



Rythmanalyse des parcours ordinaires

Damien Masson

► To cite this version:

Damien Masson. Rythmanalyse des parcours ordinaires. L'esprit des villes: revue annuelle d'architecture et d'urbanisme, 2014, 1, pp.195-203. hal-03257513

HAL Id: hal-03257513

<https://hal.science/hal-03257513>

Submitted on 7 Jun 2023

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.

Rythmanalise des parcours ordinaires

Damien Masson – damien.masson@cyu.fr

Maître de conférences en Urbanisme, Université de Cergy-Pontoise, Laboratoire MRTE

MASSON, Damien, 2014. Rythmanalyse des parcours ordinaires. *L'esprit des villes : revue annuelle d'architecture et d'urbanisme*. 2014. N° 1, pp. 195

Tout a commencé avec un concert. On joue alors Darius Milhaud, le *Bœuf sur le Toit*, au Théâtre des Champs Elysées à Paris. Je nourrissais déjà une profonde admiration pour les œuvres de Francis Poulenc, mais ne connaissais que de nom son acolyte, et le titre de l'œuvre en question ne m'évoquait rien de précis. Peu avant, un ami me prévient : « tu verras, c'est une œuvre intéressante, bitonale, polyrythmique... ». Fort de ces éléments, je pars écouter, puis ressort du concert en ayant fait l'heureuse expérience d'une épiphanie : tout dans cette musique parle de ma recherche en cours¹ !

Son questionnement concerne l'expérience sensible des mobilités urbaines quotidiennes, on pourrait en résumer la question centrale par : *qu'est-ce qu'est un voyage urbain ordinaire ?* Autrement dit, il s'agit de qualifier et de caractériser l'expérience vécue de ces trajets. Ce travail donne corps, en particulier, aux expériences visuelles, sociales et sonores des traversées urbaines. Il apparaît aussi que ces expériences mobilisent tout un ensemble de temporalités : vécues par les passagers (les « traversants »), propres aux phénomènes et entre les phénomènes considérés, et enfin relatives à l'espace traversé. En effet, comme l'indique William Grossin² : « tout phénomène produit son temps » il va même plus loin en proposant l'idée d'un « milieu temporel » qui serait « l'assemblage de plusieurs temps ». Tout le problème est alors de comprendre comment ces temps se constituent, se mêlent, sont perçus et forment *in fine* l'ambiance de la traversée. Et c'est à cet endroit que l'œuvre de Milhaud s'avère être particulièrement être révélatrice.

Une rythmanalyse des trajets ordinaires

Analyser les traversées urbaines et leurs ambiances constitutives par la compréhension de leurs temps relève en quelque manière du « projet rythmanalytique » mis en place par H. Lefebvre à la

¹ Le présent texte reprend largement une analyse développée dans ma thèse. Voir : Masson D., 2009, *La perception embarquée. Analyse sensible des voyages urbains*, Thèse de doctorat en Urbanisme mention Architecture sous la direction de J.P. Thibaud, Université Pierre Mendès-France Grenoble 2, Grenoble : CRESSON, 348 p. (tome 1), 179 p. (tome 2), 1 CD-ROM.

² Grossin W., 1996, *Pour une science des temps. Introduction à l'écologie temporelle*, Toulouse: Octare Éditions, 268 p.

fin de sa vie³. Il s'agit de procéder en « écoutant » les rythmes, en prenant attention aux temps et par là même aux phénomènes. Agir comme le « rythmanalyste »⁴, c'est-à-dire comme celui qui prête attention au rythme, est une manière de déconstruire les éléments mis en relation pour les approcher séparément sans chercher à instaurer des rapports de « domination » entre dimensions convoquées. Il s'agit au contraire de tenter de penser leur « être ensemble » dans le temps. Dans le cas des traversées urbaines, les rythmes sont nombreux, l'ambiance est plurielle, elle est le produit d'une mise en relation de phénomènes qui tressent une temporalité propre, fruit des temps multiples. Pour comprendre les choses plus facilement détaillons rapidement les temps générés par la traversée de l'espace en transports et voyons ensuite comment mobiliser l'œuvre de Milhaud pour l'entendre (la comprendre).

Prenons le métro. Ramené au degré le plus élémentaire, la forme du mouvement ressemble à une succession d'occurrences : *accélération, roulement, décélération*. Considérons cet enchaînement idéal. Il se structure par l'existence des stations, bornes antérieures et postérieures à son déroulement. Les stations, lieux d'arrêts, conditionnent le mouvement et lui donnent un *tempo*. Nommons cette structure : *entre deux stations*. Manifeste au plan sonore, elle caractérise l'élément de base du mouvement en transports collectifs et joue sur un ensemble de modalités sensibles : kinesthésique en premier lieu, mais aussi visuelle, olfactive, thermique etc. le « sens kinesthésique » est sollicité de manière analogique au mouvement du moyen de transport. L'on peut en dire autant de la luminosité, qui en métro change sensiblement entre les stations et les tunnels. De même, des variations thermiques sont appréciables entre les phases d'arrêts et de roulement. Mieux que toute tentative écourtée de caractérisation, les mots d'une enquête : « le métro avance, on voit les enfilades, avec les fenêtres, on voit les enfilades du métro, des wagons les uns après les autres... et le train avance, s'arrête... les gens ouvrent les portes, puis ensuite y'a un flot, comme, comme une marée humaine, de gens qui sont sur le quai, qui... sur le même pas, sortent de la station » (sic).

³ Lefebvre H., 1992, *Éléments de rythmanalyse*, Paris: Éditions Syllepse, 116 p.

⁴ Nom donné par Lefebvre au scientifique pratiquant la rythmanalyse. Son objet est le rythme, celui du « monde », sa méthode, l'écoute et sa discipline, « toutes » : « Il écoutera le monde, et surtout ce qu'on nomme dédaigneusement les bruits, qu'on dit sans signification, et les *rumeurs*, pleines de significations – et enfin, il écoutera les silences » (p. 31) et « De même qu'il emprunte et reçoit de tout son corps, de tous ses sens, de même il reçoit des *données* de toutes les sciences : psychologie, sociologie, ethnologie, biologie ; et même de la physique et des mathématiques. [...] il suit une démarche *transdisciplinaire*. Sans omettre, bien entendu, le spatial et les lieux, il se rend plus sensible aux temps qu'aux lieux. Il parviendra à "écouter" une maison, une rue, une ville, comme l'auditeur écoute une symphonie. » (p. 35) in Lefebvre H., *op. cit.*

Le rapport mouvement-arrêt forme un dispositif – à la fois matériel et technique, mais surtout sensible et temporel – qui cadre l'action : à l'arrêt on peut monter ou descendre de voiture et reprendre le sol urbain, en mouvement on s'ajuste – on joue de son corps – de manière permanente à l'ensemble phénoménal (sensible et social en particulier) en constante mutation. Aussi, ces deux « états » que le système technique qui rend possible le mouvement ne sont pas seulement deux valeurs possibles d'un système binaire assorti à un ordre spatial déterminant : aux stations l'arrêt, hors stations le mouvement, mais relèvent de l'ordonnancement temporel de l'expérience sur un mode de succession. La structure *entre deux stations* est temporelle : elle est répétitive. Ainsi, indiquer ce qui pourrait sembler ressortir de l'évidence (un trajet est une succession d'arrêts et de phases de mouvement) entraîne un ensemble de conséquences pour la compréhension de l'expérience du trajet en ville : faire l'expérience d'un trajet n'est pas seulement relier deux places distinctes dans l'espace ; faire l'expérience du trajet n'est pas rejoindre le système technique, effectuer une traversée, quitter le système technique. La réalisation d'un trajet commence par l'expérience d'une *durée* qualifiée par la répétition de la séquence *entre deux stations*. Ainsi, le premier degré de qualification du voyage urbain est d'ordre temporel : une durée qualifiée par la répétition d'une séquence de phénomènes, et c'est le territoire urbain, qui en disposant les stations, en produit la métrique, autrement dit, lui donne un *tempo*.

Est posé le premier jalon d'une *rythmique* du voyage urbain. Au premier niveau il y a un cycle, une séquence répétitive nécessaire caractérisée par la distribution des stations au long d'une ligne. Ce qui fait dispositif pratique et phénoménal à l'échelle sensorielle locale, fait structure à l'échelle du trajet. Et à partir de là, se déploient tous les autres temps, les autres rythmes, des va et vient des passagers, des occurrences sensibles de tous ordres. S'organise par là même une sorte de musique. Mais laquelle ?

Histoires de rythmes

La composition musicale connaît bien la polyrythmie, elle est utilisée en occident depuis le Moyen-Âge, même si son oubli relatif par les compositeurs classiques et romantiques a parfois donné à son « retour », au début du XX^e siècle, un crédit d'invention. La polyrythmie consiste à l'emploi simultané de différentes échelles rythmiques à l'intérieur d'une œuvre. Par exemple le « trois pour deux » où, au piano par exemple, l'on exécute des croches – rythme binaire – d'une main tandis que l'autre joue des triolets – ternaires eux. Dans cet exemple sont mis en confrontation deux modes temporels distincts, composant un temps sonore polyrythmique. En trajet, chaque occurrence, chaque phénomène, existe sur un ordre temporel propre, conditionné

ou non par les autres. La structure *entre deux stations* constitue le « sol » (le terrain) rythmique et définit un *espace horizontal* des phénomènes sonores (ou non). L'effet sonore de créneau⁵ temporel illustre l'ajustement de type composition au niveau *horizontal* : par exemple, on laisse passer un moment assourdissant pour parler une fois le calme revenu. Aussi, cet espace horizontal s'accompagne d'un second ordre, *vertical*. Au plan sonore, cet ordre concerne les fréquences, les timbres et les intensités. L'espace sonore vertical, celui de la coprésence « instantanée » des occurrences sonores est également celui où des *lignes sonores* se manifestent. En effet, le temps polyrythmique du trajet en transports collectifs organise un espace phénoménal « polyignes », des occurrences qui se font et se défont, comme les brins d'une tresse un peu lâche. En composition musicale, le principe d'une écriture en termes de « lignes sonores »⁶ ou musicales, existe : il s'agit de la polytonalité. Cette dernière repose en l'emploi simultané de deux ou plusieurs tonalités au sein d'une même œuvre. Utilisée dès le début du XX^e siècle, notamment par Charles Ives et Igor Stravinsky, Darius Milhaud l'a théorisée⁷ après l'avoir analysée chez Stravinsky et Kœchlin, et en a fait usage dans l'ensemble de son œuvre. L'usage de la polytonalité en musique a pour objectif la création de polyphonies par croisement de « lignes tonales » différentes. Au-delà, il semble surtout que ces compositeurs, tout comme Messiaen et d'autres, plus tard, aient surtout cherché à mettre en musique le « chant du monde »⁸, caractérisé par la manifestation simultanée d'occurrences sonores « organisées dans leur désorganisation ».

Au cours d'un voyage urbain, plusieurs lignes sonores peuvent être présentes et peuvent entrer en interaction. À la différence de la polyrythmie, il est malaisé de traiter de polytonalité en ce qui concerne l'espace sonore de la traversée. Des occurrences sonores différenciées se manifestent mais ne relèvent en rien d'une tonalité. Néanmoins, la « cohérence interne » de ces occurrences qualifiant l'espace hétérophonique, leur « signature », correspond en quelque sorte à ce que Jaap Kunst appelle la *polymélie*⁹. Ce terme souligne, dans le domaine musical, le déroulement au même moment de plusieurs messages musicaux, cohérents d'un point de vue interne, plusieurs *Gestalts* discriminables, composant un mixte. D'une certaine manière, en plus d'être polyrythmique, le voyage urbain sonore est également polymélodique.

⁵ Augoyard J.F., Torgue H. (eds.), 1995, *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille : Parenthèses, 174 p.

⁶ Comme l'écrit Darius Milhaud à propos de son œuvre *Le retour de l'enfant prodigue* qui laisse : « à chaque instrument une ligne indépendante ayant sa propre expression mélodique ou tonale ». Cité par J. Roy in Roy J., *Le groupe des six*, Paris: Seuil, 1994, p. 127.

⁷ Milhaud D., 1923, Polytonalité et atonalité, *La revue musicale*, Paris, février.

⁸ Certains noms d'œuvres sont à ce titre particulièrement éloquents, comme *Central Park in the Dark* de Charles Ives par exemple. De même, l'utilisation de la polytonalité par O. Messiaen pour retranscrire les chants des oiseaux est particulièrement remarquable.

⁹ In Aranha Corrêa Do Lago M., 2002, Brazilian Sources in Milhaud's "Le Boeuf sur le Toit": A Discussion and a Musical Analysis, *Latin American Music Review / Revista de Musica Latinoamericana*, vol. 23, n° 1, p. 25.

La présence de la ligne sonore cyclique caractérisée par la structure *entre deux stations* apparaît comme une condition de possibilité d'une structure sonore de type polyrythmique et polymélodique. En musique, une telle structure est un *ostinato*. Rythmique ou mélodique, souvent les deux, *l'ostinato* est un thème répétitif (obstiné) joué en musique baroque par la *basse continue* pendant que les autres instruments concertent. Et l'on retrouve là le Bœuf sur le Toit de Milhaud, qui ressemble particulièrement à la structure que nous avançons. Surtout, elle nous sert d'analyseur sonore des traversées urbaines.

Du Bœuf au métro sur le Toit

Nous indiquions plus haut qu'en faisant emploi de la polytonalité, mais aussi de la polyrythmie, certains compositeurs proposent des manières de « chanter le monde ». Ainsi, Janequin, par exemple, mettait en partition *Les cris de Paris*, témoin éminent du monde sonore des marchés urbains du Moyen-Âge, dans lequel les chanteurs, tels des marchands, chantent (ou crient) sur des temporalités propres les mérites de leurs étals. Dans cette œuvre, le compositeur fait un usage remarquable de l'effet sonore de métabole¹⁰, manifeste sur la plupart des marchés du monde, lequel caractérise une matière sonore « métastable », composée de la superposition de lignes sonores (les voix des marchands se concurrençant) sans lien *a priori* les unes avec les autres, émergeant de la masse sonore et recomposant incessamment fond et émergences au sein de la matière sonore. Beaucoup plus proche de nous, il y a l'œuvre de Milhaud – point de départ de cette investigation – qui est polytonale, polymélodique et polyrythmique, et dont la structure rappelle fortement celle que nous proposons de mettre en place pour comprendre la phénoménalité des voyages urbains.

Créée en 1920, *Le Bœuf sur le Toit* est une œuvre composée après deux années (1917-1918) au Brésil où il occupa la fonction de secrétaire auprès de l'ambassadeur de France Paul Claudel à Rio de Janeiro. De retour en France, il passe l'année 1919 à composer cette nouvelle œuvre orchestrale. Alors extrêmement singulière dans la production musicale elle se caractérise par la prédominance d'une structure polyrythmique et polymélodique. Concernant sa structure horizontale, l'œuvre est une succession de quinze épisodes homogènes quasiment tous traités de la même manière : un *Rondo* qui est toujours le même (qui peut être transposé ou changer de tonalité) suivi de l'assemblage de deux *segments* ayant chacun une unité mélodique propre, joués en même temps. L'une des spécificités de cette œuvre tient à ce que les segments joués dans chacun des « épisodes » sont des musiques populaires traditionnelles brésiliennes : des extraits

¹⁰ In Augoyard et Torgue, 1995, *op. cit.*

de sambas, tangos, fados portugais et autres maxixes. Manoel Aranha Corrêa do Lago¹¹ indique qu'aucun des segments, ni même le *Rondo* cyclique n'ont été composés par Milhaud. Le compositeur a passé deux années à écouter de la musique folklorique au Brésil et l'a réinterprétée tout au long d'une œuvre singulière.

En ce qui concerne l'espace vertical de sa composition, Milhaud ne s'est pas contenté de superposer à chaque épisode des fragments d'œuvres folkloriques mais il a utilisé le profil rythmique similaire de ces dernières afin de créer une superposition de lignes contrapuntiques par l'assemblage de transcriptions. Les analystes musicaux s'accordent néanmoins sur le fait que cet assemblage de lignes mélodiques distinctes produit *in fine* beaucoup plus de l'hétérophonie que de la polyphonie. Ceci est même caractéristique des œuvres de Milhaud composées dans la même période, comme en témoignent *L'homme et son désir* (1918) et *Le retour de l'enfant prodigue* (1917). En ce sens les ajustements entre les fragments d'œuvres folkloriques relèvent davantage de la *polyméodie* que de la polytonalité. Au-delà de ces précisions musicologiques, l'important est de noter que ce que Milhaud met à l'œuvre relève précisément de la mise en musique d'expériences urbaines vécues, notamment au cours de fêtes urbaines, au cours desquelles chaque quartier, voire chaque rue, entend soir après soir des groupes différents jouer leur musique¹². *Le Bœuf sur le Toit* procède ainsi du mouvement : cela peut être le mouvement du compositeur, qui marche entre des rues et entend des musiques se faire, se défaire, se superposer etc. ; c'est également le mouvement des musiciens face un auditoire fixe, comme dans un défilé de carnaval par exemple.

L'œuvre de Milhaud est constituée de trois cycles successifs, d'une récapitulation et d'une *Coda*. Sa structure de base est constituée par le *Rondo* qui revient périodiquement (environ toutes les

¹¹ *op. cit.*

¹² Ainsi, Milhaud sous le pseudonyme de Jacaremirim écrit : « C'est au moment du Carnaval, dans le ruissellement de l'été tropical, que, chaque année, les nouvelles danses (tangos, maxixes, sambas, catérétés, etc.) surgissent, remplacent celles de l'année qui finit et s'installent partout ; on les entend jouer par les musiques militaires, les orchestres des cinémas, les pianos des palais qu'habitent les Cariocas, les pianos mécaniques et les phonographes des maisons de Paysandù, le quatuor des mendiants aveugles, les guitares nocturnes des rues de nègres et la voix solitaire de ce noir qui a peinturluré sa figure de rouge et qui, ivre d'eau-de-vie-de-canne-à-sucre, danse avec un sorbet au coco à la main.

Dans l'intérieur, des Caïpires, cochers lyriques, debout sur un char parcourent les routes indéfiniment le même air, changeant à chaque fois les paroles, ne gardant pour les composer que le temps d'un refrain que crient ses camarades en s'accompagnant d'instruments à percussion. Tous les soirs il y a une fête dans une rue ; les journaux l'indiquent [...] Les "Serviteurs de la folie" sont organisés par petits groupes avec une administration [...] ; ils se retrouvent chaque nuit dans la rue désignée ; la fanfare d'une société de tir joue une danse (toujours la même) pendant que, de son côté, chaque groupe chante un air différent, danse en battant des mains [...] ». Milhaud D., 1919, *Le bœuf sur le toit* (samba carnavalesque), *Littérature*, Paris, n°2, avril, p. 21-22.

deux minutes, selon le tempo) entre le retour duquel se déroule simultanément deux mélodies différentes et aux tonalités séparées d'une tierce mineure. Ce mécanisme présente d'importantes similarités structurelles avec le voyage en transports collectifs, comme l'illustre le tableau suivant .

<i>Le bœuf sur le toit</i>	<i>Trajet urbain</i>	<i>Temps métrique</i>	<i>Temps perçu</i>
Rondo 1	Arrêt en station	 trajectoire	 cycle
Episode 1	Séquence <i>entre</i> <i>deux stations 1</i>		
Segment a-1	Ligne sonore 1		
Segment b-1	Ligne sonore 2 etc.		
Rondo 2	Arrêt en station	 trajectoire	 cycle
Episode 2	Séquence <i>entre</i> <i>deux stations 2</i>		
Segment a-2	Ligne sonore 1		
Segment b-2	Ligne sonore 3 etc.		

Dans l'œuvre de Milhaud, le « lien mélodique » de chaque segment se fonde sur sa tonalité, dans le cas du voyage urbain ce dernier tient à la cohérence interne aux occurrences sonores en présence. Ce lien peut être assuré par les « origines » des occurrences sonores, par exemple le dispositif constitué par le moyen de transport est généralement perçu comme étant unitaire – bien que constitué de plusieurs signaux, et produit sa propre ligne sonore. Les voix, la musique à bord, les pratiques sonores en général peuvent également former des lignes sonores indépendantes. D'un point de vue rythmique, la polyrythmie est à l'œuvre dans le cas de Milhaud

comme dans celui du métro, dans un mode composé pour l'un, faisant usage des ajustements entre lignes sonores pour l'autre. L'analogie peut être poussée relativement loin. Dans l'œuvre de Milhaud, le *rondo* revient à peu près toutes les deux minutes mais il diffère un peu chaque fois nouvelle (par changement de tonalité par exemple), il s'est « teinté » pourrait-on dire, mais sa forme d'ensemble perdure. De la même manière, en métro les stations de métro « reviennent » toutes les minutes trente environ. Elles se ressemblent, mais chacune diffère de la précédente néanmoins. Entre les *rondo*, Milhaud fait apparaître des airs folkloriques à la manière dont ils pourraient se manifester lorsqu'il arpente les rues brésiliennes en fête. Entre les stations, des occurrences sonores ont lieu, on entend plus ou moins la machine sonore métro, à laquelle les pratiques sonores s'ajoutent et s'ajustent. Cette micro structure cyclique déployée au cours de la traversée est caractéristique du voyage urbain en tant que construction polyrythmique. Par conséquent, l'espace urbain de la traversée en transports collectifs est « polyrythmé », en tension entre répétition et trajectoire.

Partir de la musique pour réhabiliter les traversées urbaines

Le détour par l'œuvre de Milhaud permet d'avancer sur une dimension fondamentale du voyage urbain : la polyrythmie. Nous indiquions plus haut que l'espace sonore, l'espace phénoménal et, par extension, l'espace physique du voyage urbain est de nature polyrythmique en ce qu'il se compose de « lignes sensibles » agencées sur des ordres temporels spécifiques. Par ailleurs, l'œuvre de Milhaud, au-delà de sa ressemblance structurelle et phénoménale confondante avec le voyage urbain, est remarquable car elle donne à entendre la traversée. Le son nécessite le temps, il est du *temps qualifié*¹³ et le mouvement est un rapport du temps à l'espace. En mettant en scène des espaces sonores distincts tout en faisant l'effort de redonner de la mesure, avec les *rondo*, qui jouent le rôle d'ancrages, de moments de « remise à zéro » des cycles (bien que chaque répétition produit sa différence), le *Bœuf sur le Toit* est l'occasion d'avancer, de se déplacer et d'entendre ce que le mouvement provoque. Pour cela, Milhaud fait usage de la polytonalité, de la polymélie et de la polyrythmie en leur conférant une dimension nécessaire : ces procédés sont le *moyen* de faire entendre ce qu'il a entendu.

Finissons par les traversées urbaines. Elles ne sont pas des compositions, mais procèdent d'un ensemble de régularités. Elles organisent une forme cyclique qui est celle de la séquence *entre deux stations*, structurées par la répétition des phases d'arrêt et de mouvement du véhicule. À partir de là se disposent les phénomènes, se compose le rapport à la ville. Les rythmes à l'œuvre

¹³ Augoyard Jean-François, 1991, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ?, *Le Débat*, n° 65, p. 51-59.

sont produits par la machine, les individus, le rapport au réseau, l'espace traversé etc. Prendre en considération les phénomènes sous l'angle de leur avènement dans une structure polyrythmique « lâche mais structurée », leur donne un poids égal. *In fine*, l'enjeu est de réhabiliter tous les phénomènes constitutifs de l'expérience quotidienne des traversées urbaines et se rappeler que la mobilité est un événement, une occasion, et de fait n'est pas – comme trop communément admis – une conséquence négative des localités, une aberration urbaine, un temps perdu. Les transports sont une musique, écoutons la !