincennes* (20 mètres) et *La Gare Saint-Lazare* (20 mètres) en 1896. Dans ce dernier, Méliès fait entrer la gare dans l'écriture scénaristique du film.

Voici ce qu'indique le scénario :

« Un train entre dans une gare où l'on peut voir un grand nombre de voyageurs. Des porteurs bousculent plusieurs personnes quelque peu énervées; bref la confusion est générale. Robert Macaire et Bertrand arrivent juste au moment où le train quitte le quai. Trop tard ! Ils vont rater le train et être faits. Mais non, ils prennent leurs jambes à leur cou et s'accrochent au dernier wagon. Les gendarmes surgissent au moment où le train part, juste pour voir s'éloigner les derniers wagons. Ils sont ahuris et dégoûtés. Les gendarmes réquisitionnent une locomotive sans wagons et partent à leur poursuite. La scène suivante a lieu dans une petite gare de campagne. »⁷

Le dynamisme qui se dégage de ce scénario rend compte d'une agitation extrême de la gare. Mouvement de foule et de trains, rapidité des gestes, apparition-disparition des personnages, montrent le caractère furtif accordé à cette mise en scène. La dynamique est renforcée par la composition de l'image dominée par la fuite des rails vers l'horizon. Pour le réalisateur, Saint-Lazare se résumé à un

⁶ *Scénarios de films disparus de Georges Méliès*, publiés par l'Association des « Amis de Georges Méliès », 1985, 179 p.

⁷ Idem

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

lieu qui offre des possibilités d'escapade, d'immersion dans une foule qui a favorisé la fuite des deux personnages traqués. La disponibilité des trains, permet aux poursuivants (les gendarmes) d'être encore dans la course, même si le réalisateur a traité la foule comme un fond invariable et que l'on ne pourrait pas varier.

Dans *Les principales gares de Paris au début du siècle*⁸, la séquence d'ouverture montrant le dehors de la gare Saint-Lazare, expose une situation où tous les modes de transports sont co-présents. La caméra est fixe, embrasse tout le parvis de la gare. L'attention est celle d'accentuer le lieu selon son aspect de « réseau de transports ». Tramway, bus, vélo, et automobile se partagent équitablement l'espace qui leur est offert. La foule est encore là, comme si elle donnait une âme à tous les engins qui sont sensés la servir. En arrière plan, le bâtiment de la gare n'est reconnaissable qu'à travers son horloge. La symbolique du bâtiment-gare est alors suggérée, mais l'intérêt premier est porté au rapport gare-ville. Ce rapport est exprimé à travers les diverses connexions de transports urbains donnant un sens à la gare, comme si son rôle serait incomplet sans l'offre des transports qui attendent les voyageurs à ses abords.

Portant à l'écran un récit où les pulsions meurtrières des individus font dérailler la machine sociale, Renoir suggère avec *la bête Humaine*⁹ la désunion fratricide de la classe ouvrière, avec un goût de défaite amère. Le but de Renoir était double : transposer avec fidélité l'aspect documentaire

⁸ Sélection vidéothèque de Paris avant 1930, muet, noir et blanc, 3min39s, VDP9155, copyright, Cinémathèque Gaumont. Visionné au Forum des Images, Paris.

⁹ LA BÊTE HUMAINE, de Jean Renoir avec Jean Gabin, fiction, 1938, noir et blanc 1h42 min, VDP4447. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :

BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].

A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

du monde du rail, déjà présent dans le roman, et traduire avec une intensité, voire une cruauté aigue, le pessimisme radical de Zola. La Bête Humaine mis en scène est une symphonie ferroviaire en noir et blanc, accentuée par la vision régulière du film de Renoir, et curieusement, pas de sensation de la gare Saint-Lazare. Dans la première demi-heure, la gare est là, certes, mais inhabitée, simple silhouette de gare. Tout y est montré du point de vue du machiniste. Pas de voyageurs, pas de déambulation aléatoires ou raisonnées, rien de ce grand souffle collectif qu'on attendait dans un tel lieu. En avançant dans le visionnage, les repères temporels s'effacent et les lieux se multiplient.

La gare Saint-Lazare a été le décor de ce film parce qu'elle est représentative, selon Jean Renoir, du cadre spatial et social des cheminots. L'esthétique machiniste et grinçante traduit d'une manière réaliste la transparence qui existait entre le monde cheminot et le monde des voyageurs. En effet, l'activité des cheminots est exposée aux voyageurs, mais ces derniers sont derrière la caméra. Techniquement et esthétiquement, l'accent est mis sur ce qui fait vivre la gare Saint-Lazare, le train, et à son bienveillant, le cheminot.

Il est un film de fiction qui a remarquablement utilisé Saint-Lazare comme décor. L'intrigue de *Rapide de Nuit* de Marcel BLISTENE, tourné en 1948, se situe entièrement dans l'espace de la gare Saint-Lazare. Le film s'ouvre sur des images documentaires décrivant les allées et venues de la foule aux abords de la gare. Le commentateur précise :

« Voici le cœur de Paris. La circulation fait battre les artères de la ville. Cette foule pressée, où va-t-elle ? Ils se croisent, tous ces gens, ils se coudoient, ils ne se connaissent pas, ils ont chacun leur vie. Des flots rythmés se succèdent. La gare exigeante attire

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

encore vers elle une foule renouvelée. C'est l'heure de pointe. Ce n'est pas facile, il faut souvent ruser avec les autobus. Il y a le métro qui amène du renfort. Et l'on pénètre tout de même dans la gare. Voilà la salle des pas perdus ; ici les gens semblent moins pressés. C'est que tous ne voyagent pas. Les parisiens vous diront qu'on prend souvent rendez-vous dans la gare Saint-Lazare. Il n'est pas sûr qu'un monsieur qui se hâte comme celui-ci soit un voyageur. Allez donc vous y reconnaître dans un tel grouillement ! Et on ne le voit pas prendre de billet. Il a disparu dans une foule d'inconnus dont on ne sait pas ce qu'ils disent. »

L'introduction est loin d'être originale. Mais *Rapide Nuit* permet au spectateur de découvrir au hasard des poursuites et des rendez vous amoureux tout un ensemble de métiers qui gravitent dans l'anonymat de la gare : les serveurs et caissières du buffet de la gare, aux heures de fermeture, les poinçonneurs de tickets, les hommes et les femmes qui nettoient la gare après le départ des voyageurs qui balaient et arrosent les vastes halls, les manutentionnaires, les couchettistes, les responsables des consignes à bagages. On croise également les veilleurs de nuit, les gardiens avec leur lanterne qui ferment et ouvrent les grilles principales.

Dans ce film, la foule n'est pas représenté uniquement par les voyageurs, mais aussi par tous les métiers présents simultanément dans l'espace et qui participent à sa dynamique. Pour cela, plusieurs séquences qui rythment le film ont été tournées en vues plongeantes, la caméra est sans doute accrochée au plafond de la salle des pas perdus. Par une succession de vues plongeantes et de plans immergés, le rythme créé est le rythme même de Saint-

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Lazare. Les temporalités sont exprimées par des cycles d'occupation, dont l'activité sonore est rigoureusement respectée. Les moments de foule riment avec bruit et cacophonie et les séquences de « vide » associées à un « presque-silence ».

Quelques années plus tard, la SNCF commande au réalisateur André Périé, un film documentaire¹⁰ sur la gare saint-Lazare. Ce film est le récit d'une journée complète à la gare Saint-Lazare qui commence à 5h du matin. On voit alors par des vues aériennes les trains matinaux pénétrant dans la halle qui laisse échapper des faisceaux de lumière naturelle. La foule descend des trains, toujours en vues plongeantes, traverse les rayons lumineux filtrés par la verrière de la halle métallique. A 7 h du matin tous les rails sont occupés par des trains. Entre 8h et 9h, le trafic atteint son paroxysme et le preneur d'images suit la foule jusqu'aux bouches du métro. Subitement l'agitation disparaît. Pour accentuer les statistiques des foules transitant par Saint-Lazare, le réalisateur n'hésite pas à aller filmer les quartiers vides des banlieues que les banlieusards ont quitté pour arriver en masse sur Paris. Le film est un dialogue permanent entre la gare et ses destinations, et même le dimanche ne lui laisse aucun répit. A 14h30 la gare est déserte, mais la caméra descend dans la galerie des marchands, qui n'est filmé qu'à travers ses enseignes. A 18h, on voit une foule qui piétine et qui arrive de tous les côtés, c'est l'heure du retour des banlieusards. Le film se termine par la même scène d'ouverture, une vue aérienne du Pont de l'Europe et des trains et qui passent en dessous.

¹⁰ Une grande gare parisienne : Paris Saint-Lazare, 1957, couleur, 20min, Réalisation André Périé, Commanditaire CAV/SNCF. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :

BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].

A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Dans un autre documentaire réalisé un an plus tard, la SNCF cible encore plus sa communication. Dans VACANCES¹¹, à travers des images des grands départs du mois d'août 1958, la SNCF insiste sur la mission de service public exercée par les agents de la SNCF. Ce reportage est extrait du "Magazine du Rail", produit par la SNCF pour promouvoir son activité de service public. Etant donné l'intérêt du film, les scènes sont filmées dans des endroits susceptibles de représenter les relations agent-voyageur : guichets, composteurs, accompagnement des voyageurs jusqu'aux portières des trains. La perméabilité entre les quais et le bâtiment voyageur est mise en valeur par des Zoom. Les quais ne sont plus un seuil à franchir, mais grâce au personnel SNCF, le passage est plus fluide.

La foule est toujours dense, mais l'on remarque une relative organisation des voyageurs. Des groupes peuvent être distingués et sont réunis autour d'agents SNCF. La gare Saint-Lazare n'est plus soumise totalement à ces voyageurs, mais soumise partiellement du fait de la médiation des agents dont la tâche est de répondre aux besoins des clients.

Dans un autre style de documentaire, *Paris la belle*¹² est un film qui personnifie Saint-Lazare. Jacques Prévert rêve et raconte Paris, promenant son regard sur les quartiers les plus divers. Il personnifie la gare Saint-Lazare, soulignant sa féminité et sa séduction. La qualité du montage et de la musique, la poésie du commentaire et la voix d'Arletty ajoutent au charme nostalgique de ce classique du cinéma. La gare Saint-Lazare est filmée de l'extérieur, elle est réduite à un hangar de trains. Les trains partent et reviennent,

¹¹ VACANCES 1958, série Magazine du Rail pour la SNCF, Réalisation anonyme, documentaire 1959, couleur, 10min, VDP3125. Visionné au Forum des Images, Paris.

¹² PARIS LA BELLE, de Pierre Prévert et Marcel Duhamel, documentaire 1959, couleur 22min, Production Argos Films, VDP503. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Saint-Lazare les attend. La gare est personnifiée mais reste figée. Il n'est plus question de foule, un autre aspect prend le relais, ce n'est plus l'accueil des voyageurs mais l'accueil des trains. Cette image justifie les choix esthétiques du réalisateur, qui a présenté la halle de son côté ouvert sur le Pont de l'Europe, ouverture sans laquelle l'accueil des trains est impossible.

Dans *Métropolitain 77*¹³, on découvre un sous-univers de la gare Saint-Lazare : le métro souterrain. De multiples aspects du métro parisien sont évoqués à partir d'images prises dans des stations et des rames à différents moments. En contrepoint, des usagers et des employés de la RATP livrent leurs impressions sur cet univers particulier. Les séquences qui composent ce court documentaire présentent une vision quasi-complète de la station métro Saint-Lazare. La séquence de l'attente du métro est une parenthèse sonore, c'est le silence absolu. La scène est figée, la profondeur est accentuée par l'effet tunnel. A l'entrée comme à la sortie du tunnel, les lignes de fuite sont absorbées. Par une polarisation de l'attente des voyageurs, le réalisateur insiste sur l'effet du double trou noir. La polarisation est encore plus marquée par la lumière en référence au noir intégral du tunnel mis en contraste avec le blanc des stations. Subitement un grondement sonore surgit, un train arrive, s'arrête, c'est un moment d'agitation sonore et visuelle. Tous les indices sonores sont présents : sonnerie, ouverture de portières, piétinement, montée et descente, deuxième sonnerie et démarrage du train. La scène qui suit présente les musiciens de métro, isolés dans un coin, et un usager commente : « j'aime bien les entendre, mais je n'aime pas les voir ». La gêne visuelle exprimée s'explique par l'exigence de fluidité dans le déplacement. Tout élément qui

¹³ METROPOLITAIN 77, réalisé et produit par Jean-Paul Desgoutte, documentaire 1978, couleur 26min, VDP452. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

vient entraver l'expérience du voyage est à évacuer, et il ajoute : « Il y a un moment hallucinant, dans ma vie d'utilisateur, c'est à la gare Saint-Lazare. C'est très curieux et pas forcément désagréable, c'est un spectacle qui change tous les jours, c'est un lieu de passage où tout arrêt est contraire au fonctionnement du système. En plus ça se mécanise, ça s'automatise, ça tombe vers l'anonymat ».

Dans un autre registre de commentaires, un employé de la RATP parle de sa station par des souvenirs d'enfants, et on dénote une sensibilité personnelle et particulière à son lieu de tous les jours : « fasciné par l'univers des odeurs électriques, je pensais que c'était l'odeur d'un matériau, un truc sur les escaliers, un matériau qui brille comme l'électricité ». *Métropolitain 77* nous renseigne sur Saint-Lazare à travers sa station de métro, présentée comme une séquence indispensable dans l'effectuation d'un parcours pour un voyageur qui descend de la gare pour rejoindre la ville. Pour l'utilisateur et pour l'agent RATP, les qualités du souterrain sont présentées et commentées différemment. Pour l'utilisateur c'est le souci de fluidité et pour l'employé elle est exclusivement univers d'odeurs.

Dans un langage purement cinématographique, Raymond Depardon réalise *Paris*¹⁴, 1997, entièrement tourné dans la gare Saint-Lazare. Dans un café, un cinéaste explique à une directrice de casting son projet : filmer le quotidien d'une jeune femme. Pour lui, elle cherche dans le flot des passagers de la gare Saint-Lazare l'interprète possible du film. A travers ces portraits et visages de femmes, comédiennes ou inconnues de hasard, saisis lors de rencontres et de dialogues, le réalisateur expose une façon particulière de montrer Paris.

¹⁴ PARIS, de Raymond Depardon, fiction 1997, noir et blanc 1h32min. Production Double D Films, 1997, VDP 11835. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

De Paris, on ne verra que la gare Saint-lazare, le lieu choisi pour montrer les passages et le mouvement. Un noir et blanc comme pour renvoyer à la photo et isoler le son pour le mettre en valeur. « Restituer la nature sonore de la ville, ses différentes acoustiques, la diversité de ses sources et la richesse de ses sons. Locomotives, bruits de pas, passages de motos, bribes de conversations, sifflements noyés dans des réverbérations ou isolés. C'est certainement ça, Paris des sons »¹⁵.

Quant aux quais de la gare Saint-Lazare, le réalisateur prend bien soin de les rendre relativement non identifiables pour mieux donner au lieu sa dimension générique. La démarche est fondée sur l'évitement et le contournement.

Nous clôturons cette parenthèse cinématographique par un documentaire sur des œuvres picturales. Il s'agit de *Manet, Monet, la gare Saint-Lazare*¹⁶. Illustré de toiles d'Edouard Manet, Claude Monet et Gustave Caillebotte, un commentaire retrace les transformations du quartier de l'Europe (8^e arrondissement) dans la seconde moitié du XIX^e siècle et en analyse les représentations picturales à l'aide des travaux de l'historienne d'art Juliet Bateau. Elle superpose la peinture de Monet sur des scènes filmées qui reprennent le même point de vue que la toile. Elle nous apprend qu'à l'époque de l'œuvre de Monet, les halles sont plus courtes, il y avait plus de lumière, les variations atmosphériques sont plus marquées. L'architecture de fer et de verre telle qu'elle se décline à Saint-Lazare instaure une

¹⁵ Extrait d'une interview auprès de Claudine Nougaret, la preneuse de son de Raymond Depardon, à la cinémathèque de Toulouse le 5 novembre 2003.

¹⁶ MANET, MONET, LA GARE SAINT-LAZARE, de Danielle Jaeggi, documentaire, couleur 26 min, La Sept-Arte, Palette Production, 1998, VDP 12276. Visionné au Forum des Images, Paris.

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

nouvelle perception du dehors et du dedans, on y entend même les trains qui s'engouffrent.

A travers les documents audiovisuels que nous avons retenu, la gare Saint-Lazare est présentée comme lieu du mouvement par excellence. Même si les approches techniques sont différentes : zoom sur les agitations de la foule, travelling, vues plongeantes, etc., l'esthétique choisie est celle de la rapidité, du dynamisme. La foule qui traduit une présence humaine changeante et incontrôlable, les trains qui font vivre la gare, sont présentés dans des enchaînements différents avec parfois la domination de l'un sur l'autre. Les voyageurs et les trains constituent, comme l'ont démontré les photographies et les peintures, des caractéristiques intrinsèques et pérennes de la gare saint-Lazare.

Quelque soit l'année de la réalisation et les objectifs des films, les productions audiovisuelles que nous avons visionné, communiquent un message invariable : la gare Saint-Lazare est une symphonie vivante de trains et de voyageurs. Une symphonie intense à l'intérieur comme à l'extérieur, à la surface comme au sous-sol.

L'humain est alors admirablement guidé par la machine, et réciproquement. Les réalisateurs ont traduit avec leurs propres langages cinématographiques, le rythme des flux de voyageurs, la gare est réglée comme une montre, réglée par les voyageurs et les trains, mais aussi par les musiciens à l'entrée du métro, par l'apparition des agents SNCF aux heures de pointe, et enfin par les fumées, identité inébranlable du quartier du pont de l'Europe.

A travers la multitude d'œuvres picturales et réalisations cinématographiques dont la source était la gare Saint-Lazare, la culture populaire est ainsi bien informée de l'exemplarité de cet espace. Mais cet excès de représentation n'a pas freiné les artistes contemporains dans leur volonté

Pour citer ce document :
BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne]. A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

de montrer davantage d'intérêt à cette gare : Saint-Lazare est en même temps une source d'inspiration et un produit culturel et artistique.

4. CONCLUSION ET OUVERTURES

Le recueil du sensible par l'audiovisuel, écrit ici sans trait d'union puisqu'il désigne l'appréhension d'un unique événement, est un procédé qui dépend des choix méthodologiques du chercheur. Mais indépendamment de ce qui est montré dans le film, de la façon dont cela est filmé. La question nous semble davantage être celle du « réel ». Il y a entre le réel et la représentation du réel, qui peut s'appuyer sur l'audiovisuel, des attirances et des antagonismes qui témoignent de la complexité de leur éventuel entrelacement. Mais le rapprochement entre le réel et sa représentation audiovisuelle, laisse entrevoir la possibilité de saisir les liens entre le réel et l'imaginaire. La production audiovisuelle autour d'un espace public et/ou un édifice historique, peut fournir des éléments d'analyse au-delà du constat. L'intérêt que nous avons accordé aux ambiances dans les films, apporte des informations fines tant du point de vue architectural que du point de vue sensible.

Pour citer ce document :
 BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
 A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

Une des finalités de cette tentative est d'ouvrir une voie nouvelle de l'analyse des rapports « architecture/cinéma ». La production audiovisuelle sous ses multiples formes (film amateur, film professionnel, documentaire, publicité, etc.), est un laboratoire d'ambiances sonores et lumineuses mais utilisé de manière intuitive. L'architecte peut s'en servir pour aiguïser sa compréhension de l'espace architectural et urbain. Il est alors possible de suivre la fabrication et la réception des ambiances architecturales et urbaines en allant de la création audiovisuelle jusqu'au visionnage du film. Afin de déclencher une nouvelle attitude chez les concepteurs, aménageurs et architectes, nous leur proposons une relecture des phénomènes sensibles sous la forme d'un guide de recommandations dans lequel les concepteurs vont sélectionner des vecteurs d'informations. D'une façon plus concrète, ce guide sera sous forme d'un outil multimédia, dans lequel seront organisés plusieurs fragments nécessaires à l'architecte pour sa conception. A ces fragments de films, seront juxtaposés de « récits texte », des photographies de l'époque, de bandes sons, dont la compilation orientera l'intervention de l'architecte.

5. LISTE DES FILMS CONSULTÉS

TITRE	DESRIPTIF	REFERENCE
LES PRINCIPALES GARES DE PARIS AU DEBUT DU SIECLE	sélection Vidéothèque de Paris avant 1930 muet noir et blanc 3min39s	VDP9155
LA BETE HUMAINE	de Jean Renoir avec Jean Gabin, fiction, 1938, noir et blanc 1h42 min	VDP4447
Une grande vedette parisienne : Paris Saint-Lazare	1957, couleur, 20min, Réalisation André Périé, Commanditaire CAV/SNCF	VDP1064
	série, Magazine du	VDP3125

Pour citer ce document :
 BEN HADJ SALEM, Mohsen. Essai de qualification d'ambiances architecturales dans un corpus audiovisuel. Forum des images [en ligne].
 A paraître en 2009 sur <www.forumdesimages.net>

VACANCES 1958	Railpour la SNCF documentaire 1959 couleur 10min	
PARIS LA BELLE	de Pierre Prévert et Marcel Duhamel documentaire 1959 couleur 22min	VDP503
METROPOLITAIN 77	de Jean-Paul Desgoutte documentaire 1978 couleur 26min,	VDP452
PARIS	de Raymond Depardon, fiction, noir et blanc 1h32min. Production Double D Films, 1997,	VDP11835
MANET, MONET, LA GARE SAINT-LAZARE	de Danielle Jaeggi Documentaire, 1998 couleur 26min	VDP12276
FILMS HORS COLLECTION <i>Forum des images</i>		
La gare Saint-Lazare	De Méliès, 1896, 20mètres	
<i>Rapide de Nuit</i>	de Marcel BLISTENE, tourné en 1948	