HAL
open science

Trajets quotidiens : utopies ordinaires ?

Damien Masson

To cite this version:

Damien Masson. Trajets quotidiens : utopies ordinaires ?. Espace, matières, société. Architecture en recherche. Contributions au séminaire doctoral "Espace, Matières et Société" des ENSA Rhône-Alpes, ENSA Rhône-Alpes, 2013, 978-2-9520948-5-6. hal-03257500

HAL Id: hal-03257500

https://hal.science/hal-03257500v1

Submitted on 11 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Trajets quotidiens : utopies ordinaires ?

par Damien MASSON

Et si les traversées ordinaires de l'espace urbain étaient des occasions utopiques ? Autrement dit : qu'en est-il du potentiel utopique des trajets quotidiens ? Traversées ordinaires, trajets quotidiens… on imagine pourtant mal l'*utopie* être le premier mot à sortir de la bouche de l'habitant des grandes villes en réaction à ces syntagmes, lesquels évoqueraient peut-être davantage une perspective dystopique : *densité, durée, fatigue, incidents… accidents* même. Alors, pourquoi se poser la question ? Puis, comment y répondre, si jamais celle-ci se pose ?

1. Un potentiel utopique des traversées ordinaires ?

Très en amont de ce questionnement, une première recherche a concerné l'expérience sensible des mobilités ordinaires[1] et avait pour problématique principale sa compréhension, du point de vue des voyageurs, usagers ordinaires de transports collectifs urbains ferroviaires[2]. À partir de là, l'enjeu était la mise en place d'un discours analytique sur l'expérience sensible de l'espace de la grande échelle[3], ce travail s'inscrivant dans le champ des ambiances architecturales et urbaines, développé par le laboratoire CRESSON. Indiquons la singularité de ce champ[4] qui se démarque au sens où il engage une posture particulière, ne privilégiant pas une approche disciplinaire, mais mettant en œuvre une triple focale :

- sur le contexte matériel et l'environnement construit,
- sur les interactions sociales situées,
- sur les phénomènes sensibles ambiants.

De fait, le chercheur situé dans ce champ ne peut guère se réclamer d'une posture unitaire et balisée, architecturale, socio ou anthropologique, phénoménologique, physicienne etc., car il tente d'embrasser ces approches d'un seul mouvement. Appliqué au terrain des transports collectifs ordinaires, cela revient à dire que nous nous intéressions autant aux dimensions matérielles – le matériel de transport, les qualités des espaces traversés –, aux dimensions sociales – les interactions se créant en mouvement –, et aux dimensions sensibles – liées aux phénomènes matériels et aux actions et interactions humaines – des traversées quotidiennes des espaces urbains. En étroite relation avec ces modes d'approche, nos analyses ont porté sur les expériences visuelles, sociales et sonores des traversées de l'espace urbain en transports collectifs.

Sur la thématique de la vision en mouvement, une analogie d'évidence avait été repérée entre la forme des fenêtres des convois étudiés et les écrans, qu'ils soient de télévision ou de cinéma. Pour autant, nous n'avions que très

peu convoqué la question du *contenu* de ces écrans. Il s'agit là du point de départ de ce texte. Au cinéma, un genre en particulier procède de la question de l'espace et du trajet, le *road movie*[5]. Ce genre met souvent en œuvre un mode de captation des images, en particulier à travers les diverses fenêtres des véhicules, ayant certaines correspondances avec la vision embarquée dans les transports collectifs. Anne Hurault-Paupe[6] fait l'hypothèse que le *road movie* est par essence porteur d'utopie spatiale, autrement dit, que l'espace du *road movie* est utopique. Dans le *road movie*, une caractéristique utopique fondamentale tient au fait que tout le film est dirigé vers la poursuite d'une destination finale qui n'est jamais atteinte. Tout le projet du film en dérive et le fondement utopique de ce genre tient dans l'imaginaire de la destination.

Et qu'en est-il de l'espace ordinaire des traversées quotidiennes ? Quel est le « potentiel utopique » des mobilités ordinaires ? Bien heureusement, lors de nos trajets quotidiens nous atteignons le plus souvent la destination, néanmoins les traversées urbaines ordinaires ne sont ni lisses, ni linéaires et partant de là, nous pourrions proposer une lecture *utopique* de ces mouvements, proposer en somme des « utopies réalistes », prenant place dans un cadre banal, trivial, ordinaire.

2. Espace, temps, événements du mouvement : quelles sont les utopies ordinaires des traversées

En français, le terme utopie est unique, mais résulte de deux racines : *ou-topos*, qui renvoie au lieu qui n'existe pas, au lieu qui n'existe à nul endroit, et *eu-topos*, qui renvoie au « bon » lieu, celui qui est idéal. *Ou-topos* renvoie à l'*a-topie* ou la négation du lieu. Rapporté à un type de mouvement, on procède de même lorsque l'on souscrit à la réduction qui consiste à considérer le mouvement comme déplacement. Étymologiquement, déplacement signifie placer à distance, et par conséquence faire perdre sa chair à l'entre-deux. En focalisant sur la question de l'expérience des traversées, il est difficile d'admettre l'idée du trajet vide de consistance[7], telle une téléportation. Néanmoins, on peut accepter pour partie l'idée *ou-topique* en raison de la capacité du mouvement de déréaliser le Monde, dès que l'on prend en considération la double médiation opérée par le mode de transport.

Premièrement, le transport, ferroviaire en particulier, introduit une médiation technologique[8], et l'environnement traversé est perçu à travers la vitre et ses délimitations, à l'évidence, mais aussi la vitesse du train, le tracé des voies et leur inscription dans l'espace environnant. Secondement, ce référentiel technique[9], par lequel une médiation vis-à-vis de l'environnement traversé s'opère, organise un dispositif sensible, c'est-à-dire une configuration ayant pour effet d'orienter les corps, leurs modes de perception et d'action. En transports collectifs, on ne monte ou ne descend pas quand on le veut, nous y sommes tributaires de la présence des autres, les dimensions sensibles de l'environnement étant loin d'être « légères » (sons, lumières, odeurs, souvent plus marqués que dans la rue).

De ces deux formes de mise à distance, technique et sensible, un effet de *désengagement*, c'est-à-dire de lâcher-prise vis-à-vis du Monde, apparaît presque systématiquement. Un de nos enquêtés le formule de manière très

claire : *« Quand je 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 que ça ne te ferait rien parce que... c'est vraiment, y'a la vitre qui nous sépare et t'as l'impression que c'est... des petites voitures... que tu pousses »*. Le lieu existe bel et bien, mais durant le temps de la traversée, on perd momentanément prise sur lui. En deçà de toute traversée ordinaire, semble ainsi exister une part d'*ou-topie*.

Qu'en est-il en revanche de l'*eu-topie* , du bonheur, de l'euphorie, du lieu idéal ? Dans le *road movie*, il se cristallise en particulier dans l'idée même de la destination car elle n'est jamais atteinte. Pour Hurault-Paupe, le *road movie* emmène le spectateur vers une forme d'utopie car il permet de lier des lieux réels et un imaginaire chimérique associé à ces lieux. L'auteure propose une grille d'analyse selon quatre modalités principales, démonstrative des caractères *eu-topiques* du *road movie*. Essayons de les appliquer aux trajets quotidiens.

• *L'enchaînement de péripéties au cours du voyage, et le refus d'abandonner l'espoir* : à l'évidence dans les trajets quotidiens on ne repasse pas sa vie en détail à chaque anicroche. En revanche, l'expérience de la foule, de la difficulté de monter dans un train pendulaire ou un métro, supporter la durée et la fatigue, la répétition d'une même routine... rappellent tous les jours que ces trajets impliquent un acte du corps tout autant qu'un acte militant, lequel, lorsqu'il n'est plus assumé, peut parfois conduire au renoncement[10] pour les personnes les plus fragiles. Potentiel *eu-topique* premier : ne pas abandonner, comme dans le *road movie*, la volonté de destination prime et la traversée peut prendre des allures de rite nécessaire.

• *La fascination opérée par la route* : comme l'indique Hurault-Paupe, dans les *road movies* la route structure toute l'image, ses limites jouent le rôle de lignes de fuite et sa direction détermine le point de fuite. En transports collectifs urbains, on ne voit frontalement la route que rarement. Le point de vue est en effet celui de l'individu qui serait assis sur la ligne de fuite, du coup, plus de ligne ni de point de fuite et plus de possibilité d'attente contemplative dirigée vers l'avant. Au contraire, tout fuit et à l'horizon spatial (le lointain, l'inatteignable) se substitue un horizon temporel, constitué par le bord vertical de la vitre. Néanmoins la fascination opère sur un mode relativement analogue. Dans le cas de l'horizon spatial, l'expectative porte loin devant, avec le souhait de voir apparaître une forme nouvelle (une ville, par exemple), telle un mirage, qui marquerait enfin la fin du périple. Pour l'horizon de nature temporelle, l'expectative porte sur le proche, la surprise que le bord de la vitre pourrait délivrer à tout moment. Dans les deux cas, le voyageur est sujet à une certaine forme de déroute, liée non pas à une perte de repères, mais à la dimension incertaine de l'horizon d'attente.

• *Les lieux de transit filmés comme des symboles et l'éternel retour d'un même décor* : dans le *road movie*, il s'agit de la station d'essence en plein désert, du *Burger-King,* etc. En transports collectifs, s'agirait-il de l'arrêt, de la station, de la gare, en particulier en espace souterrain, où les distinctions entre les lieux s'amenuisent ? Hurault-Paupe indique que la répétition de ces mêmes décors à des kilomètres de distance produit la désorientation des protagonistes comme du spectateur. Qu'en est-il en trajet ordinaire ? Qui n'a déjà fait l'expérience

de rater son arrêt, surtout sur une ligne connue et maîtrisée ? De plus, en se focalisant sur la dimension sonore des traversées urbaines, l'effet paraît encore plus démonstratif. Au plan sonore, les traversées urbaines en transports collectifs révèlent un motif répétitif, créant de fait un dispositif sensible que l'on peut facilement séquencer : arrêt (portes ouvertes), sonal, portes se refermant, accélération, roulement, décélération, strapontins éventuels qui claquent, mouvements de passagers, arrêt, déverrouillage des portes, lâchers d'airs éventuels, ouverture… coda. De manière globale, on assiste à un effet sonore de vague[11], crescendo, régime constant, decrescendo, qui se répète de manière inévitable. De fait, au temps linéaire de la traversée vient s'ajouter un temps phénoménal cyclique (ici sonore), caractérisé par le retour inexorable du même et suggérant une relation au devenir des événements de type répétitif et homéostatique, plus proche des conceptions circulaires du temps. Seconde correspondance avec le motif de l'éternelle répétition des mêmes décors du *road movie*, ayant pour effet de provoquer la désorientation de ses protagonistes. Dans ces deux modes de rapport au temps de la traversée, qu'est-ce qui fait alors symbole ? Où peut-on retrouver des archétypes, des moments de raccrochage (au réel) ? C'est là le rôle des évocations, des images symboles : dans le désert un *fast-food* identifiable, dans le métro un nom de station. Dans les deux cas, un symptôme ayant la capacité à faire se joindre le territoire et la carte, le paysage et la géographie, symptôme illustratif du fonctionnement même de l'imagination qui « se sert d'une intuition ou matière sensible pour la nier, c'est-à-dire pour viser à travers elle quelque chose qui n'apparaît pas. »[12]

• *La caractérisation en creux, ou l'utopie se caractérisant en négatif de la dystopie*: pour Hurault-Paupe, un des éléments de caractérisation du genre *road movie* est la présence nécessaire de la dystopie, sorte d'anti-utopie. Elle donne l'exemple de *Thelma et Louise*, film dans lequel le Texas, où Louise a été violée par le passé, occupe un rôle d'espace repoussoir fondamental. Lorsqu'elles doivent échapper à la police et que la route la plus rapide aurait impliqué de traverser cet état, Louise s'y refuse catégoriquement, ce qui ne sera pas sans conséquences sur la poursuite du trajet. Comme les espaces de la narration filmique, les réseaux de transport collectif connaissent des espaces abhorrés, liés aux expériences et représentations de chacun. Le métro, par exemple, regorge de stations évitées[13], que ce soit par crainte ou par confort (refuser une correspondance particulièrement contraignante physiquement, même si le trajet s'en trouve allongé), charrie des imaginaires de la peur, notamment à travers les noms des lieux, visibles sur la carte et associables à des géographies émotionnelles certaines ; par exemple cet enquêté nous ayant déclaré que « Stalingrad est quand même la station la plus dangereuse je crois, les alentours de Stalingrad c'est un quartier dangereux ». De surcroît, l'espace ne joue pas seul dans ces géographies de l'évitement, les temps apparaissant comme fondamentaux. Ici également, on mesure l'importance du pouvoir évocateur de quelques symboles, tels les tags et graffitis, lorsque l'on nous déclare que ces derniers ont bien dû être réalisés à un certain moment, et qu'il est probablement préférable de ne pas être présent à cet instant même.

Bien qu'étirée et déformée, cette grille de lecture des caractéristiques utopiques du *road movie* semble néanmoins pouvoir s'appliquer aux traversées ordinaires de l'espace urbain, conférant bien aux transports ordinaires un

potentiel *ou-topique*, comme *eu-topique*. Quelle est l'efficacité opératoire d'une telle analyse ? En particulier, les caractéristiques développées jusque là concernent l'espace des trajets et les événements susceptibles de se produire pendant leur déroulement. Mais nous n'avons pas mis en question la forme même du mouvement. Un trajet organise des événements et prend place en temps et lieux, mais c'est, au départ, un mouvement. Repartons de là.

3. U-topie, u-chronie... u-kinesie : se créer l'utopie en traversée

L'enjeu de penser la forme du mouvement, en particulier pour avancer sur la thématique du potentiel utopique des traversées quotidiennes, est de nature pratique. Au-delà d'une réflexion analytique et descriptive concernant le potentiel utopique des traversées ordinaires, un questionnement annexe concerne le potentiel opératoire d'une telle réflexion. Comme mettre en forme, ou agir « en vue de », la réalisation d'une utopie ordinaire de la traversée. Comment alors faire l'économie de la pensée du mouvement ? Quelles sont donc les formes des mouvements collectifs mécanisés ? Quelles sont les correspondances entre les trajectoires cinématographiques et celles du quotidien ? Enfin, et pour résumer : quel mode de traversée est susceptible de convoquer l'utopie (*ou-topos* comme *eu-topos*) ?

André Gardies[14], propose de distinguer *trajet*, *parcours* et *itinéraire*, ce qui lui permet de qualifier les projets des pérégrinations cinématographiques. Selon lui, le trajet est « tendu par son point d'arrivée », là où dans le parcours c'est « sur le déplacement lui-même que porte l'accent » et enfin, il qualifie l'itinéraire comme un parcours doublé d'un trajet. Selon cette distinction, dans le cadre du *road movie*, le type de mouvement réalisé est un itinéraire : toute la motivation du projet tient dans l'imaginaire de la destination, alors que toute l'action porte sur le mouvement.

Du côté de la musique, autre art du temps et du mouvement, Bernard Sève[15] propose une seconde trilogie voyageuse, qui n'est pas sans correspondances avec celle de Gardies. Il distingue :

- le chemin d'Aristote qui est pensé « à partir de son point d'arrivée qui est son but […] on se met en route pour aller quelque part, le chemin est tout entier tendu vers l'achèvement du voyage […] on voyage pour ne plus voyager, pour être arrivé enfin »[16],
- le chemin de Bergson qui au contraire est pensé « à partir de son point de départ : on se met en route poussé par une impulsion vitale et une nécessité intérieure, on ne prédétermine pas à l'avance le point d'arrivée, on se fraye le chemin au fur et à mesure ; c'est le chemin de l'explorateur, du spéléologue, du savant, c'est peut-être le chemin de Jack Kerouac dans *On the road*, le chemin des *road movies* »[17],
- le chemin de Montaigne : « qui voyage pour le plaisir de voyager, sans but ni destination, sans craindre les retours en arrière ou les humeurs de l'instant. Par où qu'il passe, le chemin est toujours bon. Seraient «montaigniens» en musique les fantaisies […] toutes ces pièces de musique qui semblent suivre le caprice de l'instant. »[18]

Entre ces deux auteurs, le chemin du *road movie* n'est pas le même. Il se situe *in fine* à l'interface des deux conceptions. Le chemin du *road movie* est

tout entier tendu par la destination, mais cette dernière ne prend forme qu'en réaction à une impulsion initiale, un événement souvent tragique poussant les protagonistes à la fuite. De fait, l'*itinéraire* de Gardies est un chemin à la fois aristotélicien et bergsonien, selon les catégories de Sève. Quels sont les chemins ou mouvements quotidiens ? Quels sont ceux susceptibles d'accueillir un potentiel utopique ?

Dans le langage de la recherche en transports, le *voyage* est l'unité de base la plus petite possible : ascenseur, marche, métro, escalator, marche. Chaque voyage correspond à un mode. A chaque changement de mode, un nouveau voyage. Dans le langage des voyagistes, des opérateurs de transport, on vend des *allers* et des *retours*, on vend à la fois des déplacements et des itinéraires. Quand on achète une carte de transport, elle vaut généralement pour un certain nombre de *trajets*. Notre proposition serait de distinguer : *déplacement*, *trajet* et *voyage*. Le déplacement est le saut du point A au point B, la fiction utile au comptage, la téléportation, l'outil de la représentation. Le déplacement commente un rapport factuel et utilitaire au monde qui se donne comme espace de la cartographie. Le trajet renvoie à la trajection, être assis sur la ligne de fuite. C'est le passage à l'espace de la perception, on donne de la chair au mouvement pour donner du sens à l'espace, c'est l'espace de la géographie. Le voyage enfin renvoie au sentir et à l'affect. C'est le lieu-moment entre les lieux-mouvements[19]. C'est le moment de mise en contact des ambiances, entre mode de transport et environnement traversé. C'est l'espace du paysage. Passer du déplacement au voyage renvoie à passer de la modalité de mouvement la moins adhérente à l'espace[20], à la plus adhérente. De fait, l'utopie ne peut renvoyer au déplacement, trop abstrait et vide de consistance, pas plus qu'au trajet, au contraire trop concret et trop matériel. De fait, elle renvoie au voyage, condition de possibilité d'accès à l'entre-deux, au sensible, au pathique.

En distinguant les modalités du mouvement, on voit émerger également la nécessité d'un changement de paradigme théorique. Le paradigme « fixiste » ou « sédentariste » est le plus commun dans les sciences sociales, et est celui qui réduit toute forme de mobilité à des déplacements. De fait, il donne le primat aux lieux, les mouvements en étant des conséquences. Or lorsque le *topos* est premier, comment se donner la possibilité de penser *ou* et *eu-topos* ? Un changement de référentiel devient alors nécessaire, il s'agit de quitter le référentiel sédentariste pour atteindre le nomadique. Autrement dit, se doter d'un cadre théorique[21] permettant de penser le mouvement comme étant porteur de sens en soi et pour soi, et ne rendant pas nécessairement service à l'espace. Au fond, il s'agit de penser les complémentarités entre les deux, ce que Tim Ingold[22] désigne parfaitement : « La vie sédentaire ne peut pas engendrer d'expérience du lieu, donner le sentiment d'être *quelque part*. Pour être un lieu, il faut que tous ces «quelque part» se trouvent sur une ou plusieurs trajectoires de mouvement qui s'orientent ou viennent d'autres lieux, […] évoluer le long des chemins est une chose, relier des points en est une autre ».

Par un tel changement de référentiel et une focalisation sur le mouvement et ses formes, l'*u-topie* semblerait devoir bouger pour procéder du temps. Le mouvement est un rapport de l'espace au temps, pour autant, prendre en considération le temps de trajet n'a rien d'original. En revanche, on peut faire l'hypothèse que les usages, et en particulier les jeux – au sens de la performance, de l'exécution – que l'on peut faire du temps est susceptible de

provoquer un pouvoir utopique de la traversée. Nous illustrerons cette hypothèse en trois points, issus de quelques expériences de terrain sur le thème du son et / ou de la musique. Elles sont présentées ici dans un ordre croissant en termes d'implication du voyageur et sont à lire comme un programme.

• *Ajouter du temps au temps* : c'est l'expérience du *walkman*. Par delà le fait d'isoler ses écoutants dans leur bulle[23], il peut être compris comme un créateur de temps propre. Les musiciens des transports jouent largement de ce phénomène pour affirmer leur pratique. L'utopie naît alors du *décalage* entre le temps du mouvement et le temps de la musique.

• *Ajuster l'espace au temps* : en mouvement, jouer de l'espace c'est aussi jouer du temps. *Eu-topos* naît alors d'une potentielle surprise. D'un inattendu. D'un intempestif. C'est l'effet d'ouverture : on roule le long des façades et subrepticement une percée sur toute la ville s'ouvre et se referme, découvrant tout le potentiel de l'espace contracté et déjoué par le temps ; à l'opposé de la contemplation paysagère. Le regard ne se pose pas, et le sublime qui l'emporte naît de la fugacité.

• *Jouer avec le temps* : *eu-topos* naît alors du détournement. C'est l'exemple des musiciens de métro[24] qui savent créer un temps propre susceptible de se substituer, pendant une certaine durée, au temps du mouvement : le décalage « vers l'avant » de la temporalité interne à la trajection, comme si le temps du musicien précédait celui du mouvement du convoi. Les musiciens à la différence du *walkman* ne viennent pas ajouter un temps différent à celui de la traversée, ils viennent détourner celui de la traversée en le décalant. Ils substituent au temps métrique un temps *kairique*, c'est à-dire ajusté. *Chronos* et *Kairos* sont confrontés, et de cette mise en rapport peut émerger *eu-topos* (au même titre que dans le *road movie* l'utopie naît de la confrontation permanente entre l'espace réel et l'espace imaginaire de la destination ou de la dystopie).

Il ne s'agit là que de quelques pistes, ni de la recherche de recettes pratiques, ni d'une construction théorique rigide, mais d'une interrogation adressée au champ de la conception architecturale et urbaine. Comment avec du temps peut-on faire de l'espace ? Et, finalement, l'utopie réaliste ne se trouve-t-elle pas du côté de certaines formes d'*uchronie* ?

NOTES

1. MASSON, Damien, *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains.*, Thèse de doctorat en Urbanisme, Université Pierre Mendès-France, Grenoble 2, Laboratoire Cresson, ENSA de Grenoble, 2009.

2. Les terrains d'enquête de ce travail étaient tous collectifs et ferroviaires : métros, trains et tramways.

3. Il s'agit bien là de la « grande échelle » du point de vue du territoire, désignant par exemple l'espace urbain continu ; en cartographie, il s'agit d'une « petite échelle ».

4. Pour plus de développements sur la notion d'*ambiance*, cf. : AUGOYARD, Jean-François, « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », *L'espace géographique*, vol. 24, n° 4, 1995, pp. 302-318 ; AMPHOUX, Pascal (dir.), *La notion d'ambiance. Une mutation de la pensée urbaine et de la pratique architecturale*, Paris, PUCA, Lausanne, IREC, 1998, 167 p. ; AMPHOUX, Pascal ; THIBAUD, Jean-Paul ; CHELKOFF, Grégoire (dir.), *Ambiances en débats*, Bernin, À la croisée, 2004, 309 p.

5. Les définitions de genres dans le champ culturel sont souvent difficiles à établir, restrictives et parfois contre-productives. Néanmoins, pour délimiter le *road movie*, la proposition nous paraît convaincante, car opératoire : « [il] n'est pas, ou pas seulement, un genre […] mais plutôt un motif spécifiquement américain qui prolonge une culture de la route et raccorde avec l'horizon (problématique) de la conquête de l'Ouest. C'est surtout un levier qui permet d'approcher l'histoire et l'espace des américains et ses concepts fondateurs de liberté et de peuple », *in* BÉNOLIEL, Bernard ; THORET, Jean-Baptiste, *Road movie, USA*, Paris, Hoëbeke, 2011, p. 4

6. HURAULT-PAUPE, Anne, « Une utopie américaine : le road movie. » *CinémAction*, n°115, 2005, pp. 49-57.

7. D'ailleurs, un certain nombre de travaux issus des sciences sociales mettent l'accent sur la dimension « productive » des temps de transports, que ce soit pour des motifs de repos, de récréation ou de travail. Voir notamment JAIN, Juliet ; LYONS, Glenn, « The gift of travel time », *Journal of Transport Geography*, vol. 16, 2008, pp. 81-89.

8. Pour plus de détails sur ces médiations appliquées au transport ferroviaire, nous renvoyons le lecteur à l'idée de la « perception mécanisée » dans SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 264 p. et à la notion de « paysage panoramique » développée dans DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, 2005, 416 p.

9. GONSETH Ferdinand, *Le référentiel. Univers obligé de la médiatisation*, Lausanne, L'Âge d'homme, 1975, 201 p.

10. CLOT-GOUDARD, Rémi et TILLOUS, Marion, « L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 15 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2010, URL : http://traces.revues.org/683

11. Voir AUGOYARD, Jean-François et TORGUE, Henry (dir.), *A l'écoute de l'environnement: répertoire des effets sonores*, Marseille, Éd. Parenthèses, 1995, 174 p.

12. BOURIAU, Christophe, *Qu'est-ce que l'imagination*, Paris, Vrin, 2003, p. 18

13. Il peut même s'agir du réseau en entier, par exemple pour certaines femmes, passée une certaine heure de la soirée. Voir CONDON, Stéphanie *et al*. « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue française de sociologie*, vol. 46, n°2, 2005, p. 265-294.

14. GARDIES, André, *L'espace au cinéma*, Paris, Méridiens-Klincksieck, 1993, 222 p.

15. SÈVE Bernard, « Le chemin de la musique », *in* Bernard SÈVE ; Catherine KINTZLER ; Jean-François BOUKOBZA et al., *Musique, villes et voyages*, Musique..., Paris, Cité de la musique, Les Éditions, 2006, pp. 7-16.

16. *Id.* p. 13

17. *Id.* p. 14

18. *Id.* p. 15

19. Pour plus de détails sur ces notions, voir MASSON, Damien, *op. cit.*, p. 47

20. Sur la notion d'*adhérence urbaine* des transports, voir AMAR, Georges, « Pour une écologie urbaine des transports »,. *Les annales de la recherche urbaine*, n° 159-160, 1993, p. 140-151.

21. Des éléments de formulation de ces

référentiels se trouvent notamment dans l'ouvrage suivant : CRESSWELL, Tim, *On the move: Mobility in the Western World*, New York & London, Routledge, 2006, 344 p.

22. INGOLD, Tim, *Brève histoire des lignes*, Paris, Zones Sensibles, 2011, p. 9, trad. Fr. Sophie Renaut [ÉO., London, Routledge, 2007]

23. THIBAUD, Jean-Paul, « Composer l'espace : les territoires du pas chanté » in Michel BASSAND, Jean-Philippe LERESCHE (dir.), *Les faces cachées de l'urbain*, Berne, Editions P. Lang, 1994, pp. 183-195

24. MASSON, Damien, « Musiciens en mouvement. Le métro et ses pratiques sonores » *in* Anthony PECQUEUX ; Jacques CHEYRONNAUD (dir.), *Musique/patrimoine, des expériences culturelles urbaines*. Actes de la journée d'études du 8 octobre 2007, Marseille : SHADYC-CNRS, 9 p. URL : http://centre-norbert-elias.ehess.fr/document.php?id=557